

DOCUMENT INFORMATION

FILE NAME : Ch_XI_B_28

VOLUME : VOL-1

CHAPTER : Chapter XI. Transport and Communications B. Road
Traffic

TITLE : 28. European Agreement on main international traffic
arteries (AGR). Geneva, 15 November 1975



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

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

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



EUROPEAN AGREEMENT ON MAIN INTERNATIONAL TRAFFIC ARTERIES (AGR)

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 co-ordinated plan for the construction and development of roads adjusted to the requirements of future international traffic,

HAVE AGREED as follows:

Definition and
adoption of the
international
E-road network

Article 1

The Contracting Parties adopt the proposed road network hereinafter referred to as "the international E-road network" and described in annex I to this Agreement, as a co-ordinated plan for the construction and development of roads of international importance which they intend to undertake within the framework of their national programmes.

Article 2

The international E-road network consists of a grid system of reference roads having a general north-south and west-east orientation; it includes also intermediate roads located between the reference roads and branch, link and connecting roads.

Construction
and development
of roads of the
international
E-road network

Article 3

The roads of the international E-road network as referred to in article 1 of this Agreement shall be brought into conformity with the provisions of annex II to this Agreement.

Signing of the
roads of the
international
E-road network

Article 4

1. The roads of the international E-road network shall be identified and signed by means of the road sign described in annex III to this Agreement.
2. All signs used to designate E roads, which are not in conformity with the provisions of this Agreement and its annexes shall be removed within three years from the date of entry into force of this Agreement for the State concerned, in accordance with article 6.
3. New road signs conforming to that described in annex III to this Agreement shall be placed on all roads of the international E-road network within four years from the date of entry into force of this Agreement for the State concerned, in accordance with article 6.
4. The provisions of this article shall not be subject to any limitations which may result from the national programmes referred to in article 1 of this Agreement.

Procedure for
the signature
of, and for
becoming Party
to, this
Agreement

Article 5

1. This Agreement shall be open until 31 December 1976 for signature by States which are either Members of the United Nations Economic Commission for Europe or have been admitted to the Commission in a consultative capacity in conformity with paragraph 8 of the terms of reference of the Commission.
2. Those States may become Parties to this Agreement by
 - (a) signature not subject to ratification, acceptance or approval;
 - (b) signature subject to ratification, acceptance or approval, followed by ratification, acceptance or approval; or
 - (c) accession.
3. Ratification, acceptance, approval or accession shall be effected by the deposit of an instrument in good and due form with the Secretary-General of the United Nations.

Entry into
force of this
Agreement

Article 6

1. This Agreement shall enter into force 90 days after the date on which the Governments of eight States have either signed it not subject to ratification, acceptance or approval or have deposited an instrument of ratification, acceptance, approval or accession provided that one or more roads of the international E-road network link, in a continuous manner, the territories of at least four of the States which have so signed or which have deposited such an instrument. If this condition is not fulfilled, the Agreement shall enter into force 90 days after the date either of the signature not subject to ratification, acceptance or approval or of the deposit of the instrument of ratification, acceptance, approval or accession, whereby the said condition will be satisfied.
2. For each State which deposits its instrument of ratification, acceptance, approval or accession after the commencement of the period of 90 days specified in paragraph 1 of this article, the Agreement shall enter into force 90 days after the date of deposit of the said instrument.
3. Upon its entry into force, this Agreement shall terminate and replace in relations between the Contracting Parties the Declaration on the Construction of Main International Traffic Arteries signed at Geneva on 16 September 1950.

Procedures for
amending the
main text of
this Agreement

Article 7

1. The main text of this Agreement may be amended by either of the procedures specified in this article.
2. (a) Upon the request of a Contracting Party, any amendment proposed by it to the main text of this Agreement shall be considered in the Working Party on Road Transport of the Economic Commission for Europe (ECE).
(b) If adopted by a two-thirds majority of those present and voting and if such a majority includes a two-thirds majority of the Contracting Parties present and voting, the amendment shall be communicated by the Secretary-General to all Contracting Parties for acceptance.

(c) If the amendment is accepted by two-thirds of the Contracting Parties, the Secretary-General shall so notify all Contracting Parties and the amendment shall come into force twelve months after the date of such notification. The amendment shall come into force with respect to all Contracting Parties except those which, before it comes into force, make a declaration that they do not accept the amendment.

