

**COMISIA ECONOMICĂ PENTRU EUROPA
COMITETUL TRANSPORTURILOR INTERIOARE**

**Acordul european asupra marilor drumuri de circulație internațională (AGR),
încheiat la Geneva, la 15 noiembrie 1975**

Amendamentul 1

(Amendamente adoptate în virtutea articolului 8 al Acordului și
intrate în vigoare la 12 septembrie 1986)

ORGANIZAȚIA NAȚIUNILOR UNITE

ANEXA I*

Rețeaua de drumuri internaționale "E"

Note explicative

1. Drumurile de referință și drumurile de legătură, denumite de clasa A, sunt numerotate cu două cifre; drumurile de ramificație, de legătură și conexiunile, denumite de clasa B, sunt numerotate cu trei cifre.

2. Drumurile de referință orientate nord-sud primesc numere impare din două cifre, care se termină cu 5, crescând de la vest spre est. Drumurile de referință orientate vest-est primesc numere pare din două cifre terminate cu cifra 0, crescând de la nord la sud. Drumurile de legătură primesc numere impare și, respectiv, pare formate din două cifre cuprinse între numerele drumurilor de referință între care sunt situate. Drumurile de clasa B primesc numere formate din trei cifre, din care prima este cea a drumului de referință cel mai apropiat situat la nord de drumul de clasa B în cauză și a doua cifră este cea a drumului de referință cel mai apropiat situat la vest de drumul de clasa B în cauză, a treia cifră fiind un număr de ordine.

* Înlocuiește textul anexei I din documentul ECE/TRANS/16

LISTA DRUMURILOR

A. Drumuri principale

(1) Orientare vest-est

(a) Drumuri de referință

E 10 Narvik - Kiruna – Lulea

E 20 Shannon - Limerick - Portlaoise - Dublin ... Liverpool - Manchester - Bradford - Leeds - Hull ... Esbjerg - Kolding - Middelfart – Nyborg ... Korsør-Køge - København ... Malmö - Helsingborg - Halmstad - Göteborg - Örebro - Arboga - Eskilstuna - Södertälje - Stockholm ... Tallin - Leningrad

E 30 Cork - Waterford - Wexford - Rosslare ... Fishguard - Swansea - Cardiff - Newport - Bristol - London - Colchester - Ipswich - Felixstowe ... Hoek van Holland - Den Haag - Gouda - Utrecht - Amersfoort - Oldenzaal - Osnabrück - Bad Oeynhausen - Hannover - Braunschweig - Magdeburg - Berlin - Swiebodzin - Poznan - Lowicz - Warszawa - Brest - Minsk - Smolensk – Moskva

E 40 Calais - Oostende - Gent - Bruxelles - Liège - Aachen - Köln - Olpe - Giessen - Bad Hersfeld - Herleshausen - Eisenach - Erfurt - Gera – Karl-Marx-Stadt - Dresden - Görlitz - Legnica - Wrocław - Opole - Gliwice - Kraków - Przemyśl - Lvov - Rovno - Zhitomir - Kiev - Kharkov – Rostov na Donu

E 50 Brest - Rennes - Le Mans - Paris - Reims - Metz - Saarbrücken - Mannheim - Heilbronn - Nürnberg - Rozvadov - Plzeň - Praha - Jihlava - Brno - Zilina - Presov - Kosice - Vysné Nemecké - Uzhgorod – Mukachevo

E 60 Brest - Nantes - Tours - Orléans - Courtenay - Beaune - Besançon - Belfort - Mulhouse - Basel - Zürich - Winterthur - St. Gallen - St. Margrethen - Lauterach - Feldkirch - Imst - Innsbruck - Wörgl - Salzburg - Linz - Wien - Nickelsdorf - Mosonmagyaróvár - Győr - Budapest - Püspökladány - Oradea - Cluj Napoca - Turda - Tîrgu-Mures - Braşov - Ploieşti - Bucureşti - Urziceni - Slobozia - Hîrsova – Constanţa

E 70 La Coruña - Oviedo - Bilbao - San Sebastián - Bordeaux - Clermont-Ferrand - Lyon - Chambéry - Susa - Torino - Alessandria - Tortona - Brescia - Verona - Mestre (Venezia) - Palmanova - Trieste - Ljubljana - Zagreb - Đakovo - Beograd - Vrsac - Timisoara - Caransebeş - Drobeta Turnu Severin - Craiova - Piteşti - Bucureşti - Giurgiu - Ruse - Razgrad - Choumen - Varna

E 80 Lisboa - Santarém - Leiria - Coimbra - Viseu - Guarda - Salamanca - Burgos - San Sebastián - Pau - Toulouse - Narbonne - Nîmes - Aix-en-Provence - Nice - Vintimiglia - Savona - Genova - La Spezia - Migliarino - Livorno - Grosseto - Roma - Pescara ... Dubrovnik - Petrovac - Titograd - Pristina - Nis - Dimitrovgrad - Sofia - Plovdiv - Svilengrad - Edirne - Babaeski - Silivri - Istanbul - Izmit -

Adapazari - Bolu - Gerece - Ilgaz - Amasya - Niksar - Refahiye - Erzincan - Askale - Erzurum - Agri - Gürbulak - Republica Islamică Iran

E 90 Lisboa - Setúbal - Pegoes - Elvas - Badajoz - Madrid - Zaragoza - Lérida - Barcelona ... Mazara del Vallo - Palermo - Messina ... Reggio di Calabria - Catanzaro - Crotone - Sibari - Metaponto - Taranto - Brindisi ... Igoumenitsa - Ioannina - Kozani - Thessaloniki - Alexandroupoli - Ipsala - Kesan - Gelibolu ... Lapseki - Bursa - Eskisehir - Sivrihisar - Ankara - Aksaray - Adana - Toprakkale - Gaziantep - S. Urfa - Nusaybin - Cizre - Habur - Irak

(b) Drumuri de legătură

E 06 Olderfjord - Lakselv - Karasjok - Kirkenes

E 12 Mo i Rana - Umeå ... Vaasa - Tampere - Helsinki

E 14 Trondheim - Storlien - Östersund - Sundsvall

E 16 Londonderry - Belfast ... Glasgow - Edinburgh

E 18 Craigavon - Belfast - Larne ... Stranraer - Gretna - Carlisle - Newcastle ... Stavanger - Kristiansand - Oslo - Karlstad - Örebro - Arboga - Västerås - Stockholm - Kapellskär ... Mariehamn ... Turku/Naantali - Helsinki - Vaalimaa - Leningrad

E 22 Holyhead - Chester - Warrington - Manchester - Leeds - Doncaster - Immingham ... Amsterdam - Groningen - Oldenburg - Bremen - Hamburg - Lübeck - Rostock - Stralsund - Sassnitz ... Trelleborg - Malmö - Kalmar - Norrköping

E 24 Birmingham - Cambridge - Ipswich

E 26 Hamburg - Berlin

E 28 Berlin - Szczecin - Goleniów - Koszalin - Gdansk

E 32 Colchester - Harwich

E 34 Antwerpen - Eindhoven - Venlo - Oberhausen - Dortmund - Bad Oeynhausen

E 36 Berlin - Lübbenau - Cottbus - Legnica

E 42 Dunkerque - Lille - Mons - Charleroi - Namur - Liège - St. Vith - Wittlich - Bingen - Wiesbaden - Frankfurt am Main - Aschaffenburg

E 44 Le Havre - Amiens - Charleville-Mézières - Luxembourg - Trier - Koblenz - Giessen

E 46 Cherbourg - Caen - Rouen - Reims - Charleville-Mézières - Liège

E 48 Schweinfurt - Bayreuth - Marktredwitz - Cheb - Karlovy Vary - Praha

- E 52 Strasbourg - Appenweier - Karlsruhe - Stuttgart - Ulm - München – Salzburg
- E 54 Paris - Chaumont - Mulhouse - Basel - Waldshut - Lindau – München
- E 56 Nürnberg - Regensburg - Passau - Wels – Sattledt
- E 58 Wien - Bratislava
- E 62 Nantes - Poitiers - Mâcon - Genève - Lausanne - Martigny - Sion - Simplon - Gravelona Toce - Milano - Tortona
- E 64 Torino - Milano – Brescia
- E 66 Fortezza - St. Candido - Spittal - Villach - Klagenfurt - Graz - Veszprém – Székesfehérvár
- E 68 Szeged - Arad - Deva - Sibiu – Brasov
- E 72 Bordeaux – Toulouse
- E 74 Nice - Cuneo - Asti – Alessandria
- E 76 Migliarino – Firenze
- E 78 Grosseto - Arezzo - Sansepolcro – Fano
- E 82 Porto - Vila Real - Bragança - Zamora – Tordesillas
- E 84 Kesan - Tekirdag – Silivri
- E 86 Krystalopigi - Florina - Vevi – Yefira
- E 88 Ankara – Yozgat – Sivas – Refahiye
- E 92 Igoumenitsa - Joannina - Trikala – Volos
- E 94 Corinthos – Athinai
- E 96 Izmir – Usak – Afyon – Sivrihisar
- E 98 Topbogazi - Kirikhan - Reyhanli - Cilvegözü - Republica Araba Siriană

(2) Orientare nord-sud

(a) Drumuri de referință

- E 05 Greenock - Glasgow - Gretna - Carlisle - Penrith - Preston - Warrington - Birmingham - Newbury - Southampton ... Le Havre - Paris - Orléans - Tours - Poitiers - Bordeaux - San Sebastián - Burgos - Madrid - Córdoba - Sevilla - Cádiz – Algeciras

- E 15** Inverness - Perth - Edinburgh - Newcastle - Scotch-Corner - Doncaster - London - Folkestone - Dover ... Calais - Paris - Lyon - Orange - Narbonne - Gerona - Barcelona - Tarragona - Castellón de la Plana - Valencia - Alicante - Murcia - Algeciras
- E 25** Hoek van Holland - Rotterdam - Gouda - Utrecht - 's-Hertogenbosch - Eindhoven - Maastricht - Liège - Bastogne - Arlon - Luxembourg - Metz - St. Avold - Strasbourg - Mulhouse - Basel - Olten - Bern - Lausanne - Genève - Mont-Blanc - Aosta - Torino - Alessandria - Tortona - Genova
- E 35** Amsterdam - Utrecht - Arnhem - Emmerich - Oberhausen - Köln - Frankfurt am Main - Heidelberg - Karlsruhe - Offenburg - Basel - Olten - Luzern - Altdorf - S. Gottardo - Bellinzona - Lugano - Chiasso - Como - Milano - Piacenza - Parma - Modena - Firenze - Arezzo - Roma
- E 45** Göteborg ... Frederikshavn - Aalborg - Århus - Vejle - Kolding - Frøslev - Flensburg - Hamburg - Hannover - Göttingen - Kassel - Fulda - Würzburg - Nürnberg - München - Rosenheim - Würzburg - Innsbruck - Brenner-Pass/Passo del Brennero - Fortezza - Bolzano - Trento - Verona - Modena - Bologna - Cesena - Perugia - Roma - Napoli - Salerno - Sicignano - Cosenza - Villa S. Giovanni ... Messina - Catània - Siracusa - Gela
- E 55** Komi-Tornio - Haparanda - Leulea - Umea - Sundsvall - Stockholm - Sodertälje - Norrköping - Jönköping - Helsingborg ... Helsingør - København - Koge - Vordingborg - Orehoved - Nykøbing Falster - Gedser ... Rostock - Berlin - Lübbenau - Dresden - Cinovec - Teplice - Praha - Tábor - České Budějovice - Dolní Dvůr - Linz - Salzburg - Villach - Tarvisio - Udine - Palmanova - Mestre (Venezia) - Ravenna - Cesena - Rimini - Fano - Ancona - Pescara - Canosa - Bari - Brindisi ... Igoumenitsa - Preveza - Messolongi - Rion - Patrai - Pyrgos - Kalamata
- E 65** Malmö - Ystad ... Swinoujście - Wolin - Goleniów - Szczecin - Swiebodzin - Jelenia-Góra - Harrachov - Železný Brod - Turnov - Mladá Boleslav - Praha - Jihlava - Brno - Breclav - Bratislava - Rajka - Mosonmagyaróvár - Csorna - Szombathely - Körmend - Zalaegerszeg - Nagykanizsa - Letenye - Zagreb - Karlovac - Rijeka - Split - Metković - Dubrovnik - Petrovac - Titograd - Bijelo Polje - Skopje - Kicevo - Ohrid - Bitolj - Niki - Vevi - Kozani - Lárissa - Domokos - Lamia - Brallos - Itea - Antirrhion ... Rion - Egion - Korinthos - Tripoli - Kalamata ... Kissamos - Chania
- E 75** Karasjok - Karigasniemi - Ivalo - Sodankylä - Rovaniemi - Kemi - Oulu - Jyväskylä - Lahti - Helsinki ... Gdansk - Swiecie - Krosniewice - Łódź - Piotrków Trybunalski - Katowice - C. Tesin - Zilina - Bratislava - Győr - Budapest - Szeged - Beograd - Nis - Kumanovo - Skopje - Gevgelija - Evzoni - Thessaloniki - Lárissa - Almyros - Lamia - Athinai ... Chania - Iraklion - Agios Nikolaos - Sitia
- E 85** Cernovce - Siret - Suceava - Roman - Bacau - Marăsești - Buzau - Urziceni - Bucuresti - Giurgiu - Ruse - Bjala - Veliko Tarnovo - Stara Zagora - Haskovo - Svilengrad - Ormenio - Kastanies - Didymoteicho - Alexandroupoli

E 95 Leningrad – Moskva – Oryol – Kharkov – Simferopol – Alushta – Yalta

b) Drumuri de legătură

E 01 Larné - Belfast - Dublin - Wexford - Rosslare ... La Coruña - Pontevedra – Porto
Albergaria a Velha - Coimbra – Villa Franca de Xira - Lisboa - Setúbal - Faro -
Huelva – Sevilla

E 03 Cherbourg - Rennes - Nantes - La Rochelle

E 07 Pau - Jaca - Huesca – Zaragoza

E 09 Orléans - Limoges - Toulouse – Barcelona

E 11 Vierzon - Montluçon - Clermont Ferrand – Montpellier

E 13 Doncaster - Sheffield - Nottingham - Leicester - Northampton – London

E 17 Antwerpen - Gent - Kortrijk - Cambrai - Reims – Beaune

E 19 Amsterdam - Den Haag - Rotterdam - Breda - Antwerpen - Bruxelles - Mons -
Valenciennes – Paris

E 21 Metz - Nancy - Dijon – Genève

E 23 Metz - Nancy - Besançon - Vallorbe – Lausanne

E 27 Belfort - Bern - Martigny - Grand-Saint-Bernard – Aosta

E 29 Köln - Luxembourg - Saarbrücken - Sarreguemines (E 25 Strasbourg)

E 31 Rotterdam - Gorinchem - Nijmegen - Goch - Krefeld - Köln - Koblenz - Bingen –
Ludwigshafen

E 33 Parma - La Spezia

E 37 Bremen - Osnabrück - Dortmund – Köln

E 39 Kristiansand - Hirtshals - Hjørring - Nørre Sundby – Aalborg

E 41 Dortmund - Giessen - Aschaffenburg - Würzburg - Stuttgart - Schaffhausen -
Winterthur - Zürich – Altdorf

E 43 Würzburg - Ulm - Lindau - Bregenz - St. Margrethen - Buchs - Chur - S.
Bernardino – Bellinzona

E 47 Nordkap – Olderfjord – Alta – Mo i Rana – Trondheim – Lillehammer – Oslo –
Goteborg – Halmstad - Helsingborg ... Helsingør - København - Køge –
Vordingborg - Orehoved - Rodby ... Puttgarden – Lübeck

- E 49 Magdeburg - Halle - Plauen - Schönberg - Vojtanov - Karlovy Vary - Plzen - České Budejovice - Trebon - Halámky - Wien
- E 51 Berlin - Leipzig - Gera - Hirschberg - Hof - Bayreuth - Nürnberg
- E 53 Plzen - Bayer - Eisenstein - Deggendorf - München
- E 57 Sattledt - Liezen - St. Michael - Graz - Maribor - Ljubljana
- E 59 Praha - Jihlava - Wien - Graz - Spielfeld - Maribor - Zagreb
- E 61 Klagenfurt - Loibl-Pass - Ljubljana - Trieste - Rijeka
- E 63 Sodankylä - Kemijärvi - Kuusamo - Kajaani - Kuopio - Jyväskylä - Tampere - Turku - Naantali ... Stockholm - Sodertälje - Norrköping - Jonköping - Göteborg
- E 67 Warszawa - Piotrków Trybunalski - Wrocław - Kłodzko - Beloves - Náchod - Hradec Králové - Praha
- E 69 Tromsø - Vøllan - Skibotn - Kilpisjärvi - Tornio
- E 71 Kosice - Miskolc - Budapest - Balatonaliga - Nagykanizsa - Zagreb - Karlovac - Bihać - Knin - Split
- E 73 Budapest - Szekszárd - Mohács - Osijek - Đakovo - Samak - Zenica - Mostar - Metković
- E 77 Gdańsk - Elbląg - Warszawa - Radom - Kraków - Trstená - Ruzomberok - Zvolen - Budapest
- E 79 Oradea - Beiuș - Deva - Petrosani - Tirgu Jiu - Craiova - Calafat ... Vidin - Vraca - Botevgrad - Sofia - Blagoevgrad - Serai - Thessaloniki
- E 81 Halméu - Satu Mare - Zalău - Cluj Napoca - Turda - Sebeș - Sibiu - Pitești
- E 83 Bjalá - Plevén - Jablanica - Botevgrad - Sofia
- E 87 Tulcea - Constanta - Varna - Burgas - Micurin - Malko Tarnovo - Dereköy - Kırklareli - Babaeski - Havza - Kesan - Gelibolu - Eceabat ... Çanakkale - Ayvalık - İzmir - Selçuk - Aydın - Denizli - Acipayam - Korkuteli - Antalya
- E 89 Gerede - Kızılcahamam - Ankara
- E 91 Toprakkale - Iskenderun - Topbogazi - Antakya - Yayladağ - Republica Araba Siriana
- E 93 Orel - Kiev - Odessa
- E 97 Trabzon - Gumushane - Askale

E 99 Dogubeyazit – Muradiye – Bitlis – Diyarbakir – Ş. Urfa

B. Drumuri de ramificație, de legătura sau conexiuni

E 133 Vejle – Middelfart

E 201 Cork – Portlaoise

E 231 Amsterdam – Amersfoort

E 232 Amersfoort – Groningen

E 233 Oldenzaal – Bremen

E 234 Cuxhaven - Bremerhaven - Bremen – Walsrode

E 251 Sassnitz - Stralsund - Neubrandenburg – Berlin

E 261 Swiecie - Poznan – Wrocław

E 311 Breda - Gorinchem – Utrecht

E 312 Vlissingen - Breda – Eindhoven

E 313 Antwerpen – Liège

E 314 Hasselt - Heerlen – Aachen

E 331 Dortmund – Kassel

E 401 St. Brieuc – Caen

E 402 Calais - Rouen - Le Mans

E 411 Bruxelles - Namur - Arlon

E 421 Aachen - St. Vith – Luxembourg

E 422 Trier – Saarbrücken

E 431 Giessen – Frankfurt am Main – Mannheim

E 441 Karl-Marx-Stadt – Plauen

E 442 Karlovy Vary - Teplice - Turnov - Hradec Králové - Olomouc – Zilina

E 461 Hradec Kralove - Brno – Wien

E 462 Brno - Olomouc - Cesky Tesin – Kraków

E 471 Mukacevo – Lvov

- E 501** Le Mans – Angers
- E 502** Le Mans – Tours
- E 511** Courtenay (A6) – Troyes
- E 531** Offenburg – Donaueschingen
- E 532** Memmingen – Füssen
- E 533** München - Garmisch-Partenkirchen - Mittenwald - Seefeld – Innsbruck
- E 551** České Budejovice – Jihlava
- E 552** München - Braunau - Wels – Linz
- E 571** Bratislava - Zvolen – Kosice
- E 573** Püspökladány - Nyiregyháza - Tchap – Uzhgorod
- E 574** Bacau - Brasov - Pitesti
- E 576** Cluj Napoca – Dej – Bistrița – Suceava
- E 581** Mărășești - Tecuci - Albita - Leucheni- Kishinev – Odessa
- E 601** Niort (A10) - La Rochelle
- E 602** La Rochelle – Saintes
- E 603** Saintes - Angoulême – Limoges
- E 604** Tours – Vierzon
- E 606** Angoulême – Bordeaux
- E 607** Digoin - Chalon-sur-Saône
- E 611** Lyon - Pont d'Ain
- E 651** Altenmarkt – Liezen
- E 652** Villach - Podkoren – Naklo
- E 661** Balatonkeresztúr - Nagyatád - Barcs - Virovitica - Okucani - Banja Luka - Jajce - Donji Vakuf – Zenica
- E 662** Subotica - Sombor – Osijek
- E 671** Timisoara - Arad - Oradea

- E 711 Lyon – Grenoble
- E 712 Genève - Chambéry – Marseille
- E 713 Valence – Grenoble
- E 714 Orange – Marseille
- E 716 Torino – Savona
- E 751 Rijeka - Pula – Koper
- E 761 Bihac - Jajce - Donji Vakuf - Zenica - Sarajevo – Titovo - Uzice - Cacak -
Kraljevo - Krusevac - Pojate - Paracin – Zajecar
- E 762 Sarajevo - Titograd - frontiera cu Albania
- E 763 Beograd - Cacak - Nova Varos - Bijelo Polje
- E 771 Drobeta Turnu Severin – Nis
- E 772 Jablanica - Velico Tirново – Choumen
- E 773 Popovica - Stara Zagora – Burgas
- E 801 Albergaria a Velha – Celorico da Beira
- E 802 Villa Franca de Xira – Pegoes
- E 803 Salamanca - Merida – Sevilla
- E 804 Bilbao - Logroño – Zaragoza
- E 841 Napoli - Avellino - Benevento - Canosa
- E 842 Avellino – Salerno
- E 843 Bari – Taranto
- E 844 Sicignano - Potenza – Metaponto
- E 846 Spezzano Albanese - Sibari
- E 847 Cosenza - Crotone
- E 848 S. Eufemiu – Catanzaro
- E 851 Petrovac - (Albania) - Prizren – Pristina
- E 852 Ohrid - frontiera cu Albania

- E 853** Joannina - frontiera cu Albania
- E 871** Sofia - Kjustendil – Kumanovo
- E 901** Madrid – Valencia
- E 902** Jaén - Granada – Málaga
- E 931** Mazara del Vallo – Gela
- E 951** Joannina - Arta - Agrinion – Massalongi
- E 952** Aktio - Vonitsa - Amfilochia - Karpenisi – Lamia
- E 961** Tripoli - Sparti – Gythio
- E 962** Elefsina - Thiva

**COMISIA ECONOMICĂ PENTRU EUROPA
COMITETUL TRANSPORTURILOR INTERIOARE**

**Acordul european asupra marilor drumuri de circulație internațională (AGR),
încheiat la Geneva, la 15 noiembrie 1975**

Amendamentul 2*

*Cuprinzând:

Amendamentele la Anexa I, intrate în vigoare între 15 iunie 1989 și 20 decembrie 1991;
Amendamentele la Anexele II și III intrate în vigoare la 24 iunie 1989

ORGANIZAȚIA NAȚIUNILOR UNITE

ANEXA I*

Rețeaua de drumuri internaționale "E"

Note explicative

1. Drumurile de referință și drumurile de legătură, denumite de clasă A, sunt numerotate cu două cifre; drumurile de ramificație, de legătură și conexiunile, denumite de clasă B, sunt numerotate cu trei cifre.

2. Drumurile de referință orientate nord-sud primesc numere impare din două cifre, care se termină cu 5, crescând de la vest spre est. Drumurile de referință orientate vest-est primesc numere pare din două cifre terminate cu cifra 0, crescând de la nord la sud. Drumurile de legătură primesc numere impare și, respectiv, pare formate din două cifre cuprinse între numerele drumurilor de referință între care sunt situate. Drumurile de clasă B primesc numere formate din trei cifre, din care prima este cea a drumului de referință cel mai apropiat situat la nord de drumul de clasă B în cauză și a doua cifră este cea a drumului de referință cel mai apropiat situat la vest de drumul de clasă B în cauză, a treia cifră fiind un număr de ordine.

* Înlocuiește textul anexei I din documentul ECE/TRANS/16/Amend.1

LISTA DRUMURILOR

A. Drumuri p rincipale

(1) Orientare vest-est

(a) Drumuri de referin t 

E 10 A - Narvik - Kiruna – Lulea

E 20 Shannon - Limerick - Portlaoise - Dublin ... Liverpool - Manchester - Bradford - Leeds - Hull ... Esbjerg - Kolding - Middelfart – Nyborg Kors r-K ge - K benhavn ... Malm  - Helsingborg - Halmstad - G teborg - Orebro - Arboga - Eskilstuna - Södertälje - Stockholm ... Tallin - St. Petersburg

E 30 Cork - Waterford - Wexford - Rosslare ... Fishguard - Swansea - Cardiff - Newport - Bristol - London - Colchester - Ipswich - Felixstowe ... Hoek van Holland - Den Haag - Gouda - Utrecht - Amersfoort - Oldenzaal - Osnabrück - Bad Oeynhausen - Hannover - Braunschweig - Magdeburg - Berlin - Swiebodzin - Poznan - Lowicz - Warszawa - Brest - Minsk - Smolensk - Moskva

E 40 Calais - Oostende - Gent - Bruxelles - Liège - Aachen - Köln - Olpe - Giessen - Bad Hersfeld - Herleshausen - Eisenach - Erfurt - Gera - Chemnitz - Dresden - Görlitz - Legnica - Wroclaw - Opole - Gliwice - Kraków - Przemysl - Lvov - Rovno - Zhitomir - Kiev - Kharkov – Rostov na Donu

E 50 Brest - Rennes - Le Mans - Paris - Reims - Metz - Saarbrücken - Mannheim - Heilbronn - Nürnberg - Rozvadov - Plzen - Praha - Jihlava - Brno - Trencin - Presov - Kosice - Vysn  Nemecké - Uzhgorod - Mukacevo

E 60 Brest - Nantes - Tours - Orléans - Courtenay - Beaune - Besan on - Belfort - Mulhouse - Basel - Zürich - Winterthur - St. Gallen - St. Margrethen - Lauterach - Feldkirch - Imst - Innsbruck - W rgl - Salzburg - Linz - Wien - Nickelsdorf - Mosonmagyaróvár - Gy r - Budapest - P sp klad ny - Oradea - Cluj Napoca - Turda - T rgu-Mure  - Bra ov - Ploie ti - Bucure ti - Urziceni - Slobozia - H r ova - Constan a

E 70 La Coru a - Oviedo - Bilbao - San Sebastián - Bordeaux - Clermont-Ferrand - Lyon - Chambéry - Susa - Torino - Alessándria - Tortona - Brescia - Verona - Mestre (Venezia) - Palmanova - Trieste - Ljubljana - Zagreb - Djakovo - Beograd - Vrsac - Timisoara - Caransebe  - Drobeta Turnu Severin - Craiova - Pite ti - Bucure ti - Giurgiu - Ruse - Razgrad - Choumen - Varna

E 80 Lisboa - Santarem - Leiria - Coimbra - Aveiro (Albergaria) - Viseu - Guarda - Vilar - Formoso - Salamanca - Burgos - San Sebastián - Pau - Toulouse - Narbonne - Nîmes - Aix-en-Provence - Nice - Vintimiglia - Savona - Genova - La Spezia - Migliarino - Livorno - Grosseto - Roma - Pescara ... Dubrovnik - Petrovac - Podgorica - Pristina - Nis - Dimitrovgrad - Sofia - Plovdiv - Svilengrad - Edirne - Babaeski - Silivri - Istanbul - Izmir - Adapazari - Bolu - Gerede - Ilgaz -

Amasya - Niksar - Refahiye - Erzincan - Askale - Erzurum - Agri - Gürbulak -
Republica Islamica Iran

E 90 Lisboa - Setúbal - Evora - Caia - Badajoz - Madrid - Zaragoza - Lérida -
Barcelona ... Mazara del Vallo - Alcamo - Palermo - Buonfornello Messina ...
Reggio di Calabria - Catanzaro - Crotone - Sibari - Metaponto - Taranto - Brindisi
... Igoumenitsa - Ioannina - Kozani - Thessaloniki - Alexandroupoli - Ipsala -
Kesan - Gelibolu ... Lapseki - Bursa - Eskisehir - Sivrihisar - Ankara - Aksaray -
Adana - Toprakkale - Gaziantep - S. Urfa - Nusaybin - Cizre - Habur - Irak

(b) Drumuri de legătură

E 04 Helsingborg - Jönköping - Norrköping - Södertälje - Stockholm - Sundsvall -
Umeå - Luleå - Haparanda - Tornio - Kemi

E 06 Trelleborg - Malmö - Halmstad - Göteborg - Oslo - Lillehammer - Trondheim -
Narvik - Olderfjord - Karasjok - Kirkenes

E 08 Tromsø - Nordkjosbotn - Skibotn - Kilpisjärvi - Tornio

E 12 Mo i Rana - Umeå ... Vaasa - Tampere - Helsinki

E 14 Trondheim - Storlien - Östersund - Sundsvall

E 16 Londonderry - Belfast ... Glasgow - Edinburgh ... Bergen - Gol - Oslo

E 18 Craigavon - Belfast - Larne ... Stranraer - Gretna - Carlisle - Newcastle ...
Stavanger - Kristiansand - Oslo - Örebro - Arboga - Västerås -
Stockholm/Kapellskär ... Mariehamn ... Turku/Naantali - Helsinki - Vaalimaa -
St. Petersburg

E 22 Holyhead - Chester - Warrington - Manchester - Leeds - Doncaster - Immingham
... Amsterdam - Groningen - Oldenburg - Bremen - Hamburg - Lübeck - Rostock -
Stralsund - Sassnitz ... Trelleborg - Malmö - Kalmar - Norrköping

E 24 Birmingham - Cambridge - Ipswich

E 26 Hamburg - Berlin

E 28 Berlin - Szczecin - Goleniów - Koszalin - Gdansk

E 32 Colchester - Harwich

E 34 Antwerpen - Eindhoven - Venlo - Oberhausen - Dortmund - Bad Oeynhausen

E 36 Berlin - Lübbenau - Cottbus - Legnica

E 42 Dunkerque - Lille - Mons - Charleroi - Namur - Liège - St. Vith - Wittlich -
Bingen - Wiesbaden - Frankfurt am Main - Aschaffenburg

- E 44 Le Havre - Amiens - Charleville-Mézières - Luxembourg - Trier - Koblenz - Giessen
- E 46 Cherbourg - Caen - Rouen - Reims - Charleville-Mézières - Liège
- E 48 Schweinfurt - Bayreuth - Marktreutitz - Cheb - Karlovy Vary - Praha
- E 52 Strasbourg - Appenweier - Karlsruhe - Stuttgart - Ulm - München - Salzburg
- E 54 Paris - Chaumont - Mulhouse - Basel - Waldshut - Lindau - München
- E 56 Nürnberg - Regensburg - Passau - Wels – Sattledt
- E 58 Wien - Bratislava
- E 62 Nantes - Poitiers - Mâcon - Genève - Lausanne - Martigny - Sion - Simplon - Gravelona Toce - Milano - Tortona - Genova
- E 64 Torino - Milano - Brescia
- E 66 Fortezza - St. Candido - Spittal - Villach - Klagenfurt - Graz - Veszprém - Székesfehérvár
- E 68 Szeged - Arad - Deva - Sibiu - Braşov
- E 72 Bordeaux - Toulouse
- E 74 Nice - Cuneo - Asti - Alessandria
- E 76 Migliarino - Firenze
- E 78 Grosseto - Arezzo - Sansepolcro - Fano
- E 82 Porto - Vila Real - Bragança - Zamora - Tordesillas
- E 84 Kesan - Tekirdag - Silivri
- E 86 Krystalopigi - Florina - Vevi – Yefira
- E 88 Ankara – Yozgat – Sivas - Refahiye
- E 92 Igoumenitsa - Joannina - Trikala - Volos
- E 94 Corinthos – Athinai
- E 96 Izmir – Usak – Afyon – Sivrihisar
- E 98 Topbogazi - Kirikhan - Reyhanli - Cilvegözü - Republica Arabă Siriană

(2) Orientare nord-sud

a) Drumuri de referință

- E 05** Greenock - Glasgow - Gretna - Carlisle - Penrith - Preston - Warrington - Birmingham - Newbury - Southampton ... Le Havre - Paris - Orléans - Tours - Poitiers - Bordeaux - San Sebastián - Burgos - Madrid - Córdoba - Sevilla - Cádiz - Algeciras
- E 15** Inverness - Perth - Edinburgh - Newcastle - Scotch-Corner - Doncaster - London - Folkestone - Dover ... Calais - Paris - Lyon - Orange - Narbonne - Gerona - Barcelona - Tarragona - Castellón de la Plana - Valencia - Alicante - Murcia - Algeciras
- E 25** Hoek van Holland - Rotterdam - Gouda - Utrecht - 's-Hertogenbosch - Eindhoven - Maastricht - Liège - Bastogne - Arlon - Luxembourg - Metz - St. Avold - Strasbourg - Mulhouse - Basel - Olten - Bern - Lausanne - Genève - Mont-Blanc - Aosta - Ivrea - Vercelli - Alessandria - Genova
- E 35** Amsterdam - Utrecht - Arnhem - Emmerich - Oberhausen - Köln - Frankfurt am Main - Heidelberg - Karlsruhe - Offenburg - Basel - Olten - Luzern - Altdorf - S. Gottardo - Bellinzona - Lugano - Chiasso - Como - Milano - Piacenza - Parma - Modena - Firenze - Arezzo - Roma
- E 45** Göteborg ... Frederikshavn - Aalborg - Århus - Vejle - Kolding - Frøslev - Flensburg - Hamburg - Hannover - Göttingen - Kassel - Fulda - Würzburg - Nürnberg - München - Rosenheim - Wörgl - Innsbruck - Brenner-Pass/Passo del Brennero - Fortezza - Bolzano - Trento - Verona - Modena - Bologna - Cesena - Perugia - Fiano (Roma) - S. Cesareo (Roma) - Napoli - Salerno - Sicignano - Cosenza - Villa S. Giovanni ... Messina - Catània - Siracusa - Gela
- E 55** Helsingborg ... Helsingør - København - Koge - Vordingborg - Farø - Nykøbing Falster - Gedser ... Rostock - Berlin - Lübbenau - Dresden - Teplice - Praha - Tábor - České Budějovice - Dolní Dvůr - Linz - Salzburg - Villach - Tarvisio - Udine - Palmanova - Mestre (Venezia) - Ravenna - Cesena - Rimini - Fano - Ancona - Pescara - Canosa - Bari - Brindisi ... Igoumenitsa - Preveza - Messolongi - Rion - Patrai - Pyrgos - Kalamata
- E 65** Malmö - Ystad ... Swinoujście - Wolin - Goleniów - Szczecin - Swiebodzin - Jelenia-Góra - Harrachov - Železný Brod - Turnov - Mladá Boleslav - Praha - Jihlava - Brno - Breclav - Bratislava - Rajka - Mosonmagyaróvár - Csorna - Szombathely - Körmend - Zalaegerszeg - Nagykanizsa - Letenye - Zagreb - Karlovac - Rijeka - Split - Metković - Dubrovnik - Petrovac - Podgorica - Bijelo Polje - Skopje - Kicevo - Ohrid - Bitolj - Niki - Veve - Kozani - Lárissa - Domokos - Lamia - Brallos - Itea - Antirion ... Rion - Egion - Korinthos - Tripoli - Kalamata ... Kissamos - Chania
- E 75** Utsjoki - Ivalo - Sodankylä - Rovaniemi - Kemi - Oulu - Jyväskylä - Lahti - Helsinki ... Gdansk - Swiecie - Krosnowice - Łódź - Piotrków Trybunalski - Katowice - C. Tesin - Zilina - Bratislava - Győr - Budapest - Szeged - Beograd -

Nis - Kumanovo - Skopje - Gevgelija - Evzoni - Thessaloniki - Lárissa - Almyros
- Lamia - Athinai ... Chania - Iraklion - Agios Nikolaos – Sitia

E 85 Cernovcy - Siret - Suceava – Roman - Bacau – Marăsești - Buzau - Urziceni -
București - Giurgiu - Ruse - Bjala - Veliko Tarnovo - Stara Zagora - Haskovo -
Svilengrad - Ormenio - Kastanies - Didymoteicho - Alexandroupoli

E 95 S. Petersburg – Moskva – Oryol – Kharkov – Simferopol – Alushta – Yalta

b) Drumuri de legătura

E 01 Larne - Belfast - Dublin - Wexford - Rosslare ... La Coruña - Pontevedra -
Valença - Porto - Aveiro (Albergaria) - Coimbra - Lisboa - Setúbal - Faro -
Vila Real de Santo António - Huelva - Aeville

E 03 Cherbourg - Rennes - Nantes - La Rochelle

E 07 Pau - Jaça - Huesca - Zaragoza

E 09 Orléans - Limoges - Toulouse - Barcelona

E 11 Vierzon - Montluçon - Clermont Ferrand - Montpellier

E 13 Doncaster - Sheffield - Nottingham - Leicester - Northampton - London

E 17 Antwerpen - Gent - Kortrijk - Cambrai - Reims - Beaune

E 19 Amsterdam - Den Haag - Rotterdam - Breda - Antwerpen - Bruxelles - Mons -
Valenciennes - Paris

E 21 Metz - Nancy - Dijon - Genève

E 23 Metz - Nancy - Besançon - Vallorbe - Lausanne

E 27 Belfort - Bern - Martigny - Grand-Saint-Bernard - Aosta

E 29 Köln - Luxembourg - Saarbrücken - Sarreguemines (E 25 Strasbourg)

E 31 Rotterdam - Gorinchem - Nijmegen - Goch - Krefeld - Köln - Koblenz - Bingen -
Ludwigshafen