3. Upon the request of at least one-third of the Contracting Parties, a conference to which the States referred to in article 5 shall be invited, shall be convened by the Secretary-General. The procedure specified in sub paragraphs (a) and (b) of paragraph 2 of this article shall be applied in respect of any amendment submitted to the consideration of such a conference.

Procedure for
amending
annex I to
this Agreement

Article 8

1. Annex I to this Agreement may be amended by the procedure specified in this article.

2. Upon the request of a Contracting Party, any amendment proposed by it to annex I to this Agreement shall be considered in the Working Party on Road Transport of the Economic Commission for Europe (ECE).

3. If adopted by the majority of those present and voting and if such majority includes the majority of the Contracting Parties present and voting, the amendment shall be communicated by the Secretary-General to the competent administrations of the Contracting Parties directly concerned. The following shall be considered Contracting Parties directly concerned:

(a) in the case of a new, or the modification of an existing class-A international road, any Contracting Party whose territory is crossed by that road;

(b) in the case of a new, or the modification of an existing, class-B international road, any Contracting Party contiguous to the requesting country, whose territory is crossed by the class-A international road or roads with which the class-B international road, whether new or to be modified, is connected. Two Contracting Parties

having in their respective territories the terminal points of a sea link on the class-A international road or roads specified above shall also be considered contiguous for the purposes of this paragraph.

4. Any proposed amendments communicated in accordance with paragraph 3 of this article shall be accepted if within a period of six months following the date of its communication none of the competent administrations of the Contracting Parties directly concerned notify the Secretary-General of their objection to the amendment. If the administration of a Contracting Party states that its national law obliges it to subordinate its agreement to the grant of a specific authorization or to the approval of a legislative body, the competent administration shall not be considered as having consented to the amendment to annex I to this Agreement, and the proposed amendment shall not be accepted, until such time as the said competent administration notifies the Secretary-General that it has obtained the required authorization or approval. If such notification is not made within a period of eighteen months following the date on which the proposed amendment was communicated to the said competent administration or if, within the period of six months specified above, the competent administration of a Contracting Party directly concerned expresses an objection to the proposed amendment, that amendment shall not be accepted.

5. Any amendment accepted shall be communicated by the Secretary-General to all the Contracting Parties and shall come into force for all the Contracting Parties three months after the date of its communication.

Procedure for
amending
annexes II and
III to this
Agreement

Article 9

1. Annexes II and III to this Agreement may be amended by the procedure specified in this article.
2. Upon the request of a Contracting Party, any amendment proposed by it to annexes II and III to this Agreement shall be considered in the Working Party on Road Transport of the Economic Commission for Europe (ECE).

3. If adopted by the majority of those present and voting, and if such majority includes the majority of the Contracting Parties present and voting, the amendment shall be communicated by the Secretary-General to the competent administrations of all Contracting Parties for acceptance.

4. Such amendment shall be accepted if during a period of six months from the date of notification, less than one-third of the competent administrations of the Contracting Parties notify the Secretary-General of their objection to the amendment.

5. Any amendment accepted shall be communicated by the Secretary-General to all Contracting Parties and shall come into force three months after the date of its communication.

Notification of the address of the administration to which proposed amendments to the annexes to this Agreement are to be communicated

Article 10

Each State shall, at the time of signing, ratifying, accepting, approving or acceding to this Agreement, inform the Secretary-General of the name and address of its administration to which proposed amendments to the annexes to this Agreement are to be communicated in conformity with articles 8 and 9 of this Agreement.

Denunciation and cessation of validity of this Agreement

Article 11

Any Contracting Party may denounce this Agreement by written notification addressed to the Secretary-General. The denunciation shall take effect one year after the date of receipt by the Secretary-General of such notification.

Article 12

This Agreement shall cease to be in force if the number of Contracting Parties is less than eight for any period of twelve consecutive months.