E 33 Parma - La Spezia

E 37 Bremen - Osnabrück - Dortmund - Köln

E 39 Kristiansand ... Hirtshals - Hjørring - Nørre Sundby - Aalborg

E 41 Dortmund - Giessen - Aschaffenburg - Würzburg - Stuttgart - Schaffhausen -
Winterthur - Zürich - Altdorf

- E 43 Würzburg - Ulm - Lindau - Bregenz - St. Margrethen - Buchs - Chur - S. Bernardino - Bellinzona
- E 47 Helsingborg ... Helsingør - København - Køge - Vordingborg - Farø - Rodby ... Lübeck
- E 49 Magdeburg - Halle - Plauen - Schönberg - Vojtanov - Karlovy Vary - Plzen - České Budejovice - Trebon - Halámky - Wien
- E 51 Berlin - Leipzig - Gera - Hirschberg - Hof - Bayreuth - Nürnberg
- E 53 Plzen - Bayer - Eisenstein - Deggendorf - München
- E 57 Sattledt - Liezen - St. Michael - Graz - Maribor - Ljubljana
- E 59 Praha - Jihlava - Wien - Graz - Spielfeld - Maribor - Zagreb
- E 61 Villach - Karawanken Tunnel/Predor Karavanke - Naklo - Ljubljana - Trieste - Rijeka
- E 63 Sodankylä - Kemijärvi - Kuusamo - Kajaani - Kuopio - Jyväskylä - Tampere - Turku
- E 67 Warszawa - Piotrków Trybunalski - Wrocław - Klodzko - Beloves - Náchod - Hradec Kralové - Praha
- E 69 Nordkapp - Olderfjord
- E 71 Kosice - Miskolc - Budapest - Balatonaliga - Nagykanizsa - Zagreb - Karlovac - Bihac - Knin - Split
- E 73 Budapest - Szekszárd - Mohács - Osijek - Djakovo - Samak - Zenica - Mostar - Metkovic
- E 77 Gdansk - Elblag - Warszawa - Radom - Kraków - Trstená - Ruzomberok - Zvolen - Budapest
- E 79 Oradea - Beius - Deva - Petrosani - Tirgu Jiu - Craiova - Calafat ... Vidin - Vraca - Botevgrad - Sofia - Blagojevgrad - Serai – Thessaloniki
- E 81 Halmeu - Satu Mare - Zalau - Cluj Napoca - Turda – Sebeş - Sibiu - Pitesti
- E 83 Bjala - Pleven - Jablanica - Botevgrad - Sofia
- E 87 Tulcea - Constanta - Varna - Burgas - Micurin - Malko Tarnovo - Dereköy - Kirkclareli - Babaeski - Havza - Kesan - Gelibolu - Eceabat ... Çanakkale - Ayvalik - Izmir - Selçuk - Aydin - Denizli - Acipayam - Korkuteli - Antalya
- E 89 Gerece - Kizilcahamam - Ankara

- E 91 Toprakkale - Iskenderun - Topbogazi - Antakya - Yayladaq - Republica Araba Siriana
- E 93 Orel – Kiev – Odessa
- E 97 Trabzon – Gumushane – Askale
- E 99 Dogubeyazit – Muradiye – Bitlis – Diyarbakir – Ş. Urfa

B. Drumuri de ramificație, de legătură și conexiuni

- E 201 Cork - Portlaoise
- E 231 Amsterdam - Amersfoort
- E 232 Amersfoort - Groningen
- E 233 Oldenzaal - Bremen
- E 234 Cuxhaven - Bremerhaven - Bremen - Walsrode
- E 251 Sassnitz - Stralsund - Neubrandenburg - Berlin
- E 261 Swiecie - Poznan - Wroclaw
- E 311 Breda - Gorinchem - Utrecht
- E 312 Vlissingen - Breda - Eindhoven
- E 313 Antwerpen - Liège
- E 314 Hasselt - Heerlen - Aachen
- E 331 Dortmund - Kassel
- E 371 Radom - Rzeszów - Barwinek - Vysný Komárnik - Svidnik - Presov
- E 401 St. Briec - Caen
- E 402 Calais - Rouen - Le Mans
- E 411 Bruxelles - Namur - Arlon
- E 421 Aachen - St. Vith - Luxembourg
- E 422 Trier - Saarbrücken
- E 441 Chemnitz - Plauen
- E 442 Karlovy Vary - Teplice - Turnov - Hradec Králové - Olomouc - Zilina

- E 451** Giessen - Frankfurt am Main - Mannheim
- E 461** Svitavy - Brno - Wien
- E 462** Brno - Olomouc - Cesky Tesin - Kraków
- E 471** Mukacevo - Lvov
- E 501** Le Mans - Angers
- E 502** Le Mans - Tours
- E 511** Courtenay (A6) - Troyes
- E 512** Remiremont - Mulhouse
- E 531** Offenburg - Donaueschingen
- E 532** Memmingen - Füssen
- E 533** München - Garmisch-Partenkirchen - Mittenwald - Seefeld - Innsbruck
- E 551** České Budejovice - Humpolec
- E 552** München - Braunau - Wels - Linz
- E 571** Bratislava - Zvolen - Kocice
- E 572** Trencin - Ziar nad Hronom
- E 573** Püspökladány - Nyiregyháza - Tchap - Uzhgorod
- E 574** Bacău - Braşov - Piteşti
- E 575** Bratislava - Dunajská Streda - Medvedov - Vámoszabadi - Győr
- E 576** Cluj Napoca – Dej – Bistriţa – Suceava
- E 581** Măreşesti - Tecuci - Albiţa - Leucheni- Kishinev - Odessa
- E 601** Niort (A10) - La Rochelle
- E 602** La Rochelle - Saintes
- E 603** Saintes - Angoulême - Limoges
- E 604** Tours - Vierzon
- E 606** Angoulême - Bordeaux

- E 607** Digoin - Chalon-sur-Saône
- E 611** Lyon - Pont d'Ain
- E 612** Ivrea - Torino
- E 651** Altenmarkt - Liezen
- E 652** Klagenfurt - Loibl Pass – Naklo
- E 661** Balatonkeresztúr - Nagyatád - Barcs - Virovitica - Okucani - Banja Luka - Jajce - Donji Vakuf - Zenica
- E 662** Subotica - Sombor - Osijek
- E 671** Timișoara - Arad - Oradea
- E 711** Lyon - Grenoble
- E 712** Genève - Chambéry - Marseille
- E 713** Valence - Grenoble
- E 714** Orange - Marseille
- E 717** Torino - Savona
- E 751** Rijeka - Pula - Koper
- E 761** Bihac - Jajce - Donji Vakuf - Zenica - Sarajevo - Uzice - Čacak - Kraljevo - Krusevac - Pojate - Paracin - Zajecar
- E 762** Sarajevo - Podgorica - frontiera cu Albania
- E 763** Beograd - Čacak - Nova Varos - Bijelo Polje
- E 771** Drobeta Turnu Severin - Nis
- E 772** Jablanica - Velico Tirnovo - Choumen
- E 773** Popovica - Stara Zagora - Burgas
- E 801** Viseu - Coimbra
- E 802** Bragança - Guarda - Castelo Branco - Portalegre - Evora - Beja - Ourique
- E 803** Salamanca - Merida - Sevilla
- E 804** Bilbao - Logroño - Zaragoza
- E 821** Roma - San Cesareo

- E 841** Avellino - Salerno
- E 842** Napoli - Avellino - Benevento - Canosa
- E 843** Bari - Taranto
- E 844** Spezzano Albanese - Sibari
- E 846** Cosenza - Crotone
- E 847** Sicignano - Potenza - Metaponto
- E 848** S. Eufemio - Catanzaro
- E 851** Petrovac - (Albania) - Prizren - Pristina
- E 852** Ohrid - frontiera cu Albania
- E 853** Ioannina - frontiera cu Albania
- E 871** Sofia - Kjustendil - Kumanovo
- E 901** Madrid - Valencia
- E 902** Jaén - Granada - Málaga
- E 931** Mazara del Vallo - Gela
- E 932** Buonfornello - Enna - Catania
- E 933** Alcamo - Trapani
- E 951** Ioannina - Arta - Agrinion - Massalongi
- E 952** Aktio - Vonitsa - Amfilochia - Karpenisi - Lamia
- E 961** Tripoli - Sparti - Gythio
- E 962** Elefsina - Thiva

Anexa II[†]

·CONDIȚII PE CARE TREBUIE SA LE ÎNDEPLINEASCĂ MARILE DRUMURI DE CIRCULAȚIE INTERNAȚIONALA

CUPRINS

- I. GENERALITATI
- II. CLASIFICAREA DRUMURILOR INTERNATIONALE
- III. CARACTERISTICI GEOMETRICE
 - 1. Considerații generale
 - 2. Traseul in plan si in profil longitudinal
 - 2.1. Parametrii de baza
 - 2.2. Condiții de vizibilitate
 - 3. Profil transversal intre intersecții
 - 3.1. Numărul si lățimea benzilor de circulație
 - 3.2. Acostamente
 - 3.3. Banda mediana
 - 3.4. Panta transversala
 - 4. Înălțimea libera supratrană
 - 5. Intersecții
 - 5.1. Alegerea tipului de intersecție
 - 5.2. Amenajarea intersecțiilor plane
 - 5.3. Noduri rutiere
 - 5.3.1. Prevederi generale
 - 5.3.2. Caracteristici geometrice
 - 6. Benzi de frânare si de accelerare
 - 7. Intersecții cu calea ferata
- IV. DOTARI
 - 1. Considerații generale
 - 2. Indicatoare verticale si marcaje rutiere
 - 2.1. Caracteristicile generale ale indicatoarelor verticale si ale marcajelor rutiere

[†] Înlocuiește textul anexei II din documentul ECE/TRANS/16

- 2.2. Marcaje rutiere
- 2.3. Indicatoare verticale
- 2.4. Indicatoare pentru zone de lucru si situații de urgenta
- 3. Dotări si servicii pentru utilizatori
 - 3.1. Glisiere si bariere de siguranța
 - 3.2. Dispozitive de dirijare
 - 3.3. Dispozitive anti-orbire
 - 3.4. Paturi din balast amortizoare de viteza
- 4. Controlul circulației
 - 4.1. Semafoare de circulație
 - 4.2. Panouri cu mesaje variabile
 - 4.3. Sisteme de comunicații in caz de urgenta
- 5. Iluminarea drumului
- 6. Dotări auxiliare
 - 6.1. Siguranța pietonilor si a bicicliștilor
 - 6.2. Protejarea persoanelor cu handicap
 - 6.3. Protecția fata de animale
- 7. Servicii
 - 7.1. Zone de odihna
 - 7.2. Zone de servicii
 - 7.3. Platforme pentru peaj
 - 7.4. Posturi de frontiera

V. MEDIUL ÎNCONJURATOR SI AMENAJAREA PEISAJULUI

- 1. Considerații generale
- 2. Integrarea drumurilor in mediul înconjurător
- 3. Efectele mediului înconjurător asupra utilizatorului rutier

VI. ÎNTREȚINERE

- 1. Considerații generale
- 2. Gestionarea întreținerii
- 3. Aspecte specifice ale întreținerii

CONDIȚII PE CARE TREBUIE SA LE ÎNDEPLINEASCĂ MARILE DRUMURI DE CIRCULAȚIE INTERNAȚIONALĂ

I. GENERALITATI

Caracteristicile fundamentale care trebuie adoptate privind construcția, amenajarea, dotările și întreținerea marilor drumuri de circulație internațională, denumite în continuare “drumuri internaționale”, fac obiectul următoarelor prevederi, care își au baza în conceptele moderne ale tehnologiei construcțiilor rutiere. Ele nu se aplică în localități. Acestea trebuie să fie ocolite dacă constituie un obstacol sau un pericol.

Prevederile prezentei anexe țin seama de diferite criterii, inclusiv siguranța circulației, protejarea mediului, fluiditatea traficului de circulație și confortul utilizatorilor rutieri, aplicate pe baza unei evaluări economice.

Tarile vor depune toate eforturile pentru a se conforma acestor prevederi, atât la construcția de noi drumuri, cât și la modernizarea celor existente.

II. CLASIFICAREA DRUMURILOR INTERNAȚIONALE

Drumurile internaționale sunt clasificate după cum urmează:

1. Autostrăzi

Termenul “Autostradă” desemnează un drum proiectat și construit special pentru traficul autovehiculelor, care nu deservește proprietățile riverane acestuia și care:

(i) Este prevăzut, cu excepția unor anumite puncte sau în mod temporar, cu părți carosabile de sine stătătoare pe ambele sensuri de circulație, separate una de cealaltă de o fâșie de teren care nu este destinată traficului sau, în mod excepțional, prin alte mijloace;

(ii) Nu intersectează la nivel nici un drum, fie linie de cale ferată sau de tramvai, fie cale pentru circulația pietonilor; și

(iii) Este semnalizat în mod special ca fiind o autostradă.

2. Drumuri expres

Un drum expres este un drum rezervat pentru circulația autovehiculelor, accesibil numai dintr-un nod rutier sau o intersecție semnalizată, pe care, în mod expres, este interzisă oprirea și parcarea pe partea (părțile) carosabilă (carosabile).

3. Drumuri obișnuite

Un drum obișnuit este deschis circulației tuturor categoriilor de utilizatori și de vehiculele. El poate avea o singură parte carosabilă sau două părți carosabile separate.

Drumurile internaționale ar trebui să fie, de preferință, autostrăzi sau drumuri expres.

III. CARACTERISTICI GEOMETRICE

III.1. Considerații generale

Alegerea caracteristicilor geometrice trebuie să se facă astfel încât să permită tuturor utilizatorilor circulația în condiții de siguranță și scurgerea traficului, și cu luarea în considerare a funcționalității drumului și a comportamentului general al șoferilor.

Regulile generale de proiectare se aplică atât la construcția de noi drumuri, cât și la modernizarea rețelei rutiere existente. În acest ultim caz, se va ține, totuși, seama de restricțiile și situațiile speciale, printr-o aplicare flexibilă a regulilor de bază, astfel încât să se păstreze caracterul uniform al drumului. Prin urmare, în aceste condiții se poate acorda o importanță mai mică unor parametri de bază, atunci când se îmbunătățește calitatea traseului și perceperea acestuia de către șofer ("lizibilitatea" drumului), pentru a se îmbunătăți siguranța circulației.

Îmbunătățirile progresive aduse unui drum trebuie efectuate cu o grijă deosebită, astfel încât, în fiecare etapă, să se respecte coerența generală a traseului (importanța curbilor de tranziție).

În cazul construcției în etape a unei autostrăzi sau a unui drum cu părți carosabile separate, ceea ce implică darea în exploatare într-o primă etapă a unei singure părți carosabile pentru ambele sensuri, se va ține seama de aceasta la proiectarea primei etape, astfel încât caracterul bidirecțional al drumului să fie perceput fără ambiguitate de către utilizatori, și să funcționeze ca atare; aceasta va determina necesitatea de a se asigura vizibilitatea la depășiri pentru fiecare sens de circulație pe cea mai mare parte a traseului și mascarea, cât mai mult posibil, a acelor dotări care se impun a fi executate încă de la început în forma lor definitivă.

Parametrii de proiectare și de dimensionare depind de categoria de drum aleasă, care, la rândul ei, este condiționată de funcțiunile sale, amplasament (topografie, amenajarea teritoriului, etc.) și contextul general tehnic și economic. La alegerea categoriei se ține seama de:

- Coerența internă (omogenitatea) a caracteristicilor constructive;
- Compatibilitatea drumului cu percepția utilizatorului.

Astfel, va fi posibil să se definească o abordare globală coerentă privind amenajarea traseului (sau a tronsonului) în cauză și, în consecință, să se decidă asupra tuturor componentelor proiectului (geometrie, semnalizare și dotări, intersecții).

Fiecare categorie de drum este asociată cu o viteză de proiectare.

Viteza de proiectare, este acea viteză care se alege, în cazul îmbunătățirii sau construcției unui drum, în vederea determinării caracteristicilor geometrice care să permită fiecărui vehicul să poată circula cu acea viteză în siguranță.

Gama de viteze de proiectare, în km/h, recomandate pentru drumurile internaționale este următoarea:

Autostrăzi	X	80	100	120	140
Drumuri expres	60	80	100	120	X
Drumuri obișnuite	60	80	100	X	X

Vitezele de proiectare mai mari de 100 km/h se aleg numai în cazul în care părțile carosabile sunt separate și dacă amenajarea intersecțiilor permite această viteză.

Vitezele de proiectare cele mai mici (60 km/h pentru drumuri sau 80 km/h pentru autostrăzi) pot fi utilizate pentru tronsoanele cele mai dificile.

Viteza de proiectare poate fi redusă în cazuri excepționale pe tronsoane de drum cu lungime limitată, precum și în cazul existenței unor dificultăți topografice sau de altă natură. Trecherile de la o viteză de proiectare la altă viteză trebuie să se realizeze progresiv, astfel încât ele să poată fi anticipate ușor de către șofer.

Conceptul “viteza de proiectare” poate să nu fie aplicat anumitor itinerarii cu topografie dificilă.

Drumurile internaționale trebuie să aibă caracteristici omogene pe tronsoane suficient de lungi. Schimbările de categorie se vor face în punctele unde acestea pot fi percepute cu claritate de utilizatori (apropierea de o zonă construită, modificarea topografiei, intersecții), iar zonelor cu curbe de tranziție trebuie să li se acorde o atenție deosebită.

Este, de asemenea, important să se verifice ca se respectă condițiile minime privind siguranța circulației pe toată lungimea drumului, ținându-se seama de viteza reală cu care circula majoritatea utilizatorilor, în contextul configurației generale a traseului și a reglementărilor în vigoare.

Drumurile internaționale trebuie să permită circulația autovehiculelor în conformitate cu reglementările naționale privind dimensiunile, greutatea totală și sarcina pe osie.

III.2. Traseul în plan și în profil longitudinal

III.2.1 Parametrii de bază

Traseul în plan și cel în profil longitudinal se vor corela astfel încât drumul să fie perceput de șofer ca fiind un traseu fără discontinuități excesive, să permită acestuia anticiparea manevrelor sale și să se poată distinge cu claritate punctele critice, în special intersecțiile și intrările și ieșirile din nodurile rutiere.

Regulile referitoare la dimensiunile profilului orizontal și vertical depind de parametrii convenționali privind tehnica circulației (timpii de reacție, coeficienții de frecare, înălțimea obstacolului, etc.) pentru majoritatea utilizatorilor.

Valorile minime recomandate pentru parametrii traseului în plan și în profil longitudinal sunt menționate în tabelul de mai jos.

Categoria (viteza de proiectare)	60	80	100	120	140
Raza minimă în plan (corespunzătoare					

unei supraînălțări de maxim 7%)	120	240	425	650	1000
Declivitate maxima (procent care sa nu fie depășit)	8	7	6	5	4
Raza minima in punctul cel mai înalt al profilului longitudinal (m) pentru părți carosabile cu:					
- sens unic	1500	3000	6000	10000	18000
- doua sensuri de circulație	1600	4500	10000	-	-
Raza minima in punctul cel mai de jos al profilului longitudinal	1500	2000	3000	4200	6000

Razele minime in profil longitudinal trebuie evitate la apropierea de unele puncte critice (intersecții, noduri rutiere, zone de acces, intrări in zonele construite, etc.).

Rezultanta declivității longitudinale si supraînălțare nu trebuie sa depășească 10%.

Curbele in plan orizontal vor fi, daca este posibil, introduse prin racordare cu o curba progresiva.

III.2.2. Condiții de vizibilitate

Pe toata lungimea drumului se va asigura o distanta de vizibilitate cel puțin egala cu distanta necesara opririi in fata unor obstacole.

Valorile minime recomandate sunt prezentate in următorul tabel.

Viteza de proiectare (km/h)	60	80	100	120	140
Distanța minima de oprire (m)	70	100	150	200	300

Pe drumurile cu o parte carosabila si doua sensuri de circulație este necesar sa se asigure distantele minime de vizibilitate pentru depășiri, pe o parte cât mai mare din lungimea drumului, repartizate cât mai uniform posibil.

Acolo unde vizibilitatea este insuficienta, se recomanda construirea, pe drumurile cu o singura parte carosabila si doua benzi de circulație, a unor zone pentru depășiri sau lărgiri ale părții carosabile amplasate judicios de-a lungul drumului.

In zonele in care nu se pot asigura (permanent sau temporar) distante de vizibilitate suficiente, interzicerea depășirilor se va indica cu claritate prin marcaje si semnalizare corespunzătoare, ușor perceptibile de către utilizatori.

III.3. Profil transversal intre intersecții

Platforma drumurilor internaționale va cuprinde, in afara de partea sau părțile carosabile, acostamente si, eventual, o banda centrala, precum si piste speciale pentru pietoni si cicliști. Aceste piste speciale nu sunt admise in alcătuirea platformei autostrăzilor si a drumurilor expres.

Profilul transversal trebuie sa asigure in permanenta fluiditatea circulației, existente si prognozate, in condiții adecvate de siguranța si confort.

III.3.1. Numărul si lățimea benzilor de circulație

Alegerea numărului de benzi se va baza pe volumul de trafic existent si prognozat. Ea trebuie sa asigure ca nivelul de serviciu necesar a fost garantat, luându-se in considerare si rolul economic al drumului.

Volumul curenților de trafic luat în calcul variază în funcție de caracteristicile generale ale drumului, structura traficului și tipurile utilizării (funcția drumului).

În funcție de condițiile efective de circulație si de datele disponibile se pot folosi diverse metode de calcul a debitelor de trafic.

Asigurarea fluidității stabile a traficului in anumite situații speciale se poate realiza si prin masuri de exploatare a traficului.

O atenție deosebita trebuie acordata construcției drumurilor cu trei benzi si utilizarea benzii centrale.

In cazul drumurilor cu patru benzi, in scopul menținerii unui nivel bun al siguranței circulației, se recomanda in mod deosebit adoptarea a doua părți carosabile, câte una pentru fiecare sens de circulație.

Benzile de circulație suplimentare trebuie sa fie avute in vedere in special in rampe, atunci când ponderea si viteza vehiculelor lente determina o reducere inacceptabila a nivelului de serviciu.

Benzile de circulație de-a lungul unui tronson rectiliniu trebuie sa aibă o lățime de minimum 3,50 m. In curbele cu raze mici se va introduce o supralargime pentru a se crea spațiul necesar virajelor vehiculelor cu dimensiunile autorizate cele mai mari.

Lățimea benzilor de circulație suplimentare in pante poate fi redusa până la 3 m.

III.3.2. Acostamente

Acostamentul poate fi alcătuit dintr-o porțiune fixată sau pavată și o porțiune acoperita cu iarba sau pietriș.

Lățimea minima recomandata pentru acostamente este cuprinsă între 2,50 m pentru drumuri obișnuite si 3,25 m pentru autostrăzi. Lățimea acostamentelor poate fi redusă la 1,50 m pentru tronsoanele dificile in zone muntoase si pe porțiunile care traversează zone urbane aglomerate, precum si in secțiunile in care s-au prevăzut benzi de accelerare sau frânare.

Pe autostrăzi, acostamentele trebuie in mod normal sa fie constituite dintr-o banda continua pentru oprire (banda de oprire in caz de urgenta) de cel puțin 2,50 m (3 m daca este justificată de circulația vehiculelor grele), fixată si asfaltata pentru a se permite oprirea.

Pe drumurile obișnuite se recomanda prevederea unei benzi de încadrare laterala, consolidata, cu lățimea de cel puțin 0,70 m, diferențiată clar de partea carosabila.

Din motive de siguranța circulației rutiere, trebuie să se prevadă, dacă este posibil, o zonă degajată de orice obstacol de cel puțin 3 m de la marginea părții carosabile, iar obstacolele care sunt situate prea aproape de marginea părții carosabile trebuie izolate prin mijloace corespunzătoare.

În lipsa benzii de oprire, se vor prevedea zone de parcare (puncte de oprire) la anumite intervale. Trebuie, de asemenea, să se prevadă, după caz, spații de oprire pentru autobuze.

Dacă este justificată circulația vehiculelor cu două roți, se prevăd dotări speciale specifice (pista sau banda pentru biciclete). Vor fi prevăzute, de asemenea, amenajări speciale pentru pietoni, dacă prezenta acestora o impun.

Porțiunea neconsolidată a acostamentului va avea o lățime suficientă pentru a permite o vizibilitate clară și instalarea echipamentelor rutiere, când este cazul (indicatoare, bariere - a se vedea capitolul IV).

III.3.3. Banda mediană

Lățimea minimă recomandată pentru banda mediană la autostrăzi și drumuri cu părți carosabile separate este de cca. 3 m. Această lățime minimă poate fi redusă în zonele extrem de restrictive, unde trebuie totuși menținută o anumită lățime pentru instalarea unei bariere de siguranță. În aceste cazuri, se vor prevedea bariere de siguranță adecvate situației respective (a se vedea capitolul IV).

Banda mediană se echipază în mod normal cu bariere de siguranță (bariere rigide sau glisieră de siguranță) dacă nu este suficient de largă, pentru a determina un risc scăzut de accidente cauzate de vehiculele care ar traversa-o.

III.3.4. Panta transversală

Pe tronsoane rectilinii sau aproape rectilinii panta transversală a părții carosabile trebuie să fie, de regulă, între 2% și 3% pentru a facilita scurgerea apei. Panta trebuie să fie sub forma de bombament central la părțile carosabile cu două sensuri de circulație, iar la drumurile cu părți carosabile separate, panta este dinspre banda mediană spre exterior.

Zonele cu supraînălțare variabilă trebuie tratate cu mare atenție pentru a se asigura scurgerea adecvată a apei.

III.4. Înălțimea liberă suprateană

Înălțimea liberă suprateană nu trebuie să fie mai mică de 4,5 m.

III.5. Intersecții^(†)

III.5.1. Alegerea tipului de intersecție

[†] Nota: Acest text a fost redactat pornind de la principiul că circulația vehiculelor este pe dreapta.

Ansamblul sistemului de noduri rutiere trebuie tratat în mod uniform de-a lungul întregului traseu, atât în ceea ce privește amplasarea și distanțele dintre punctele de intersecție, cât și dotările care trebuie să fie clare pentru toți utilizatorii și să fie astfel proiectate încât să reducă riscurile creării punctelor de conflict (în special intersecțiile de trafic).

Numărul punctelor de intersecție poate fi, de asemenea, redus prin redirecționarea parțială a circulației către intersecții apropiate, mai bine amenajate.

În mod normal, drumurile internaționale au prioritate, cu excepția anumitor puncte (intersecția cu alt drum internațional, zone de transfer, intersecții cu sens giratoriu) unde poate fi admisă pierderea priorității.

Pe drumurile cu o singură parte carosabilă și două sensuri de circulație, intersecțiile pot fi fie denivelate, fie plane. Intersecțiile denivelate pot fi prevăzute în puncte importante amenajate ca noduri rutiere, dacă condițiile economice permit, precum și ca simple pasaje, fără nod rutier, pentru restabilirea anumitor legături de comunicare (circulația agricolă, de exemplu).

Sensurile giratorii constituie o soluție în anumite condiții (zone de trecere, periferia zonelor urbane, deplasări masive în intersecții).

Pe drumurile cu părți carosabile separate, intersecțiile sunt amenajate în general la niveluri diferite (delimitări ale fluxului circulației), întrucât intersecțiile rutiere plane se au în vedere numai în anumite condiții specifice, cu respectarea criteriilor privind siguranța circulației.

Soluțiile intermediare (delimitarea fără noduri rutiere, "semi-intersecție" unde nu este permis virajul la stânga) pot fi prevăzute în anumite condiții.

Pentru autostrăzi, intersecțiile denivelate sunt obligatorii.

Utilizarea intersecțiilor cu semafor (semafoare cu 3 culori) în afara zonelor construite poate fi prevăzută cu condiția ca vizibilitatea și buna lor funcționare să fie asigurate fără nici un risc pentru utilizatori.

III.5.2. Amenajarea intersecțiilor plane

Intersecțiile plane trebuie să fie construite în conformitate cu reglementările în vigoare potrivit următoarelor principii generale:

Asigurarea celor mai bune condiții de vizibilitate și de percepere a intersecției de către cei care se apropie de aceasta dinspre drumurile principale sau secundare;

Evitarea configurațiilor complexe și realizarea unei geometrii, cât mai simple, adaptată la cerințele unui nod rutier, astfel încât să se faciliteze lizibilitatea și perceperea intersecției de către utilizatori. Intersecțiile formate din mai mult de patru ramificații trebuie, deci, simplificate prin regruparea anumitor curenți de circulație, sau considerate drept sensuri giratorii;

Geometria în zona intersecției și semafoarele rutiere vor fi utilizate pentru avertizarea utilizatorilor care nu au prioritate să încetinească viteza. Intersecția trebuie să includă pe drumul fără prioritate, refugii de direcționare, limitate, de exemplu, prin borduri de mică înălțime pentru canalizarea curenților circulației secundare (devierea benzilor);

Benzile care se intersectează trebuie să se întâlnească sub un unghi cât mai apropiat de 90°;

Benzile de frânare pentru virajul spre stânga se vor prevedea imediat ce traficul respectiv atinge un nivel considerabil pe acest drum;

Utilizatorii care au prioritate vor fi avertizați din timp și se vor evita benzile prea largi care încurajează viteza, diminuează atenția și fac traversarea mai dificilă (se evita, de exemplu, creșterea numărului de benzi de circulație pentru traficul direct în zona intersecției, și se prevăd benzi de frânare spre dreapta, precum și benzi afluențe, dacă acestea se justifică prin volumul de trafic);

În cazul unui trafic substanțial în intersecție și al benzilor de frânare pentru virajul spre stânga*, trebuie indicată cu claritate existența zonei centrale de stocare și benzile speciale respective (refugii, marcaj și îmbrăcăminte corespunzătoare);

Asigurarea marcajului direct și clar al pistelor pentru pietoni și bicicliști, atunci când este necesar.

III.5.3. Noduri rutiere

III.5.3.1. Prevederi generale

Nodurile rutiere sunt intersecții denivelate prevăzute cu bretele de racordare care să permită preluarea traficului de pe un drum pe altul.

Alegerea configurației intersecțiilor se va baza pe criterii de simplitate și uniformitate.

Prin uniformitate se înțelege “funcționalitate”, adică elementul care are legătura cu faptul că utilizatorii autostrăzii “se așteaptă” să efectueze manevre similare, indiferent de tipurile intersecțiilor.

Forma unei intersecții depinde de topografie, importanța relativă a curenților de trafic, tipul drumurilor ce se intersectează și posibila existență a cabinelor pentru încasarea taxelor de peaj.

III.5.3.2. Caracteristici geometrice

Bretelele și bucelele de racordare: Se recomandă ca acestea, inclusiv marcajul lateral și acostamentele, să aibă următoarele lățimi minime:

Părțile carosabile cu sens unic: 6 m, inclusiv semnalizarea orizontală și acostamentele;

Părțile carosabile cu două sensuri de circulație: 9 m, inclusiv semnalizarea orizontală și acostamentele;

Caracteristicile geometrice ale drumurilor de racordare trebuie să fie următoarele (cu mențiunea că în unele cazuri excepționale aceste norme pot fi diminuate):

Raza minima a marginii interioare in palier	50 m
Declivitatea maxima la urcare	7%
Declivitatea maxima la coborâre	8%
Raza minima a racordărilor verticale convexe	800 m
Raza minima a racordărilor verticale concave	400 m.

Curbele orizontale circulare trebuie sa fie întotdeauna racordate prin curbe de tranziție de lungime corespunzătoare. In acest scop, este necesara, de asemenea, utilizarea unor semnalizări si/sau marcaje adecvate.

Secțiunile de împletire a firelor de trafic: Se recomanda ca zonele de împletire sa aibă o lungime suficienta pentru a permite traficului sa se deruleze în condiții de deplina siguranța.

Despărțirea curenților de trafic: Când o parte carosabila se desparte in alte doua părți carosabile, separarea celor doi curenți de circulație trebuie sa se facă, astfel încât aceasta sa fie perceptibila in mod clar.

In acest scop, utilizatorul trebuie sa aibă timp sa se plaseze pe banda cea mai favorabila pentru direcția pe care dorește sa se înscrie si sa aibă o vizibilitate suficienta către punctul de divergenta. Este, deci, necesar sa se utilizeze indicatoare si/sau marcaje corespunzătoare.

Curentul de circulație cel mai puțin important va trebui sa se deplaseze utilizând partea carosabila din dreapta.

Convergența curenților de circulație: Atunci când două drumuri converg pentru a se forma într-unul singur, integrarea celor doi curenți de circulație trebuie să se facă în maximă siguranță și să nu atragă o reducere importantă a vitezei vehiculelor.

In acest scop:

(a) Va trebui ca utilizatorii aflați in curentul de trafic cel mai puțin important sa se insereze, de regula, prin dreapta in curentul cel mai important.

(b) Este necesar ca utilizatorii care trebuie sa se insereze sa aibă o vizibilitate buna asupra celeilalte părți carosabile înainte si dincolo de punctul de convergenta. Mănuirea inserției, după caz ,prin intermediul unei căi de accelerație nu trebuie să atragă o reducere considerabilă de viteză a curentului principal.

III.6. Benzi de accelerare si de frânare

Se recomanda ca benzile de accelerare si de frânare sa fie prevăzute pentru accesul pe sau ieșirea de pe părțile carosabile principale in intersecții sau zonele limitrofe. Aceste benzi vor avea o lățime constanta si vor fi urmate sau precedate de o racordare in forma triunghiulara.

Lungimea benzilor de accelerare și de frânare se calculează in funcție de viteza de proiectare sau de volumul de trafic.

III.7. Intersecții cu calea ferată

Este de dorit ca intersecțiile cailor ferate cu drumurile internaționale să fie la niveluri diferite.

IV. DOTARI

IV.1. Considerații generale

Tipurile de dotări ale drumului descrise mai jos constituie un element esențial pentru exploatarea rețelei rutiere și influențează în mod considerabil fluiditatea și siguranța circulației, precum și gradul de confort al utilizatorilor drumului.

Eficiența maximă a acestor dotări se asigură printr-un control regulat al funcționării lor și o întreținere corespunzătoare.

IV.2. Indicatoare verticale și marcaje rutiere

IV.2.1. Caracteristicile generale ale indicatoarelor verticale și ale marcajelor rutiere

Indicatoarele verticale și marcajele rutiere, efectuate conform principiilor stabilite în convențiile și acordurile internaționale, contribuie la funcționalitatea globală a drumului și trebuie să fie proiectate și executate, astfel încât să fie armonizate între ele, precum și cu celelalte componente ale proiectului, în general.

Elementul fundamental al indicatoarelor este omogenitatea acestora; ele sunt destinate unor utilizatori care se deplasează rapid și trebuie, deci, să fie vizibile de la o distanță corespunzătoare, atât ziua, cât și noaptea, și să fie ușor percepute.

Panourile iluminate sau executate cu materiale reflectorizante se utilizează pentru semnalizarea drumurilor care nu sunt iluminate, dar pot fi, de asemenea, folosite pe drumurile care sunt dotate cu iluminare permanentă. Se recomandă ca marcajul drumurilor care nu dispun de iluminare permanentă să se execute cu materiale reflectorizante.

Este, de asemenea, important să se evite numărul prea mare de indicatoare.

IV.2.2. Marcaje rutiere

Marcajele rutiere orizontale trebuie să fie armonizate cu indicatoare verticale, iar materialele utilizate să aibă o mare rezistență la derapaj.

IV.2.3. Indicatoare verticale

Având în vedere caracterul internațional al drumurilor luate în considerare aici, se va acorda o atenție specială utilizării panourilor indicatoare și a folosirii siglei “E”.

Eficacitatea și, în special, însușirea de a putea fi percepute rapid, precum și citirea cu ușurință a indicatoarelor, depind de anumite condiții, dimensiunile și amplasarea corectă a

acestora, predominanta simbolurilor internaționale asupra cuvintelor, scurtimea mesajului transmis, utilizarea aceleiași alfabet de-a lungul întregii rețele internaționale (alte alfabetice nu trebuie utilizate decât împreună cu caracterele latine), dimensiuni corespunzătoare pentru simboluri și caractere și raportul adecvat între mărimea panourilor și viteza maximă de circulație.

IV.2.4. Indicatoare pentru zone de lucru și situații de urgență

În cazul în care se execută lucrări pe drumuri, al unor situații de urgență (accidente) sau al unor operațiuni care necesită închiderea părții carosabile sau a unor benzi de circulație, se va instala o semnalizare temporară corespunzătoare care să asigure siguranța utilizatorilor și a personalului implicat în operațiunile respective. Aceste indicatoare vor fi îndepărtate imediat ce nu mai sunt necesare.

În zona drumurilor iluminate, indicatoarele vor fi reflectorizante. În zonele unde drumurile nu sunt iluminate, indicatoarele vor fi reflectorizante și, pe cât posibil, combinate cu dispozitive luminoase de ghidare.

Indicatoarele permanente care sunt în contradicție cu semnalizările temporare se vor îndepărta sau masca.

IV.3. Dotări și servicii pentru utilizatori

IV.3.1. Glisieră și bariere de siguranță

Glisierele și barierele de siguranță se utilizează pentru prevenirea ieșirii accidentale a vehiculelor de pe partea carosabilă sau pentru limitarea consecințelor acestora.

Alegerea tipului de dispozitive (glisieră de siguranță, bariere rigide pentru preluarea șocurilor, bariere de siguranță și garduri) și condițiile de utilizare a acestora depind de tipul vehiculului ce urmează a fi reținut, profilul longitudinal al drumului, posibilele consecințe ale ieșirii vehiculului de pe partea carosabilă, problemele specifice ale vizibilității și dificultatea întreținerii.

Întrucât aceste dispozitive constituie la rândul lor obstacole, ele trebuie să fie instalate numai dacă lipsa lor reprezintă un risc inerent.

Aceste dispozitive se pot instala și pe lucrările de artă.

Utilizarea dispozitivelor de siguranță în zona centrală de rezervă, depinde de un număr de factori, cel mai important fiind volumul traficului și lățimea benzii centrale de rezervă propriu-zisă.

Dispozitivele de siguranță se prevăd pe acostamente când există obstacole proeminente, necesare, situate prea aproape de partea carosabilă, iar înălțimea rambleului sau panta taluzului constituie un pericol evident, precum și pe tronsoanele flancate sau traversate de cursuri de apă, de un drum cu circulație intensă sau de o cale ferată, etc.

IV.3.2. Dispozitive de dirijare

Instalarea de dispozitive de dirijare (si anume butoni încorporați în partea carosabila si stâlpi de semnalizare pericole) prevăzute cu dispozitive reflectorizante poate îmbunătăți în mod considerabil gradul de percepere a traseului drumului.

IV.3.3. Dispozitive anti-orbire

Este recomandabil ca, în afara tronsoanelor iluminate, sa se instaleze un ecran artificial sau plantații în zona centrala de rezerva a autostrăzilor si drumurilor expres, sau pe acostament, atunci când un alt drum este situat de-a lungul drumului "E". Este recomandabil sa se asigure ca aceste dotări nu obstrucționează vizibilitatea pentru utilizatori si nu reduc eficienta dispozitivelor de siguranța circulației montate în vecinătate.

IV.3.4. Pat-uri din balast amortizoare de viteza

Pentru asigurarea siguranței rutiere a vehiculelor grele pe pante foarte lungi si abrupte, este util sa se prevadă locuri cu pat-uri de balast amortizoare de viteza, judicios amplasate de-a lungul benzii de coborâre. Aceasta dotare trebuie sa constituie, totuși, o excepție si sa fie avuta în vedere numai daca nu exista o alta soluție.

IV.4. Controlul circulației

IV.4.1. Semafoare de circulație

Semafoarele de circulație luminoase se utilizează în conformitate cu convențiile si acordurile internaționale în vigoare. Semafoarele cu lumina intermitenta galbena se pot utiliza pentru a indica un anumit pericol (șantier în lucru, existenta unor cabine pentru plata peaj, traversări pietonale, etc.) pentru a-i indemnă pe utilizatori sa acorde o atenție mai mare si sa reducă viteza lor de deplasare.

În unele cazuri excepționale (de exemplu devierea traficului datorită șantierului în lucru sau a unor accidente) se pot monta semafoare luminoase temporare.

IV.4.2. Panouri cu mesaje variabile

Panourile cu mesaje variabile trebuie sa fie, de asemenea, percepute cu aceeași ușurința ca si cele cu mesaje fixe si sa fie lizibile de către șoferi, ziua si noaptea.

IV.4.3. Sisteme de comunicații în caz de urgența

Se recomanda instalarea, pe toate tipurile de drumuri internaționale, a posturilor telefonice de apel urgența sau a altor posturi de comunicație, marcate printr-o semnalizare specifica, conectate cu un centru coordonator care funcționează non-stop. Aceste posturi de apel urgența trebuie instalate de-a lungul drumului pe jumătatea exterioara a acostamentului, departe de structuri, la distante regulate si cu o frecventa rezonabila.

În cazul în care nu există un sistem special de comunicații, pe drumurile expres și drumurile obișnuite, se poate utiliza sistemul general de telefonie, iar pe panourile de semnalizare se va specifica locul unde se afla cel mai apropiat post telefonic public care poate fi utilizat.

Pentru poduri și tunele de lungimi mari se pot prevedea unele derogări speciale.

Exploatarea punctelor de comunicații de apel urgentă trebuie să fie simplă, ușor de înțeles de către utilizatori și, preferabil, explicată prin simboluri sau ideograme.

IV.5. Iluminarea drumului

În unele zone specifice, cum sunt punctele de frontieră, tunelele lungi, zonele anexe, intersecțiile cu alte drumuri "E", etc. este recomandabilă iluminarea drumului. În situația în care volumul traficului justifică instalarea și utilizarea iluminării, aceasta se recomandă a fi omogenă și satisfăcătoare dacă drumul traversează sau se afla în vecinătatea unei zone unde iluminarea ar putea să obstrucționeze circulația de pe drumul internațional (aeroporturi, zone industriale sau puternic urbanizate, etc.).

IV.6. Dotări auxiliare

IV.6.1. Siguranța pietonilor și a bicicliștilor

Pistele pietonale și cele pentru bicicliști pot îmbunătăți securitatea rutieră pe drumurile obișnuite.

Cea mai mare atenție trebuie acordată amenajărilor de treceri pentru vehiculele cu două roți și pentru pietoni, în special în intersecții.

IV.6.2. Protejarea persoanelor cu handicap

Utilizatorii, fie pasageri, fie șoferi, care se deplasează cu dificultate sau nu pot să-și satisfacă cerințele proprii fără a fi ajutați, trebuie să aibă și ei posibilitatea de a circula cu ușurință pe drum.

Așadar, proiectarea drumului și a dotărilor trebuie făcută, astfel încât să permită reducerea la minimum a situațiilor critice în care se pot găsi acești utilizatori.

Trebuie ca, în toate cazurile, să se asigure ca restricțiile impuse utilizatorilor, în special în zonele de odihnă și servicii, sunt compatibile cu posibilitățile persoanelor cu handicap.

IV.6.3. Protecția față de animale

Pentru protejarea utilizatorilor față de animale este recomandabilă instalarea de garduri în toate cazurile în care topografia locurilor prezintă riscul de a fi traversate de către animale.

Trebuie, de asemenea, întreprinse măsuri pentru protejarea animalelor, cum ar fi construcția de pasaje superioare sau inferioare, de dimensiuni și forme corespunzătoare.

IV.7. Servicii

În funcție de caracteristicile lor funcționale, de-a lungul drumurilor internaționale se vor prevedea zone separate de odihnă, zone de servicii, posturi de frontieră, etc.

IV.7.1. Zone de odihnă

Zonele de odihnă, amplasate în afara nodurilor rutiere și intersecțiilor, permit utilizatorilor să oprească într-un mediu ambiant, care să asigure ruperea monotoniei traficului rutier; în aceste cazuri, amenajarea peisagistică devine foarte importantă.

Se recomandă să se prevedea puncte de alimentare cu apă, mese, adăposturi și grupuri sanitare.

IV.7.2. Zone de servicii

Zonele de servicii adaptate, atât la caracteristicile terenului, cât și la cerințele utilizatorilor (turiști, transportatori rutieri, etc.), situate departe de intersecții trebuie să asigure un minimum de servicii, și anume: parcare, telefon, stație carburanți și grupuri sanitare.

Toate zonele rezervate pentru circulație și parcare trebuie să fie separate de partea (părțile) carosabilă/-e a/ale drumului "E".

IV.7.3. Platforme pentru peaj

Zonele de peaj cuprind o lărgire progresivă a părții carosabile sau a bretelelor intersecțiilor până la și dincolo de benzile de acces la cabinele de taxare.

Numărul benzilor de acces se stabilește în funcție de volumul traficului anticipat.

Cabinele pentru taxare se amplasează în zone deschise; se recomandă ca acestea să nu fie dispuse la capătul unei pante.

Trebuie să se prevadă spații corespunzătoare în exteriorul benzilor de control pentru clădirile și instalațiile necesare pentru colectarea taxelor de peaj, pentru supraveghere și personalul aferent.

IV.7.4. Posturi de frontieră

Amplasarea, dimensiunile și forma posturilor de frontieră separate, sau mai bine alăturate, precum și tipul și dispunerea instalațiilor, clădirilor, zonelor de parcare, etc. trebuie selectate în funcție de controalele anticipate și de traficul de tranzit prin aceste posturi.

Structura si forma unui complex de frontieră, precum și rețeaua de comunicații interioare, ar trebui, datorită unei semnalizări eficiente, să permită preselecția și separarea traficului de persoane de cel de mărfuri înainte de sosirea acestora la clădiri și instalații.

V. MEDIUL INCONJURATOR SI AMENAJAREA PEISAJULUI

V.1. Considerații generale

Ritmul evoluțiilor economice, sociale și culturale a determinat în ultimele decenii o puternică dezvoltare a circulației rutiere. Acest fenomen a avut și consecințe negative (zgomot, poluare, vibrații, diviziuni de habitat) atât în interiorul, cât și în exteriorul zonelor urbane.

Preocuparea de a conserva calitatea mediului (vizuală și ecologică) implică proiectarea și construirea drumurilor în armonie cu peisajul înconjurător.

De asemenea, este de dorit ca, atunci când se elaborează noi proiecte și se modernizează drumurile existente, să se evalueze și să se compare avantajele și dezavantajele asupra mediului a diverselor soluții avute în vedere, în paralel cu studiile tehnice și economice.

Obiectivul general constă în creșterea la maximum a efectelor pozitive asupra mediului și corectarea aspectelor negative.

V.2. Integrarea drumurilor în mediul înconjurător

La elaborarea proiectului trebuie să se examineze efectele directe și indirecte ale drumului și circulației asupra:

Persoanelor, faunei și florei;

Terenului, apei, aerului, micro-climatului;

Peisajului, bunurilor materiale și patrimoniului cultural.

În acest scop, este necesar să se ia în considerare următoarele:

Bună coordonare a traseului în plan și a profilului longitudinal în raport cu elementele peisajului trebuie să asigure, nu numai integrarea armonioasă a traseului în topografia locului și în strategia de amenajare a teritoriului, ci și prevenirea impactului nefavorabil asupra siguranței utilizatorilor rutieri;

Poluarea sonoră, vibrațiile și poluarea aerului și a apei determinate de trafic, precum și întreținerea și exploatarea drumurilor trebuie să fie limitate, cât mai mult posibil, prin mijloace corespunzătoare, conform regulilor și reglementărilor tarilor interesate;

În situația în care un drum nou și lucrările pe care acesta le comportă influențează în mod considerabil peisajul, este preferabil să se asigure calitatea mediului prin crearea unui nou peisaj și nu prin mascarea celui existent.

V.3. Efectele mediului înconjurător asupra utilizatorului rutier

Elementele peisajului și ale mediului, vizibile de pe drum, contribuie la siguranța circulației rutiere și la confortul utilizatorilor rutieri. Ele trebuie să completeze și să accentueze orientarea vizuală și să facă să crească interesul pentru călătorie.

Observarea unor orașe, fluvii, dealuri, etc. oferă utilizatorilor posibilitatea de a se orienta și trebuie să fie conservate cât mai mult posibil.

Plantațiile (în lungul traseului sau de alte feluri) pot contribui la îmbunătățirea orientării vizuale și la întreruperea monotoniei parcursului, cu condiția ca modul lor de realizare să nu determine un risc suplimentar.

Amenajările peisagistice pot contribui, de asemenea, la o protecție contra orbirii datorită farurilor și împotriva efectelor intemperiilor (vânt, zăpada, etc.).

Instalarea sistemelor de protecție antifonice de-a lungul drumurilor determină pierderea de către utilizator a unui mare volum de informații privind mediul și îi creează acestuia sentimentul că este "claustrat"; în consecință, aceste echipamente trebuie să fie executate, astfel încât să asigure o integrare maximă în peisaj și să compenseze utilizatorii pentru informațiile pierdute.

Din motive estetice și de siguranță, trebuie evitată publicitatea comercială în apropierea drumurilor internaționale.

VI. INTRETINERE

VI.1. Considerații generale

Drumurile și instalațiile anexe trebuie menținute într-o stare tehnică, cât mai apropiată de starea lor inițială, pentru a păstra valoarea lor de investiție și a asigura niveluri constante de siguranță și confort.

Este de dorit să se prevadă, încă din faza de proiectare și construcție, operațiunile viitoare de întreținere pentru a se reduce costurile și efectele negative asupra curenților de trafic.

Întreținerea cuprinde toate elementele componente ale drumului: îmbrăcămînți, structuri, rambleuri și debleuri, sisteme de scurgere a apei, indicatoare și marcaje, sisteme de dirijare a circulației, amenajare peisagistică, clădiri, etc.

Amenajarea peisagistică trebuie să fie concepută cu luarea în considerare a întreținerii viitoare. Creșterea pomilor și a arbuștilor trebuie monitorizată și trebuie să se întreprindă măsurile necesare pentru a se elimina mascarea indicatoarelor de circulație și obstrucționarea eficacității dotărilor pentru siguranța circulației.

Nici un echipament care este necesar întreținerii nu trebuie să afecteze siguranța utilizatorilor rutieri sau să afecteze în mod excesiv derularea normală a traficului și activitățile de exploatare.

Un nivel de abordare sistematic si rațional al activităților de întreținere permite reducerea substanțială a costurilor directe de administrare a drumului, precum si a costurilor indirecte determinate de utilizatorii rutieri pe rețeaua de drumuri respectiva. Este necesar sa se facă o distincție între întreținerea preventiva si operațiunile de reabilitare, pentru a se optimiza raportul cost-beneficiu al unui program de întreținere, pe parcursul unui proces decizional al unei autorități competente.

VI.2. Gestionarea întreținerii

Gestionarea întreținerii, care este corelata cu gestionarea traficului, trebuie sa fie susținuta prin planuri de verificare procedurala si tehnica, de colectare si analiza sistematica a datelor, prin instrucțiuni, etc. Aceste masuri trebuie sa fie implementate de administrația drumurilor pentru sporirea eficienței întreținerii drumurilor, precum si ca soluții pentru rezolvarea unor anumite situații.

Pentru organizarea operațiunilor privind investigarea nivelului de întreținere a instalațiilor si dotărilor rutiere existente, trebuie sa se dispună de un inventar actualizat si complet al tuturor elementelor componente ale drumului respectiv. Aceasta este o parte esențiala a procesului de gestionare care permite luarea de decizii si întreprinderea de acțiuni rapide in caz de incidente care diminuează debitul traficului sau in caz de accidente.

Operațiunea de planificare si finanțare, care asigura prioritatea intervențiilor tehnice, trebuie sa se bazeze pe rezultatele unor măsurători si observații sistematice ale stării tehnice a îmbrăcăminților, ale aspectului si vizibilității indicatoarelor verticale si a marcajelor orizontale (atât ziua, cât si noaptea) etc., conform prevederilor standardelor internaționale. Aceste inspecții si verificări tehnice sunt recomandate ca fiind informații esențiale in vederea elaborării programelor de întreținere preventiva sau de reabilitare in contextul economiei transporturilor locale.

Organizarea efectivă, responsabila cu supravegherea lucrărilor de întreținere, trebuie, de asemenea, sa reglementeze toate masurile cu caracter temporar necesare pentru a fi luate in cadrul activităților de întreținere pentru respectarea normelor de siguranța, eficienta lucrărilor si folosirea tehnologiilor aplicate. In ceea ce privește restricțiile, viteza de circulație, caracteristicile proiectării, etc., este necesara elaborarea unui program pentru prevederile si regulile care se impun.

VI.3. Aspecte specifice ale întreținerii

Se recomanda acordarea unei priorități absolute întreținerii elementelor drumului legate direct de siguranța circulației. Acestea includ:

Imbrăcămințile, in ceea ce privește rezistenta la derapaj si scurgerea apei de suprafața;

Structurile, in special rosturile de dilatație, aparatele de reazem, parapeti, etc., la poduri si viaducte; instalațiile de tunelele;

Iluminarea; dispozitive de siguranța;

Indicatoarele si marcajele rutiere;

Funcționalitatea totală pe tot timpul anului: prevederi pentru înlăturarea zăpezii și a gheții și pentru intervenții în alte situații meteorologice speciale nefavorabile mediului înconjurător;

Lucrări pentru încadrarea drumului în mediul înconjurător, cum ar fi panouri anti-zgomot, amenajarea peisagistică, etc.

Este esențial să se asigure o bună calitate a părților carosabile și a lucrărilor de artă printr-o strategie coerentă de întreținere și să se garanteze fiabilitatea transporturilor în timpul operațiilor de întreținere. Activitățile de întreținere trebuie executate la timp, pentru a se evita deteriorarea progresivă a părții carosabile.

Protecția muncitorilor care execută lucrări de drumuri, precum și cea a utilizatorilor rețelei trebuie asigurată prin măsuri corespunzătoare de protecție care să fie prevăzute prin programul activităților respective și inspectate pe toată perioada lucrărilor.

Este absolut necesar ca pe șantier să se asigure dotările de siguranță a circulației, indicatoarele și marcajele corespunzătoare, pentru a se evita accidente, reducerea vitezei de circulație, etc., iar instalațiile să fie clar vizibile, ziua și noaptea. Prin inspecții sistematice trebuie să se asigure că ele sunt vizibile și percepute conform prescripțiilor internaționale în vigoare. Dotările și semnalizările rutiere temporare trebuie să corespundă acestor convenții.

În timpul iernii, prin măsuri corespunzătoare, trebuie să se asigure la maximum siguranța și fluenta circulației. O atenție specială se acordă rezistenței la derapaj a suprafeței carosabile și înlăturării zăpezii și gheții de pe panourile indicatoare rutiere. Această operațiune trebuie considerată ca o activitate de întreținere suplimentară pe timpul iernii.

Anexa III[§]

IDENTIFICAREA SI SEMNALIZAREA DRUMURILOR "E"

1. Indicatorul rutier destinat identificării si semnalizării drumurilor "E" are forma dreptunghiulara.
2. Acest indicator se compune din litera "E", urmata in general de numărul, in cifre arabe, atribuit itinerarului.
3. El se compune dintr-o inscripție alba pe un fond verde; poate fi aplicat pe alte indicatoare rutiere sau combinat cu acestea.
4. Dimensiunile sale trebuie sa fie astfel încât conducătorii de vehicule, circulând cu mare viteza, sa-l poată identifica si înțelege cu ușurința.
5. Indicatorul destinat identificării si semnalizării drumurilor "E" nu exclude indicatorul care identifica drumurile naționale.
6. In principiu, numerele drumurilor "E" se vor integra (sau combina) cu sistemul de panouri de orientare din tara respectiva. Numărul poate fi menționat înainte sau după fiecare drum afluent sau intersecție.

In cazul in care drumul "E" devine un alt tip de drum sau intersectează alt drum "E" se recomanda sa se indice numerele drumurilor E înainte de drumul afluent sau de intersecție.

[§] Înlocuiește textul anexei III din documentul ECE/TRANS/16

**COMISIA ECONOMICĂ PENTRU EUROPA
COMITETUL TRANSPORTURILOR INTERIOARE**

**Acordul european asupra marilor drumuri de circulație internațională (AGR),
încheiat la Geneva, la 15 noiembrie 1975**

Amendamentul 3*

*Amendamentele la Anexa II intrate în vigoare la 1 iunie 1993

ORGANIZAȚIA NAȚIUNILOR UNITE

ANEXA II: CONDIȚII PE CARE TREBUIE SA LE ÎNDEPLINEASCĂ MARILE DRUMURI DE CIRCULAȚIE INTERNAȚIONALĂ

IV. DOTARI

.....

IV. 2.1. Caracteristicile generale ale indicatoarelor verticale si ale marcajelor rutiere

Se va adăuga textul următor între al doilea și al treilea alineat:

“Trebuie sa se depună eforturi pentru generalizarea utilizării mesajelor fără litere, cu dimensiuni, simboluri si caractere standardizate, care sa poată fi ușor percepute de utilizatorii drumurilor din orice tara.”

.....

IV. 4. Controlul circulației

Se va modifica titlul după cum urmează:

“IV.4. Controlul circulației și informarea utilizatorilor”

.....

IV. 4.2. Panouri cu mesaje variabile

Se va adăuga la sfârșitul textului:

“.....de pe toate benzile.”

IV. 4.3. Sisteme de comunicații in caz de urgenta

Se va adăuga următoarea frază la sfârșitul primului alineat:

“Pentru autostrăzi se recomanda un interval de 2 km.”

.....

IV. 7. 1. Zone de odihna

La sfârșitul celui de-al doilea alineat se va adăuga:

“.....ușor accesibile persoanelor cu handicap fizic.”

Și se va adăuga un nou alineat redactat după cum urmează:

“Zonele de odihna trebuie sa fie amplasate la intervale corespunzătoare; pe panoul care anunța apropierea de o zona de odihna trebuie sa se indice si distanta la care se afla următoarea zona de odihna.”

IV.7.2. Zone de servicii

Se va adăuga între primul și al doilea alineat un nou alineat redactat după cum urmează:

“Aceste zone trebuie sa fie prevăzute la intervale corespunzătoare, ținându-se seama, între altele, de volumul traficului; pe panoul pe care se anunța apropierea unei zone de servicii, trebuie sa se indice si distanta la care se afla următoarea zona de servicii.”

.....

V. MEDIUL INCONJURATOR SI AMENAJAREA PEISAJULUI

V.1. Considerații generale

Și se va adăuga un nou alineat redactat după cum urmează:

“Este de dorit ca patrimoniul cultural din regiunile traversate sa fie adus la cunoștința utilizatorilor prin mijloace corespunzătoare: panouri, centre de informare in zonele de servicii, etc.”

**COMISIA ECONOMICĂ PENTRU EUROPA
COMITETUL TRANSPORTURILOR INTERIOARE**

**Acordul european asupra marilor drumuri de circulație internațională (AGR),
încheiat la Geneva, la 15 noiembrie 1975**

Amendamentul 4*

*Amendamentele intrate în vigoare la 27 ianuarie 1995

ORGANIZAȚIA NAȚIUNILOR UNITE

Preambul

Se va modifica după cum urmează:

“PĂRȚILE CONTRACTANTE,

CONȘTIENTE de necesitatea de a facilita si dezvolta traficul rutier internațional in Europa,

CONSIDERÂND ca, pentru a consolida relațiile dintre tarile europene, este important a se elabora un plan coordonat de construcție si amenajare a drumurilor adaptate cerințelor viitorului trafic internațional, precum si mediului înconjurător,

AU CONVENIT asupra celor ce urmează:”

Anexa I

REȚEAUA DE DRUMURI INTERNAȚIONALE “E”

LISTA DRUMURILOR

A. Drumuri principale

(1) Orientare vest-est

.....

(b) Drumuri de legătură

Se va modifica după cum urmează:

“....

E 16 Londonderry - Belfast ... Glasgow - Edinburgh ... Bergen - Fagernes – Oslo

E 18 Craigavon - Belfast - Larne ... Stranraer - Gretna - Carlisle - Newcastle ... Kristiansand - Oslo - Örebro - Arboga - Västerås - Stockholm/Kapellskär ... Marichamn ... Turku/Naantali - Helsinki - Vaalimaa - St. Petersburg

.....”

(2) Orientare nord-sud

(a) Drumuri de referință

Se va modifica după cum urmează:

“....

E 75 Vardø - Utsjoki - Ivalo - Sodankylä - Rovaniemi - Kemi - Oulu - Jyväskylä - Lahti - Helsinki ... Gdansk - Swiecie - Krosniewice - Łódź - Piotrków Trybunalski - Katowice - C. Tesin - Zilina - Bratislava - Győr - Budapest - Szeged - Beograd - Nis - Kumanovo - Skopje - Gevgelija - Evzoni - Thessaloniki - Lárissa - Almyros - Lamia - Athinai ... Chania - Iraklion - Agios Nikolaos – Sitia

.....”

b) Drumuri de legătură

Se va modifica după cum urmează:

“....

E 39 Trondheim - Ålesund - Bergen - Stavanger - Kristiansand ... Hirtshals -
Hjørring - Nørre - Sundby – Aalborg

.....”

B. Drumuri de ramificație, de legătură si conexiuni

Se va modifica după cum urmează:

“E 134 Haugesund - Haukeligrend – Drammen

E 136 Ålesund - Andalsnes – Dombås

.....

E 232 Amersfoort - Hoogeveen – Groningen

E 233 Hoogeveen - Haselüne - Cloppenburg – Bremen

.....”

Anexa II

CONDIȚII PE CARE TREBUIE SA LE ÎNDEPLINEASCĂ MARILE DRUMURI DE CIRCULAȚIE INTERNAȚIONALĂ

.....

III. CARACTERISTICI GEOMETRICE

III.1. Considerații generale

Se va modifica al șaptelea alineat: “Fiecare categorie de drum este asociata cu o viteză de proiectare....” după cum urmează:

“Fiecare categorie de drum este asociata cu o anumita gama de viteze de proiectare.”

.....

III.3.1. Numărul si lățimea benzilor de circulație

La sfârșitul celui de-al cincilea alineat “O atenție deosebita trebuie acordată....”, se va adăuga următoarea frază:

“Banda centrală nu trebuie sa fie utilizata pentru depășiri in ambele sensuri, in același timp.”

III.3.2. Acostamente

În prima frază a celui de-al doilea alineat “Lățimea minima recomandata pentru acostamente.....”, se va înlocui cuvintele “este cuprinsă între...” cu “variază între

În cea de-a doua frază a celui de-al doilea paragraf, se elimină ultima parte “la 1,50 m”

...

IV. DOTARI

.....

IV. 4.3. Sisteme de comunicații in caz de urgenta

Se va adăuga următoarea frază la finalul primului alineat:

“Un sistem de comunicații de urgenta trebuie sa includă indicatoare (sau panouri) pe care sa se menționeze direcția si distanta până la cel mai apropiat punct de apel.”

Se va adăuga următorul nou subcapitol:

“IV.4.4. Informarea utilizatorilor

Informații actualizate privind drumul și condițiile de circulație trebuie să fie comunicate utilizatorilor rutieri prin mijloace corespunzătoare. Este de dorit ca aceste informații să poată fi primite și în interiorul tunelurilor.”

.....

IV.7.2. Zone de servicii

La finalul primului alineat, după cuvintele “....carburanți și grupuri sanitare”, se va adăuga:

“ușor accesibile persoanelor cu handicap fizic.”

**COMISIA ECONOMICĂ PENTRU EUROPA
COMITETUL TRANSPORTURILOR INTERIOARE**

**Acordul european asupra marilor drumuri de circulație internațională (AGR),
încheiat la Geneva, la 15 noiembrie 1975**

Amendamentul 5*

*Amendamentele intrate în vigoare la 10 ianuarie 1996

ORGANIZAȚIA NAȚIUNILOR UNITE

Anexa I

- REȚEAUA DE DRUMURI INTERNAȚIONALE "E"

LISTA DRUMURILOR

A. Drumuri principale

(1) Orientare vest-est

(a) Drumuri de referință

Se va modifica după cum urmează:

“

E 30 Cork - Waterford - Wexford - Rosslare ... Fishguard - Swansea - Cardiff - Newport - Bristol - London - Colchester - Ipswich - Felixstowe ... Hoek van Holland - Den Haag - Gouda - Utrecht - Amersfoort - Oldenzaal - Osnabrück - Bad Oeynhausen - Hannover - Braunschweig - Magdeburg - Berlin - Swiebodzin - Poznan - Lowicz - Warszawa - Brest - Minsk - Smolensk - Moskva - Rjazan - Penza – Samara

.....

E 90 Lisboa - Montijo - Setúbal - Evora - Caia - Badajoz - Madrid - Zaragoza - Lérida - Barcelona ... Mazara del Vallo - Alcamo - Palermo - Buonfornello Messina ... Reggio di Calabria - Catanzaro - Crotone - Sibari - Metaponto - Taranto - Brindisi ... Igoumenitsa - Ioannina - Kozani - Thessaloniki - Alexandroupouli - Ipsala - Kesan - Gelibolu ... Lapseki - Bursa - Eskisehir - Sivrihisar - Ankara - Aksaray - Adana - Toprakkale - Gaziantep - S. Urfa - Nusaybin - Cizre - Habur – Irak”

b) Drumuri de legătură

Se va modifica după cum urmează:

“

E 34 Zeebrugge - Antwerpen - Eindhoven - Venlo - Oberhausen - Dortmund - Bad Oeynhausen

.....”

2) Orientare nord-sud

a) Drumuri de referință

Se va modifica după cum urmează:

“

E 75 Vardø - Utsjoki - Ivalo - Sodankylä - Rovaniemi - Kemi - Oulu - Jyväskylä - Heinola - Lahti - Helsinki ... Gdansk - Swiecie - Krosniewice - Łódź - Piotrków Trybunalski - Katowice - C. Tesin - Zilina - Bratislava - Győr - Budapest - Szeged - Beograd - Nis - Kumanovo - Skopje - Gevgelija - Evzoni - Thessaloniki - Lárissa - Almyros - Lamia - Athinai ... Chania - Iraklion - Agios Nikolaos – Sitia

.....

E 95 Sankt Petersburg - Pskov - Gomel - Kiev - Odessa

E 105 Kirkenes - Murmansk - Petrozavodsk - Sankt Petersburg - Moskva - Orel - Kharkov - Simferopol - Alushta – Yalta

E 115 Moskva – Rostov na Donu – Stravropol – Makhachkala – Baku – Iran”

b) Drumuri de legătură

Se va modifica după cum urmează:

“

E 67 Helsinki - Tallinn - Riga - Panevezys - Kaunas - Warszawa - Piotrków Trybunalski - Wrocław - Kłodzko - Beloves - Náchod - Hradec Kralové – Praha

.....

E 93 Se va elimina

E 97 Rostov na Donu - Krasnodar - Novorossijsk - Sochi – Batumi – Trabzon – Gumushane – Askale

.....”

B. Drumuri de ramificație, de legătură și conexiuni

Se va modifica după cum urmează:

“

E 271 Klaipėda – Kaunas – Vilnius – Minsk – Gomel

E 272 Panevėžys - Ukmergė – Vilnius

.....

E 314 Leuven - Hasselt - Heerlen – Aachen

.....

E 372 Warszawa - Lublin – Lvov

E 373 Lublin - Kovel – Rovno

E 381 Kiev – Orel

.....

E 403 Zeebrugge - Brugge - Kortrijk – Tournai

E 404 Jabbeke – Zeebrugge

E 411 Bruxelles - Namur - Arlon - Longwy - Metz

E 420 Nivelles - Charleroi – Reims

....

E 429 Tournai – Halle

.....

E 583 Roman – Iași - Sculeni

.....

E 673 Lugoj – Deva

.....

E 801 Coimbra - Viseu - Vila Real - Chaves – Verin

.....

E 805 Famalicão - Chaves

E 806 Torres Novas - Abrantes - Castelo Branco – Guarda

.....”

Anexa II

CONDIȚII PE CARE TREBUIE SA LE ÎNDEPLINEASCĂ MARILE DRUMURI DE CIRCULAȚIE INTERNAȚIONALĂ

....

V. MEDIUL INCONJURATOR SI AMENAJAREA PEISAJULUI

V.I Considerații generale

Se va modifica al treilea alineat “De asemenea, este de dorit cași studii economice” după cum urmează:

“La elaborarea de noi proiecte și pentru modernizarea drumurilor existente trebuie sa se efectueze un studiu de evaluare a impactului asupra mediului. Este de dorit, de asemenea, ca aceasta prevedere sa se extindă si asupra proiectelor privind reconstrucția sau asupra lucrărilor importante de modernizare a drumurilor existente.”

**COMISIA ECONOMICĂ PENTRU EUROPA
COMITETUL TRANSPORTURILOR INTERIOARE**

**Acordul european asupra marilor drumuri de circulație internațională (AGR),
încheiat la Geneva, la 15 noiembrie 1975**

Amendamentul 6*

*Amendamentele intrate în vigoare la 25 octombrie 1996

ORGANIZAȚIA NAȚIUNILOR UNITE

Anexa I

- REȚEAUA DE DRUMURI INTERNAȚIONALE "E"

Note explicative

Se va adăuga următorul nou alineat trei:

"3. Drumurile de clasa A orientate nord-sud situate la est de drumul E 99 primesc numere impare formate din trei cifre cuprinse între 101 și 129. Celelalte reguli menționate la alineatul 2 de mai sus se aplică și acestor drumuri."

LISTA DRUMURILOR

A. Drumuri principale

(1) Orientare vest-est

(a) Drumuri de referință

Se va modifica după cum urmează:

"E 60 Brest - Nantes - Tours - Orléans - Courtenay - Beaune - Besançon - Belfort - Mulhouse - Basel - Zürich - Winterthur - St. Gallen - St. Margrethen - Lauterach - Feldkirch - Imst - Innsbruck - Wörgl - Rosenheim - Salzburg - Linz - Wien - Nickelsdorf - Mosonmagyaróvár - Győr - Budapest - Püspökladány - Oradea - Cluj Napoca - Turda - Tîrgu-Mureș - Brașov - Ploiești - București - Urziceni - Slobozia - Hirșova – Constanța"

B. Drumuri de ramificație, de legătură și conexiuni

Se va adăuga:

"E 641 Wörgl - St. Johann - Lofer – Salzburg"

**COMISIA ECONOMICĂ PENTRU EUROPA
COMITETUL TRANSPORTURILOR INTERIOARE**

**Acordul european asupra marilor drumuri de circulație internațională (AGR),
încheiat la Geneva, la 15 noiembrie 1975**

Amendamentul 7*

*Amendamentele intrate în vigoare la 15 ianuarie 1998

ORGANIZAȚIA NAȚIUNILOR UNITE

Anexa I

- REȚEAUA DE DRUMURI INTERNAȚIONALE “E”

LISTA DRUMURILOR

A. Drumuri principale

(1) Orientare vest-est

(a) Drumuri de referință

.....

Se va modifica după cum urmează:

“....

E 70 La Coruña - Oviedo - Bilbao - San Sebastián - Bordeaux - Clermont-Ferrand - Lyon - Chambéry - Susa - Torino - Alessándria - Tortona - Brescia - Verona - Mestre (Venezia) - Palmanova - Trieste - Ljubljana - Zagreb - Djakovo - Beograd - Vrsac - Timisoara - Caransebeș - Drobeta Turnu Severin - Craiova - Pitești - Bucuresti - Giurgiu - Ruse - Razgrad - Choumen - Varna ... Samsun - Ordu - Giresun – Trabzon”

(2) Orientare nord-sud

(a) Drumuri de referință

- Se va modifica după cum urmează:

“....

E 85 Klaipėda - Kaunas - Vilnius - Lida - Slonim - Kobrin - Luck - Cernovcy - Siret - Suceava – Roman - Bacau – Mărășești - Buzau - Urziceni - Bucuresti - Giurgiu - Ruse - Bjala - Veliko Tarnovo - Stara Zagora - Haskovo - Svilengrad - Ormenio - Kastanies - Didymoteicho - Alexandroupoli

E 95 Sankt Petersburg -Pskov - Gomel - Kiev - Odessa ... Samsun – Merzifon”

B. Drumuri de ramificație, de legătură și conexiuni

Se va modifica după cum urmează:

“....

E 272 Klaipėda - Palanga - Siauliai - Panevėžys - Ukmergė – Vilnius”

Anexa II

CONDIȚII PE CARE TREBUIE SA LE ÎNDEPLINEASCĂ MARILE DRUMURI DE CIRCULAȚIE INTERNAȚIONALĂ

III. CARACTERISTICI GEOMETRICE

III.I. Considerații generale

Se va modifica prima frază după cum urmează:

“Alegerea caracteristicilor geometrice trebuie sa se facă astfel încât sa permită tuturor utilizatorilor circulația in condiții de siguranța si scurgerea traficului cu congestionări minime, si cu luarea in considerare a funcționalității drumului si a comportamentului general al șoferilor.”

.....

IV. DOTĂRI

.....

IV.7.4. Posturi de frontieră

Se va modifica după cum urmează:

“Amplasarea, dimensiunile si forma posturilor de frontiera, precum si tipul si dispunerea instalațiilor, clădirilor, zonelor de parcare, etc. trebuie selectate in funcție de controalele anticipate si traficul de tranzit prin aceste posturi. Instalațiile de control comune in frontiera, precum si serviciile de control coordonate, efectuate cu personal suficient, trebuie convenite prin acorduri încheiate între statele vecine.

Structura și forma unui complex de frontieră și a rețelei de comunicații interioare, permit, printr-o semnalizare eficientă, coordonată între Statele vecine, preselectarea și separarea traficului de persoane de cel de mărfuri, funcție de diferitele tipuri de controale, înainte de sosirea acestora la clădiri și instalații. La posturile de frontiera unde traficul vehiculelor grele este ridicat, zonele de primire a camioanelor pentru un control preliminar sau pentru preselectare, în funcție de tipurile de control, trebuie amplasate înaintea instalațiilor propriu-zise de control de frontiera.”

**COMISIA ECONOMICĂ PENTRU EUROPA
COMITETUL TRANSPORTURILOR INTERIOARE**

**Acordul european asupra marilor drumuri de circulație internațională (AGR),
încheiat la Geneva, la 15 noiembrie 1975**

Amendamentul 8*

*Amendamentele intrate în vigoare la 27 aprilie 2000 și 20 octombrie 2000

ORGANIZAȚIA NAȚIUNILOR UNITE

Anexa I

- REȚEAUA DE DRUMURI INTERNAȚIONALE "E"

Note explicative

Se va adăuga următorul nou alineat 4:

"4. Drumurile de ramificație, de legătura și conexiunile situate la est de drumul E 101 primesc numere formate din trei cifre, începând cu cifra 0 și sunt cuprinse între 001 și 099."

LISTA DRUMURILOR

A. Drumuri principale

(1) Orientare vest-est

a) Drumuri de referință

Se va modifica după cum urmează:

".....

E 30 Cork - Waterford - Wexford - Rosslare ... Fishguard - Swansea - Cardiff - Newport - Bristol - London - Colchester - Ipswich - Felixstowe ... Hoek van Holland - Den Haag - Gouda - Utrecht - Amersfoort - Oldenzaal - Osnabrück - Bad Oeynhausen - Hannover - Braunschweig - Magdeburg - Berlin - Swiebodzin - Poznan - Lowicz - Warszawa - Brest - Minsk - Smolensk - Moskva - Rjazan - Penza - Samara - Ufa - Chelyabinsk

.....