Settlement of disputes

Article 13

1. Any dispute between two or more Contracting Parties which relates to the interpretation or application of this Agreement and which the Parties in dispute are unable to settle by negotiation or other means

of settlement shall be referred to arbitration if any of the Contracting Parties in dispute so requests and shall, to that end, be submitted to one or more arbitrators selected by mutual agreement between the Parties in dispute. If the Parties in dispute fail to agree on the choice of an arbitrator or arbitrators within three months after the request for arbitration, any of those Parties may request the Secretary-General of the United Nations to appoint a single arbitrator to whom the dispute shall be submitted for decision.

2. The award of the arbitrator or arbitrators appointed in accordance with paragraph 1 of this article shall be binding upon the Contracting Parties in dispute.

Limits to the application of this Agreement

Article 14

Nothing in this Agreement shall be construed as preventing a Contracting Party from taking such action, compatible with the provisions of the Charter of the United Nations and limited to the exigencies of the situation, as it considers necessary to its external or internal security.

Declaration concerning article 13 of this Agreement

Article 15

Any State may, at the time of signing this Agreement or of depositing its instrument of ratification, acceptance, approval or accession, declare that it does not consider itself bound by article 13 of this Agreement. Other Contracting Parties shall not be bound by article 13 with respect to any Contracting Party which has made such a declaration.

Notifications to Contracting Parties

Article 16

In addition to the declarations, notifications and communications provided for in articles 7, 8, 9 and 15 of this Agreement, the Secretary-General shall notify the Contracting Parties and the other States referred to in article 5 of the following:

(a) signatures, ratifications, acceptances, approvals and accessions under article 5;

(b) the dates of entry into force of this Agreement in accordance with article 6;

(c) the date of entry into force of amendments to this Agreement in accordance with article 7, paragraph 2 (c), article 8, paragraphs 4 and 5, and article 9;

(d) denunciations under article 11;

(e) the termination of this Agreement under article 12.

Deposit of the
present
Agreement with
the Secretary-
General

Article 17

After 31 December 1976 the original of this Agreement shall be deposited with the Secretary-General of the United Nations, who shall send certified true copies to all the States referred to in article 5 of this Agreement.

IN WITNESS WHEREOF, the undersigned, being duly authorized thereto, have signed this Agreement.

DONE at Geneva, this fifteenth day of November one thousand nine hundred and seventy-five, in a single copy in the English, French and Russian languages, the three texts being equally authentic.

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.

LIST OF ROADS

A. Main roads

(1) West-east orientation

(a) Reference roads

- E 20 Shannon - Limerick - Portlaoise - Dublin ... Liverpool - Manchester - Bradford - Leeds - Hull ... Esbjerg - Kolding - Middelfart - Nyborg ... Korsør - København ... Malmö - Ystad ... 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 - Feuchtwangen - Nürnberg - Rozvadov - Plzeň - Praha - Jihlava - Brno - Žilina - Prešov - Košice - Vysné Nemecké - Uzhgorod - Mukachevo.
- E 60 Brest - Nantes - Tours - Mulhouse - Basel - Olten - Zürich - Winterthur - St. Gallen - St. Margrethen - Lauterach - Feldkirch - Imst - Innsbruck - Wörgl - Salzburg - Linz - Wien - Nickelsdorf - Mosonmagyaróvár - Győr - Budapest - Püspökladány - Oradea - Cluj - Turda - Tîrgu-Mureş - Braşov - Ploieşti - Bucureşti - Urziceni - Slobozia - Hirşova - Constanţa.
- E 70 La Rochelle - Lyon - Chambéry - Susa - Torino - Alessándria - Tortona - Brescia - Verona - Mestre (Venezia) - Palmanova - Trieste - Ljubljana - Zagreb - Djakovo - Beograd - Vrsac - Timisoara - Caransebeş - Turnu Severin - Craiova - Piteşti - Bucureşti - Giurgiu - Ruse - Razgrad - Choumen - Varna.