E 50 Brest - Rennes - Le Mans - Paris - Reims - Metz - Saarbrücken - Mannheim - Heilbronn - Nürnberg - Rozvadov - Plzen - Praha - Jihlava - Brno - Trenčín - Presov - Kosice - Vysné Nemecké - Uzhgorod - Mukachevo - Stryei - Ternopol - Khmelnytskyi - Vinnitsa - Uman - Kiziovgrad - Dnepropetrovsk - Donetsk - Rostov-na-Donu - Armavir - Mineralnyye Vody - Makhachkala

E 60 Brest - Nantes - Tours - Orléans - Courtenay - Beaune - Besançon - Belfort - Mulhouse - Basel - Zürich - Winterthur - St. Gallen - St. Margrethen - Lauterach - Feldkirch - Imst - Innsbruck - Wörgl - Rosenheim - Salzburg - Linz - Wien - Nickelsdorf - Mosonmagyaróvár - Győr - Budapest - Püspökladány - Oradea - Cluj Napoca - Turda - Tîrgu-Mures - Brasov - Ploiesti - Bucuresti - Urziceni - Slobozia - Hirsova - Constanta ... Poti - Samtredia - Khashuri - Tbilisi - Gandja - Evlakh - Baku ... Turkmenbashi - Gyzylarbat - Ashgabat - Tedjen - Mary - Chardzhou - Alat - Buxara - Karshi - Guzai - Sherobod - Termis - Dushanbe - Jirgatal - Sary Tash - Irkeshtam

E 70 La Coruña - Oviedo - Bilbao - San Sebastián - Bordeaux - Clermont-Ferrand - Lyon - Chambéry - Susa - Torino - Alessándria - Tortona - Brescia - Verona - Městre (Venezia) - Palmanova - Trieste - Ljubljana - Zagreb - Djakovo - Beograd - Vrsac - Timisoara - Caransebeş - Drobeta Turnu Severin - Craiova - Alexandria - Bucuresti - Giurgiu - Ruse - Razgrad - Choumen - Varna ... Samsun - Ordu - Giresun - Trabzon - Batumi – Poti

E 80 Lisboa - Santarem - Leiria - Coimbra - Aveiro (Albergaria) - Viseu - Guarda - Vilar - Formoso - Salamanca - Burgos - San Sebastián - Pau - Toulouse - Narbonne - Nîmes - Aix-en-Provence - Nice - Vintimiglia - Savona - Genova - La Spezia - Migliarino - Livorno - Grosseto – Civita Vecchia - Roma - Pescara ... Dubrovnik - Petrovac - Podgorica - Pristina - Nis - Dimitrovgrad - Sofia - Plovdiv - Svilengrad - Edirne - Babaeski - Silivri - Istanbul - Izmir - Adapazari - Bolu - Gerede - Ilgaz - Amasya - Niksar - Refahiye - Erzincan - Askale - Erzurum - Agri - Gürbulak - Republica Islamica Iran

.....

b) Drumuri de legătură

.....

E 22 Holyhead - Chester - Warrington - Manchester - Leeds - Doncaster - Immingham ... Amsterdam - Groningen - Oldenburg - Bremen - Hamburg - Lübeck - Rostock - Stralsund - Sassnitz ... Trelleborg - Malmö - Kalmar - Norrköping ... Ventspils - Riga - Rezekne - Velikie Luki - Moskva - Vladimir - Nizhniy Novgorod

....

E 28 Berlin - Szczecin - Goleniów - Koszalin - Gdansk ... Kaliningrad - Tolpaki - Nesterov - Marijampole - Vilnius – Minsk

....

E 38 Glukhov - Kursk - Voronezh - Saratov - Uralsk - Aktobe - Karabutak - Aralsk - Novokazalinsk – Kzylorda

...

E 58 Wien - Bratislava - Zvolen - Kosice - Uzhgorod - Mukacevo - Halmeu - Suceava - Iasi - Leucheni – Kishinev - Odessa - Nikolaev - Kherson - Melitopol - Taganrog - Rostov-na-Donu

....

E 88 Se va elimina

...

E 96 Se va elimina

(2) Orientare nord-sud

a) Drumuri clasa A de referință

E 25 Hoek van Holland - Rotterdam - Gouda - Utrecht - 's-Hertogenbosch - Eindhoven - Maastricht - Liège - Bastogne - Arlon - Luxembourg - Metz - St. Avold - Strasbourg - Mulhouse - Basel - Olten - Bern - Lausanne - Genève - Mont-Blanc - Aosta - Ivrea - Vercelli - Alessandria - Genova ... Bastia - Porto Vecchio - Bonifacio ... Porto Torres - Sassari - Cagliari ... Palermo

...

E 101 Moskva - Kaluga - Brjansk - Glukhov - Kiev

...

E 115 Yaroslavl - Moskva - Voronezh - Rostov-na-Donu - Krasnodar - Novorossijsk

E 117 Mineraljnie Vodi - Naljchik - Vladikavkaz - Tbilisi - Yerevan - Goris - Megri

E 119 Moskva - Tambov - Povorino - Volgograd - Astrakhan - Makhachkala - Kuba - Baku - Alyat - Astara

E 121 Samara - Uralsk - Atyrau - Beineu - Shetpe - Zhetybai - Fetisovo - Bekdash - Turkmenbashi - Gyzylarbat - Republica Islamică Iran

E 123 Chelyabinsk - Kostanay - Esil - Derzhavinsk - Arkalyk - Zhezkazgan - Kyzylorda - Shymkent - Tashkent - Ayni - Dushanbe - Nizhiniy Panj

E 127 Omsk - Pavlodar - Semipalatinsk - Georgiyevka - Maikapshagai

b) Drumuri de legătură

E 77 Pskov - Riga - Siauliai - Tolpaki - Kaliningrad ... Gdansk - Elblag - Warszawa - Radom - Kraków - Trstená - Ruzomberok - Zvolen - Budapest

E 79 Miskolc - Debrecen - Püspöklandány - Oradea - Beiuș - Deva - Petroșani - Tirgu Jiu - Craiova - Calafat ... Vidin - Vraca - Botevgrad - Sofia - Blogojevgrad - Serai - Thessaloniki

E 81 Mukacevo - Halmeu - Satu Mare - Zalău - Cluj Napoca - Turda - Sebeș - Sibiu - Pitești - București

....

E 87 Odessa - Izmail - Reni - Galați - Tulcea - Constanța - Varna - Burgas - Micurin - Malko Tarnovo - Dereköy - Kirklareli - Babaeski - Havza - Kesan - Gelibolu -

Eceabat ... Çanakkale - Ayvalik - Izmir - Selçuk - Aydin - Denizli - Acipayam -
Korkuteli – Antalya

....

E 97 Kherson - Djankoy - Novorossiysk - Sochi - Sukhumi – Poti

E 99 Se va elimina

B. Drumuri de ramificație, de legătură și conexiuni

E 262 Kaunas - Ukmerge - Daugavpils - Rēzekne – Ostrov

.....

E 271 Minsk – Gomel

....

E 373 Lublin - Kovel – Kiev

....

E 391 Trosna – Glukhkov

....

E 574 Bacău - Brașov - Pitești – Craiova

.....

E 577 Poltava – Kirovgrad – Kishinev – Giurgiulești – Galați – Slobozia

.....

E 583 Roman – Iași - Beltzy - Mohelerpodolsc - Vinnitza – Zhitomir

....

E 592 Krasnodar – Djoubga

....

E 671 Timișoara - Arad - Oradea - Satu Mare – Dej

.....

E 675 Constanța - Agigea - Negru Vodă/Kardam

.....

E 691 Vale - Ashotsk - Gumri - Ashtarak

E 692 Batumi – Samtredia

.....

E 840 Sassari - Olbia ... Civitavecchia - intersecția cu E 80

.....

E 001 Tbilisi - Bagratashë - Vanatsoz

E 002 Mehgri - Alyat

E 003 Uchkuduk - Dasshaus - Ashgabat - Gaudan

E 004 Kzylorda - Uchkuduk - Buhara

E 005 Guza - Samarkand

E 006 Ayni - Kokand

E 007 Tashkent - Kokand - Andijan - Osh - Irkeshtam

E 008 Khorog – Murgab

E 009 Jirgatal - Khorog - Ishkashim - Lyanga - China

E 010 Osh - Bishkek

E 011 Almaty - Kegen - Kokpek - Tyup

E 013 Sary-Ozek – Khorgos

E 014 Usharal - Druzhba

E 015 Taskesken – Bakhty

**COMISIA ECONOMICĂ PENTRU EUROPA
COMITETUL TRANSPORTURILOR INTERIOARE**

**Acordul european asupra marilor drumuri de circulație internațională (AGR),
încheiat la Geneva, la 15 noiembrie 1975**

Amendamentul 9*

*Amendamentele intrate în vigoare la 24 noiembrie 2003

ORGANIZAȚIA NAȚIUNILOR UNITE

Anexa I

- REȚEAUA DE DRUMURI INTERNAȚIONALE “E”

LISTA DRUMURILOR

A. Drumuri principale

(1) Orientare vest-est

(a) Drumuri de referință

Se va modifica după cum urmează:

“E 20 Shannon - Limerick - Portlaoise - Dublin ... Liverpool - Manchester - Bradford - Leeds - Hull ... Esbjerg - Kolding - Middelfart – Odense - Korsør-Køge - København - Malmö - Helsingborg - Halmstad - Göteborg - Örebro - Arboga - Eskilstuna - Södertälje - Stockholm ... Tallin - St. Petersburg”

(b) Drumuri de legătură

Se va modifica după cum urmează:

“E 58 Wien - Bratislava - Zvolen - Kosice - Uzhgorod - Mukachevo - Halmeu - Suceava - Iasi - Sculeni – Kishinev - Odessa - Nikolaev - Kherson - Melitopol - Taganrog - Rostov-na-Donu”

(2) Orientare nord-sud

(a) Drumuri de referință

Se va modifica după cum urmează:

“E 123 Chelyabinsk - Kostanay – Zapadnoe – Buzuluk - Derzhavinsk - Arkalyk - Zhezkazgan - Kyzylorda - Shymkent - Tashkent - Aini - Dushanbe - Nizhniy Pyanj”

Se va modifica după cum urmează:

“E 125 Ishim - Petropavlovsk - Kokshetau - Shchuchinsk - Astana - Karagandy - Balkhash - Burubaytal - Almaty - Bishkek - Naryn – Torugart”

B. Drumuri de ramificație, de legătură și conexiuni

Se va modifica după cum urmează:

“E 008 Dushanbe – Kulab – Kalaikumb - Khorog – Murgab – Kulma – frontiera cu China”

Se va modifica după cum urmează:

“E 011 Kokpek - Kegen – Tyup”

Se va modifica după cum urmează:

“E 012 Almaty - Kokpek - Chundzha – Koktal – Khorgos”

Se va modifica după cum urmează:

“E 013 Sary-Ozek – Koktal”

Se va modifica după cum urmează:

“E 016 Zapadnoe – Zhaksy – Atbasar – Astana”

Se va adăuga următorul nou drum:

“E 018 Zhezkazgan – Karagandy – Pavlodar – Uspenka”

Se va adăuga următorul nou drum:

“E 019 Petropavlovsk – Zapadnoe”

E 381 se va elimina

Se va adăuga următorul nou drum:

“E 653 Letenye – Torniyiszentmiklos”

ACORD EUROPEAN
asupra marilor drumuri de circulație internaționala (AGR)

Părțile Contractante,

Conștiente de necesitatea de a facilita și dezvolta traficul rutier internațional în Europa,

Considerând că, pentru a consolida relațiile dintre țările europene, este important a se elabora un plan coordonat de construcție și amenajare a drumurilor adaptate cerințelor viitorului trafic internațional, precum și mediului înconjurător,

Au convenit asupra celor ce urmează:

Definirea și adoptarea rețelei rutiere internaționale “E”

ARTICOLUL 1

Părțile Contractante adoptă rețeaua rutieră propusă, denumită în continuare *rețeaua rutieră internațională “E”* și descrisă în anexa I la prezentul Acord, ca un plan coordonat pentru construcția și amenajarea drumurilor de importanță internațională pe care ele își propun să-l integreze în cadrul programelor lor naționale.

ARTICOLUL 2

Rețeaua rutieră internațională “E” constă dintr-un sistem tip grilă de drumuri de referință, cu o orientare generală nord-sud și vest-est; ea cuprinde, de asemenea, drumuri de legătură, situate între drumurile de referință, precum și drumurile de ramificare, de legătură sau conexiuni.

Construcția și amenajarea drumurilor rețelei rutiere internaționale “E”

ARTICOLUL 3

Drumurile din rețeaua rutieră internațională “E”, la care se face referire în art. 1 al prezentului Acord, trebuie puse în concordanță cu prevederile din anexa II la acest Acord.

Semnalizarea drumurilor rețelei rutiere internaționale "E"

ARTICOLUL 4

1. Drumurile rețelei rutiere internaționale "E" vor fi identificate și semnalizate cu ajutorul indicatorului rutier descris în anexa III la prezentul Acord.
2. Toate indicatoarele rutiere folosite pentru a desemna drumurile "E", care nu sunt conforme dispozițiilor prezentului Acord și anexelor sale, vor fi îndepărtate în termen de trei ani de la data la care prezentul acord va intra în vigoare pentru țara respectivă, potrivit art. 6.
3. Noile indicatoare rutiere care corespund celui descris în anexa III la prezentul Acord vor fi amplasate pe toate drumurile din rețeaua internațională "E" în termen de 4 ani de la data la care prezentul Acord va intra în vigoare pentru țara respectivă, potrivit art. 6.
4. Prevederile prezentului articol nu sunt supuse limitărilor care pot rezulta din programele naționale menționate la art. 1 la prezentul Acord.

Procedura pentru semnarea prezentului Acord și pentru a deveni Parte la acesta

ARTICOLUL 5

1. Prezentul Acord va fi deschis până la 31 decembrie 1976 pentru semnare de către țările care sunt fie membre ale Comisiei Economice pentru Europa a Națiunilor Unite, fie admise în Comisie cu rol consultativ, în conformitate cu paragraful 8 al mandatului Comisiei.
2. Acele state pot deveni Părți la prezentul Acord prin:
 - a) semnare fără rezerva de ratificare, acceptare sau aprobare;
 - b) semnare sub rezerva ratificării, acceptării sau aprobării, urmată de ratificare, acceptare sau aprobare; sau
 - c) aderare.
3. Ratificarea, acceptarea, aprobarea sau aderarea se vor efectua prin depunerea unui instrument, redactat în deplină legalitate, la Secretarul General al Organizației Națiunilor Unite.

Intrarea in vigoare a prezentului Acord

ARTICOLUL 6

1. Prezentul Acord va intra in vigoare la 90 de zile de la data la care Guvernele a opt state, fie au semnat Acordul fără rezerva ratificării, acceptării sau aprobării, fie au depus un instrument de ratificare, acceptare, aprobare sau aderare, cu condiția ca unu sau mai multe drumuri din rețeaua de drumuri internaționale "E" sa lege, într-un mod neîntrerupt, teritoriile a cel puțin 4 dintre statele care au semnat in aceasta maniera sau au depus un astfel de instrument. Daca aceasta condiție nu este îndeplinita, Acordul va intra in vigoare la 90 de zile după data, fie a semnării fără rezerva ratificării, acceptării sau aprobării, fie a depunerii instrumentului de ratificare, acceptare, aprobare sau aderare prin care condiția menționata este îndeplinita.

2. Pentru fiecare Stat care va depune instrumentele sale de ratificare, acceptare, aprobare sau aderare după începerea perioadei de 90 de zile specificata in paragraful 1 din prezentul articol, Acordul va intra in vigoare la 90 de zile după data depunerii acestui instrument.

3. La intrarea sa in vigoare, prezentul Acord va abroga si înlocui, in relațiile dintre Părțile Contractante, Declarația asupra construcției marilor drumuri de circulație internaționala, semnata la Geneva, la 16 septembrie 1950.

Procedura de modificare a textului principal al prezentului Acord

ARTICOLUL 7

1. Textul principal al prezentului Acord poate fi modificat prin una dintre procedurile definite in prezentul articol.

2. a) La cererea unei Părți Contractante, orice modificare propusa de aceasta parte la textul principal al prezentului Acord va fi examinata de către Grupa de Lucru pentru Transporturi Rutiere a Comisiei Economice pentru Europa (CEE).
- b) Daca s-a adoptat cu o majoritate de doua treimi din cei prezenți si votanți si daca aceasta majoritate cuprinde o majoritate de doua treimi din Părțile Contractante prezente si votante, modificarea va fi comunicata pentru acceptare tuturor Părților Contractante de către Secretarul General.
- c) Daca modificarea este acceptata de doua treimi din Părțile Contractante, Secretarul General o va notifica tuturor Părților Contractante si modificarea va intra in vigoare la 12 luni după data acestei notificări. Modificarea va intra in vigoare pentru toate Părțile Contractante cu excepția acelor care, înaintea intrării ei in vigoare, au declarat ca nu o accepta.

3. La cererea a cel puțin unei treimi din Părțile Contractante va fi convocata de către Secretarul General o conferință la care vor fi invitate statele menționate la art. 5. Procedura indicată în alin. a) și b) ale paragrafului 2 din prezentul articol va fi aplicată în privința oricărei modificări supuse spre examinare unei astfel de conferințe.

Procedura pentru modificarea anexei I la prezentul Acord

ARTICOLUL 8

1. Anexa I la prezentul Acord va putea fi modificată prin procedura definită în prezentul articol.

2. La cererea unei Părți Contractante, orice modificare propusă de această parte la anexa I a prezentului Acord va fi examinată de Grupa de Lucru pentru Transporturi Rutiere a Comisiei Economice pentru Europa (CEE).

3. Dacă este adoptată de majoritatea membrilor prezenți și votanți și dacă această majoritate cuprinde majoritatea Părților Contractante prezente și votante, modificarea va fi comunicată de Secretarul General instituțiilor competente ale Părților Contractante direct interesate. Sunt considerate ca Părți Contractante direct interesate:

- a) în cazul unui drum nou sau al modificării unui drum internațional existent de clasa A, orice Parte Contractantă al cărui teritoriu este traversat de drumul în cauză;
- b) în cazul unui drum nou sau al modificării unui drum internațional existent de clasa B, orice Parte Contractantă limitrofă cu țara solicitantă și al cărui teritoriu este traversat de drumul sau drumurile internaționale de clasa A cu care drumul internațional de clasa B, fie nou, fie urmând a fi modernizat, se conectează. Vor fi, de asemenea, considerate drept limitrofe, în sensul prezentului paragraf, două Părți Contractante pe teritoriul cărora se găsesc punctele terminale ale unei legături maritime aflate pe traseul drumului sau drumurilor internaționale de clasa A specificate mai sus.

4. Orice propunere de modificare care va fi comunicată conform prevederilor paragrafului 3 din prezentul articol va fi acceptată dacă în termen de 6 luni de la data acestei comunicări nici una dintre instituțiile competente ale Părților Contractante direct interesate, nu notifică Secretarului General obiecțiunea sa la această modificare. Dacă instituția unei Părți Contractante declară ca legea sa națională o obligă să subordoneze acordul sau obținerii unei autorizații speciale sau aprobării unui organ legislativ, consimțământul acestei administrații pentru modificarea anexei I la prezentul Acord nu va fi considerat ca dat, iar propunerea de modificare nu va fi acceptată decât în momentul în care respectiva instituție va notifica Secretarului General ca autorizația sau aprobarea necesară a fost obținută. Dacă această notificare nu este făcută în termen de 18 luni de la data la care propunerea de modificare a fost comunicată instituției respective sau dacă, în termenul de 6 luni specificat

mai sus, instituția competentă a unei Părți Contractante direct interesate formulează o obiecțiune contra modificării propuse, această modificare nu va fi acceptată.

5. Orice modificare acceptată va fi comunicată de către Secretarul General tuturor Părților Contractante și va intra în vigoare pentru toate Părțile Contractante la 3 luni după data acestei comunicări.

Procedura modificării anexelor II și III la prezentul Acord

ARTICOLUL 9

1. Anexele II și III la prezentul Acord vor putea fi modificate prin procedura definită în prezentul articol.

2. La cererea unei Părți Contractante, orice modificare propusă de această Parte la anexele II și III la prezentul Acord va fi examinată de Grupa de Lucru pentru Transporturi Rutiere a Comisiei Economice pentru Europa (CEE).

3. Dacă este adoptată de majoritatea membrilor prezenți și votanți și dacă această majoritate cuprinde majoritatea Părților Contractante prezente și votante, această modificare va fi comunicată pentru acceptare instituțiilor competente ale tuturor Părților Contractante de către Secretarul General.

4. Această modificare va fi acceptată dacă, în termen de 6 luni de la data acestei comunicări, mai puțin de o treime din instituțiile competente ale Părților Contractante notifică Secretarului General obiecțiunea lor față de modificare.

5. Orice modificare acceptată va fi comunicată de Secretarul General tuturor Părților Contractante și va intra în vigoare la 3 luni după data comunicării acesteia.

Notificarea adresei instituției căreia trebuie să i se comunice propunerile de modificare la anexele prezentului Acord

ARTICOLUL 10

Fiecare stat, în momentul în care va semna, ratifica, accepta sau aproba prezentul Acord sau va adera la acesta, va notifica Secretarului General numele și adresa instituției sale căreia urmează să i se comunice, conform dispozițiilor art. 8 și 9 ale prezentului Acord, propunerile de modificare la anexele acestui Acord.

Denunțarea Acordului si încetarea valabilității sale

ARTICOLUL 11

Orice Parte Contractanta va putea denunța prezentul Acord printr-o notificare scrisa adresata Secretarului General. Denunțarea va avea efect după un an de la data la care Secretarul General va primi notificarea.

ARTICOLUL 12

Prezentul Acord va înceta sa fie in vigoare daca numărul Părților Contractante este mai mic de 8 in timpul oricărei perioade de 12 luni consecutive.

Rezolvarea diferendelor

ARTICOLUL 13

1. Orice diferend intre doua sau mai multe Părți Contractante privind interpretarea sau aplicarea prezentului Acord, pe care părțile in litigiu nu l-au putut rezolva, pe calea negocierilor sau in alt mod, va fi supus arbitrajului daca una dintre Părțile Contractante in litigiu o cere, si va fi, in consecința, trimis unuia sau mai multor arbitri aleși de comun acord de către părțile in litigiu. Daca, in 3 luni de la data cererii de arbitraj, părțile in litigiu nu ajung la un acord asupra alegerii unuia sau mai multor arbitri, oricare dintre aceste Părți va putea cere Secretarului General al Organizației Națiunilor Unite sa desemneze un arbitru unic căruia i se va supune diferendul pentru decizie.

2. Hotărârea arbitrului sau arbitrilor desemnați conform paragrafului 1 din prezentul articol va fi obligatorie pentru Părțile Contractante in litigiu.

Limite de aplicare a prezentului Acord

ARTICOLUL 14

Nici o prevedere din prezentul Acord nu va fi interpretata in sensul de a interzice unei Părți Contractante sa ia masuri, compatibile cu prevederile Cartei Națiunilor Unite si limitate la cerințele situației, pe care ea le considera necesare pentru securitatea sa externa sau interna.

Declarație privind art. 13 al prezentului Acord**ARTICOLUL 15**

Orice stat va putea, la data când va semna prezentul Acord sau va depune instrumentul sau de ratificare, acceptare, aprobare sau aderare, sa declare ca nu se considera legat de art. 13 din prezentul Acord. Celelalte Părți Contractante nu vor fi legate prin art. 13 fata de nici una dintre Părțile Contractante care au făcut o astfel de declarație.

Notificări Părților contractante**ARTICOLUL 16**

Pe lângă declarațiile, notificările si comunicările prevăzute in art. 7, 8, 9 si 15 din prezentul Acord, Secretarul General va notifica Părților Contractante si celorlalte state vizate la art. 5:

- a) semnăturile, ratificările, acceptările, aprobările si aderările in baza art. 5;
- b) datele intrării in vigoare a prezentului Acord in baza art. 6;
- c) data intrării in vigoare a modificărilor la prezentul Acord conform paragrafului 2 c) al articolului 7, paragrafelor 4 si 5 ale articolului 8 și al articolului 9;
- d) denunțările in baza art. 11;
- e) abrogarea prezentului Acord in baza articolului 12.

Depunerea textului prezentului Acord pe lângă Secretarul General**ARTICOLUL 17**

După 31 decembrie 1976, originalul prezentului Acord va fi depus pe lângă Secretarul General al Organizației Națiunilor Unite, care va transmite copii certificate conforme cu originalul tuturor statelor la care se face referire in art. 5 din prezentul Acord.

Drept pentru care subsemnații, deplin împuterniciți, au semnat prezentul Acord.

Încheiat la Geneva, astăzi, cincisprezece noiembrie una mie noua sute șaptezeci si cinci, intr-un singur exemplar in limbile engleza, franceza si rusa, cele trei texte fiind egal autentice.

ANEXA I

Rețeaua de drumuri internaționale “E”

Note explicative

1. Drumurile de referință și drumurile de legătură, denumite de clasa A, primesc numere din două cifre; drumurile de ramificație, de legătură și conexiunile, denumite de clasa B, primesc numere din trei cifre.

2. Drumurile de referință orientate nord-sud primesc numere impare din două cifre, terminate cu cifra 5, crescând de la vest spre est. Drumurile de referință orientate vest-est primesc numere pare din două cifre terminate cu cifra 0, crescând de la nord la sud. Drumurile de legătură primesc numere impare și, respectiv, pare formate din două cifre cuprinse între numerele drumurilor de referință între care sunt situate. Drumurile de clasa B primesc numere formate din trei cifre din care prima este cea a drumului de referință cel mai apropiat situat la nord de drumul de clasa B în cauză, a doua cifră este cea a drumului de referință cel mai apropiat situat la vest de drumul de clasa B în cauză, iar a treia este un număr de ordine.

3. Drumurile de clasa A orientate nord-sud situate la est de drumul E 99 primesc numere impare formate din trei cifre cuprinse între 101 și 129. Celelalte reguli menționate la paragraful 2 de mai sus se aplică și acestor drumuri.

4. Drumurile de ramificație, de legătură sau conexiunile situate la est de drumul E 101 primesc numere formate din trei cifre, încep cu cifra 0 și sunt cuprinse între 001 și 099.

Lista drumurilor

A. Drumuri principale

(1) Orientare vest-est

(a) Drumuri clasa A de referinta

- E 10** A - Narvik - Kiruna - Lulea
- E 20** Shannon - Limerick - Portlaoise - Dublin ... Liverpool - Manchester - Bradford - Leeds - Hull ... Esbjerg - Kolding - Middelfart - Odense - Korsør - Køge - København - Malmö - Helsingborg - Halmstad - Göteborg - Örebro - Arboga - Eskilstuna - Södertälje - Stockholm ... Tallin - St. Petersburg
- E 30** Cork - Waterford - Wexford - Rosslare ... Fishguard - Swansea - Cardiff - Newport - Bristol - London - Colchester - Ipswich - Felixstowe ... Hoek van Holland - Den Haag - Gouda - Utrecht - Amersfoort - Oldenzaal - Osnabrück - Bad Oeynhausen - Hannover - Braunschweig - Magdeburg - Berlin - Swiebodzin - Poznan - Lowicz - Warszawa - Brest - Minsk - Smolensk - Moskva - Rjazan - Penza - Samara - Ufa - Chelyabinsk - Kurgan - Ishim - Omsk
- E 40** Calais - Oostende - Gent - Bruxelles - Liège - Aachen - Köln - Olpe - Giessen - Bad Hersfeld - Herleshausen - Eisenach - Erfurt - Gera - Chemnitz - Dresden - Görlitz - Legnica - Wrocław - Opole - Gliwice - Kraków - Przemyśl - Lvov - Rovno - Zhitomir - Kiev - Kharkov - Lougansk - Volgograd - Astrakhan - Atyrau - Beineu - Kungrad - Nukus - Dasshaus - Buchara - Nawoy - Samarkand - Dihzak - Tashkent - Shymkent - Zhambyl - Bishkek - Almaty - Sary-Ozek - Taldy-Kurgan - Ucharal - Taskesken - Ayaguz - Georgiyevka - Ust-Kamenogorsk - Leninogorsk
- E 50** Brest - Rennes - Le Mans - Paris - Reims - Metz - Saarbrücken - Mannheim - Heilbronn - Nürnberg - Rozvadov - Plzen - Praha - Jihlava - Brno - Trenčín - Presov - Kosice - Vysné Nemecké - Uzhgorod - Mukachevo - Stryei - Ternopol - Khmelnytskyi - Vinnitsa - Uman - Kiziovograd - Dnepropetrovsk - Donetsk - Rostov-na-Donu - Armavir - Mineralnyye Vody - Makhachkala
- E 60** Brest - Nantes - Tours - Orléans - Courtenay - Beaune - Besançon - Belfort - Mulhouse - Basel - Zürich - Winterthur - St. Gallen - St. Margrethen - Lauterach - Feldkirch - Imst - Innsbruck - Wörgl - Rosenheim - Salzburg - Linz - Wien - Nickelsdorf - Mosonmagyaróvár - Győr - Budapest - Püspökladány - Oradea - Cluj Napoca - Turda - Tîrgu-Mures - Brasov - Ploiesti - Bucuresti - Urziceni - Slobozia - Hirsova - Constanta ... Poti -

Samtredia - Khashuri - Tbilisi - Gandja - Evlak - Baku ... Turkmenbashi - Gyzyarbat - Ashgabat - Tedjen - Mary - Chardzhu - Alat - Buchara - Karshi - Guzai - Sherobod - Termis - Dushanbe - Jirgatal - Sary Tash - Irkeshtam

E 70 La Coruña - Oviedo - Bilbao - San Sebastián - Bordeaux - Clermont-Ferrand - Lyon - Chambéry - Susa - Torino - Alessándria - Tortona - Brescia - Verona - Mestre (Venezia) - Palmanova - Trieste - Ljubljana - Zagreb - Djakovo - Beograd - Vrsac - Timisoara - Caransebeş - Drobeta Turnu Severin - Craiova - Alexandria - Bucuresti - Giurgiu - Ruse - Razgrad - Shoumen - Varna ... Samsun - Ordu - Giresun - Trabzon - Batumi - Poti

E 80 Lisboa - Santarem - Leiria - Coimbra - Aveiro (Albergaria) - Viseu - Guarda - Vilar - Formoso - Salamanca - Burgos - San Sebastián - Pau - Toulouse - Narbonne - Nîmes - Aix-en-Provence - Nice - Vintimiglia - Savona - Genova - La Spezia - Migliarino - Livorno - Grosseto - Civitavecchia - Roma - Pescara ... Dubrovnik - Petrovac - Podgorica - Pristina - Nis - Dimitrovgrad - Sofia - Plovdiv - Svilengrad - Edirne - Babaeski - Silivri - Istanbul - Izmir - Adapazari - Bolu - Gerede - Ilgaz - Amasya - Niksar - Refahiye - Erzincan - Askale - Erzurum - Agri - Gürbulak - Republica Islamica Iran

E 90 Lisboa - Montijo - Setúbal - Evora - Caia - Badajoz - Madrid - Zaragoza - Lérida - Barcelona ... Mazara del Vallo - Alcamo - Palermo - Buonfornello Messina ... Reggio di Calabria - Catanzaro - Crotona - Sibari - Metaponto - Taranto - Brindisi ... Igoumenitsa - Ioannina - Kozani - Thessaloniki - Alexandroupoli - Ipsala - Kesan - Gelibolu ... Lapseki - Bursa - Eskisehir - Sivrihisar - Ankara - Aksaray - Adana - Toprakkale - Gaziantep - S. Urfa - Nusaybin - Cizre - Habur - Irak

(b) Drumuri clasa A de legătura

E 04 Helsingborg - Jönköping - Norrköping - Södertälje - Stockholm - Sundsvall - Umeå - Luleå - Haparanda - Tornio

E 06 Trelleborg - Malmö - Halmstad - Göteborg - Oslo - Lillehammer - Trondheim - Narvik - Olderfjord - Karasjok - Kirkenes

E 08 Tromsø - Nordkjosbotn - Skibotn - Kilpisjärvi - Tornio - Oulu - Vaasa - Turku

E 12 Mo i Rana - Umeå ... Vaasa - Tampere - Helsinki

E 14 Trondheim - Storlien - Östersund - Sundsvall

- E 16** Londonderry - Belfast ... Glasgow - Edinburgh ... Bergen - Fagernes - Oslo
- E 18** Craigavon - Belfast - Larne ... Stranraer - Gretna - Carlisle - Newcastle ... Kristiansand - Oslo - Örebro - Arboga - Västerås - Stockholm/Kapellskär ... Mariehamn ... Turku/Naantali - Helsinki - Vaalimaa - St. Petersburg
- E 22** Holyhead - Chester - Warrington - Manchester - Leeds - Doncaster - Immingham ... Amsterdam - Groningen - Oldenburg - Bremen - Hamburg - Lübeck - Rostock - Stralsund - Sassnitz ... Trelleborg - Malmö - Kalmar - Norrköping ... Ventspils - Riga - Rezekne - Velikie Luki - Moskva - Vladimir - Nizhniy Novgorod
- E 24** Birmingham - Cambridge - Ipswich
- E 26** Hamburg - Berlin
- E 28** Berlin - Szczecin - Goleniów - Koszalin - Gdask ... Kaliningrad - Tolpaki - Nesterov - Marijampole - Vilnius - Minsk
- E 32** Colchester - Harwich
- E 34** Zeebrugge - Antwerpen - Eindhoven - Venlo - Oberhausen - Dortmund - Bad Oeynhausen
- E 36** Berlin - Lübbenau - Cottbus - Legnica
- E 38** Glukhov - Kursk - Voronezh - Saratov - Uralsk - Aktobe - Karabutak - Aralsk - Novokazalinsk - Kzylorda
- E 42** Dunkerque - Lille - Mons - Charleroi - Namur - Liège - St. Vith - Wittlich - Bingen - Wiesbaden - Frankfurt am Main - Aschaffenburg
- E 44** Le Havre - Amiens - Charleville-Mézières - Luxembourg - Trier - Koblenz - Giessen
- E 46** Cherbourg - Caen - Rouen - Reims - Charleville-Mézières - Liège
- E 48** Schweinfurt - Bayreuth - Marktredwitz - Cheb - Karlovy Vary - Praha
- E 52** Strasbourg - Appenweier - Karlsruhe - Stuttgart - Ulm - München - Salzburg
- E 54** Paris - Chaumont - Mulhouse - Basel - Waldshut - Lindau - München
- E 56** Nürnberg - Regensburg - Passau - Wels - Sattledt

- E 58** Wien - Bratislava - Zvolen - Kosice - Uzhgorod - Mukacevo - Halmeu - Suceava - Iasi - Sculeni - Kishinev - Odessa - Nikolaev - Kherson - Melitopol - Taganrog - Rostov-na-Donu
- E 62** Nantes - Poitiers - Mâcon - Genève - Lausanne - Martigny - Sion - Simplon - Gravelona Toce - Milano - Tortona - Genova
- E 64** Torino - Milano - Brescia
- E 66** Fortezza - St. Candido - Spittal - Villach - Klagenfurt - Graz - Veszprém - Székesfehérvár
- E 68** Szeged - Arad - Deva - Sibiu - Brasov
- E 68** Szeged - Arad - Deva - Sibiu - Brasov
- E 72** Bordeaux - Toulouse
- E 74** Nice - Cuneo - Asti - Alessandria
- E 76** Migliarino - Firenze
- E 78** Grosseto - Arezzo - Sansepolcro - Fano
- E 82** Porto - Vila Real - Bragança - Zamora - Tordesillas
- E 84** Kesan - Tekirdag - Silivri
- E 86** Krystalopigi - Florina - Vevi - Yefira
- E 92** Igoumenitsa - Joannina - Trikala - Volos
- E 94** Corinthos - Athinai
- E 98** Topbogazi - Kirikhan - Reyhanli - Cilvegözü - Republica Araba Siriană
- (2) Orientare nord-sud**
- (a) Drumuri clasa A de referinta**
- E 05** Greenock - Glasgow - Gretna - Carlisle - Penrith - Preston - Warrington - Birmingham - Newbury - Southampton ... Le Havre - Paris - Orléans - Tours - Poitiers - Bordeaux - San Sebastián - Burgos - Madrid - Córdoba - Sevilla - Cádiz - Algeciras

- E 15** Inverness - Perth - Edinburgh - Newcastle - Scotch-Corner - Doncaster - London - Folkestone - Dover ... Calais - Paris - Lyon - Orange - Narbonne - Gerona - Barcelona - Tarragona - Castellón de la Plana - Valencia - Alicante - Murcia - Algeciras
- E 25** Hoek van Holland - Rotterdam - Gouda - Utrecht - 's-Hertogenbosch - Eindhoven - Maastricht - Liège - Bastogne - Arlon - Luxembourg - Metz - St. Avold - Strasbourg - Mulhouse - Basel - Olten - Bern - Lausanne - Genève - Mont-Blanc - Aosta - Ivrea - Vercelli - Allessandria - Genova ... Bastia - Porto Vecchio - Bonifacio ... Porto Torres - Sassari - Cagliari ... Palermo
- E 35** Amsterdam - Utrecht - Arnhem - Emmerich - Oberhausen - Köln - Frankfurt am Main - Heidelberg - Karlsruhe - Offenburg - Basel - Olten - Luzern - Altdorf - S. Gottardo - Bellinzona - Lugano - Chiasso - Como - Milano - Piacenza - Parma - Modena - Firenze - Arezzo - Roma
- E 45** Göteborg ... Frederikshavn - Aalborg - Århus - Vejle - Kolding - Frøslev - Flensburg - Hamburg - Hannover - Göttingen - Kassel - Fulda - Würzburg - Nürnberg - München - Rosenheim - Würgl - Innsbruck - Brenner-Pass/Passo del Brennero - Fortezza - Bolzano - Trento - Verona - Modena - Bologna - Cesena - Perugia - Fiano (Roma) - S. Cesareo (Roma) - Napoli - Salerno - Sicignano - Cosenza - Villa S. Giovanni ... Messina - Catània - Siracusa - Gela
- E 55** Helsingborg ... Helsingør - København - Koge - Vordingborg - Farø - Nykøbing Falster - Gedser ... Rostock - Berlin - Lübbenau - Dresden - Teplice - Praha - Tábor - České Budejovice - Dolní Dvůr - Linz - Salzburg - Villach - Tarvisio - Udine - Palmanova - Mestre (Venezia) - Ravenna - Cesena - Rimini - Fano - Ancona - Pescara - Canosa - Bari - Brindisi ... Igoumenitsa - Preveza - Messolongi - Rion - Patrai - Pyrgos - Kalamata
- E 65** Malmö - Ystad ... Swinoujście - Wolin - Goleniów - Szczecin - Swiebodzin - Jelenia-Góra - Harrachov - Železný Brod - Turnov - Mladá Boleslav - Praha - Jihlava - Brno - Breclav - Bratislava - Rajka - Mosonmagyaróvár - Csorna - Szombathely - Körmend - Zalaegerszeg - Nagykanizsa - Letenye - Zagreb - Karlovac - Rijeka - Split - Metković - Dubrovnik - Petrovac - Podgorica - Bijelo Polje - Skopje - Kicevo - Ohrid - Bitolj - Niki - Vevi - Kozani - Lárissa - Domokos - Lamia - Brallos - Itea - Antirion ... Rion - Egion - Korinthos - Tripoli - Kalamata ... Kissamos - Chania
- E 75** Vardø n Utsjoki - Ivalo - Sodankylä - Rovaniemi - Kemi - Oulu - Jyväskylä - Lahti - Helsinki ... Gdansk - Swiecie - Krosniewice - Łódź - Piotrków Trybunalski - Katowice - C. Tesin - Zilina - Bratislava - Győr - Budapest - Szeged - Beograd - Nis - Kumanovo - Skopje - Gevgelija - Evzoni - Thessaloniki - Lárissa - Almyros - Lamia - Athinai ... Chania - Iraklion - Agios Nikolaos - Sitia

- E 85** Klaipėda - Kaunas - Vilnius - Lida - Slonim - Kobrin - Luck - Cernovcy - Siret - Suceava - Roman - Bacau - Marăsești - Buzau - Urziceni - Bucuresti - Giurgiu - Ruse - Bjala - Veliko Tarnovo - Stara Zagora - Haskovo - Svilengrad - Ormenio - Kastanies - Didymoteicho - Alexandropouli
- E 95** Sankt Petersburg -Pskov - Gomel - Kiev - Odessa ... Samsun - Merzifon
- E 101** Moskva - Kaluga - Brjansk - Glukhov - Kiev
- E 105** Kirkenes - Murmansk - Petrozavodsk - Sankt Petersburg - Moskva - Orel - Kharkov - Simferopol - Alushta - Yalta
- E 115** Yaroslavl - Moskva - Voronezh - Rostov-na-Donu- Krasnodar - Novorossiysk
- E 117** Mineraljnie Vodi - Naljchik - Vladikavkaz - Tbilisi - Yerevan - Goris - Megri
- E 119** Moskva - Tambov - Povorino - Volgograd - Astrakhan - Makhachkala - Kuba - Baku - Alyat - Astara
- E 121** Samara - Uralsk - Atyrau - Beineu - Shetpe - Zhetybai - Fetisovo - Bekdash - Turkmenbashi - Gyzylarbat - frontiera cu Republica Islamica Iran
- E 123** Chelyabinsk - Kostanay - Zapadnoe - Buzuluk - Derzhavinsk - Arkalyk - Zhezkazgan - Kyzylorda - Shymkent - Tashkent - Ayni - Dushanbe - Nizhiniy Panj
- E 125** Ishim - Petropavlovsk - Kokshetau - Shchuchinsk - Astana - Karagandy - Balkhash - Burubaytal - Almaty - Bishkek - Naryn - Torugart
- E 127** Omsk - Pavlodar - Semipalatinsk - Georgiyevka - Maikapshagai

(b) Drumuri clasa A de legătura

- E 01** Larné - Belfast - Dublin - Wexford - Rosslare ... La Coruña - Pontevedra - Valença - Porto - Aveiro (Albergaria) - Coimbra - Lisboa - Setúbal - Faro - Vila Real de Santo António - Huelva - Sevilla
- E 03** Cherbourg - Rennes - Nantes - La Rochelle
- E 07** Pau - Jaça - Huesca - Zaragoza
- E 09** Orléans - Limoges - Toulouse - Barcelona
- E 11** Vierzon - Montluçon - Clermont Ferrand - Montpellier

- E 13** Doncaster - Sheffield - Nottingham - Leicester - Northampton - London
- E 17** Antwerpen - Gent - Kortrijk - Cambrai - Reims - Beaune
- E 19** Amsterdam - Den Haag - Rotterdam - Breda - Antwerpen - Bruxelles - Mons - Valenciennes - Paris
- E 21** Metz - Nancy - Dijon - Genève
- E 23** Metz - Nancy - Besançon - Vallorbe - Lausanne
- E 27** Belfort - Bern - Martigny - Grand-Saint-Bernard - Aosta
- E 29** Köln - Luxembourg - Saarbrücken - Sarreguemines (E 25 Strasbourg)
- E 31** Rotterdam - Gorinchem - Nijmegen - Goch - Krefeld - Köln - Koblenz - Bingen - Ludwigshafen
- E 33** Parma - La Spezia
- E 37** Bremen - Osnabrück - Dortmund - Köln
- E 39** Trondheim - Ålesund - Bergen - Stavanger - Kristiansand ... Hirtshals - Hjørring - Nørre - Sundby - Aalborg
- E 41** Dortmund - Giessen - Aschaffenburg - Würzburg - Stuttgart - Schaffhausen - Winterthur - Zürich - Altdorf
- E 43** Würzburg - Ulm - Lindau - Bregenz - St. Margrethen - Buchs - Chur - S. Bernardino - Bellinzona
- E 47** Helsingborg ... Helsingør - København - Køge - Vordingborg - Farø - Rodby ... Lübeck
- E 49** Magdeburg - Halle - Plauen - Schönberg - Vojtanov - Karlovy Vary - Plzen - České Budejovice - Trebon - Halámky - Wien
- E 51** Berlin - Leipzig - Gera - Hirschberg - Hof - Bayreuth - Nürnberg
- E 53** Plzen - Bayer - Eisenstein - Deggendorf - München
- E 57** Sattledt - Liezen - St. Michael - Graz - Maribor - Ljubljana
- E 59** Praha - Jihlava - Wien - Graz - Spielfeld - Maribor - Zagreb

- E 61 Villach - Karawanken Tunnel/Predor Karavanke - Naklo - Ljubljana - Trieste - Rijeka
- E 63 Sodankylä - Kemijärvi - Kuusamo - Kajaani - Kuopio - Jyväskylä - Tampere - Turku
- E 67 Helsinki - Tallinn - Riga - Panevezys - Kaunas - Warszawa - Piotrków Trybunalski - Wrocław - Kłodzko - Beloves - Náchod - Hradec Kralové - Praha
- E 69 Nordkapp - Olderfjord
- E 71 Kosice - Miskolc - Budapest - Balatonaliga - Nagykanizsa - Zagreb - Karlovac - Bihac - Knin - Split
- E 73 Budapest - Szekszárd - Mohács - Osijek - Djakovo - Samak - Zenica - Mostar - Metkovic
- E 77 Pskov - Riga - Siauliai - Tolpaki - Kaliningrad ... Gdansk - Elblag - Warszawa - Radom - Kraków - Trstená - Ruzomberok - Zvolen - Budapest
- E 79 Miskolc - Debrecen - Püspöklandány - Oradea - Beius - Deva - Petrosani - Tirgu Jiu - Craiova - Calafat - Vidin - Vraca - Botevgrad - Sofia - Blagojevgrad - Serai – Thessaloniki
- E 81 Mukacevo - Halmeu - Satu Mare - Zalau - Cluj Napoca - Turda – Sebeş - Sibiu - Pitesti – Bucuresti
- E 83 Bjala - Pleven - Jablanica - Botevgrad - Sofia
- E 87 Odessa - Izmail - Reni - Galati - Tulcea - Constanta - Varna - Burgas - Tcarevo - Malko Tarnovo - Dereköy - Kirklareli - Babaeski - Havza - Kesan - Gelibolu - Eceabat ... Çanakkale - Ayvalik - Izmir - Selçuk - Aydın - Denizli - Acipayam - Korkuteli - Antalya
- E 89 Gerece - Kizilcahamam - Ankara
- E 91 Toprakkale - Iskenderun - Topbogazi - Antakya - Yayladaq - Republica Araba Siriana
- E 97 Kherson - Djankoy - Novorossijsk - Sochi - Sukhumi - Poti

B. Drumuri clasa B de ramificatie, de legătura si conexiuni

- E 134 Haugesund - Haukeligrend - Drammen

- E 136** Ålesund - Andalsnes - Dombås
- E 201** Cork - Portlaoise
- E 231** Amsterdam - Amersfoort
- E 232** Amersfoort - Hoogeveen - Groningen
- E 233** Hoogeveen - Haselüne - Cloppenburg - Bremen
- E 234** Cuxhaven - Bremerhaven - Bremen - Walsrode
- E 251** Sassnitz - Stralsund - Neubrandenburg - Berlin
- E 261** Swiecie - Poznan - Wroclaw
- E 262** Kaunas - Ukmerge - Daugavpils - Rezekne - Ostrov
- E 271** Minsk - Gomel
- E 272** Klaipėda - Palanga - Siauliai - Panevėžys - Ukmergė - Vilnius
- E 311** Breda - Gorinchem - Utrecht
- E 312** Vlissingen - Breda - Eindhoven
- E 313** Antwerpen - Liège
- E 314** Leuven - Hasselt - Heerlen - Aachen
- E 331** Dortmund - Kassel
- E 371** Radom - Rzeszów - Barwinek - Vysný Komárnik - Svidnik - Presov
- E 372** Warszawa - Lublin - Lvov
- E 373** Lublin - Kovel - Kiev
- E 391** Trosna - Glukhkov
- E 401** St. Brieuc - Caen
- E 402** Calais - Rouen - Le Mans
- E 403** Zeebrugge - Brugge - Kortrijk - Tournai

- E 404** Jabbeke - Zeebrugge
- E 411** Bruxelles - Namur - Arlon - Longwy - Metz
- E 420** Nivelles - Charleroi - Reims
- E 421** Aachen - St. Vith - Luxembourg
- E 422** Trier - Saarbrücken
- E 429** Tournai - Halle
- E 441** Chemnitz - Plauen
- E 442** Karlovy Vary - Teplice - Turnov - Hradec Králové - Olomouc - Zilina
- E 451** Giessen - Frankfurt am Main - Mannheim
- E 461** Svitavy - Brno - Wien
- E 462** Brno - Olomouc - Cesky Tesin - Kraków
- E 471** Mukacevo - Lvov
- E 501** Le Mans - Angers
- E 502** Le Mans - Tours
- E 511** Courtenay (A6) - Troyes
- E 512** Remiremont - Mulhouse
- E 531** Offenburg - Donaueschingen
- E 532** Memmingen - Füssen
- E 533** München - Garmisch-Partenkirchen - Mittenwald - Seefeld - Innsbruck
- E 551** České Budejovice - Humpolec
- E 552** München - Braunau - Wels - Linz
- E 571** Bratislava - Zvolen - Kocice
- E 572** Trenčín - Ziar nad Hronom

- E 573** Püspökladány - Nyiregyháza - Tchap - Uzhgorod
- E 574** Bacau - Brasov - Pitesti - Craiova
- E 575** Bratislava - Dunajská Streda - Medvedov - Vámószabadi - Győr
- E 576** Cluj Napoca - Dej
- E 578** Saratel - Reghin - Toplita - Gheorgheni - Miercurea Ciuc - Sfântu Gheorghe - Chichis
- E 581** Mărășești - Tecuci - Albita - Leucheni- Kishinev - Odessa
- E 583** Roman – Iași - Beltzy - Mohelerpodolsc - Vinnitza - Zhitomir
- E 584** Poltava - Kirovgrad - Kishinev - Giurgiulesti - Galati - Slobozia
- E 592** Krasnodar - Djoubga
- E 601** Niort (A10) - La Rochelle
- E 602** La Rochelle - Saintes
- E 603** Saintes - Angoulême - Limoges
- E 604** Tours - Vierzon
- E 606** Angoulême - Bordeaux
- E 607** Digoin - Chalon-sur-Saône
- E 611** Lyon - Pont d'Ain
- E 612** Ivrea - Torino
- E 641** Wörgl - St. Johann - Lofer - Salzburg
- E 651** Altenmarkt - Liezen
- E 652** Klagenfurt - Loibl Pass – Naklo
- E 653** Letenye - Torniyiszentmiklos
- E 661** Balatonkeresztúr - Nagyatád - Barcs - Virovitica - Okucani - Banja Luka - Jajce - Donji Vakuf - Zenica

- E 662** Subotica - Sombor - Osijek
- E 671** Timisoara - Arad - Oradea - Satu Mare
- E 673** Lugoj – Deva
- E 675** Constanța - Agigea - Negru Voda/Kardam
- E 691** Vale - Ashotsk - Gumri - Ashtarak
- E 692** Batumi - Samtredia
- E 711** Lyon - Grenoble
- E 712** Genève - Chambéry - Marseille
- E 713** Valence - Grenoble
- E 714** Orange - Marseille
- E 717** Torino - Savona
- E 751** Rijeka - Pula - Koper
- E 761** Bihac - Jajce - Donji Vakuf - Zenica - Sarajevo - Uzice - Cacak - Kraljevo - Krusevac - Pojate - Paracin - Zajecar
- E 762** Sarajevo - Podgorica - frontiera cu Albania
- E 763** Beograd - Cacak - Nova Varos - Bijelo Polje
- E 771** Drobeta Turnu Severin - Nis
- E 772** Jablanica - Velico Tirmovo - Shoumen
- E 773** Popovica - Stara Zagora - Burgas
- E 801** Coimbra - Viseu - Vila Real - Chaves - Verin
- E 802** Bragança - Guarda - Castelo Branco - Portalegre - Evora - Beja - Ourique
- E 803** Salamanca - Merida - Sevilla
- E 804** Bilbao - Logroño - Zaragoza

- E 805** Famalicão - Chaves
- E 806** Torres Novas - Abrantes - Castelo Branco - Guarda
- E 821** Roma - San Cesareo
- E 840** Sassari - Olbia ... Civitavecchia - intersectia cu E 80
- E 841** Avellino - Salerno
- E 842** Napoli - Avellino - Benevento - Canosa
- E 843** Bari - Taranto
- E 844** Spezzano Albanese - Sibari
- E 846** Cosenza - Crotone
- E 847** Sicignano - Potenza - Metapono
- E 848** S. Eufemiu - Catanzaro
- E 851** Petrovac - (Albania) - Prizren - Pristina
- E 852** Ohrid - frontiera cu Albania
- E 853** Ioannina - frontiera cu Albania
- E 871** Sofia - Kjustendil - Kumanovo
- E 901** Madrid - Valencia
- E 902** Jaén - Granada - Málaga
- E 931** Mazara del Vallo - Gela
- E 932** Buonfornello - Enna - Catania
- E 933** Alcamo - Trapani
- E 951** Joannina - Arta - Agrinion - Massalongi
- E 952** Aktio - Vonitsa - Amfilochia - Karpenisi - Lamia
- E 961** Tripoli - Sparti - Gythio

- E 962** Elefsina - Thiva
- E 001** Tbilissi - Bagratashe - Vanatzor
- E 002** Mehgri - Alyat
- E 003** Uchkuduk - Dasshaus - Ashgabat - Gaudan
- E 004** Kzylorda - Uchkuduk - Bucharra
- E 005** Guza - Samarkand
- E 006** Ayni - Kokand
- E 007** Tashkent - Kokand - Andijan - Osh - Irkeshtam
- E 008** Dushanbe – Kulab – Kalaikhumb - Khorog – Murgab – Kulma – frontiera cu China
- E 009** Jirgatal - Khorog - Ishkashim - Lyanga - China
- E 010** Osh - Bishkek
- E 011** Kokpek - Kegen - Tyup
- E 012** Almaty - Kokpek - Chundzha – Koktal - Khorgos
- E 013** Sary-Ozek - Koktal
- E 014** Usharal - Druzhba
- E 015** Taskesken - Bakhty
- E 016** Zapadnoe – Zhaksy – Atbasar – Astana
- E 018** Zhezkazgan – Karagandy – Pavlodar – Uspenka
- E 019** Petropavlovsk - Zapadnoe

ANEXA II

Condiții pe care trebuie sa le îndeplinească marile drumuri de circulație internaționala

Cuprins

- I. GENERALITATI**
- II. CLASIFICAREA DRUMURILOR INTERNATIONALE**
- III. CARACTERISTICI GEOMETRICE**
 - 1. Considerații generale**
 - .2. Traseul in plan si in profil longitudinal**
 - 2.1. Parametrii de baza**
 - 2.2. Condiții de vizibilitate**
 - .3. Profil transversal intre intersecții**
 - 3.1. Numărul si lățimea benzilor de circulație**
 - 3.2. Acostamente**
 - 3.3. Banda mediana**
 - 3.4. Panta transversala**
 - 4. Înălțimea libera supratrană**
 - .5. Intersecții**
 - 5.1. Alegerea tipului de intersecție**
 - 5.2. Amenajarea intersecțiilor plane**
 - 5.3. Noduri rutiere**
 - 5.3.1. Prevederi generale**
 - 5.3.2. Caracteristici geometrice**

6. Benzi de frânare si accelerare

7. Intersecții cu calea ferata

IV. DOTARI

1. Considerații generale

2. Indicatoare verticale si marcaje rutiere

2.1. Caracteristicile generale ale indicatoarelor verticale si ale marcajelor rutiere

2.2. Marcaje rutiere

2.3. Indicatoare verticale

2.4. Indicatoare pentru zone de lucru si situații de urgenta

3. Dotări si servicii pentru utilizatori

3.1. Glisiere si bariere de siguranța

3.2. Dispozitive de dirijare

3.3. Dispozitive anti-orbire

3.4. Paturi din balast amortizoare de viteza

4. Controlul circulației și informarea utilizatorilor

4.1. Semafoare de circulație

4.2. Panouri cu mesaje variabile

4.3. Sisteme de comunicații in caz de urgenta

4.4. Informarea utilizatorilor

5. Iluminarea drumului

6. Dotări auxiliare

6.1. Siguranța pietonilor si a bicicliștilor

6.2. Protejarea persoanelor cu handicap

6.3. Protecția fata de animale

7. Servicii

7.1. Zone de odihna

7.2. Zone de servicii

7.3. Platforme pentru peaj

7.4. Posturi de frontiera

V. MEDIUL ÎNCONJURATOR SI AMENAJAREA PEISAJULUI

1. Considerații generale
2. Integrarea drumurilor în mediul înconjurător
3. Efectele mediului înconjurător asupra utilizatorului rutier

VI. ÎNTREȚINERE

1. Considerații generale
2. Gestionarea întreținerii
3. Aspecte specifice ale întreținerii

Condiții
pe care trebuie sa le îndeplinească marile drumuri de
circulație internaționala

I. GENERALITATI

Caracteristicile fundamentale privind construcția, modernizarea, dotările si întreținerea marilor drumuri de circulație internaționala, denumite in continuare “drumuri internaționale”, fac obiectul următoarelor prevederi, care își au baza in conceptele moderne ale tehnologiei construcțiilor rutiere. Ele nu se aplica in localități. Acestea trebuie sa fie ocolite daca constituie un obstacol sau un pericol.

Prevederile prezentei anexe țin seama de diferite criterii, inclusiv siguranța circulației, protejarea mediului, fluiditatea traficului de circulație si confortul utilizatorilor rutieri, aplicate pe baza unei evaluări economice.

Tarile vor depune toate eforturile pentru a se conforma acestor prevederi atât la construcția de noi drumuri, cât si la modernizarea celor existente.

II. CLASIFICAREA DRUMURILOR INTERNATIONALE

Drumurile internaționale sunt clasificate după cum urmează:

1. Autostrăzi

Termenul “Autostrada” desemnează un drum proiectat si construit special pentru traficul autovehiculelor, care nu deservește proprietățile riverane acestuia si care:

(i) este prevăzut, cu excepția unor anumite puncte sau in mod temporar, cu părți carosabile de sine stătătoare pe ambele sensuri de circulație, separate una de cealaltă de o fâșie de teren care nu este destinata traficului sau, in mod excepțional, prin alte mijloace;

(ii) nu intersectează la nivel nici un drum, fie linie de cale ferata sau de tramvai fie cale pentru circulația pietonilor; si

(iii) este semnalizat in mod special ca fiind o autostrada.

2. Drumuri expres

Un drum expres este un drum rezervat pentru circulația autovehiculelor, accesibil numai dintr-un nod rutier sau o intersecție semnalizată, pe care, în mod expres, este interzisă oprirea și parcarea pe partea (părțile) carosabilă (carosabile).

3. Drumuri obișnuite

Un drum obișnuit este deschis circulației tuturor categoriilor de utilizatori și de vehiculele. El poate avea o singură parte carosabilă sau două părți carosabile separate.

Drumurile internaționale ar trebui să fie, de preferință, autostrăzi sau drumuri expres.

III. CARACTERISTICI GEOMETRICE

III.1. Considerații generale

Alegerea caracteristicilor geometrice trebuie să se facă astfel încât să permită tuturor utilizatorilor circulația în condiții de siguranță și scurgerea traficului cu congestii minime, și cu luarea în considerare a funcționalității drumului și a comportamentului general al șoferilor.

Regulile generale de proiectare se aplică atât la construcția de noi drumuri, cât și la modernizarea rețelei rutiere existente. În acest ultim caz, se va ține, totuși, seama de restricțiile și situațiile speciale, printr-o aplicare flexibilă a regulilor de bază, astfel încât să se păstreze caracterul uniform al drumului. Prin urmare, în aceste condiții se poate acorda o importanță mai mică unor parametri de bază, atunci când se îmbunătățește calitatea traseului și perceperea acestuia de către șofer ("lizibilitatea" drumului), pentru a se îmbunătăți siguranța circulației.

Îmbunătățirile progresive aduse unui drum trebuie efectuate cu o grijă deosebită, astfel încât, în fiecare etapă, să se respecte coerența generală a traseului (importanța curbilor de tranziție).

În cazul construcției în etape a unei autostrăzi sau a unui drum cu părți carosabile separate, ceea ce implică darea în exploatare într-o primă etapă a unei singure părți carosabile pentru ambele sensuri, se va ține seama de aceasta la proiectarea primei etape, astfel încât caracterul bidirecțional al drumului să fie perceput fără ambiguitate de către utilizatori, și să funcționeze ca atare; aceasta va determina necesitatea de a se asigura vizibilitatea la depășiri pentru fiecare sens de circulație pe cea mai mare parte a traseului și mascarea, cât mai mult posibil, a acelor dotări care se impun a fi executate încă de la început în forma lor definitivă.

Parametrii de proiectare și de dimensionare depind de categoria de drum aleasă, care, la rândul ei, este condiționată de funcțiunile sale, amplasament (topografie, amenajarea teritoriului, etc.) și contextul general tehnic și economic. La alegerea categoriei se ține seama de:

- coerența internă (omogenitatea) a caracteristicilor constructive;
- compatibilitatea drumului cu percepția utilizatorului.

Astfel, va fi posibil să se definească o abordare globală coerentă privind amenajarea traseului (sau a tronsonului) în cauză și, în consecință, să se decidă asupra tuturor componentelor proiectului (geometrie, semnalizare și dotări, intersecții).

Fiecare categorie de drum este asociată cu o anumită gamă de viteze de proiectare.

Viteza de proiectare, este acea viteză care se alege, în cazul îmbunătățirii sau construcției unui drum, în vederea determinării caracteristicilor geometrice care să permită fiecărui vehicul să poată circula cu acea viteză în siguranță.

Gama de viteze de proiectare, în km/h, recomandate pentru drumurile internaționale este următoarea:

	km/h				
Autostrăzi	X	80	100	120	140
Drumuri expres	60	80	100	120	X
Drumuri obișnuite	60	80	100	X	X

Vitezele de proiectare mai mari de 100 km/h se aleg numai în cazul în care părțile carosabile sunt separate și dacă amenajarea intersecțiilor permite această viteză.

Vitezele de proiectare cele mai mici (60 km/h pentru drumuri sau 80 km/h pentru autostrăzi) pot fi utilizate pentru tronsoanele cele mai dificile.

Viteza de proiectare poate fi redusă în cazuri excepționale pe tronsoane de drum cu lungime limitată, precum și în cazul existenței unor dificultăți topografice sau de altă natură.

Trecerile de la o viteză de proiectare la alta viteză trebuie să se realizeze progresiv, astfel încât ele să poată fi anticipate ușor de către șofer.

Conceptul “viteza de proiectare” poate să nu fie aplicat anumitor itinerarii cu topografie dificilă.

Drumurile internaționale trebuie să aibă caracteristici omogene pe tronsoane suficient de lungi. Schimbările de categorie se vor face în punctele unde acestea pot fi percepute cu claritate de utilizatori (apropierea de o zonă construită, modificarea topografiei, intersecții), iar zonelor cu curbe de tranziție trebuie să li se acorde o atenție deosebită.

Este, de asemenea, important să se verifice ca se respectă condițiile minime privind siguranța circulației pe toată lungimea drumului, ținându-se seama de viteza reală cu care circula majoritatea utilizatorilor, în contextul configurației generale a traseului și a reglementărilor în vigoare.

Drumurile internaționale trebuie să permită circulația autovehiculelor în conformitate cu reglementările naționale privind dimensiunile, greutatea totală și sarcina pe osie.

III.2. Traseul în plan și în profil longitudinal

III.2.1. Parametrii de bază

Traseul în plan și cel în profil longitudinal se vor corela astfel încât drumul să fie perceput de șofer ca fiind un traseu fără discontinuități excesive, să permită acestuia anticiparea manevrelor sale și să se poată distinge cu claritate punctele critice, în special intersecțiile și intrările și ieșirile din nodurile rutiere.

Regulile referitoare la dimensiunile profilului orizontal și vertical depind de parametrii convenționali privind tehnica circulației (timpii de reacție, coeficienții de frecare, înălțimea obstacolului, etc.) pentru majoritatea utilizatorilor.

Valorile minime recomandate pentru parametrii traseului în plan și în profil longitudinal sunt menționate în tabelul de mai jos.

Categoria (viteza de proiectare) (km/h)	60	80	100	120	140
Raza minimă în plan (corespunzătoare unei supraînălțări de maxim 7%) (m)	120	240	425	650	1000
Declivitate maximă (procent care să nu fie depășit)	8	7	6	5	4
Raza minimă în punctul cel mai înalt al profilului longitudinal (m) pentru părți carosabile cu:					
- sens unic	1500	3000	6000	10000	18000
- două sensuri de circulație	1600	4500	10000	-	-
Raza minimă în punctul cel mai de jos al profilului longitudinal (m)	1500	2000	3000	4200	6000

Razele minime in profil longitudinal trebuie evitate la apropierea de unele puncte critice (intersecții, noduri rutiere, zone de acces, intrări in zonele construite, etc.).

Rezultanta declivității longitudinale si supraînălțare nu trebuie sa depășească 10%.

Curbele in plan orizontal vor fi, daca este posibil, introduse prin racordare cu o curba progresiva.

III.2.2. Condiții de vizibilitate

Pe toata lungimea drumului se va asigura o distanta de vizibilitate cel puțin egala cu distanta necesara opririi in fata unor obstacole.

Valorile minime recomandate sunt prezentate in următorul tabel.

Viteza de proiectare (km/h)	60	80	100	120	140
Distanța minima de oprire (m)	70	100	150	200	300

Pe drumurile cu o parte carosabila si doua sensuri de circulație este necesar sa se asigure distantele minime de vizibilitate pentru depășiri, pe o parte cât mai mare din lungimea drumului, repartizate cât mai uniform posibil.

Acolo unde vizibilitatea este insuficienta, se recomanda construirea, pe drumurile cu o singura parte carosabila si doua benzi de circulație, a unor zone pentru depășiri sau largiri ale părții carosabile amplasate judicios de-a lungul drumului.

In zonele in care nu se pot asigura (permanent sau temporar) distante de vizibilitate suficiente, interzicerea depășirilor se va indica cu claritate prin marcaje si semnalizare corespunzătoare, ușor perceptibile de către utilizatori.

III.3. Profil transversal intre intersecții

Platforma drumurilor internaționale va cuprinde, in afara de partea sau părțile carosabile, acostamente si, eventual, o banda centrala, precum si piste speciale pentru pietoni si cicliști. Aceste piste speciale nu sunt admise in alcătuirea platformei autostrăzilor si a drumurilor expres.

Profilul transversal trebuie sa asigure in permanenta fluiditatea circulației, existente si prognozate, in condiții adecvate de siguranța si confort.

III.3.1. Numărul si lăţimea benzilor de circulaţie

Alegerea numărului de benzi se va baza pe volumul de trafic existent si prognozat. Ea trebuie sa asigure ca nivelul de serviciu necesar a fost garantat, luându-se in considerare si rolul economic al drumului.

Volumul curenţilor de trafic luat în calcul variaza în funcţie de caracteristicile generale ale drumului, structura traficului şi tipurile utilizării (funcţia drumului).

În funcţie de condiţiile efective de circulaţie si de datele disponibile se pot folosi diverse metode de calcul a debitelor de trafic.

Asigurarea fluidităţii stabile a traficului in anumite situaţii speciale se poate realiza si prin masuri de exploatare a traficului.

O atenţie deosebita trebuie acordata construcţiei drumurilor cu trei benzi si utilizarea benzii centrale. Banda centrală nu trebuie sa fie utilizata pentru depăşiri in ambele sensuri, in acelaşi timp.

In cazul drumurilor cu patru benzi, in scopul menţinerii unui nivel bun al siguranţei circulaţiei, se recomanda in mod deosebit adoptarea a doua părţi carosabile, câte una pentru fiecare sens de circulaţie.

Benzile de circulaţie suplimentare trebuie sa fie avute in vedere in special in rampe, atunci când ponderea si viteza vehiculelor lente determina o reducere inacceptabila a nivelului de serviciu.

Benzile de circulaţie de-a lungul unui tronson rectiliniu trebuie sa aibă o lăţime de minim 3,50 m. In curbele cu raze mici se va introduce o supralargime pentru a se crea spaţiul necesar virajelor vehiculelor cu dimensiunile autorizate cele mai mari.

Lăţimea benzilor de circulaţie suplimentare in pante poate fi redusa până la 3 m.

III.3.2. Acostamente

Acostamentul poate fi alcătuit dintr-o porţiune fixată sau pavată şi o porţiune acoperita cu iarba sau pietriş.

Lăţimea minima recomandata pentru acostamente variaza între 2,50 m pentru drumuri obişnuite si 3,25 m pentru autostrăzi. Lăţimea acostamentelor poate fi redusă pentru tronsoanele dificile in zone muntoase si pe porţiunile care traversează zone urbane aglomerate, precum si in secţiunile in care s-au prevăzut benzi de accelerare sau frânare.

Pe autostrăzi acostamentele trebuie în mod normal să fie constituite dintr-o bandă continuă pentru oprire (bandă de oprire în caz de urgență) de cel puțin 2,50 m (3 m dacă este justificată de circulația vehiculelor grele), fixată și asfaltată pentru a se permite oprirea.

Pe drumurile obișnuite se recomandă prevederea unei benzi de încadrare laterală, consolidată, cu lățimea de cel puțin 0,70 m, diferențiată clar de partea carosabilă.

Din motive de siguranță circulației rutiere, trebuie să se prevadă, dacă este posibil, o zonă degajată de orice obstacol de cel puțin 3 m de la marginea părții carosabile, iar obstacolele care sunt situate prea aproape de marginea părții carosabile trebuie izolate prin mijloace corespunzătoare.

În lipsa benzii de oprire se vor prevedea zone de parcare (puncte de oprire) la anumite intervale. Trebuie, de asemenea, să se prevadă, după caz, spații de oprire pentru autobuze.

Dacă este justificată circulația vehiculelor cu două roți, se prevăd dotări speciale specifice (pista sau bandă pentru biciclete). Vor fi prevăzute, de asemenea, amenajări speciale pentru pietoni dacă prezintă acestora o impun.

Porțiunea neconsolidată a acostamentului va avea o lățime suficientă pentru a permite o vizibilitate clară și instalarea echipamentelor rutiere, când este cazul (indicatoare, bariere - a se vedea capitolul IV).

III.3.3. Banda mediană

Lățimea minimă recomandată pentru banda mediană la autostrăzi și drumuri cu părți carosabile separate este de cca. 3 m. Această lățime minimă poate fi redusă în zonele extrem de restrictive, unde trebuie totuși menținută o anumită lățime pentru instalarea unei bariere de siguranță. În aceste cazuri, se vor prevedea bariere de siguranță adecvate situației respective (a se vedea capitolul IV).

Banda mediană se echipează în mod normal cu bariere de siguranță (bariere rigide sau glisiere de siguranță) dacă nu este suficient de largă pentru a determina un risc scăzut de accidente cauzate de vehiculele care ar traversa-o.

III.3.4. Panta transversală

Pe tronsoane rectilinii sau aproape rectilinii panta transversală a părții carosabile trebuie să fie, de regulă, între 2% și 3% pentru a facilita scurgerea apei. Panta trebuie să fie sub formă de bombament central la părțile carosabile cu două sensuri de circulație, iar la drumurile cu părți carosabile separate panta este dinspre banda mediană spre exterior. Zonele cu supraînălțare variabilă trebuie tratate cu mare atenție pentru a se asigura scurgerea adecvată a apei.

III.4. Înălțimea liberă supraterană

Înălțimea liberă supraterană nu trebuie să fie mai mică de 4,5 m.

III.5. Intersecții^{*}

III.5.1. Alegerea tipului de intersecție

Ansamblul sistemului de noduri rutiere trebuie tratat în mod uniform de-a lungul întregului traseu, atât în ceea ce privește amplasarea și distanțele dintre punctele de intersecție, cât și dotările care trebuie să fie clare pentru toți utilizatorii și să fie astfel proiectate încât să reducă riscurile creării punctelor de conflict (în special intersecțiile de trafic).

Numărul punctelor de intersecție poate fi, de asemenea, redus prin redirecționarea parțială a circulației către intersecții apropiate, mai bine amenajate.

În mod normal, drumurile internaționale au prioritate, cu excepția anumitor puncte (intersecția cu alt drum internațional, zone de transfer, intersecții cu sens giratoriu) unde poate fi admisă pierderea priorității.

Pe drumurile cu o singură parte carosabilă și două sensuri de circulație, intersecțiile pot fi, fie denivelate, fie plane. Intersecțiile denivelate pot fi prevăzute în puncte importante amenajate ca noduri rutiere, dacă condițiile economice permit, precum și ca simple pasaje, fără nod rutier, pentru restabilirea anumitor legături de comunicare (circulația agricolă, de exemplu).

Sensurile giratorii constituie o soluție în anumite condiții (zone de trecere, periferia zonelor urbane, deplasări masive în intersecții).

Pe drumurile cu părți carosabile separate, intersecțiile sunt amenajate în general la niveluri diferite (delimitări ale fluxului circulației), întrucât intersecțiile rutiere plane se au în vedere numai în anumite condiții specifice, cu respectarea criteriilor privind siguranța circulației.

Soluțiile intermediare (delimitarea fără noduri rutiere, "semi-intersecție" unde nu este permis virajul la stânga) pot fi prevăzute în anumite condiții.

Pentru autostrăzi, intersecțiile denivelate sunt obligatorii.

^{*} Nota: Acest text a fost redactat pornind de la principiul ca circulația vehiculelor este pe dreapta.

Utilizarea intersecțiilor cu semafor (semafoare cu 3 culori) în afara zonelor construite poate fi prevăzută cu condiția ca vizibilitatea și buna lor funcționare să fie asigurate fără nici un risc pentru utilizatori.

III.5.2. Amenajarea intersecțiilor plane

Intersecțiile plane trebuie să fie construite în conformitate cu reglementările în vigoare potrivit următoarelor principii generale:

- Asigurarea celor mai bune condiții de vizibilitate și de percepere a intersecției de către cei care se apropie de aceasta dinspre drumurile principale sau secundare;
- Evitarea configurațiilor complexe și realizarea unei geometrii, cât mai simple, adaptată la cerințele unui nod rutier, astfel încât să se faciliteze vizibilitatea și perceperea intersecției de către utilizatori. Intersecțiile formate din mai mult de patru ramificații trebuie, deci, simplificate prin regruparea anumitor curenți de circulație, sau considerate drept sensuri giratorii;
- Geometria în zona intersecției și semafoarele rutiere vor fi utilizate pentru avertizarea utilizatorilor care nu au prioritate, să încetinească viteza. Intersecția trebuie să includă pe drumul fără prioritate, refugii de direcționare, limitate, de exemplu, prin borduri de mică înălțime pentru canalizarea curenților circulației secundare (devierea benzilor);
- Benzile care se intersectează trebuie să se întâlnească sub un unghi cât mai apropiat de 90°;
- Benzile de frânare pentru virajul spre stânga se vor prevedea imediat ce traficul respectiv atinge un nivel considerabil pe acest drum;
- Utilizatorii care au prioritate vor fi avertizați din timp și se vor evita benzile prea largi care încurajează viteza, diminuează atenția și fac traversarea mai dificilă (se evita, de exemplu, creșterea numărului de benzi de circulație pentru traficul direct în zona intersecției, și se prevăd benzi de frânare spre dreapta, precum și benzi afluențe, dacă acestea se justifică prin volumul de trafic);
- În cazul unui trafic substanțial în intersecție și al benzilor de frânare pentru virajul spre stânga, trebuie indicată cu claritate existența zonei centrale de stocare și benzile speciale respective (refugii, marcaj și îmbrăcăminti corespunzătoare);
- Asigurarea marcajului direct și clar al pistelor pentru pietoni și bicicliști, atunci când este necesar.