- E 80 La Coruña - Santander - Bilbao - San Sebastián - Pau - Toulouse - Narbonne - Nimes - Aix-en-Provence - Nice - Vintimiglia - Savona - Genova - La Spezia - Migliarino - Livorno - Grosseto - Roma - Pescara ... Dubrovnik - Petrovac - Titograd - Pristina - Niš - Dimitrovgrad - Sofia - Plovdiv - Edirne - Babaeski - Silivri - Istanbul - Izmir - Adapazari - Bolu - Gerede - Ankara - Yozgat - Sivas - Erzincan - Mutu - Askale - Erzurum - Agri - Iran.
- E 90 Lisboa - Setúbal - Pegões - Elvas - Badajoz - Madrid - Zaragoza - Lérida - Barcelona ... Mazara del Vallo - Palermo - Messina ... Reggio di Calabria - Cantanzaro - Sibari - Crotone - Metaponto - Taranto - Brindisi ... Igoumenitsa - Ioannina - Kozani - Thessaloniki - Alexandrovpolis - Ipsula - Kesan ... Izmir - Aydin - Antalya - Tarsus - Adana - Kömürler - Gaziantep - Urfa - Mardin - Nusaybin - Cizre - Esendere - Iran.

(b) Intermediate roads

- E 12 Mo i Rana - Umeå ... Vaasa - Tampere - Helsinki.
- E 16 Londonderry - Belfast ... Glasgow - Edinburgh.
- E 18 Craigavon - Belfast - Larne ... Stranraer - Gretna - Carlisle - Newcastle ... Stavanger - Kristiansand - Larvik - Drammen - Oslo - Ørje - Karlstad - Örebro - Arboga - Enköping - Stockholm - Norrtälje - Kappelskär ... Åland ... Turku and Naantali - Helsinki - Vaalimaa - Leningrad.
- E 22 Holyhead - Chester - Warrington - Manchester - Leeds - Doncaster - Immingham ... Amsterdam - Groningen - Oldenburg - Bremen - Hamburg - Lübeck - Rostock - Stralsund - Sassnitz.
- E 24 Hamburg - Berlin.
- E 26 Berlin - Szczecin - Goleniow - Koszalin - Gdansk.
- E 28 Birmingham - Cambridge - Ipswich.
- E 32 Colchester - Harwich.
- E 36 Antwerpen - Eindhoven - Venlo - Oberhausen - Kamen - Bad Oeynhausen.
- E 38 Berlin - Lübbenau - Cottbus - Legnica.

- E 42 Dunkerque - Lille - Mons - Chaleroi - Namur - Liège -
St. Vith - Wittlich - Bingen - Wiesbaden - Frankfurt am Main -
Aschaffenburg - Würzburg.
- E 44 St. Briec - Caen - Rouen - Amiens - Charleville - Mézières -
Luxembourg - Trier - Wittlich - Koblenz - Ransbach-Baumbach -
Giessen.
- E 46 Rouen - Reims - Charleville - Mézières - Liège.
- E 48 Bayreuth - Marktredwitz - Cheb - Karlovy Vary - Praha.
- E 52 Paris - Nancy - Strasbourg - Appenweier - Karlsruhe -
Stuttgart - Ulm - München - Braunau - Wels - Linz.
- E 54 Paris - Chaumont - Mulhouse - Basel - Waldshut - Lindau -
Memmingen - München - Rosenheim - Salzburg.
- E 56 Nürnberg - Regensburg - Deggendorf - Passau - Wels - Sattledt.
- E 62 Nantes - Poitiers - Mâcon - Genève - Lausanne - Martigny -
Sion - Simplon - Gravelona Toce - Milano - Tortona.
- E 64 Szeged - Arad - Deva - Sibiu - Braşov.
- E 66 Torino - Milano - Brescia.
- E 68 Fortezza - St. Candido - Spittal - Villach - Klagenfurt.
Graz - Veszprém - Balatonaliga.
- E 72 Nice - Cuneo - Asti - Alessandria.
- E 74 Migliarino - Firenze.
- E 76 Bordeaux - Toulouse.
- E 78 Grosseto - Arezzo - Sansepolcro - Fano.
- E 82 Coimbra - Celorico da Beira - Salamanca - Valladolid - Burgos.
- E 86 Krystalopigi - Florina - Vevi - Yefira - Thessaloniki.
- E 88 Kesan - Tekirdag - Silivri.
- E 92 Rion - Egion.
- E 94 Corinthos - Athinai.

(2) North-south orientation

(a) Reference roads

- 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 Amsterdam - 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 Hoek van Holland - Rotterdam - Gouda - Utrecht - Arnhem - Emmerich - Oberhausen - Köln - Ransbach-Baumbach - 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 Vollen - Mo i Rana - Stjørdalshalsen - Trondheim - Dombås - Otta - Hamar - Eidsvoll - Oslo - Moss - Svinesund - Uddevalla - Göteborg - Halmstad - Hälsingborg ... Helsingør - København - Køge - Vordingborg - Rødby ... Puttgarden ... Hamburg - Walsrode - Hannover - Northeim - Göttingen - Kassel - Bad Hersfeld - 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 - Catania - Siracusa - Gela.
- E 55 Tornio - Haparanda - Luleå - Umeå - Sundsvall - Gävle - Uppsala - Stockholm - Södertälje - Norrköping - Linköping - Jönköping - Hälsingborg - Malmö - Trelleborg ... Sassnitz - Stralsund - Rostock - Berlin - Lübbenau - Dresden - Cínovec - Teplice - Praha - Tábor - České Budějovice - Dolní Dvoriště - Linz - Salzburg - Villach - Tarvisio - Udine - Palmanova - Mestre (Venezia) - Ravenna - Cesena - Rimini - Fano - Ancona - Pescara - Canosa - Bari - Brindisi ... Igoumenitsa - Preveza - Messolongi - Rion - Patrai - Pyrgos - Kalamai.

- E 65 Ystad - ... Swinoujście - Wolin - Goleniów - Szczecin -
 Świebodzin - Jelenia-Góra - Harrachov - Železny Brod - Turnov -
 Mladá Boleslav - Prahá - Jihlava - Brno - Br^vec^vlav -
 Bratislava - Rajka - Mosonmagyaróvár - Czorna - Szombathely -
 Körmend - Ré^vedics - Zagreb - Karlovac - Rijeka - Split - Metković -
 Dubrovnik - Petrovac - Titograd - Bijelo Polje - Scopje - Kicevo -
 Ohrid - Bitolj - Niki - Vevi - Kozani - Lá^vris^vsa - Domokos -
 Lamia - Brallos - Itea ... Egion - Korintos - Tripolos -
 Gythion.
- E 75 Tromsø - Nordkjosbotn - Skibotn - Helligskogen - Kilpisjärvi -
 Tornio - Oulu - Jyväskylä - Lahti - Helsinki ... Gdańsk -
 Elbląg - Ostr^vóda - M^vawa - Warszawa - Radom - Kraków -
 Trstená - Ruzomberok - Banská Bystrica - Zvolen - Šahy -
 Budapest - Szeged - Beograd - Niš - Kumanovo - Skopje -
 Gevgelija - Evzoni - Thessaloniki - Lá^vris^vsa - Almyros -
 Lamia - Athinai - Chania - Iraklion - Agios Nikolaos -
 Sitia.
- E 85 Č^vernovoy - Siret - Suceava - Roman - Ba^vcau - M^vă^vre^vști -
 Buzău - Urziceni - București - Giurgiu - Ruse - Bjala -
 Velico Tirnovo - Stara Zagora - Haskovo - Podkova - Komotini.
- E 95 Leningrad - Moskva - Oryol - Kharkov - Simferopol - Alushta -
 Yalta.

(b) Intermediate roads

- E 01 Lame - Belfast - Dublin - Wexford - Rosslare ... La Coruña -
 Pontevedra - Porto - Albergaria a Velha - Coimbra -
 Vila Franca de Xira - Lisboa - Setúal - Portimão - Faro -
 Huelva - Seville.
- E 03 Cherbourg - Rennes - Nantes - La Rochelle.
- E 07 Orléans - Limoges - Toulouse - Zaragoza.
- 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 - Chambéry - Grenoble -
 Valence - Marseille.
- E 23 Metz - Nancy - Besançon - Vallorbe - Lausanne.