III.5.3. Noduri rutiere

III.5.3.1. Prevederi generale

Nodurile rutiere sunt intersecții denivelate prevăzute cu bretele de racordare care să permită preluarea traficului de pe un drum pe altul.

Alegerea configurației intersecțiilor se va baza pe criterii de simplitate și uniformitate.

Prin uniformitate se înțelege “funcționalitate”, adică elementul care are legătura cu faptul că utilizatorii autostrăzii “se așteaptă” să efectueze manevre similare, indiferent de tipurile intersecțiilor.

Forma unei intersecții depinde de topografie, importanța relativă a curenților de trafic, tipul drumurilor ce se intersectează și posibila existență a cabinelor pentru încasarea taxelor de peaj.

III.5.3.2. Caracteristici geometrice

Bretelele și buclele de racordare: Se recomandă ca acestea, inclusiv marcajul lateral și acostamentele, să aibă următoarele lățimi minime:

- Părțile carosabile cu sens unic: 6 m, inclusiv semnalizarea orizontală și acostamentele;
- Părțile carosabile cu două sensuri de circulație: 9 m, inclusiv semnalizarea orizontală și acostamentele.

Caracteristicile geometrice ale drumurilor de racordare trebuie să fie următoarele (cu mențiunea că în unele cazuri excepționale aceste norme pot fi diminuate):

- | | |
|--|--------|
| - Raza minimă a marginii interioare în palier | 50 m |
| - Declivitatea maximă la urcare (rampa) | 7% |
| - Declivitatea maximă la coborâre (panta) | 8% |
| - Raza minimă a racordărilor verticale convexe | 800 m |
| - Raza minimă a racordărilor verticale concave | 400 m. |

Curbele orizontale circulare trebuie să fie întotdeauna racordate prin curbe de tranziție de lungime corespunzătoare. În acest scop, este necesară, de asemenea, utilizarea unor semnalizări și/sau marcaje adecvate.

Secțiunile de împletire a firelor de trafic: Se recomanda ca zonele de împletire sa aibă o lungime suficienta pentru a permite traficului sa se deruleze in condiții de deplina siguranța.

Despărțirea curenților de trafic: Când o parte carosabila se desparte in alte doua părți carosabile, separarea celor doi curenți de circulație trebuie sa se facă, astfel încât aceasta sa fie perceptibila in mod clar.

In acest scop, utilizatorul trebuie sa aibă timp sa se plaseze pe banda cea mai favorabila pentru direcția pe care dorește sa se înscrie si sa aibă o vizibilitate suficienta către punctul de divergenta. Este, deci, necesar sa se utilizeze indicatoare si/sau marcaje corespunzătoare.

Curentul de circulație cel mai puțin important va trebui sa se deplaseze utilizând partea carosabila din dreapta.

In acest scop:

a) va trebui ca utilizatorii aflați in curentul de trafic cel mai puțin important sa se insereze, de regula, prin dreapta in curentul cel mai important:

b) este necesar ca utilizatorii care trebuie sa se insereze sa aibă o vizibilitate buna asupra celeilalte părți carosabile înainte si dincolo de punctul de convergenta.

III.6. Benzi de accelerare si frânare

Se recomanda ca benzile de accelerare si de frânare sa fie prevăzute pentru accesul pe sau ieșirea de pe părțile carosabile principale in intersecții sau zonele limitrofe. Aceste benzi vor avea o lățime constanta si vor fi urmate sau precedate de o racordare in forma triunghiulara.

Lungimea benzilor de accelerare sau frânare se calculează in funcție de viteza de proiectare sau de volumul de trafic.

III.7. Intersecții cu calea ferata

Este de dorit ca intersecțiile cailor ferate cu drumurile internaționale sa fie la niveluri diferite.

IV. DOTARI

IV.1. Considerații generale

Tipurile de dotări ale drumului descrise mai jos constituie un element esențial pentru exploatarea rețelei rutiere și influențează în mod considerabil fluiditatea și siguranța circulației, precum și gradul de confort al utilizatorilor drumului.

Eficiența maximă a acestor dotări se asigură printr-un control regulat al funcționării lor și o întreținere corespunzătoare.

IV.2. Indicatoare verticale și marcaje rutiere

IV.2.1. Caracteristicile generale ale indicatoarelor verticale și ale marcajelor rutiere

Indicatoarele verticale și marcajele rutiere, efectuate conform principiilor stabilite în convențiile și acordurile internaționale, contribuie la funcționalitatea globală a drumului și trebuie să fie proiectate și executate, astfel încât să fie armonizate între ele, precum și cu celelalte componente ale proiectului, în general.

Elementul fundamental al indicatoarelor este omogenitatea acestora; ele sunt destinate unor utilizatori care se deplasează rapid și trebuie, deci, să fie vizibile de la o distanță corespunzătoare, atât ziua, cât și noaptea, și să fie ușor percepute.

Trebuie să se depună eforturi pentru generalizarea utilizării mesajelor fără litere, cu dimensiuni, simboluri și caractere standardizate, care să poată fi ușor percepute de utilizatorii drumurilor din orice țară.

Panourile iluminate sau executate cu materiale reflectorizante se utilizează pentru semnalizarea drumurilor care nu sunt iluminate, dar pot fi, de asemenea, folosite pe drumurile care sunt dotate cu iluminare permanentă. Se recomandă ca marcajul drumurilor care nu dispun de iluminare permanentă să se execute cu materiale reflectorizante.

Este, de asemenea, important să se evite numărul prea mare de indicatoare.

IV.2.2. Marcaje rutiere

Marcajele rutiere orizontale trebuie să fie armonizate cu indicatoare verticale, iar materialele utilizate să aibă o mare rezistență la derapaj.

IV.2.3. Indicatoare verticale

Având în vedere caracterul internațional al drumurilor luate în considerare aici, se va acorda o atenție specială utilizării panourilor indicatoare și a folosirii siglei "E".

Eficacitatea și, în special, însușirea de a putea fi perceput rapid, precum și citirea cu ușurință a indicatoarelor, depind de anumite condiții, dimensiunile și amplasarea corectă a acestora, predominanța simbolurilor internaționale asupra cuvintelor, scurtimea mesajului transmis, utilizarea aceluiași alfabet de-a lungul întregii rețele internaționale (alte alfabetice nu trebuie utilizate decât împreună cu caracterele latine), dimensiuni corespunzătoare pentru simboluri și caractere și raportul adecvat între mărimea panourilor și viteza maximă de circulație.

IV.2.4. Indicatoare pentru zone de lucru și situații de urgență

În cazul în care se execută lucrări pe drumuri, al unor situații de urgență (accidente) sau al unor operațiuni care necesită închiderea părții carosabile sau a unor benzi de circulație, se va instala o semnalizare temporară corespunzătoare care să asigure siguranța utilizatorilor și a personalului implicat în operațiunile respective. Aceste indicatoare vor fi îndepărtate imediat ce nu mai sunt necesare.

În zona drumurilor iluminate, indicatoarele vor fi reflectorizante. În zonele unde drumurile nu sunt iluminate, indicatoarele vor fi reflectorizante și, pe cât posibil, combinate cu dispozitive luminoase de ghidare.

Indicatoarele permanente care sunt în contradicție cu semnalizările temporare se vor îndepărta sau masca.

IV.3. Dotări și servicii pentru utilizatori

IV.3.1. Glisiere și bariere de siguranță

Glisierele și barierele de siguranță se utilizează pentru prevenirea ieșirii accidentale a vehiculelor de pe partea carosabilă sau pentru limitarea consecințelor acesteia.

Alegerea tipului de dispozitive (glisiere de siguranță, bariere rigide pentru preluarea șocurilor, bariere de siguranță și garduri) și condițiile de utilizare a acestora depind de tipul vehiculului ce urmează a fi reținut, profilul longitudinal al drumului, posibilele consecințe ale ieșirii vehiculului de pe partea carosabilă, problemele specifice ale vizibilității și dificultatea întreținerii.

Întrucât aceste dispozitive constituie la rândul lor obstacole, ele trebuie să fie instalate numai dacă lipsa lor reprezintă un risc inerent.

Aceste dispozitive se pot instala si pe lucrările de arta.

Utilizarea dispozitivelor de siguranță în zona centrala de rezerva, adică banda mediana, depinde de un număr de factori, cel mai important fiind volumul traficului si lăţimea benzii centrale de rezerva propriu-zise.

Dispozitivele de siguranță se prevăd pe acostamente când exista obstacole proeminente, necesare, situate prea aproape de partea carosabila, iar înălţimea rambleului sau panta taluzului constituie un pericol evident, precum si pe tronsoanele flancate sau traversate de cursuri de apa, de un drum cu circulație intensa sau de o cale ferata, etc.

IV.3.2. Dispozitive de dirijare

Instalarea de dispozitive de dirijare (si anume butoni incorporați în partea carosabila si stâlpi de semnalizare pericole) prevăzute cu dispozitive reflectorizante poate îmbunătăți în mod considerabil gradul de percepere a traseului drumului.

IV.3.3. Dispozitive anti-orbire

Este recomandabil ca, în afara tronsoanelor iluminate, sa se instaleze un ecran artificial sau plantații în zona centrala de rezerva a autostrăzilor si drumurilor expres, sau pe acostament, atunci când un alt drum este situat de-a lungul drumului "E". Este recomandabil sa se asigure ca aceste dotări nu obstrucționează vizibilitatea pentru utilizatori si nu reduc eficienta dispozitivelor de siguranță circulației montate în vecinătate.

IV.3.4. Paturi din balast amortizoare de viteza

Pentru asigurarea siguranței rutiere a vehiculelor grele pe pante foarte lungi si abrupte, este util sa se prevadă locuri cu paturi de balast amortizoare de viteza, judicios amplasate de-a lungul benzii de coborâre. Aceasta dotare trebuie sa constituie, totuși, o excepție si sa fie avuta în vedere numai daca nu exista o alta soluție.

IV.4. Controlul circulației și informarea utilizatorilor

IV.4.1. Semafoare de circulație

Semafoarele de circulație luminoase se utilizează în conformitate cu convențiile si acordurile internaționale în vigoare. Semafoarele cu lumina intermitenta galbena se pot utiliza pentru a indica un anumit pericol (șantier în lucru, existenta unor cabine pentru plata peaj, traversări pietonale, etc.) pentru a-i indemnă pe utilizatori sa acorde o atenție mai mare si sa reducă viteza lor de deplasare.

In unele cazuri excepționale (de exemplu devierea traficului datorită șantierului în lucru sau a unor accidente) se pot monta semafoare luminoase temporare.

IV.4.2. Panouri cu mesaje variabile

Panourile cu mesaje variabile trebuie să fie percepute cu aceeași ușurință ca și cele cu mesaje fixe și să fie lizibile de către șoferii de pe toate benzile, ziua și noaptea.

IV.4.3. Sisteme de comunicații în caz de urgență

Se recomandă instalarea, pe toate tipurile de drumuri internaționale, a posturilor telefonice de apel urgență sau a altor posturi de comunicație, marcate printr-o semnalizare specifică, conectate cu un centru coordonator care funcționează non-stop. Aceste posturi de apel urgență trebuie instalate de-a lungul drumului pe jumătatea exterioară a acostamentului, departe de structuri, la distanțe regulate și cu o frecvență rezonabilă. Pentru autostrăzi se recomandă un interval de 2 km. Un sistem de comunicații de urgență trebuie să includă indicatoare (sau panouri) pe care să se menționeze direcția și distanța până la cel mai apropiat punct de apel.

În cazul în care nu există un sistem special de comunicații, pe drumurile expres și drumurile obișnuite, se poate utiliza sistemul general de telefonie, iar pe panourile de semnalizare se va specifica locul unde se afla cel mai apropiat post telefonic public care poate fi utilizat.

Pentru poduri și tunele de lungimi mari se pot prevedea unele derogări speciale.

Exploatarea punctelor de comunicații de apel urgență trebuie să fie simplă, ușor de înțeles de către utilizatori și, preferabil, explicată prin simboluri sau ideograme.

IV.4.4. Informarea utilizatorilor

Informații actualizate privind drumul și condițiile de circulație trebuie să fie comunicate utilizatorilor rutieri prin mijloace corespunzătoare. Este de dorit ca aceste informații să poată fi primite și în interiorul tunelelor.

IV.5. Iluminarea drumului

În unele zone specifice, cum sunt punctele de frontieră, tunelele lungi, zonele anexe, intersecțiile cu alte drumuri "E", etc. este recomandabilă iluminarea drumului. În situația în care volumul traficului justifică instalarea și utilizarea iluminării, aceasta se recomandă a fi omogenă și satisfăcătoare dacă drumul traversează sau se afla în vecinătatea unei zone unde

iluminarea ar putea sa obstrucționeze circulația de pe drumul internațional (aeroporturi, zone industriale sau puternic urbanizate, etc.).

IV.6. Dotări auxiliare

IV.6.1. Siguranța pietonilor si a bicicliștilor

Pistele pietonale si cele pentru bicicliști pot îmbunătăți securitatea rutiera pe drumurile obișnuite.

Cea mai mare atenție trebuie acordată amenajărilor de treceri pentru vehiculele cu doua roti si pentru pietoni, in special in intersecții.

IV.6.2. Protejarea persoanelor cu handicap

Utilizatorii, fie pasageri, fie șoferi, care se deplasează cu dificultate sau nu pot sa-si satisfac cerințele proprii fără a fi ajutați, trebuie sa aibă si ei posibilitatea de a circula cu ușurința pe drum.

Așadar, proiectarea drumului si a dotărilor trebuie făcuta, astfel încât sa permită reducerea la minimum a situațiilor critice in care se pot găsi acești utilizatori.

Trebuie ca, in toate cazurile, sa se asigure ca restricțiile impuse utilizatorilor, in special in zonele de odihna si servicii, sunt compatibile cu posibilitățile persoanelor cu handicap.

IV.6.3. Protecția fata de animale

Pentru protejarea utilizatorilor față de animale este recomandabila instalarea de garduri in toate cazurile in care topografia locurilor prezintă riscul de a fi traversate de către animale.

Trebuie, de asemenea, întreprinse masuri pentru protejarea animalelor, cum ar fi construcția de pasaje superioare sau inferioare, de dimensiuni si forme corespunzătoare.

IV.7. Servicii

In funcție de caracteristicile lor funcționale, de-a lungul drumurilor internaționale se vor prevedea zone separate de odihna, zone de servicii, posturi de frontiera, etc.

IV.7.1. Zone de odihna

Zonele de odihna, amplasate in afara nodurilor rutiere si intersecțiilor, permit utilizatorilor sa oprească într-un mediu ambiant, care sa asigure ruperea monotoniei traficului rutier; in aceste cazuri, amenajarea peisagistica devine foarte importanta.

Zonele de odihna trebuie sa fie amplasate la intervale corespunzătoare; pe panoul care anunța apropierea de o zona de odihna trebuie sa se indice si distanta la care se afla următoarea zona de odihna.

Se recomanda a se prevedea puncte de alimentare cu apa, mese, adăposturi si grupuri sanitare, ușor accesibile persoanelor cu handicap fizic.

IV.7.2. Zone de servicii

Zonele de servicii adaptate, atât la caracteristicile terenului, cât si la cerințele utilizatorilor (turiști, transportatori rutieri, etc.), situate departe de intersecții trebuie sa asigure un minimum de servicii, si anume: parcare, telefon, stație carburanți si grupuri sanitare ușor accesibile persoanelor cu handicap fizic.

Aceste zone trebuie sa fie prevăzute la intervale corespunzătoare, ținându-se seama, între altele, de volumul traficului; pe panoul pe care se anunța apropierea unei zone de servicii trebuie sa se indice si distanta la care se afla următoarea zona de servicii.

Toate zonele rezervate pentru circulație si parcare trebuie sa fie separate de partea (părțile) carosabila/-e a/ale drumului "E".

IV.7.3. Platforme pentru peaj

Zonele de peaj cuprind o lărgire progresiva a părții carosabile sau a bretelelor intersecțiilor până la si dincolo de benzile de acces la cabinele de taxare.

Numărul benzilor de acces se stabilește in funcție de volumul traficului anticipat.

Cabinele pentru taxare se amplasează in zone deschise; se recomanda ca acestea sa nu fie dispuse la capătul unei pante.

Trebuie sa se prevadă spatii corespunzătoare in exteriorul benzilor de control pentru clădirile si instalațiile necesare pentru colectarea taxelor de peaj, pentru supraveghere si personalul aferent.

IV.7.4. Posturi de frontiera

Amplasarea, dimensiunile si forma posturilor de frontiera, precum si tipul si dispunerea instalațiilor, clădirilor, zonelor de parcare, etc. trebuie selectate in funcție de controalele anticipate si traficul de tranzit prin aceste posturi. Instalațiile de control comune in frontiera, precum si serviciile de control coordonate, efectuate cu personal suficient, trebuie convenite prin acorduri încheiate între statele vecine.

Structura si forma unui complex de frontieră si a rețelei de comunicații interioare, permit, printr-o semnalizare eficienta, coordonata între statele vecine, preselectarea si separarea traficului de persoane de cel de mărfuri, funcție de diferitele tipuri de controale, înainte de sosirea acestora la clădiri si instalații. La posturile de frontiera unde traficul vehiculelor grele este ridicat, zonele de primire a camioanelor pentru un control preliminar sau pentru preselectare, in funcție de tipurile de control, trebuie amplasate înaintea instalațiilor propriu-zise de control de frontiera.

V. MEDIUL INCONJURATOR SI AMENAJAREA PEISAJULUI

V.1. Considerații generale

Ritmul evoluțiilor economice, sociale si culturale a determinat in ultimele decenii o puternica dezvoltare a circulației rutiere. Acest fenomen a avut si consecințe negative (zgomot, poluare, vibrații, diviziuni de habitat) atât in interiorul, cât si in exteriorul zonelor urbane.

Preocuparea de a conserva calitatea mediului (vizual si ecologic) implica proiectarea si construirea drumurilor in armonie cu peisajul înconjurător.

La elaborarea de noi proiecte trebuie sa se efectueze un studiu de evaluare a impactului asupra mediului. Este de dorit ca aceasta prevedere sa se extindă si asupra proiectelor privind reconstrucția sau asupra lucrărilor importante de modernizare a drumurilor existente.

Obiectivul general consta in creșterea la maximum a efectelor pozitive asupra mediului si corectarea aspectelor negative.

Este de dorit ca patrimoniul cultural din regiunile traversate sa fie adus la cunoștința utilizatorilor prin mijloace corespunzătoare: panouri, centre de informare in zonele de servicii, etc.

V.2. Integrarea drumurilor in mediul înconjurător

La elaborarea proiectului trebuie sa se examineze efectele directe si indirecte ale drumului si circulației asupra:

- persoanelor, faunei si florei
- terenului, apei, aerului, micro-climatului
- peisajului, bunurilor materiale si patrimoniului cultural.

In acest scop, este necesar sa se ia in considerare următoarele:

Buna coordonare a traseului in plan si a profilului longitudinal in raport cu elementele peisajului trebuie sa asigure, nu numai integrarea armonioasa a traseului in topografia locului si in strategia de amenajare a teritoriului, ci si prevenirea impactului nefavorabil asupra siguranței utilizatorilor rutieri.

Poluarea sonora, vibrațiile si poluarea aerului si a apei determinate de trafic, precum si întreținerea si exploatarea drumurilor trebuie sa fie limitate, cât mai mult posibil, prin mijloace corespunzătoare, conform regulilor si reglementarilor tarilor interesate.

In situația in care un drum nou si lucrările pe care acesta le comporta influențează in mod considerabil peisajul, este preferabil sa se asigure calitatea mediului prin crearea unui nou peisaj si nu prin mascarea celui existent.

V.3. Efectele mediului înconjurător asupra utilizatorului rutier

Elementele peisajului si ale mediului, vizibile de pe drum, contribuie la siguranța circulației rutiere si la confortul utilizatorilor rutieri. Ele trebuie sa completeze si sa accentueze orientarea vizuala si sa facă sa crească interesul pentru călătorie.

Observarea unor orașe, fluvii, dealuri, etc. oferă utilizatorilor posibilitatea de a se orienta si trebuie sa fie conservate cât mai mult posibil.

Plantațiile (in lungul traseului sau de alte feluri) pot contribui la îmbunătățirea orientării vizuale si la întreruperea monotoniei parcursului, cu condiția ca modul lor de realizare sa nu determine un risc suplimentar. Amenajările peisagistice pot contribui, de asemenea, la o mai buna protejare contra orbirii farurilor si o diminuare a efectelor intemperiilor (vânt, zăpada, etc.).

Instalarea sistemelor de protecție antifonice de-a lungul drumurilor determina pierderea de către utilizator a unui mare volum de informații privind mediul si ii creează acestuia sentimentul ca este "claustrat"; in consecința, aceste echipamente trebuie sa fie executate, astfel încât sa asigure o integrare maxima in peisaj si sa compenseze utilizatorii

pentru informațiile pierdute. Din motive estetice și de siguranță, trebuie evitata publicitatea comerciala în apropierea drumurilor internaționale.

VI. INTRETINERE

VI.1. Considerații generale

Drumurile și instalațiile anexe trebuie menținute într-o stare tehnica cât mai apropiată de starea lor inițială pentru a păstra valoarea lor de investiție și a asigura niveluri constante de siguranță și confort.

Este de dorit să se prevadă, încă din faza de proiectare și construcție, operațiunile viitoare de întreținere pentru a se reduce costurile și efectele negative asupra curenților de trafic.

Întreținerea cuprinde toate elementele componente ale drumului: îmbrăcămînți, structuri, rambleuri și debleuri, sisteme de scurgere a apei, indicatoare și marcaje, sisteme de dirijare a circulației, amenajare peisagistica, clădiri, etc.

Amenajarea peisagistica trebuie să fie concepută cu luarea în considerare a întreținerii viitoare. Creșterea pomilor și a arbuștilor trebuie monitorizată; trebuie să se întreprindă măsurile necesare pentru a se elimina mascarea indicatoarelor de circulație și obstrucționarea eficacității dotărilor pentru siguranța circulației.

Nici un echipament care este necesar întreținerii nu trebuie să afecteze siguranța utilizatorilor rutieri sau să afecteze în mod excesiv derularea normală a traficului și activitățile de exploatare.

Un nivel de abordare sistematic și rațional al activităților de întreținere permite reducerea substanțială a costurilor directe de administrare a drumului, precum și a costurilor indirecte determinate de utilizatorii rutieri pe rețeaua de drumuri respectivă. Este necesar să se facă o distincție între întreținerea preventivă și operațiunile de reabilitare, pentru a se optimiza raportul cost-beneficiu al unui program de întreținere, pe parcursul unui proces decizional al unei autorități competente.

VI.2. Gestionarea întreținerii

Gestionarea întreținerii, care este corelată cu gestionarea traficului, trebuie să fie susținută prin planuri de verificare procedurală și tehnică, de colectare și analiză sistematică a datelor, prin instrucțiuni, etc. Aceste măsuri trebuie să fie implementate de administrația drumurilor pentru sporirea eficienței întreținerii drumurilor, precum și ca soluții pentru rezolvarea unor anumite situații.

Pentru organizarea operațiunilor privind investigarea nivelului de întreținere a instalațiilor și dotărilor rutiere existente, trebuie să se dispună de un inventar actualizat și complet al tuturor elementelor componente ale drumului respectiv. Aceasta este o parte esențială a procesului de gestionare care permite luarea de decizii și întreprinderea de acțiuni rapide în caz de incidente care diminuează debitul traficului sau în caz de accidente.

Operațiunea de planificare și finanțare, care asigură prioritatea intervențiilor tehnice, trebuie să se bazeze pe rezultatele unor măsurători și observații sistematice ale stării tehnice a îmbrăcăminților, ale aspectului și vizibilității indicatoarelor verticale și a marcajelor orizontale (atât ziua, cât și noaptea) etc., conform prevederilor standardelor internaționale. Aceste inspecții și verificări tehnice sunt recomandate ca fiind informații esențiale în vederea elaborării programelor de întreținere preventivă sau de reabilitare în contextul economiei transporturilor locale.

Organizarea efectivă, responsabilă cu supravegherea lucrărilor de întreținere, trebuie, de asemenea, să reglementeze toate măsurile cu caracter temporar necesare pentru a fi luate în cadrul activităților de întreținere pentru respectarea normelor de siguranță, eficiența lucrărilor și folosirea tehnologiilor aplicate. În ceea ce privește restricțiile, viteza de circulație, caracteristicile proiectării, etc. este necesară elaborarea unui program pentru prevederile și regulile care se impun.

VI.3. Aspecte specifice ale întreținerii

Se recomandă acordarea unei priorități absolute întreținerii elementelor drumului legate direct de siguranța circulației. Acestea includ:

- Imbrăcămințile, în ceea ce privește rezistența la derapaj și scurgerea apei de suprafață;
- Structurile, în special rosturile de dilatație, aparatele de reazem, parapetei, etc., la poduri și viaducte; instalațiile de tunele;
- Iluminarea; dispozitive de siguranță;
- Indicatoarele și marcajele rutiere;
- Funcționalitatea totală pe tot timpul anului: prevederi pentru înlăturarea zăpezii și a gheții și pentru intervenții în alte situații meteorologice speciale nefavorabile mediului înconjurător;
- Lucrări pentru încadrarea drumului în mediul înconjurător, cum ar fi panouri anti-zgomot, amenajarea peisagistică, etc..

Este esențial să se asigure o bună calitate a părților carosabile și a lucrărilor de artă printr-o strategie coerentă de întreținere și să se garanteze fiabilitatea transporturilor în timpul operațiilor de întreținere. Activitățile de întreținere trebuie executate la timp, pentru a se evita deteriorarea progresivă a părții carosabile.

Protecția muncitorilor care execută lucrări de drumuri, precum și cea a utilizatorilor rețelei trebuie asigurată prin măsuri corespunzătoare de protecție care să fie prevăzute prin programul activităților respective și inspectate pe toată perioada lucrărilor.

Este absolut necesar ca pe șantier să se asigure dotările de siguranță a circulației, indicatoarele și marcajele corespunzătoare, pentru a se evita accidentele, reducerea vitezei de circulație, etc., iar instalațiile să fie clar vizibile, ziua și noaptea. Prin inspecții sistematice trebuie să se asigure că ele sunt vizibile și percepute conform prescripțiilor internaționale în vigoare. Dotările și semnalizările rutiere temporare trebuie să corespundă acestor convenții.

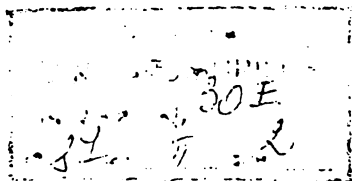
În timpul iernii, prin măsuri corespunzătoare, trebuie să se asigure la maximum, siguranța și fluenta circulației. O atenție specială se acordă rezistenței la derapaj a suprafeței carosabile și înlăturării zăpezii și gheții de pe panourile indicatoare rutiere. Aceasta operațiune trebuie considerată ca o activitate de întreținere suplimentară în timpul iernii.

ANEXA III

Identificarea si semnalizarea drumurilor “E”

1. Indicatorul rutier destinat identificării si semnalizării drumurilor “E” are forma dreptunghiulara.
2. Acest indicator se compune din litera “E”, urmata in general de numărul, in cifre arabe, atribuit itinerarului.
3. El se compune dintr-o inscripție alba pe un fond verde; poate fi aplicat pe alte indicatoare rutiere sau combinat cu acestea.
4. Dimensiunile sale trebuie sa fie astfel încât conducătorii de vehicule, circulând cu mare viteza, sa-l poată identifica si înțelege cu ușurința.
5. Indicatorul destinat identificării si semnalizării drumurilor “E” nu exclude indicatorul care identifica drumurile naționale.
6. In principiu, numerele drumurilor “E” se vor integra (sau combina) cu sistemul de panouri de orientare din tara respectiva. Numărul poate fi menționat înainte sau după fiecare drum afluent sau intersecție.

In cazul in care drumul “E” devine un alt tip de drum sau intersectează alt drum “E” se recomanda sa se indice numerele drumurilor E înainte de drumul afluent sau de intersecție.



D
note 020237
Commission des transports
du delta

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE
COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

ACCORD EUROPÉEN SUR LES GRANDES ROUTES DE TRAFIC INTERNATIONAL (AGR)
EN DATE, À GENÈVE, DU 15 NOVEMBRE 1975

Amendement 1

(Amendements adoptés en vertu de l'article 8 de l'Accord et entrés
en vigueur le 12 septembre 1986)



NATIONS UNIES

Annexe I */

RESEAU INTERNATIONAL "E"

Notes explicatives

1. Les routes repères et les routes intermédiaires, dites de catégorie A, sont numérotées avec deux chiffres; les routes d'embranchement, de rocade ou de liaison, dites de catégorie B, sont numérotées avec trois chiffres.
2. Les routes repères orientées nord-sud reçoivent des numéros impairs à deux chiffres se terminant par 5, croissant de l'ouest vers l'est. Les routes repères orientées ouest-est reçoivent des numéros pairs à deux chiffres croissant du nord au sud, se terminant par 0. Les routes intermédiaires reçoivent respectivement des numéros impairs et pairs à deux chiffres compris entre les numéros des routes repères entre lesquelles elles se trouvent. Les routes de catégorie B reçoivent des numéros à trois chiffres dont le premier est celui de la route repère la plus proche située au nord de la route B considérée et le deuxième celui de la route repère la plus proche située à l'ouest de la route B considérée, le troisième chiffre étant un numéro d'ordre.

*/ Remplace le texte de l'annexe I contenue dans le document ECE/TRANS/16.

LISTE DES ROUTES

A. Routes principales

1) Orientation ouest-est

a) Routes repères

- E 10 Narvik - Kiruna - Luleå
- E 20 Shannon - Limerick - Portlaoise - Dublin ... Liverpool - Manchester - Bradford - Leeds - Hull ... Esbjerg - Kolding - Middelfart - Nyborg ... Korsør-Køge - København ... Malmö - Helsingborg - Halmstad - Göteborg - Örebro - Arboga - Eskilstuna - Södertälje - Stockholm ... Tallin - Leningrad
- E 30 Cork - Waterford - Wexford - Rosslare ... Fishguard - Swansea - Cardiff - Newport - Bristol - London - Colchester - Ipswich - Felixstowe ... Hoek van Holland - Den Haag - Gouda - Utrecht - Amersfoort - Oldenzaal - Osnabrück - Bad Oeynhausen - Hannover - Braunschweig - Magdeburg - Berlin - Świebodzin - Poznań - Łowicz - Warszawa - Brest - Minsk - Smolensk - Moskva.
- E 40 Calais - Oostende - Gent - Bruxelles - Liège - Aachen - Köln - Olpe - Giessen - Bad Hersfeld - Herleshausen - Eisenach - Erfurt - Gera - Karl-Marx-Stadt - Dresden - Görlitz - Legnica - Wrocław - Opole - Gliwice - Kraków - Przemyśl - Lvov - Rovno - Zhitomir - Kiev - Kharkov - Rostov na Donu.
- E 50 Brest - Rennes - Le Mans - Paris - Reims - Metz - Saarbrücken - Mannheim - Heilbronn - Nürnberg - Rozvadov - Plzeň - Praha - Jihlava - Brno - Zilina - Prešov - Košice - Vyšné Nemecké - Uzhgorod - Mukachevo.
- E 60 Brest - Nantes - Tours - Orléans - Courtenay - Beaune - Besançon - Belfort - Mulhouse - Basel - Zürich - Winterthur - St. Gallen - St. Margrethen - Lauterach - Feldkirch - Imst - Innsbruck - Wörgl - Salzburg - Linz - Wien - Nickelsdorf - Mosonmagyaróvár - Győr - Budapest - Püspökladány - Oradea - Cluj Napoca - Turda - Tîrgu-Mureş - Braşov - Ploieşti - Bucureşti - Urziceni - Slobozia - Hîrşova - Constanţa.
- E 70 La Coruña - Oviedo - Bilbao - San Sebastián - Bordeaux - Clermont-Ferrand - Lyon - Chambéry - Susa - Torino - Alessandria - Tortona - Brescia - Verona - Mestre (Venezia) - Palmanova - Trieste - Ljubljana - Zagreb - Djakovo - Beograd - Vrsac - Timisoara - Caransebeş - Drobeta Turnu Severan - Craiova - Piteşti - Bucureşti - Giurgiu - Ruse - Razgrad - Choumen - Varna.

E 80 Lisboa - Santarém - Leiria - Coimbra - Viseu - Guarda -
Salamanca - Burgos - San Sebastián - Pau - Toulouse - Narbonne -
Nîmes - Aix-en-Provence - Nice - Vintimiglia - Savona - Genova -
La Spezia - Migliarino - Livorno - Grosseto - Roma - Pescara ...
Dubrovnik - Petrovac - Titograd - Priština - Niš - Dimitrovgrad -
Sofia - Plovdiv - Svilengrad - Edirne - Babeski - Silivri -
Istanbul - Izmit - Adapazarı - Bolu - Gerede - Ilgaz - Amasya -
Niksar - Refahiye - Erzincan - Aşkale - Erzurum - Ağrı -
Gürbulak - Iran (République islamique d')

E 90 Lisboa - Setúbal - Pegões - Elvas - Badajoz - Madrid - Zaragoza -
Lérida - Barcelona ... Mazara del Vallo - Palermo - Messina ...
Reggio di Calabria - Catanzaro - Crotone - Sibari - Metaponto -
Taranto - Brindisi ... Igoumenitsa - Ioannina - Kozani -
Thessaloniki - Alexandroupoli - Ipsala - Kesan - Gelibolu ...
Lapseki - Bursa - Eskişehir - Sivrihisar - Ankara - Aksaray -
Adana - Toprakale - Gaziantep - Ş. Urfa - Nusaybin - Cizre -
Habur - Iraq

b) Routes intermédiaires

E 06 Olderfjord - Lakselv - Karasjok - Kirkenes
E 12 Mo i Rana - Umeå ... Vaasa - Tampere - Helsinki.
E 14 Trondheim - Storlien - Östersund - Sundsvall
E 16 Londonderry - Belfast ... Glasgow - Edinburgh.

E 18 Craigavon - Belfast - Larne ... Stranraer - Gretna - Carlisle -
Newcastle ... Stavanger - Kristiansand - Oslo - Karlstad -
Örebro - Arboga - Västerås - Stockholm - Kappelskär ...
Mariehamn ... Turku/Naantali - Helsinki - Vaalimaa - Leningrad

E 22 Holyhead - Chester - Warrington - Manchester - Leeds - Doncaster -
Immingham ... Amsterdam - Groningen - Oldenburg - Bremen -
Hamburg - Lübeck - Rostock - Stralsund - Sassnitz ...
Trelleborg - Malmö - Kalmar - Norrköping
E 24 Birmingham - Cambridge - Ipswich
E 26 Hamburg - Berlin
E 28 Berlin - Szczecin - Goleniów - Koszalin - Gdańsk.

E 32 Colchester - Harwich.

E 34 Antwerpen - Eindhoven - Venlo - Oberhausen - Dortmund -
Bad Oeynhausen.

E 36 Berlin - Lübbenau - Cottbus - Legnica.