- E 27 Dortmund - Köln - Prüm - Luxembourg - Saarbrücken - Sarreguemines - (E 25 Strasbourg).
- E 29 Belfort - Bern - Martigny - Grand-Saint-Bernard - Aosta.
- E.31 Parma - La Spezia.
- E 33 Rotterdam - Gorinchem - Nijmegen - Goch - Krefeld - Köln - Koblenz - Bingen - Ludwigshafen.
- E 37 Stockholm - Söde^{..}tälje - Örebro - Mariestad - Göteborg ... Frederikshavn - Alborg - Arhus - Vejle - Kolding - Krusa - Flensburg - Schleswig - Neumünster - Hamburg - Bremen - Osnabrück - Dortmund - Olpe - Giessen.
- E 39 Giessen - Frankfurt am Main - Darmstadt.
- E 41 Würzburg - Heilbronn - Stuttgart - Donaueschingen - Schaffhausen - Winterthur - Zürich - Altdorf.
- E 43 Würzburg - Feuchtwangen - Ulm - Memmingen - Lindau - Bregenz - St. Margrethen - Buchs - Chur - S. Bernardino - Bellinzona.
- E 47 Magdeburg - Halle - Leipzig - Karl-Marx-Stadt - Boží Dar^V - Karlovy Vary^V - Plzeň^V - České Budějovice^V - Třevoň^V - Halámky^V - Wien.
- E 49 Orehoved - Nyköbing - Gedser ... Rostock.
- E 51 Berlin - Leipzig - Gera - Hof - Bayreuth - Nürnberg.
- E 53 Plzeň^V - Bayer - Eisenstein - Deggendorf - München.
- E 57 Sattledt - Liezen - St. Michael - Graz - Maribor - Ljubljana.
- E 59 Praha - Jihlava^V - Wien - Graz - Spielfeld - Maribor - Zagreb - Karlovac - Bihać^V - Donjilapac - Knin - Split.
- E 63 Klagenfurt - Loibl-Pass - Ljubljana - Trieste - Rijeka.
- E 67 Warszawa - Łowicz - Wrocław - Kłodzko^V - Běloves^V - Náchod - Hradec Králové - Praha.
- E 69 Warszawa - Piotrków^V - Katowice - Český Těšín^{VV} - Zilina^V - Trenčín^{VV} - Piešťany - Bratislava - Wiener Neustadt.
- E 71 Košice^V - Miskolc - Budapest - Balatonaliga - Nagykanizsa - Zagreb.

- E 73 Budapest - Szekszárd - Mohács - Osijek - Djakovo - Samak - Zenica - Mostar - Metković.
- E 77 Püspökladány - Nyiregyháza.
- E 79 Oradea - Beius - Deva - Petrosani - Tirgu Jiu - Craiova - Calafat ... Vidin - Vraca - Botevgrad - Sofia - Blagojevgrad - Serai - Thessaloniki.
- E 81 Halmeu - Satu Mare - Zalău - Cluj - Turda - Sebeş - Sibiu - Piteşti.
- E 83 Bjala - Pleven - Jablanica - Botevgrad - Sofia.
- E 87 Tulcea - Constanța - Varna - Burgas - Mičurin - Malco'Tyrnovo - Kirklareli - Babaeski.
- E 89 Trabzon - Gümüşane - Aşkale - Mutu - Tunceli - Elâzığ - Malatya - Maraş - Kömürler - Iskenderun - Antakya - Syrian border.
- E 93 Orel - Kiev - Odessa.

B. Branch, link and connecting roads

- E 130 Vejle - Middelfart.
- E 135 Haugesund - Haukeli - Kongsberg - Drammen.
- E 136 Bergen - Gudvangen ... Laerdalsøyri - Fagernes - Hønefoss - Oslo.
- E 137 Alessund - Andalsnes - Dombas.
- E 140 Trondheim - Storlien - Östersund - Sundsvall.
- E 160 Turku - Tampere - Jyväskylä - Kuopio.
- E 200 Cork - Portlaoise.
- E 230 Amsterdam - Amersfoort.
- E 231 Amersfoort - Groningen.
- E 232 Oldenzall - Bremen.