- E 42 Dunkerque - Lille - Mons - Charleroi - Namur - Liège - St. Vith - Wittlich - Bingen - Wiesbaden - Frankfurt am Main - Aschaffenburg
- E 44 Le Havre - Amiens - Charleville-Mézières - Luxembourg - Trier - Koblenz - Giessen
- E 46 Cherbourg - Caen - Rouen - Reims - Charleville-Mézières - Liège
- E 48 Schweinfurt - Bayreuth - Marktredwitz - Cheb - Karlovy Vary - Praha
- E 52 Strasbourg - Appenweiler - Karlsruhe - Stuttgart - Ulm - München - Salzburg
- E 54 Paris - Chaumont - Mulhouse - Basel - Waldshut - Lindau - München
- E 56 Nürnberg - Regensburg - Passau - Wels - Sattledt
- E 58 Wien - Bratislava
- E 62 Nantes - Poitiers - Mâcon - Genève - Lausanne - Martigny - Sion - Simplon - Gravelloña Toce - Milano - Tortona.
- E 64 Torino - Milano - Brescia
- E 66 Fortezza - St. Candido - Spittal - Villach - Klagenfurt - Graz - Veszprém - Székesfehérvár
- E 68 Szeged - Arad - Deva - Sibiu - Braşov ✓
- E 72 Bordeaux - Toulouse
- E 74 Nice - Cuneo - Asti - Alessandria
- E 76 Migliarino - Firenze
- E 78 Grosseto - Arezzo - Sansepolcro - Fano.
- E 82 Porto - Vila Real - Bragança - Zamora - Tordesillas
- E 84 Keşan - Tekirdag - Silivri.
- E 86 Krystalopigi - Florina - Vevi - Yefira
- E 88 Ankara - Yozgat - Sivas - Refahiye
- E 92 Igoumenitsa - Joannina - Trikala - Volos
- E 94 Corinthos - Athinai.
- E 96 Izmir - Uşak - Afyon - Sivrihisar
- E 98 Topbogazi - Kirikhan - Reyhanli - Cilvegözü - République arabe syrienne

2) Orientation nord-sud

a) Routes repères

- E 05 Greenock - Glasgow - Gretna - Carlisle - Penrith - Preston - Warrington - Birmingham - Newbury - Southampton ...
Le Havre - Paris - Orléans - Tours - Poitiers - Bordeaux - San Sebastián - Burgos - Madrid - Córdoba - Sevilla - Cádiz - Algeciras.
- E 15 Inverness - Perth - Edinburgh - Newcastle - Scotch-Corner - Doncaster - London - Folkestone - Dover ... Calais - Paris - Lyon - Orange - Narbonne - Gerona - Barcelona - Tarragona - Castellón de la Plana - Valencia - Alicante - Murcia - Algeciras.
- E 25 Hoek van Holland - Rotterdam - Gouda - Utrecht - 's-Hertogenbosch - Eindhoven - Maastricht - Liège - Bastogne - Arlon - Luxembourg - Metz - St. Avold - Strasbourg - Mulhouse - Basel - Olten - Bern - Lausanne - Genève - Mont-Blanc - Aosta - Torino - Alessandria - Tortona - Genova
- E 35 Amsterdam - Utrecht - Arnhem - Emmerich - Oberhausen - Köln - Frankfurt am Main - Heidelberg - Karlsruhe - Offenburg - Basel - Olten - Luzern - Altdorf - S. Gottardo - Bellinzona - Lugano - Chiasso - Como - Milano - Piacenza - Parma - Modena - Firenze - Arezzo - Roma
- E 45 Göteborg ... Frederikshavn - Aalborg - Århus - Vejle - Kolding - Frøslev - Flensburg - Hamburg - Hannover - Göttingen - Kassel - Fulda - Würzburg - Nürnberg - München - Rosenheim - Wörgl - Innsbruck - Brenner-Pass/Passo del Brennero - Fortezza - Bolzano - Trento - Verona - Modena - Bologna - Cesena - Perugia - Roma - Napoli - Salerno - Sicignano - Cosenza - Villa S. Giovanni ... Messina - Catània - Siracusa - Gela
- E 55 Kemi-Tornio - Haparanda - Leuleä - Umeå - Sundsvall - Stockholm - Södertälje - Norrköping - Jönköping - Helsingborg ... Helsingör - København - Køge - Vordingborg - Ørehoved - Nykøbing Falster - Gedser ... Rostock - Berlin - Lübbenau - Dresden - Cínovec - Teplice - Praha - Tábor - České Budějovice - Dolní Dvořiště - Linz - Salzburg - Villach - Tarvisio - Udine - Palmanova - Mestre (Venezia) - Ravenna - Cesena - Rimini - Fano - Ancona - Pescara - Canosa - Bari - Brindisi ... Igoumenitsa - Preveza - Messolongi - Rion - Patrai - Pyrgos - Kalamata

E 65 ~~Malmo~~ = Ystad ... Świnoujście - Wolin - Goleniów - Szczecin -
Świebodzin - Jelenia-Góra - Harrachov - Železný Brod - Turnov -
Mladá Boleslav - Praha - Jihlava - Brno - Břeclav - Bratislava -
Rajka - Mosonmagyaróvár - Csorna - Szombathely - Körmend -
Zalaegerszeg - Nagykanizsa - Letenye - Zagreb - Karlovac - Rijeka -
Split - Metković - Dubrovnik - Petrovac - Titograd - Bijelo Polje -
Skopje - Kicevo - Ohrid - Bitolj - Niki - Vevi - Kozani - Larissa -
Domokos - Lamia - Brallos - Itea - Antirrhion ... Rion - Egion -
Korinthos - Tripoli - Kalamata ... Kissamos - Chania

E 75 Karasjok - Karigasniemi - Ivalo - Sodankylä - Rovaniemi - Kemi -
Oulu - Jyväskylä - Lahti - Helsinki ... Gdańsk - Świecie -
Krosńiewice - Łódź - Piotrków Trybunalski - Katowice - C. Těšín -
Žilina - Bratislava - Győr - Budapest - Szeged - Beograd - Niš -
Kumanovo - Skopje - Gevgelija - Evzoni - Thessaloniki - Larissa -
Almyros - Lamia - Athinaí ... Chania - Iraklion - Agios Nikolaos -
Sitia

✓ E 85 Černovcy - Siret - Suceava - Roman - Bačau - Mîrăsești - Buzău - //
Urziceni - București - Giurgiu - Ruse - Bjala - Veliko Tarnovo -
Stara Zagora - Haskovo - Svilengrad - Ormenio - Kastanies -
Didymoteicho - Alexandroupoli

E 95 Leningrad - Moskva - Oryol - Kharkov - Simferopol - Alushta -
Yalta.

b) Routes intermédiaires

E 01 Larne - Belfast - Dublin - Wexford - Rosslare ... La Coruña -
Pontevedra - Porto Albergaria a Velha - Coimbra - Villa Franca de
Xira - Lisboa - Setúbal - Faro - Huelva - Seville

E 03 Cherbourg - Rennes - Nantes - La Rochelle.

E 07 Pau - Jaca - Huesca - Zaragoza

E 09 Orléans - Limoges - Toulouse - Barcelona

E 11 Vierzon - Montluçon - Clermont Ferrand - Montpellier

E 13 Doncaster - Sheffield - Nottingham - Leicester - Northampton -
London

E 17 Antwerpen - Gent - Kortrijk - Cambrai - Reims - Beaune.

E 19 Amsterdam - Den Haag - Rotterdam - Breda - Antwerpen -
Bruxelles - Mons - Valenciennes - Paris

E 21 Metz - Nancy - Dijon - Genève

E 23 Metz - Nancy - Besançon - Vallorbe - Lausanne.

- E 27 Belfort - Bern - Martigny - Grand-Saint-Bernard - Aosta
- E 29 Köln - Luxembourg - Saarbrücken - Sarreguemines
(E 25 Strasbourg)
- E 31 Rotterdam - Gorinchem - Nijmegen - Coch - Krefeld - Köln -
Koblenz - Bingen - Ludwigshafen
- E 33 Parma - La Spezia.
- E 37 Bremen - Osnabrück - Dortmund - Köln
- E 39 Kristiansand - Hirtshals - Hjørring - Nørre Sundby - Aalborg
- E 41 Dortmund - Giessen - Aschaffenburg - Würzburg - Stuttgart -
Schaffhausen - Winterthur - Zürich - Altdorf
- E 43 Würzburg - Ulm - Lindau - Bregenz - St. Margrethen - Buchs -
Chur - S. Bernardino - Bellinzona
- E 47 Nordkap - Olderfjord - Altá - Mo i Rana - Trondheim -
Lillehammer - Oslo - Göteborg - Halmstad - Helsingborg ...
Helsingør - København - Køge - Vordingborg - Orehoved -
Rødby ... Puttgarden - Lübeck
- E 49 Magdeburg - Halle - Plauen - Schönberg - Vojtanov -
Karlovy Vary - Plzeň - České Budějovice - Třeboň - Halámky -
Wien
- E 51 Berlin - Leipzig - Gera - Hirschberg - Hof - Bayreuth -
Nürnberg
- E 53 Plzeň^v - Bayer - Eisenstein - Deggendorf - München.
- E 57 Sattledt - Liezen - St. Michael - Graz - Maribor - Ljubljana
- E 59 Praha - Jihlava - Wien - Graz - Spielfeld - Maribor - Zagreb -
- E 61 Klagenfurt - Loibl-Pass - Ljubljana - Trieste - Rijeka
- E 63 Sodankylä - Kemijärvi - Kuusamo - Kajaani - Kuopio - Jyväskylä -
Tampere - Turku - Naantali ... Stockholm - Södertälje -
Norrköping - Jönköping - Göteborg
- E 67 Warszawa - Piotrków Trybunalski - Wrocław - ~~K~~łodzko - Běloves -
Náchod - Hradec Králové - Praha
- E 69 Tromsø - Vollen - Skibotn - Kilpisjärvi - Tornio
- E 71 Košice - Miskolc - Budapest - Balatonaliga - Nagykanizsa -
Zagreb - Karlovac - Bihač - Knin - Split
- E 73 Budapest - Szekszárd - Mohács - Osijek - Djakovo - Samak -
Zenica - Mostar - Metković

- E 77 Gdańsk - Elbląg - Warszawa - Radom - Kraków - Trsténa -
Ružomberok - Žilina - Budapest
- E 79 Oradea - Beius - Deva - Petrosani - Tirgu Jiu - Craiova -
Calafat ... Vidin - Vraca - Botevgrad - Sofia - Blagojevgrad -
Seraf - Thessaloniki
- E 81 Halmeu - Satu Mare - Zaláu - Cluj Napoca - Turda - Sebeş -
Sibiu - Piteşti
- E 83 Bjala - Pleven - Jablanica - Botevgrad - Sofia.
- E 87 Tulcea - Constanta - Varna - Burgas - Mičurin - Malko Tarnovo -
Dereköy - Kirklareli - Babaeski - Havza - Keşan - Gelibolu -
Eceabat ... Çanakkale - Ayvalik - Izmir - Selçuk - Aydın -
Denizli - Acipayam - Korkuteli - Antalya
- E 89 Gerece - Kizilcahamam - Ankara
- E 91 Toprakkale - Iskenderun - Topboğazi - Antakya - Yayladağ -
République arabe syrienne
- E 93 Orel - Kiev - Odessa
- E 97 Trabzon - Gümüşhane - Aşkale
- E 99 Doğubeyazıt - Muradiye - Bitlis - Diyarbakir - Ş. Urfa

B. Routes d'embranchement, de rocade ou de liaison

- E 133 Vejle - Middelfart
- E 201 Cork - Portlaoise
- E 231 Amsterdam - Amersfoort
- E 232 Amersfoort - Groningen
- E 233 Oldenzaal - Bremen
- E 234 Cuxhaven - Bremerhaven - Bremen - Walsrode

- E 251 Sassnitz - Stralsund - Neubrandenburg - Berlin
- E 261 Świecie - Poznań - Wrocław
- E 311 Breda - Gorinchem - Utrecht
- E 312 Vlisvingen - Breda - Eindhoven
- E 313 Antwerpen - Liège
- E 314 Hasselt - Heerlen - Aachen
- E 331 Dortmund - Kassel
- E 401 St. Briec - Caen
- E 402 Calais - Rouen - Le Mans
- E 411 Bruxelles - Namur - Arlon
- E 421 Aachen - St. Vith - Luxembourg
- E 422 Trier - Saarbrücken
- E 431 Giessen - Frankfurt am Main - Mannheim
- E 441 Karl-Marx-Stadt - Plauen
- E 442 Karlovy Vary - Teplice - Turnov - Hradec Králové - Olomouc -
Žilina
- E 461 Hradec Králové - Brno - Wien
- E 462 Brno - Olomouc - Český Těšín - Kraków
- E 471 Mukachevo - Lvov
- E 501 Le Mans - Angers
- E 502 Le Mans - Tours
- E 511 Courtenay (A6) - Troyes
- E 531 Offenburg - Donaueschingen
- E 532 Memmingen - Füssen
- E 533 München - Garmisch-Partenkirchen - Mittenwald - Seefeld -
Innsbruck
- E 551 České Budějovice - Jihlava
- E 552 München - Braunau - Wels - Linz
- E 571 Bratislava - Zvolen - Košice
- E 573 Püspökladány - Nyíregyháza - Tchop - Użgorod
- E 574 Bacău - Braşov - Piteşti
- E 576 Cluj Napoca - Dej - Bistriţa - Suceava
- E 581 Măreşteşti - Tecuci - Albiţa - Leucheni - Kishinev - Odessa

- E 601 Niort (A10) - La Rochelle
- E 602 La Rochelle - Saintes
- E 603 Saintes - Angoulême - Limoges
- E 604 Tours - Vierzon
- E 606 Angoulême - Bordeaux
- E 607 Digoin - Chalon-sur-Saône
- E 611 Lyon - Pont d'Ain
- E 651 Altenmarkt - Liezen
- E 652 Villach - Podkoren - Naklo
- E 661 Balatonkeresztúr - Nagyatád - Barcs - Virovitica - Okučani -
Banja Luka - Jajce - Donji Vakuf - Zenica
- E 662 Subotica - Sombor - Osijek
- E 671 Timișoara - Arad - Oradea
- E 711 Lyon - Grenoble
- E 712 Genève - Chambéry - Marseille
- E 713 Valence - Grenoble
- E 714 Orange - Marseille
- E 716 Torino - Savona
- E 751 Rijeka - Pula - Koper
- E 761 Bihać - Jajce - Donji Vakuf - Zenica - Sarajevo - Titovo
Užice - Čačak - Kraljevo - Kruševac - Pojate - Paraćin -
Zaječar.
- E 762 Sarajevo - Titograd - Frontière albanaise
- E 763 Beograd - Cacak - Nova Varos - Bijelo Polje
- E 771 Drobeta Turnu Severin - Niš
- E 772 Jablanica - Velico Tirmovo - Choumen
- E 773 Popovica - Stara Zagora - Burgas
- E 801 Albergaria a Velha - Celorico da Beira
- E 802 Villa Franca de Xira - Pegões
- E 803 Salamanca - Merida - Sevilla
- E 804 Bilbao - Logroño - Zaragoza
- E 841 Napoli - Avellino - Benevento - Canosa
- E 842 Avellino - Salerno

- E 843 Bari - Taranto
 - E 844 Sicignano - Potenza - Metaponto
 - E 846 Spezzano Albanese - Silburi
 - E 847 Cosenza - Crotone
 - E 848 S. Eufemio - Catanzaro
 - E 851 Petrovac-(Albania) - Prizren - Pristina
 - E 852 Ohrid - Frontière albanaise.
 - E 853 Joannina - Frontière albanaise
 - E 871 Sofia - Kjustendil - Kumanovo
 - E 901 Madrid - Valencia
 - E 902 Jaén - Granada - Málaga
 - E 931 Mazara del Vallo - Gela
 - E 951 Joannina - Arta - Agrinion - Massalongi
 - E 952 Aktio - Vonitsa - Amfilochia - Karpenisi - Lamia
 - E 961 Tripoli - Sparti - Gythio
 - E 962 Elefsina - Thiva
-

**ECONOMIC COMMISSION FOR EUROPE
INLAND TRANSPORT COMMITTEE**

**EUROPEAN AGREEMENT ON MAIN INTERNATIONAL TRAFFIC ARTERIES (AGR)
DONE AT GENEVA ON 15 NOVEMBER 1975**

*Amendment 2**

- Incorporating the:
- Amendments to Annex I which entered into force between 15 June 1989 and 20 December 1991;
 - Amendments to Annexes II and III which entered into force on 24 June 1989.

**COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE
COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS**

**ACCORD EUROPÉEN SUR LES GRANDES ROUTES DE TRAFIC INTERNATIONAL (AGR)
EN DATE, À GENÈVE, DU 15 NOVEMBRE 1975**

*Amendement 2**

- Comprenant :
- Les amendements à l'Annexe I entrés en vigueur entre le 15 juin 1989 et le 20 décembre 1991;
 - Les amendements aux Annexes II et III entrés en vigueur le 24 juin 1989.

**ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ
КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ**

**ЕВРОПЕЙСКОЕ СОГЛАШЕНИЕ О МЕЖДУНАРОДНЫХ АВТОМАГИСТРАЛЯХ (СМА)
СОВЕРШЕНО В ЖЕНЕВЕ 15 НОЯБРЯ 1975 ГОДА**

*Поправка 2**

- * Включая:
- поправки к Приложению I, вступившие в силу в период между 15 июня 1989 г. и 20 декабря 1991 г.;
 - поправки к Приложениям II и III, вступившие в силу 24 июня 1989 г.

UNITED NATIONS



NATIONS UNIES

ОРГАНИЗАЦИЯ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ

Annex I*

INTERNATIONAL E-ROAD NETWORK

Explanatory notes

1. Reference roads and intermediate roads, called class-A roads, have two-digit numbers; branch, link and connecting roads, called class-B roads, have three-digit numbers.
2. North-south orientated reference roads have two-digit odd numbers terminating in the figure 5 and increasing from west to east. East-west orientated reference roads have two-digit even numbers terminating in the figure 0 and increasing from north to south. Intermediate roads have respectively two-digit odd and two-digit even numbers comprised within the numbers of the reference roads between which they are located. Class-B roads have three-digit numbers, the first digit being that of the nearest reference road to the north of the B-road concerned, and the second digit being that of the nearest reference road to the west of the B-road concerned; the third digit is a serial number.

* Replaces the text of annex I appearing in document ECE/TRANS/16/Amend.1

LIST OF ROADS

A. Main roads

(1) West-east orientation

(a) Reference roads

- E 10 Å - Narvik - Kiruna - Luleå
- E 20 Shannon - Limerick - Portlaoise - Dublin ... Liverpool - Manchester - Bradford - Leeds - Hull ... Esbjerg - Kolding - Middelfart - Nyborg ... Korsør-Køge - København ... Malmö - Helsingborg - Halmstad - Göteborg - Örebro - Arboga - Eskilstuna - Södertälje - Stockholm ... Tallin - St.Petersburg
- E 30 Cork - Waterford - Wexford - Rosslare ... Fishguard - Swansea - Cardiff - Newport - Bristol - London - Colchester - Ipswich - Felixstowe ... Hoek van Holland - Den Haag - Gouda - Utrecht - Amersfoort - Oldenzaal - Osnabrück - Bad Oeynhausen - Hannover - Braunschweig - Magdeburg - Berlin - Świebodzin - Poznań - Łowicz - Warszawa - Brest - Minsk - Smolensk - Moskva
- E 40 Calais - Oostende - Gent - Bruxelles - Liège - Aachen - Köln - Olpe - Giessen - Bad Hersfeld - Herleshausen - Eisenach - Erfurt - Gera - Chemnitz - Dresden - Görlitz - Legnica - Wrocław - Opole - Gliwice - Kraków - Przemyśl - Lvov - Rovno - Zhitomir - Kiev - Kharkov - Rostov ná Donu
- E 50 Brest - Rennes - Le Mans - Paris - Reims - Metz - Saarbrücken - Mannheim - Heilbronn - Nürnberg - Rozvadov - Plzeň - Praha - Jihlava - Brno - Trenčín - Prešov - Košice - Vyšné Nemecké - Uzhgorod - Mukačevo
- E 60 Brest - Nantes - Tours - Orléans - Courtenay - Beaune - Besançon - Belfort - Mulhouse - Basel - Zürich - Winterthur - St.Gallen - St.Margrethen - Lauterach - Feldkirch - Imst - Innsbruck - Wörgl - Salzburg - Linz - Wien - Nickelsdorf - Mosonmagyaróvár - Győr - Budapest - Püspökladány - Oradea - Cluj Napoca - Turda - Tîrgu-Mureş - Braşov - Ploieşti - Bucureşti - Urziceni - Slobozia - Hîrşova - Constanţa
- E 70 La Coruña - Oviedo - Bilbao - San Sebastián - Bordeaux - Clermont-Ferrand - Lyon - Chambéry - Susa - Torino - Alessandria - Tortona - Brescia - Verona - Mestre (Venezia) - Palmanova - Trieste - Ljubljana - Zagreb - Djakovo - Beograd - Vrsac - Timişoara - Caransebeş - Drobeta Turnu Severan - Craiova - Piteşti - Bucureşti - Giurgiu - Ruse - Razgrad - Choumen - Varna

- E 80 Lisboa - Santarem - Leiria - Coimbra - Aveiro
(Albergaria) - Viseu - Guarda - Vilar - Formoso -
Salamanca - Burgos - San Sebastián - Pau - Toulouse -
Narbonne - Nîmes - Aix-en-Provence - Nice - Vintimiglia
- Savona - Genova - La Spezia - Migliarino - Livorno -
Grosseto - Roma - Pescara ... Dubrovnik - Petrovac -
Podgorica - Priština - Niš - Dimitrovgrad - Sofia -
Plovdiv - Svilengrad - Edirne - Babaeski - Silivri -
Istanbul - Izmir - Adapazari - Bolu - Gerede - Ilgaz -
Amasya - Niksar - Refahiye - Erzincan - Askale - Erzurum
- Ağrı - Gürbulak - Iran (Islamic Republic of)
- E 90 Lisboa - Setúbal - Évora - Caia - Badajoz - Madrid -
Zaragoza - Lérida - Barcelona ... Mazara del Vallo -
Alcamo - Palermo - Buonfornello Messina ... Reggio di
Calabria - Catanzaro - Crotone - Sibari - Metaponto -
Taranto - Brindisi ... Igoumenitsa - Ioannina - Kozani -
Thessaloniki - Alexandroupoli - Ipsala - Kesan -
Gelibolu ... Lapseki - Bursa - Eskisehir - Sivrihisar -
Ankara - Aksaray - Adana - Toprakkale - Gaziantep -
S.Urfa - Nusaybin - Cizre - Habur - Iraq

(b) Intermediate roads

- E 04 Helsingborg - Jönköping - Norrköping - Södertälje -
Stockholm - Sundsvall - Umeå - Luleå - Haparanda -
Tornio - Kemi
- E 06 Trelleborg - Malmö - Halmstad - Göteborg - Oslo -
Lillehammer - Trondheim - Narvik - Olderfjord -
Karasjok - Kirkenes
- E 08 Tromsø - Nordkjosbotn - Skibotn - Kilpisjärvi - Tornio
- E 12 Mo i Rana - Umeå ... Vaasa - Tampere - Helsinki
- E 14 Trondheim - Storlien - Ostersund - Sundsvall
- E 16 Londonderry - Belfast ... Glasgow - Edinburgh ...
Bergen - ~~Gel~~ - Oslo
Fopelme
- E 18 Craigavon - Belfast - Larne ... Stranraer - Gretna -
Carlisle - Newcastle ... ~~Stavanger~~ - Kristiansand -
Oslo - Örebro - Arboga - Västerås -
Stockholm/Kapellskär ... Mariehamn ... Turku/Naantali -
Helsinki - Vaalimaa - St. Petersburg
- E 22 Holyhead - Chester - Warrington - Manchester - Leeds -
Doncaster - Immingham ... Amsterdam - Groningen -
Oldenburg - Bremen - Hamburg - Lübeck - Rostock -
Stralsund - Sassnitz ... Trelleborg - Malmö - Kalmar -
Norrköping

- E 24 Birmingham - Cambridge - Ipswich
- E 26 Hamburg - Berlin
- E 28 Berlin - Szczecin - Goleniów - Koszalin - Gdańsk
- E 32 Colchester - Harwich
- E 34 Antwerpen - Eindhoven - Venlo - Oberhausen - Dortmund -
Bad Oeynhausen
- E 36 Berlin - Lübbenau - Cottbus - Legnica
- E 42 Dunkerque - Lille - Mons - Charleroi - Namur - Liège -
St.Vith - Wittlich - Bingen - Wiesbaden -
Frankfurt am Main - Aschaffenburg
- E 44 Le Havre - Amiens - Charleville-Mézières - Luxembourg -
Trier - Koblenz - Giessen
- E 46 Cherbourg - Caen - Rouen - Reims -
Charleville-Mézières - Liège
- E 48 Schweinfurt - Bayreuth - Marktredwitz - Cheb - Karlovy
Vary - Praha
- E 52 Strasbourg - Appenweier - Karlsruhe - Stuttgart - Ulm -
München - Salzburg
- E 54 Paris - Chaumont - Mulhouse - Basel - Waldshut -
Lindau - München
- E 56 Nürnberg - Regensburg - Passau - Wels - Sattledt
- E 58 Wien - Bratislava
- E 62 Nantes - Poitiers - Mâcon - Genève - Lausanne - Martigny
- Sion - Simplon - Gravelona Toce - Milano - Tortona -
Genova
- E 64 Torino - Milano - Brescia
- E 66 Fortezza - St.Candido - Spittal - Villach - Klagenfurt -
Graz - Veszprém - Székesfehérvár
- E 68 Szeged - Arad - Deva - Sibiu - Braşov
- E 72 Bordeaux - Toulouse
- E 74 Nice - Cuneo - Asti - Alessandria
- E 76 Migliarino - Firenze

- E 45 Göteborg ... Frederikshavn - Aalborg - Århus - Vejle - Kolding - Frøslev - Flensburg - Hamburg - Hannover - Göttingen - Kassel - Fulda - Würzburg - Nürnberg - München - Rosenheim - Wörgl - Innsbruck - Brenner-Pass/Passo del Brennero - Fortezza - Bolzano - Trento - Verona - Modena - Bologna - Cesena - Perugia - Fiano (Roma) - S. Cesareo (Roma) - Napoli - Salerno - Sicignano - Cosenza - Villa S. Giovanni ... Messina - Catània - Siracusa - Gela
- E 55 Helsingborg ... Helsingør - København - Koge - Vordingborg - Farø - Nykøbing Falster - Gedser ... Rostock - Berlin - Lübbenau - Dresden - Teplice - Praha - Tábor - České Budějovice - Dolní Dvořiště - Linz - Salzburg - Villach - Tarvisio - Udine - Palmanova - Mestre (Venezia) - Ravenna - Cesena - Rimini - Fano - Ancona - Pescara - Canosa - Bari - Brindisi ... Igoumenitsa - Preveza - Messolongi - Rion - Patrai - Pyrgos - Kalamata
- E 65 Malmö - Ystad ... Świnoujście - Wolin - Goleniów - Szczecin - Swiebodzin - Jelenia-Góra - Harrachov - Železný Brod - Turnov - Mladá Boleslav - Praha - Jihlava - Brno - Brěclav - Bratislava - Rajka - Mosonmagyaróvár - Csorna - Szombathely - Kőrmend - Zalaegerszeg - Nagykanizsa - Letenye - Zagreb - Karlovac - Rijeka - Split - Metković - Dubrovnik - Petrovac - Podgorica - Bijelo Polje - Skopje - Kicevo - Ohrid - Bitolj - Niki - Vevi - Kozani - Lárissa - Domokos - Lamia - Brallos - Itea - Antirrion ... Rion - Egion - Korinthos - Tripoli - Kalamata ... Kissamos - Chania
- E 75 ^{Vardo} Utsjoki - Ivalo - Sodankylä - Rovaniemi - Kemi - Oulu - Jyväskylä - Lahti - Helsinki ... Gdańsk - Swiecie - Krośniewice - Łódź - Piotrków Trybunalski - Katowice - Č. Těšín - Žilina - Bratislava - Győr - Budapest - Szeged - Beograd - Niš - Kumanovo - Skopje - Gevgelija - Evzoni - Thessaloniki - Lárissa - Almyros - Lamia - Athinai ... Chania - Iraklion - Agios Nikolaos - Sitia
- E 85 Černovcy - Siret - Suceava - Roman - Bačau - Mărești - Buzău - Urziceni - București - Giurgiu - Ruse - Bjala - Veliko Tarnovo - Stara Zagora - Haskovo - Svilengrad - Ormenio - Kastanies - Didymoteicho - Alexandroupoli
- E 95 S. Peterburg - Moskva - Oryol - Kharkov - Simferopol - Alushta - Yalta.

(b) Intermediate roads

- E 01 Larne - Belfast - Dublin - Wexford - Rosslare ...
La Coruña - Pontevedra - Valença - Porto - Aveiro
(Albergaria) - Coimbra - Lisboa - Setúbal - Faro -
Vila Real de Santo António - Huelva - Aeville
- E 03 Cherbourg - Rennes - Nantes - La Rochelle
- E 07 Pau - Jaça - Huesca - Zaragoza
- E 09 Orléans - Limoges - Toulouse - Barcelona
- E 11 Vierzon - Montluçon - Clermont Ferrand - Montpellier
- E 13 Doncaster - Sheffield - Nottingham - Leicester -
Northampton - London
- E 17 Antwerpen - Gent - Kortrijk - Cambrai - Reims - Beaune
- E 19 Amsterdam - Den Haag - Rotterdam - Breda - Antwerpen -
Bruxelles - Mons - Valenciennes - Paris
- E 21 Metz - Nancy - Dijon - Genève
- E 23 Metz - Nancy - Besançon - Vallorbe - Lausanne
- E 27 Belfort - Bern - Martigny - Grand-Saint-Bernard - Aosta
- E 29 Köln - Luxembourg - Saarbrücken - Sarreguemines
(E 25 Strasbourg)
- E 31 Rotterdam - Gorinchem - Nijmegen - Goch - Krefeld - Köln
- Koblenz - Bingen - Ludwigshafen
- E 33 Parma - La Spezia
- E 37 Bremen - Osnabrück - Dortmund - Köln
Trondheim - Ålesund - Bergen - Stravanger
- E 39 Kristiansand - Hirtshals - Hjørring - Nørre Sundby -
Aalborg
- E 41 Dortmund - Giessen - Aschaffenburg - Würzburg -
Stuttgart - Schaffhausen - Winterthur - Zürich - Altdorf
- E 43 Würzburg - Ulm - Lindau - Bregenz - St. Margrethen -
Buchs - Chur - S. Bernardino - Bellinzona
- E 47 Helsingborg ... Helsingør - København - Køge -
Vordingborg - Farø - Rodby - ... - Lübeck
- E 49 Magdeburg - Halle - Plauen - Schönberg - Vojtanov -
Karlovy Vary - Plzeň - České Budějovice - Treboň -
Halámky - Wien

- E 97 Trabzon - Gümüşhane - Aşkale

E 99 Doğubeyazıt - Muradiye - Bitlis - Diyarbakir - Ş. Urfa

B. Branch, link and connecting roads

(X)

E 201 Cork - Portlaoise

E 231 Amsterdam - Amersfoort

E 232 Amersfoort - Groningen

E 233 Oldenzaal - Bremen

Hogerveen
Hogerveen - Harselme - Clöppenburg -

E 234 Cuxhaven - Bremerhaven - Bremen - Walsrode

E 251 Sassnitz - Stralsund - Neubrandenburg - Berlin

E 261 Świecie - Poznań - Wrocław

E 311 Breda - Gorinchem - Utrecht

E 312 Vlissingen - Breda - Eindhoven

E 313 Antwerpen - Liège

E 314 Hasselt - Heerlen - Aachen

E 331 Dortmund - Kassel

E 371 Radom - Rzeszów - Barwinek - Vyšný Komárnik - Svidník - Prešov

E 401 St. Brieuc - Caen

E 402 Calais - Rouen - Le Mans

E 411 Bruxelles - Namur - Arlon

E 421 Aachen - St. Vith - Luxembourg

E 422 Trier - Saarbrücken

E 441 Chemnitz - Plauen

E 442 Karlovy Vary - Teplice - Turnov - Hradec Králové - Olomouc - Žilina

E 451 Giessen - Frankfurt am Main - Mannheim

E 461 Svitavy - Brno - Wien

(X)

E 134

Haugesund - Haukeligrend - Drammen

E 136

Alesund - Andalsnes - Solum

- E-612 Ivrea - Torino
- E 651 Altenmarkt - Liezen
- E 652 Klagenfurt - Loibl Pass - Naklo
- E 661 Balatonkeresztúr - Nagyatád - Barcs - Virovitica -
Okučani - Banja Luka - Jajce - Donji Vakuf - Zenica
- E 662 Subotica - Sombor - Osijek
- E 671 Timișoara - Arad - Oradea
- E 673 *inzi - Beva*
- E 711 Lyon - Grenoble
- E 712 Genève - Chambéry - Marseille
- E 713 Valence - Grenoble
- E 714 Orange - Marseille
- E 717 Torino - Savona
- E 751 Rijeka - Pula - Koper
- E 761 Bihać - Jajce - Donji Vakuf - Zenica - Sarajevo - Užice
- Čačak - Kraljevo - Kruševac - Pojate - Paraćin -
Zajčcar
- E 762 Sarajevo - Podgorica - Frontière albanaise
- E 763 Beograd - Čačak - Nova Varos - Bijelo Polje
- E 771 Drobeta Turnu Severin - Niš
- E 772 Jablanica - Velico Tirново - Choumen
- E 773 Popovica - Stara Zagora - Burgas
- E 801 Viseu - Coimbra
- E 802 Bragança - Guarda - Castelo Branco - Portalegre - Evora
- Beja - Ourique
- E 803 Salamanca - Merida - Sevilla
- E 804 Bilbao - Logroño - Zaragoza
- E 821 Roma - San Cesareo
- E 841 Avellino - Salerno

Annex II*

CONDITIONS TO WHICH THE MAIN INTERNATIONAL
TRAFFIC ARTERIES SHOULD CONFORM

CONTENTS

- I. GENERAL
- II. CLASSIFICATION OF INTERNATIONAL ROADS
- III. GEOMETRIC CHARACTERISTICS
 - 1. General considerations
 - 2. Horizontal and vertical alignment
 - 2.1 Basic parameters
 - 2.2 Conditions of visibility
 - 3. Cross-section between junctions
 - 3.1 Number and width of traffic lanes
 - 3.2 Shoulders
 - 3.3 Central reserve
 - 3.4 Crossfall
 - 4. Overhead clearance
 - 5. Intersections
 - 5.1 Choice of type of junction
 - 5.2 Layout of level junctions
 - 5.3 Interchanges
 - 5.3.1 General provisions
 - 5.3.2 Geometric characteristics
 - 6. Deceleration and acceleration lanes
 - 7. Railway intersections
- IV. EQUIPMENT
 - 1. General considerations
 - 2. Vertical signs and road markings

* Replaces the text of annex II appearing in document ECE/TRANS/16

CONDITIONS TO WHICH THE MAIN INTERNATIONAL
TRAFFIC ARTERIES SHOULD CONFORM

I. GENERAL

The fundamental characteristics of the construction, improvement, equipment and maintenance of the main international traffic arteries, hereafter designated "international roads", are dealt with in the following provisions, which are based on modern concepts of road construction technology. They do not apply in built-up areas. The latter shall be by-passed if they constitute a hindrance or a danger.

The provisions of this annex take into account various criteria including traffic safety, environmental protection, fluidity of traffic flow and comfort of road users, applied on the basis of economic evaluation.

Countries shall make every possible effort to conform to these provisions both in the construction of new roads and in modernizing existing ones.

II. CLASSIFICATION OF INTERNATIONAL ROADS

International roads are classed as follows:

1. Motorways

"Motorway" means a road specially designed and built for motor traffic, which does not serve properties bordering on it, and which:

- (i) Is provided, except at special points or temporarily, with separate carriageways for the two directions of traffic, separated from each other by a dividing strip not intended for traffic or, exceptionally, by other means;
- (ii) Does not cross at level with any road, railway or tramway track, or footpath; and
- (iii) Is specially sign-posted as a motorway.

2. Express roads

An express road is a road reserved for motor traffic accessible only from interchanges or controlled junctions and on which, in particular, stopping and parking are prohibited on the running carriageway(s), and

3. Ordinary roads

An ordinary road is one open to all categories of users and vehicles. It may have a single carriageway or separate carriageways.

International roads should preferably be motorways or express roads.

The range of recommended design speeds in km/h on international roads is as follows:

Motorways	x	80	100	120	140
Express roads	60	80	100	120	x
Ordinary roads	60	80	100	x	x

Design speeds of over 100 km/h should not be selected unless the carriageways are separated and the layout of intersections so permits.

The lowest design speeds (60 km/h for roads or 80 km/h for motorways) may be used on highly restrictive sections.

The design speed may be reduced in exceptional cases on sections of limited length of the road and in difficult topographic and other conditions. Changes from one design speed to another should be applied gradually in such a manner that they can be easily foreseen by the driver.

The concept of "design speed" may not be applicable to certain routes with a difficult topography.

International roads shall present homogeneous characteristics over sufficiently long sections. Changes of category shall be made at points where they are quite clear to users (approaching built-up areas, change in topography, interchanges) and particular attention shall be paid to transition zones.

(toll areas and frontier posts)

It is also important to verify that minimum conditions of safety are observed at all points on the road, taking into account the actual speeds at which most users travel, in the light of the general configuration of the alignment and the regulations in force.

International roads should provide for traffic of motor vehicles in accordance with national regulations concerning the sizes, total weight and axle load.

III.2. Horizontal and vertical alignment

III.2.1. Basic parameters

The horizontal and vertical alignment shall be coordinated in such a way that the road is perceived by the driver as being without undue discontinuities of alignment, permits him to anticipate his manoeuvres and to see clearly the critical points, in particular junctions and entrances and exits of interchanges.

The rules for the dimensions of the horizontal and vertical alignment shall be based on conventional traffic engineering parameters (reaction times, friction coefficients, height of obstacle, etc.) for the majority of users.

In areas where visibility distances cannot be ensured (permanently or temporarily), appropriate road markings and signs shall prohibit overtaking in a form clear and perceptible to users.

III.3. Cross-section between junctions

The formation of international roads shall comprise, in addition to the carriageway or carriageways, verges and possibly a central reserve and special paths for pedestrians and cyclists. Such special paths shall not be permitted within the formation of motorways and express roads.

The cross-section shall be such as to ensure at all times the smooth flow of current and foreseeable traffic in proper conditions of safety and comfort.

III.3.1. Number and width of traffic lanes

The choice of the number of lanes shall be based on current and foreseeable flows of traffic. It must ensure that the necessary standard of service is provided, taking into account the economic function of the road.

The volume of traffic flow for calculation purposes varies according to the general characteristics of the route, the structure of the traffic and types of use (function of the road).

Various methods of calculation linked to traffic flow may be used, depending on actual traffic conditions and the data available.

Operational measures may also ensure a steady flow of traffic under certain special conditions.

Particular care shall be taken in regard to the construction of three-lane roads and the use of the central lane.

Separate one-way carriageways are strongly recommended for four-lane roads so as to maintain proper safety standards.

Additional lanes should be considered, especially on gradients when the proportion and speed of slow vehicles lead to unacceptable reduction in service level.

Traffic lanes on a straight alignment should have a minimum width of 3.50 m. Extra width shall be provided in small radius curves so as to make room for the largest authorized vehicles.

The width of supplementary lanes on gradients can be reduced to 3 m.

III.3.2. Shoulders

The shoulder can be taken to comprise a stabilized or paved section and a grass or gravel verge.

III.4. Overhead clearance

Overhead clearance shall be not less than 4.5 m.

III.5. Intersections*

III.5.1. Choice of type of junction

The whole of the interchange system shall be treated consistently over the whole route, both in terms of the location and distances between interchange points, and in the choice of facilities which must be clear to all users and so designed as to minimize risks of conflict (particularly in traffic cuts).

The number of interchange points may also be reduced by re-routing some traffic flows to better constructed neighbouring junctions.

International roads shall normally have priority, except at specific points (intersection with another international road, transition zones, roundabouts) where loss of priority may be allowed.

On two-way roads, intersections can either be grade separated or level junctions. Grade-separated junctions may be envisaged for important interchange points if economic conditions so permit, as well as grade separation without interchange for re-establishing certain communications (agricultural traffic, for example).

Roundabouts are a solution under certain conditions (transition areas, outskirts of a built-up area, large-scale interchange movements).

On roads where the carriageways are separated, intersections shall generally be constructed on separate levels (grade-separation of flows), since level junctions with interchanges can be envisaged only under certain specific conditions in which safety criteria can be respected.

Intermediate solutions (grade separation without interchange, no-left-turn half-junction) may be envisaged under certain conditions.

On motorways, grade-separated intersections shall be obligatory.

The use of junctions with traffic ^{light} signals (three colour lights) outside built-up areas may be envisaged provided that their visibility and successful operation can be ensured without risk to users.

III.5.2 Layout of level junctions

Level junctions shall be constructed in accordance with the rules in force on the basis of the following general principles:

* Note: This text is based on the assumption that traffic keeps to the right.

III.5.3.2. Geometric characteristics

Slip roads: It is desirable for slip roads, including lateral markings and shoulders, to have the following minimal widths:

One-way carriageway: 6 m, including horizontal markings and shoulders;

Two-way carriageway: 9 m including horizontal markings and shoulders;

The characteristics of the alignment of slip roads should be as follows (but in exceptional cases the standards below may be reduced):

Internal minimum radius on the level	50 m
Maximum ascending gradient	7%
Maximum descending gradient	8%
Minimum radius in convex vertical curve	800 m
Minimum radius in concave vertical curve	400 m

Horizontal curves shall ~~always~~ be joined by ^{transition} ~~progressively~~ curved links of a suitable length. For this purpose it is also necessary to apply appropriate signs and/or markings.

Weaving sections: It is recommended that weaving sections should be long enough to allow movements to be effected in complete safety.

Divergence of traffic streams: Where a carriageway divides into two other carriageways, the separation of the two traffic streams shall be so effected as to be clearly perceptible.

To this end, the user shall have time to move into the lane most appropriate for the direction he wishes to take, and shall have a sufficiently clear view of the point of divergence. It is therefore also necessary to apply appropriate signs and/or markings.

The less important traffic stream shall be required to leave by the right-hand carriageway.

Convergence of traffic streams: Where two carriageways converge to form one single carriageway, the integration of the two traffic streams shall be effected in safe conditions and shall not entail any significant reduction in the speeds of vehicles.

Illuminated panels or panels using retro-reflective materials shall be used for signs on roads which are not lit and may also be used on roads which are equipped with permanent lighting. It is recommended that markings on roads without permanent lighting should be executed using retro-reflective materials.

It is also important to avoid having too many signs.

IV.2.2. Road markings

Road markings shall be harmonized with vertical signs and the materials used shall have a high skid resistance.

IV.2.3. Vertical signs

In view of the international nature of the roads under consideration, particular care shall be taken in the use of indicator panels and the use of the "E" sign.

The effectiveness, and particularly the comprehensibility and readability of the signs depends on a number of conditions, their dimensions and correct siting, predominance of international symbols over words, brevity of the message conveyed, use of the same alphabet over the entire international network (other alphabets should be used only in conjunction with Latin characters) appropriate sizes for symbols and characters and the suitable proportions in relation to their background and the maximum speed of traffic.

IV.2.4. Roadworks and emergency signs

For roadworks, emergencies (accidents) or ongoing operations entailing the closure of carriageways or lanes to traffic, adequate temporary signs shall be installed so as to ensure the safety of users and the personnel involved in such operations. These signs shall be removed once they are no longer required.

Within an area of road lighting the signs shall be retro-reflective. Where there is no road lighting the signs shall be retro-reflective and, as far as possible, combined with special illuminating guiding devices.

Permanent signs which are in contradiction with the temporary signs shall be removed or concealed.

IV.3 Equipment and user services

IV.3.1. Safety fences and barriers

Safety fences and barriers are designed to prevent a vehicle accidentally leaving the carriageway or to limit the consequences of its doing so.

IV.4.2. Variable traffic signs

Variable traffic signs shall be as comprehensible as static road signs, and be legible by day and night to drivers.

IV.4.3. Emergency communication systems

The provision of emergency telephone or other communication posts, indicated by specific signs, linked to a centre operating 24 hours a day is recommended on all types of international roads. Such call-points would be installed along the road on the outer verge away from structures, regularly spaced and at reasonably frequent intervals.

Where a special road emergency communication system does not exist on express roads and ordinary roads the general telephone system can be utilized and signs indicating the position of the nearest public telephone would be helpful.

Special allowance can be made for long bridges and tunnels.

The operation of call-points shall be simple, easy for users to understand and preferably explained by symbols or ideograms.

IV.5. Road lighting

Lighting is desirable ^{at} in some special areas such as frontier posts, ^{toll on/off} long tunnels, adjoining areas, interchanges with other "E" roads, etc. When the volume of traffic justifies its installation and operation, homogeneous and adequate road lighting may also be advisable if the road crosses or borders an area in which the lighting may inconvenience traffic on the international road (airports, industrial or heavily built-up areas, etc.).

IV.6. Auxiliary facilities installation

IV.6.1. Safety of pedestrians and cyclists

On ordinary roads, special paths for pedestrians and cyclists may improve the safety.

The utmost attention shall be paid to crossings for two-wheeled vehicles and pedestrians, especially at junctions.

IV.6.2. Protection of disabled persons

Users, whether passengers or drivers, for whom travel is difficult or who are not able to provide for their own immediate needs unaided, shall also be able to use the road with ease.

The design of the road and its equipment must thus be such as to minimize the critical situations in which such users may find themselves.

IV.7.4. Frontier posts

The location, dimensions and form of separate, or better still, adjoining frontier posts, as well as the type and layout of the installations, buildings, parking areas, etc., shall be selected on the basis of the checks anticipated and the traffic passing through such posts.

The structure and form of a frontier complex and the internal communications network should, with effective signposting, make it possible to preselect and separate passenger and goods traffic before they arrive at the buildings and installations.

V. ENVIRONMENT AND LANDSCAPING

V.1. General remarks

The pace of changes in the economic, social and cultural fields has had as a consequence in recent decades, a considerable increase in road traffic. At the same time this phenomenon has produced various nuisances (noise, pollution, vibrations, severance) both in and outside urban areas.

The concern to preserve the quality (visual and ecological) of the environment means that roads must be designed to harmonize with landscapes.

It is therefore desirable, when new projects are prepared and existing roads improved, to assess and compare the advantages and disadvantages for the environment of the various solutions which may be envisaged, in parallel with technical and economic studies.

The general aim is to maximize the positive effects on the environment and to correct the negative ones.

V.2. Integration of roads into the environment

When the project is set up, consideration should be given to the direct and indirect effects of roads and traffic on:

People, fauna, flora;

Ground conditions, water, air, microclimate;

Landscape, physical property and the cultural heritage.

In this regard the following elements should ideally be taken into account:

Good coordination of the alignment and the longitudinal profile, in relation to the elements of the landscape, should ensure not only harmonious integration of the alignment with local topography and land use but also prevent unfavourable impact on the safety of road users;

Any special equipment needed for maintenance should not impair the safety of road users and excessively hinder the normal traffic flow and operations.

A systematic and rational approach to maintenance activities can reduce substantially the direct costs of road administration as well as the indirect costs incurred by road users on the given road network. The distinction between preventive maintenance and rehabilitation operations is necessary to optimize the cost-benefit effects of a maintenance programme during the decision-making process of an authority.

VI.2. Maintenance management

Maintenance management closely related to traffic management should be supported by procedural and technical inspection plans, ^{measures} systematic data collection and analysis, instructions, etc. These ~~facilities~~ should be implemented by the road administration as an expedient to road maintenance efficiency and to account for compromise solutions in certain cases.

The operational organization set up to survey the level of maintenance of the actual road facilities and equipment, should have at its disposal an up-dated and complete inventory of all the elements of the road under consideration. This is an essential part of the operation allowing rapid decisions and action in case of incidents which reduce the traffic flow or in case of accidents.

The planning and budgeting operation, providing priorities for the technical interventions, should be based on results of systematic measurements and observations of pavement conditions, the aspect and visibility of vertical road signing and of horizontal markings (both by day and by night), etc., in the light of international standards' requirements. This technical inspection and verification is recommended as essential information for the elaboration of preventive or rehabilitation maintenance in the context of the local transport economy.

The executive organization, responsible for the supervision of maintenance work, should also regulate all temporary measures needed during the maintenance activities, ensuring safety requirements, efficient working and applied technology. Restrictions, traffic speeds, design characteristics, etc., need a consequent scheduled plan of provisions and regulations.

VI.3. Specific maintenance aspects

Maintenance of road elements directly linked to traffic safety should be given maximum priority. These include:

Pavements, regarding their skid resistance and drainage of surface water;

Structures, especially expansion joints, supports, parapets, etc., of bridges and viaducts; tunnel installations;

Annex III*

IDENTIFICATION AND SIGNING OF E-ROADS

1. The sign to be used for identifying and signing E-roads is rectangular in shape.
2. This sign consists of the letter E, generally followed by the number in Arabic numerals attributed to the route.
3. It has a green ground with white inscription; it may be affixed to or combined with other signs.
4. Its size should be such that it can be easily identified and understood by drivers of vehicles travelling at speed.
5. The sign to be used for identifying and signing E-roads does not preclude the use of a sign for identifying roads on a national basis.
6. In principle, E-road numbers will be integrated into (or combined) with the system of direction signs of the member country in question. The numbering can be inserted before as well as after each access road or interchange.

In case the E-road changes over to another road or crosses another E-road it is recommended to indicate the relative E-road numbers before the access or the interchange.

* Replaces the text of annex III appearing in document ECE/TRANS/16.

**ECONOMIC COMMISSION FOR EUROPE
INLAND TRANSPORT COMMITTEE**

**EUROPEAN AGREEMENT ON MAIN INTERNATIONAL TRAFFIC ARTERIES (AGR)
DONE AT GENEVA ON 15 NOVEMBER 1975**

Amendment 3*

* Amendments to Annex II which entered into force on 1 June 1993.

**COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE
COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS**

**ACCORD EUROPÉEN SUR LES GRANDES ROUTES DE TRAFIC INTERNATIONAL (AGR)
EN DATE, À GENÈVE, DU 15 NOVEMBRE 1975**

Amendement 3*

* Les amendements à l'Annexe II entrés en vigueur le 1er juin 1993.

**ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ
КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ**

**ЕВРОПЕЙСКОЕ СОГЛАШЕНИЕ О МЕЖДУНАРОДНЫХ АВТОМАГИСТРАЛЯХ (СМА)
СОВЕРШЕНО В ЖЕНЕВЕ 15 НОЯБРЯ 1975 ГОДА**

Поправка 3*

* Поправки к Приложению II, вступившие в силу 1 июня 1993 г.

UNITED NATIONS



NATIONS UNIES

ОРГАНИЗАЦИЯ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ

Annex II CONDITIONS TO WHICH MAIN INTERNATIONAL TRAFFIC ARTERIES SHOULD CONFORM

IV. EQUIPMENT

...

IV.2.1 General characteristics of vertical signs and road markings

Insert the following text between the second and third paragraphs:

"An effort should be made to generalize the use of non-literal messages, with standardized dimensions, symbols and characters, so as to make them easily comprehensible to road-users of any country."

...

IV.4. Traffic control

Amend the title to read:

"IV.4. Traffic control and user information"

...

IV.4.2. Variable-message signs

Add at the end of the text:

"... in all lines."

IV.4.3. Emergency communication systems

Add at the end of the first paragraph:

"On motorways an interval of 2 km is recommended."

...

IV.7.1. Rest areas

Add at the end of the second paragraph:

"... with easy access for physically disabled persons."

and insert a new paragraph to read:

"Rest areas should be provided at appropriate intervals; a sign indicating the approach to a rest area should also indicate the distance to the next rest or service area."

**ECONOMIC COMMISSION FOR EUROPE
INLAND TRANSPORT COMMITTEE**

**EUROPEAN AGREEMENT ON MAIN INTERNATIONAL TRAFFIC ARTERIES (AGR)
DONE AT GENEVA ON 15 NOVEMBER 1975**

Amendment 4*

*Amendments which entered into force on 27 January 1995.

**COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE
COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS**

**ACCORD EUROPÉEN SUR LES GRANDES ROUTES DE TRAFIC INTERNATIONAL (AGR)
EN DATE, À GENÈVE, DU 15 NOVEMBRE 1975**

Amendement 4*

*Les amendements entrés en vigueur le 27 janvier 1995.

**ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ
КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ**

**ЕВРОПЕЙСКОЕ СОГЛАШЕНИЕ О МЕЖДУНАРОДНЫХ АВТОМАГИСТРАЛЯХ (СМА)
СОВЕРШЕНО В ЖЕНЕВЕ 15 НОЯБРЯ 1975 ГОДА**

Поправка 4*

* Поправки вступившие в силу 27 января 1995 г.

UNITED NATIONS



NATIONS UNIES

ОРГАНИЗАЦИЯ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ

Preamble

Amend to read: -

"THE CONTRACTING PARTIES,

CONSCIOUS of the need to facilitate and develop international road traffic in Europe,

CONSIDERING that in order to strengthen relations between European countries it is essential to lay down a coordinated plan for the construction and development of roads adjusted to the requirements of future international traffic and the environment,

HAVE AGREED as follows: "

(b) - Intermediate roads

Amend to read:

"...

E 39 Trondheim - Ålesund - Bergen - Stavanger -
Kristiansand ... Hirtshals - Hjørring - Nørre - Sundby -
Aalborg

..."

B. Branch, link and connecting roads

Amend to read:

"E 134 Haugesund - Haukeligrend - Drammen

E 136 Ålesund - Andalsnes - Dombås

...

E 232 Amersfoort - Hoogeveen - Groningen

E 233 Hoogeveen - Haselüne - Cloppenburg - Bremen

..."

Add the following new subchapter:

"IV.4.4. User information

Up-to-date information on road and traffic conditions should be transmitted to road-users by appropriate means. Possibility of receiving such information in tunnels is advisable."

...

IV.7.2. Service areas

At the end of the first paragraph after the words "... fuel and toilets" add:

"with easy access for physically disabled persons."

**ECONOMIC COMMISSION FOR EUROPE
INLAND TRANSPORT COMMITTEE**

**EUROPEAN AGREEMENT ON MAIN INTERNATIONAL TRAFFIC ARTERIES (AGR)
DONE AT GENEVA ON 15 NOVEMBER 1975**

*Amendment 5**

*Amendments which entered into force on 10 January 1996.

**COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE
COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS**

**ACCORD EUROPÉEN SUR LES GRANDES ROUTES DE TRAFIC INTERNATIONAL (AGR)
EN DATE, À GENÈVE, DU 15 NOVEMBRE 1975**

*Amendement 5**

*Les amendements entrés en vigueur le 10 janvier 1996.

**ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ
КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ**

**ЕВРОПЕЙСКОЕ СОГЛАШЕНИЕ О МЕЖДУНАРОДНЫХ АВТОМАГИСТРАЛЯХ (СМА)
СОВЕРШЕНО В ЖЕНЕВЕ 15 НОЯБРЯ 1975 ГОДА**

*Поправка 5**

*Поправки вступившие в силу 10 января 1996 года

UNITED NATIONS



NATIONS UNIES

ОРГАНИЗАЦИЯ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ

Annex I

INTERNATIONAL E ROAD NETWORK

LIST OF ROADS

A. Main roads

(1) West-east orientation

(a) Reference roads

Amend to read:

"...

E 30 Cork - Waterford - Wexford - Rosslare ... Fishguard -
Swansea - Cardiff - Newport - Bristol - London -
Colchester - Ipswich - Felixstowe ... Hoek van
Holland - Den Hag - Gouda - Utrecht - Amersfoort -
Oldenzaal - Osnabrück - Bad Oeynhausen - Hannover -
Braunschweig - Magdeburg - Berlin - Świebodzin -
Poznań - Łowicz - Warszawa - Brest - Minsk -
Smolensk - Moskva - Rjazan - Penza - Samara

...

E 90 Lisboa - Montijo - Setúbal - Évora - Caia -
Badajoz - Madrid - Zaragoza - Lérida - Barcelona ...
Mazara del Vallo - Alcamo - Palermo - Buonfornello
Messina ... Reggio di Calabria - Catanzaro - Crotone -
Sibari - Metaponto - Taranto - Brindisi ...
Igoumenitsa - Ioannina - Kozani - Thessaloniki -
Alexandropouli - Ipsala - Kesan - Gelibolu ...
Lapseki - Bursa - Eskişehir - Sivrihisar - Ankara -
Aksaray - Adana - Toprakkale - Gaziantep - S. Urfa -
Nusaybin - Cizre - Habur - Iraq"

(b) Intermediate roads

Amend to read:

"...

E 34 Zeebrugge - Antwerpen - Eindhoven - Venlo -
Oberhausen - Dortmund - Bad Oeynhausen

..."

E 272 Panevėžys - Ukmerge - Vilnius

...

E 314 Leuven - Hasselt - Heerlen - Aachen

...

E 372 Warszawa - Lublin - Lvov

E 373 Lublin - Kovel - Rovno

E 381 Kiev - Orel

...

E 403 Zeebrugge - Brugge - Kortrijk - Tournai

E 404 Jabbeke - Zeebrugge

E 411 Bruxelles - Namur - Arlon - Longwy - Metz

E 420 Nivelles - Charleroi - Reims

...

E 429 Tournai - Halle

...

E 583 Roman - Iassy - Sculeni

...

E 673 Lugoj - Deva

...

E 801 Coimbra - Viseu - Vila Real - Chaves - Verin

...

E 805 Famalicão - Chaves

E 806 Torres Novas - Abrantes - Castelo Branco - Guarda

..."

ECONOMIC COMMISSION FOR EUROPE
INLAND TRANSPORT COMMITTEE

EUROPEAN AGREEMENT ON MAIN INTERNATIONAL TRAFFIC ARTERIES (AGR)
DONE AT GENEVA ON 15 NOVEMBER 1975

Amendment 6*

* Amendments which entered into force on 25 October 1996.

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE
COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

ACCORD EUROPÉEN SUR LES GRANDES ROUTES DE TRAFIC INTERNATIONAL (AGR)
EN DATE, À GÈNEVE, DU 15 NOVEMBRE 1975

Amendement 6*

* Les amendements entrés en vigueur le 25 octobre 1996.

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ
КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

ЕВРОПЕЙСКОЕ СОГЛАШЕНИЕ О МЕЖДУНАРОДНЫХ АВТОМАГИСТРАЛЯХ (СМА)
СОВЕРШЕНО В ЖЕНЕВЕ 15 НОЯБРЯ 1975 ГОДА

Поправка 6*

* Поправки вступившие в силу 25 октября 1996 года.

UNITED NATIONS



NATIONS UNIES

ОРГАНИЗАЦИЯ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ

Annex I

INTERNATIONAL E ROAD NETWORK

Explanatory notes

Add the following new paragraph 3:

"3. North-south oriented class-A roads located eastward from road E 99 have three-digit odd numbers from 101 to 129. Other rules mentioned in paragraph 2 above apply to these roads."

LIST OF ROADS

A. Main roads

(1) West-east orientation

(a) Reference roads

Amend to read:

"E 60 Brest - Nantes - Tours - Orléans - Courtenay -
Beaune - Besançon - Belfort - Mulhouse - Basel -
Zürich - Winterthur - St. Gallen - St. Margrethen -
Lauterach - Feldkirch - Imst - Innsbruck - Wörgl -
Rosenheim - Salzburg - Linz - Wien - Nickelsdorf -
Mosonmagyaróvár - Győr - Budapest - Püspökladány -
Oradea - Cluj Napoca - Turda - Tîrgu-Mureş - Braşov -
Ploieşti - Bucureşti - Urziceni - Slobozia - Hîrşova -
Constanta"

B. Branch, link and connecting roads

Add:

"E 641 Wörgl - St. Johann - Lofer - Salzburg"

**ECONOMIC COMMISSION FOR EUROPE
INLAND TRANSPORT COMMITTEE**

**EUROPEAN AGREEMENT ON MAIN INTERNATIONAL TRAFFIC ARTERIES (AGR)
DONE AT GENEVA ON 15 NOVEMBER 1975**

*Amendment 7**

* Amendments which entered into force on 15 January 1998.

**COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE
COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS**

**ACCORD EUROPÉEN SUR LES GRANDES ROUTES DE TRAFIC INTERNATIONAL (AGR)
EN DATE, À GENÈVE, DU 15 NOVEMBRE 1975**

*Amendement 7**

* Les amendements entrés en vigueur le 15 janvier 1998.

**ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ
КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ**

**ЕВРОПЕЙСКОЕ СОГЛАШЕНИЕ О МЕЖДУНАРОДНЫХ АВТОМАГИСТРАЛЯХ (СМА)
СОВЕРШЕНО В ЖЕНЕВЕ 15 НОЯБРЯ 1975 ГОДА**

*Поправка 7**

* Поправки, вступившие в силу 15 января 1998 года.

UNITED NATIONS



NATIONS UNIES

ОРГАНИЗАЦИЯ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ

Annex I

INTERNATIONAL E ROAD NETWORK

LIST OF ROADS

A. Main roads

(1) West-east orientation

(a) Reference roads

Amend to read:

"...

E 70 La Coruña - Oviedo - Bilbao - San Sebastián - Bordeaux - Clermont-Ferrand - Lyon - Chambéry - Susa - Torino - Alessandria - Tortona - Brescia - Verona - Mestre (Venezia) - Palmanova - Trieste - Ljubljana - Zagreb - Djakovo - Beograd - Vrsac - Timișoara - Caransebeș - Drobeta Turnu Severan - Craiova - Pitești - București - Giurgiu - Ruse - Razgrad - Choumen - Varna ... Samsun - Ordu - Giresun - Trabzon"

(2) North-south orientation

(a) Reference roads

Amend to read:

"...

E 85 Klaipėda - Kaunas - Vilnius - Lida - Slonim - Kobrin - Luck - Černovcy - Siret - Suceava - Roman - Bačau - Măreșesti - Buzău - Urziceni - București - Giurgiu - Ruse - Bjala - Veliko Tarnovo - Stara Zagora - Haskovo - Svilengrad - Ormenio - Kastanies - Didymoteicho - Alexandroupoli

E 95 Sankt Petersburg - Pskov - Gomel - Kiev - Odessa ... Samsun - Merzifon"

B. Branch, link and connecting roads

Amend to read:

"...

E 272 Klaipėda - Palanga - Šiauliai - Panevėžys - Ukmergė - Vilnius"

* * *

ECONOMIC COMMISSION FOR EUROPE
INLAND TRANSPORT COMMITTEE
EUROPEAN AGREEMENT ON MAIN INTERNATIONAL TRAFFIC ARTERIES
(AGR)
DONE AT GENEVA ON 15 NOVEMBER 1975

Amendment 8*

* Amendments which entered into force on 27 April 2000 and 20 October 2000.

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE
COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS
ACCORD EUROPÉEN SUR LES GRANDES ROUTES DE TRAFIC
INTERNATIONAL (AGR)
EN DATE, A GENÈVE, DU 15 NOVEMBRE 1975

Amendement 8*

* Les amendements entrés en vigueur le 27 avril 2000 et 20 octobre 2000.

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ
КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ
ЕВРОПЕЙСКОЕ СОГЛАШЕНИЕ О МЕЖДУНАРОДНЫХ АВТОМАГИСТРАЛЯХ
(СМА)
СОВЕРШЕНО В ЖЕНЕВЕ 15 НОЯБРЯ 1975 ГОДА

Поправка 8*

* Поправки, вступившие в силу 27 апреля 2000 года и 20 октября 2000 года.

UNITED NATIONS



NATIONS UNIES

ОРГАНИЗАЦИЯ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ

GE. * 2 0 0 1 0 2 1 9 6 0 *

ENG

Annex I

INTERNATIONAL E ROAD NETWORK

Explanatory notes

Add the following new paragraph 4:

"4. Branch, link and connecting roads located eastwards of E 101 have 3-digit numbers, beginning with 0, from 001 to 099."

LIST OF ROADS

A. Main roads

(1) West-east orientation

(a) Reference roads

Amend to read:

"...

E 30 Cork - Waterford - Wexford - Rosslare ... Fishguard - Swansea - Cardiff - Newport - Bristol - London - Colchester - Ipswich - Felixstowe ... Hoek van Holland - Den Haag - Gouda - Utrecht - Amersfoort - Oldenzaal - Osnabrück - Bad Oeynhausen - Hannover - Braunschweig - Magdeburg - Berlin - Świebodzin - Poznań - Łowicz - Warszawa - Brest - Minsk - Smolensk - Moskva - Rjazan - Penza - Samara - Ufa - Chelyabinsk

E 50 Brest - Rennes - Le Mans - Paris - Reims - Metz - Saarbrücken - Mannheim - Heilbronn - Nürnberg - Rozvadov - Plzeň - Praha - Jihlava - Brno - Trenčín - Prešov - Košice - Vyšné Nemecké - Uzhgorod - Mukačevo - Stryi - Ternopol - Khmelnytskyi - Vinnitsa - Uman - Kizivograd - Dnepropetrovsk - Donetsk - Rostov-na-Donu - Armavir - Mineralnyye Vody - Makhachkala

E 60 Brest - Nantes - Tours - Orléans - Courtenay - Beaune - Besançon - Belfort - Mulhouse - Basel - Zürich - Winterthur - St. Gallen - St. Margrethen - Lauterach - Feldkirch - Imst - Innsbruck - Wörgl - Rosenheim - Salzburg - Linz - Wien - Nickelsdorf - Mosonmagyaróvár - Győr - Budapest - Püspökladány - Oradea - Cluj Napoca - Turda - Tîrgu-Mureş - Braşov - Ploieşti - Bucureşti - Urziceni - Slobozia - Hirşova - Constanta ... Poti - Samtredia - Khashuri - Tbilisi - Gandja - Evlakh - Baku ... Turkmenbashi - Gyzylarbat - Ashgabat - Tashkent - Mary - Chardzhou - Alat - Buxara - Karshi - Gushki - Sherobod - Termiz - Dushanbe - Jirgatal - Sary Tash - Irkeshtam

E 70 La Coruña - Oviedo - Bilbao - San Sebastián - Bordeaux -
Clermont-Ferrand - Lyon - Chambéry - Susa - Torino - Alessándria -
Tortona - Brescia - Verona - Mestre (Venezia) - Palmanova - Trieste -
Ljubljana - Zagreb - Djakovo - Beograd - Vrsac - Timișoara - Caransebeș -
Drobeta Turnu Severan - Craiova - Alexandria - București - Giurgiu - Ruse
- Razgrad - Choumen - Varna ... Samsun - Ordu - Giresun - Trabzon -
Batumi - Poti

E 80 Lisboa - Santarem - Leiria - Coimbra - Aveiro (Albergaria) - Viseu -
Guarda - Vilar - Formoso - Salamanca - Burgos - San Sebastián - Pau -
Toulouse - Narbonne - Nîmes - Aix-en-Provence - Nice - Vintimiglia -
Savona - Genova - La Spezia - Migliarino - Livorno - Grosseto - Civita
Vecchia - Roma - Pescara ... Dubrovnik - Petrovac - Podgorica - Priština -
Niš - Dimitrovgrad - Sofia - Plovdiv - Svilengrad - Edime - Babaeski -
Silivri - Istanbul - Izmir - Adapazari - Bolu - Gerede - Ilgaz - Amasya -
Niksar - Refahiye - Erzincan - Askale - Erzurum - Ağrı - Gürbulak - Iran
(Islamic Republic of)

...

(b) Intermediate roads

...

E 22 Holyhead - Chester - Warrington - Manchester - Leeds - Doncaster -
Immingham ... Amsterdam - Groningen - Oldenburg - Bremen - Hamburg -
Lübeck - Rostock - Stralsund - Sassnitz ... Trelleborg - Malmö - Kalmar -
Norrköping ... Ventspils - Riga - Rezekne - Velikie Luki - Moskva -
Vladimir - Nizhniy Novgorod

E 28 Berlin - Szczecin - Goleniów - Koszalin - Gdańsk ... Kaliningrad - Tolpaki -
Nesterov - Marijampole - Vilnius - Minsk

E 38 Glukhov - Kursk - Voronezh - Saratov - Uralsk - Aktobe - Karabutak -
Aralsk - Novokazalinsk - Kzylorda

E 58 Wien - Bratislava - Zvolen - Košice - Uzhgorod - Mukacevo - Halmeu -
Suceava - Iasi - Leucheni - Kishinev - Odessa - Nikolaev - Kherson -
Melitopol - Taganrog - Rostov-na-Donu

E 88 Deleted

...
E 96 Deleted

(2) North-south orientation

(a) Reference roads

E 25 Hoek van Holland - Rotterdam - Gouda - Utrecht - 's-Hertogenbosch - Eindhoven - Maastricht - Liège - Bastogne - Arlon - Luxembourg - Metz - St. Avold - Strasbourg - Mulhouse - Basel - Olten - Bern - Lausanne - Genève - Mont-Blanc - Aosta - Ivrea - Vercelli - Alessandria - Genova ... Bastia - Porto Vecchio - Bonifacio ... Porto Torres - Sassari - Cagliari ... Palermo

...
E 101 Moskva - Kaluga - Brjansk - Glukhov - Kiev

...
E 115 Yaroslavl - Moskva - Voronezh - Rostov-na-Donu - Krasnodar - Novorossiysk

E 117 Mineraljnie Vodi - Nalchik - Vladikavkaz - Tbilisi - Yerevan - Goris - Megri

E 119 Moskva - Tambov - Povorino - Volgograd - Astrakhan - Makhachkala - Kuba - Baku - Alyat - Astara

E 121 Samara - Uralsk - Atyrau - Beineu - Shetpe - Zhetybai - Fetisovo - Bekdash - Turkmenbashi - Gyzylarbat - Iran (Islamic Republic of)

E 123 Chelyabinsk - Kostanay - Esil - Derzhavinsk - Arkalyk - Zhezkazgan - Kyzylorda - Shymkent - Tashkent - Ayni - Dushanbe - Nizhiny Panj

E 127 Omsk - Pavlodar - Semipalatinsk - Georgiyevka - Maikapshagai

(b) Intermediate roads

E 77 Pskov - Riga - Siauliai - Tolpaki - Kaliningrad ... Gdansk - Elblag - Warszawa - Radom - Krakow - Trstená - Ruzomberok - Zvolen - Budapest

E 79 Miskolc - Debrecen - Püspöklandany - Oradea - Beius - Deva - Petrosani - Tirgu Jiu - Craiova - Calafat ... Vidin - Vraca - Botevgrad - Sofia - Blagojevgrad - Serai - Thessaloniki

E 81 Mukacevo - Halmeu - Satu Mare - Zalău - Cluj Napoca - Turda - Sebeş - Sibiu - Piteşti - Bucuresti

- E 87 Odessa - Izmail - Reni - Galati - Tulcea - Constanta - Varna - Burgas - Mičurin - Malko Tarnovo - Dereköy - Kırklareli - Babaeski - Havza - Keş - Gelibolu - Eceabat ... Çanakkale - Ayvalık - İzmir - Selçuk - Aydın - Denizli - Acipayam - Korkuteli - Antalya

...

- E 97 Kherson - Djankoy - Novorossiysk - Sochi - Sukhumi - Poti

- E 99 Delete

B. Branch, link and connecting roads

- E 262 Kaunas - Ukmerge - Daugavpils - Rēzekne - Ostrov

...

- E 271 Minsk - Gomel

...

- E 373 Lublin - Kovel - Kiev

...

- E 391 Trosna - Glukhkov

...

- E 574 Bacau - Brasov - Pitesti - Craiova

...

- E 577 Poltava - Kirovgrad - Kishinev - Giurgiulesti - Galati - Slobozia

...

- E 583 Roman - Iasi - Beltzy - Mohelerpodolsc - Vinnitza - Zhitomir

...

- E 592 Krasnodar - Djoubga

...

- E 671 Timisoara - Arad - Oradea - Satu Mare - Dej

...

- E 675 Constanta - Agigea - Negru Voda/Kardam

...

- E 691 Vale - Ashotsk - Gumri - Ashtarak

- E 692 Batumi - Samtredia

...

- E 840 Sassari - Olbia ... Civitavecchia - intersection with E 80

...

- E 001 Tbilisi - Bagratashe - Vanatzor
 - E 002 Mehgri - Alyat
 - E 003 Uchkuduk - Dasshaus - Ashgabat - Gaudan
 - E 004 Kzylorda - Uchkuduk - Buchara
 - E 005 Guza - Samarkand
 - E 006 Ayni - Kokand
 - E 007 Tashkent - Kokand - Andijan - Osh - Irkeshtam
 - E 008 Khorog - Murgab
 - E 009 Jirgatal - Khorog - Ishkashim - Lyanga - China
 - E 010 Osh - Bishkek
 - E 011 Almaty - Kegen - Kokpek - Tyup
 - E 013 Sary-Ozek - Khorgos
 - E 014 Usharal - Druzhba
 - E 015 Taskesken - Bakhty
-

UNITED NATIONS



NATIONS UNIES

POSTAL ADDRESS—ADRESSE POSTALE UNITED NATIONS, N.Y. 10017
CABLE ADDRESS—ADRESSE TELEGRAPHIQUE UNATIONS NEW YORK

24 Feb 2003
+ 6 hrs:

24 Aug
+ 3 hrs:

24 Nov 2003

Reference: C.N.911.2003.TREATIES-2 (Depositary Notification) ¹

EUROPEAN AGREEMENT ON MAIN INTERNATIONAL TRAFFIC ARTERIES
(AGR)

GENEVA, 15 NOVEMBER 1975

ACCEPTANCE OF AMENDMENTS TO ANNEX I OF THE AGREEMENT¹

By 24 August 2003, that is on the expiry of the period of six months following the date on which the proposed amendments were communicated by the depositary, no objection had been received.

Consequently, the proposed amendments have been deemed accepted. In accordance with article 8 (5), they shall enter into force for all Contracting Parties at the end of a period of three months from the date of this notification, i.e. on 24 November 2003.

4 September 2003

¹ Refer to depositary notification C.N.162.2003.TREATIES-1 of 24 February 2003 (Proposal of amendments to Annex I of the Agreement)

Attention: Treaty Services of Ministries of Foreign Affairs and of international organizations concerned.
Depositary notifications are made available to the Permanent Missions to the United Nations at the following e-mail address: missions@un.int. Note that annexes to the depositary notifications are distributed in hard copy format only. The hard copy versions of the depositary notifications are available for pick-up by the Permanent Missions in Room NL-300. Such notifications are also available in the United Nations Treaty Collection on the Internet at <http://untreaty.un.org>.

Annex 2

DRAFT AMENDMENTS TO ANNEX I OF THE AGR

A. Main roads

(1) West-east orientation

(a) Reference roads

- On E 20, change reference town *Nyborg* to *Odense* (Denmark).

New overall reference:

E 20: Shannon - Limerick - Portlaoise - Dublin ... Liverpool - Manchester - Bradford - Leeds - Hull ... Esbjerg - Kolding - Middelfart - **Odense** - Korsør - Køge - København - Malmö - Helsingborg - Halmstad - Göteborg - Örebro - Arboga - Eskilstuna - Södertälje - Stockholm ... Tallin - St. Petersburg.

(b) Intermediate roads

- The *E 58* should pass through *Sculeni* and not through *Leucheni* (Moldova)

New overall reference:

E 58: Wien - Bratislava - Zvolen - Košice - Uzhgorod - Mukacevo - Halmeu - Suceava - Iasi - **Sculeni** - Kishinev - Odessa - Nikolaev - Kherson - Melitopol - Taganrog - Rostov-na-Donu

(2) North-south orientation

(a) Reference roads

E 123: Reroute the *Kostanay - Zhaksy - Esil - Derzhavinsk* section as follows:
"Kostanay - Zapadnoe - Buzuluk - Derzhavinsk" (Kazakhstan)

New overall reference:

E 123: Chelyabinsk - **Kostanay** - **Zapadnoe** - **Buzuluk** - **Derzhavinsk** - Arkalyk - Zhezkazgan - Kyzylorda - Shymkent - Tashkent - Aini - Dushanbe - Nizhny Pyanj.

- *E 125* - Modification of the section between *Kokshetau* - *Astana* (Kazakhstan) and extension of the section from *Petropavlovsk* (Kazakhstan) to *Ishim* (Russian Federation).

New overall reference:

- ✓ E 125: Ishim - Petropavlovsk - Kokshetau - Shchuchinsk - Astana - Karagandy - Balkhash - Burubaytal - Almaty - Bishkek - Naryn - Torugart.

B. Branch, link and connecting roads

- *Extension of the E 008 (Tajikistan) west to join Dushanbe and east to the border of the People's Republic of China*

New overall reference

- ✓ E 008: Dushanbe - Kulab - Kalaikhumb - Khorog - Murgab - Kulma - border of China

- *E 011: Deletion of the Almaty - Kokpek section (Kazakhstan) and transposition of Kegen – Kokpek.*

New overall reference:

- ✓ E 011: Kokpek - Kegen - Tyup.

- *E 012: Add Almaty – Kokpek and Chundzha - Koktal sections (Kazakhstan).*

New overall reference:

- ✓ E 012: Almaty - Kokpek - Chundzha - Koktal - Khorgos.

- *E 013: Delete the Koktal - Khorgos section (Kazakhstan).*

New overall reference:

- ✓ E 013: Sary-Ozek - Koktal.

- *E 016: Delete the Esil - Astana section.*

New overall reference:

- ✓ E 016: Zapadnoe - Zhaksy - Atbasar - Astana.

- *New E road "Zhezkazgan - Karagandy - Pavlodar - Uspenka," connecting E 123, E 125 and E 127 (Kazakhstan).*

Overall reference:

E 018: Zhezkazgan - Karagandy - Pavlodar - Uspenka

- *New E road "Petropavlovsk - Zapadnoe" connecting E 123 and E 125.*

Overall reference:

E 019: Petropavlovsk - Zapadnoe

- ✓* – *Deletion of E 381 (Russian Federation) because of duplication with other E roads.*
- *New E road between Letenye and Tornyiszentmiklós (Hungary - Slovenia).*

Overall reference:

✓ **E 653: Letenye - Tornyiszentmiklós.**