- E 233 Bremerhaven - Bremen - Walsrode.
- E 250 Stralsund - Neubrandenburg - Berlin.
- E 267 Gdańsk - Świecie - Poznań - Wrocław.
- E 269 Świecie - Łódź - Piotrków.
- E 312 Breda - Gorinchem - Utrecht.
- E 313 Antwerpen - Liège.
- E 314 Hasselt - Heerlen - Aachen.
- E 330 Unna - Soest - Kassel - Herleshausen.
- E 410 Bruxelles - Namur - Arlon.
- E 420 Aachen - St. Vith - Luxembourg.
- E 440 Karlovy Vary - Teplice - Turnov - Hradec Králové - Olomouc - Žilina.
- E 460 Brno - Olomouc - Český Těšín - Kraków.
- E 461 Hradec Králové - Brno - Wien.
- E 470 Mukáčevo - Lvov.
- E 530 Offenburg - Donaueschingen.
- E 532 München - Garmisch - Partenkirchen - Mittenwald - Seefeld - Innsbruck.
- E 550 České Budějovice - Jihlava.
- E 562 Bratislava - Zvolen - Košice.
- E 571 Cluj - Dej - Bistrița - Suceava.
- E 572 Bacău - Brașov - Pitești.
- E 573 Nyiregyháza - Tchop - Užgorod.
- E 580 Măreșești - Tecuci - Albița - Leucheni - Kishinev - Odessa.
- E 650 Altenmarkt - Liezen.

- E 651 Villach - Podkoren - Naklo.
- E 660 Subotica - Sombor - Osijek.
- E 661 Balatonkeresztúr - Nagyatád - Barcs - Virovitica - Okučani^V - Banja Luka - Jajce - Donji Vakuf - Zenica.
- E 671 Timișoara - Arad - Oradea.
- E 717 Torino - Savona.
- E 751 Rijeka - Pula - Koper.
- E 752 Turnu Severin - Negotin - Zaječar - Niš^V - Pristina - Prizren - (Albania) - Petrovac.
- E 760 Beograd - Cacak - Nova Varos - Bijelo Polje.
- E 761 Bihać^V - Jajce^V - Donji Vakuf - Zenica^V - Sarajevo - Titovo^V Uzice^V - Cacak - Kraljevo - Krusevac - Pojate - Paraćin^V - Zaječar.
- E 762 Sarajevo - Titograd - Albanian Border.
- E 771 Jablanica - Velico Tirново - Choumen.
- E 772 Popovica - Stara Zagora - Burgas.
- E 800 Albergaria a Velha - Celorico da Beira.
- E 801 Vila Franca de Xira - Pegoes.
- E 804 Salamanca - Badajoz - Sevilla.
- E 805 Bilbao - Logroño - Zaragoza.
- 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. Eufemia - Catanzaro.
- E 850 Ohrid - Albanian Border.
- E 851 Joannina - Albanian Border.
- E 870 Sofia - Kjustendil - Kumanovo.
- E 880 Izmir - Ankara.
- E 881 Ankara - Adana.
- E 901 Jaén - Granada - Málaga.
- E 902 Madrid - Valencia.
- E 931 Mazara del Vallo - Gela.
- E 950 Joannina - Trikala - Larissa - Volos.
- E 951 Lamia - Karpenissi - Amfilochia.
- E 952 Tripolos - Megalopolis - Tsakona.
- E 957 Joannina - Arta - Agrinion - Messologi.
- E 980 Cizre - Iraq.

Annex II

CONDITIONS TO WHICH THE MAIN INTERNATIONAL TRAFFIC ARTERIES SHOULD CONFORM

SUMMARY

- I. GENERAL
- II. CATEGORIES OF INTERNATIONAL ROADS
 - II.1. All-purpose roads
 - II.2. Motorways
 - II.3. Express roads
- III. STANDARDS FOR SECTIONS BETWEEN JUNCTIONS
 - III.1. Cross-section
 - III.1.1. Carriageways
 - III.1.2. Shoulders and central reserve
 - III.1.3. Special paths
 - III.2. Horizontal and vertical alignment
 - III.2.1. Homogeneity and co-ordination of horizontal and vertical alignment
 - III.2.2. Geometric characteristics
 - III.3. Traffic flows
- IV. STANDARDS FOR INTERSECTIONS
 - IV.1. Definitions
 - IV.2. Intersections on all-purpose roads
 - IV.2.1. Level junctions
 - IV.2.2. Grade-separated junctions

- IV.3. Interchanges
 - IV.3.1. Definitions
 - IV.3.2. Flow on the carriageways of interchanges
 - IV.3.3. Principles for the alignment of interchanges
 - IV.3.4. Geometric characteristics of interchanges
- IV.4. Railway intersections
- V. STRUCTURES
 - V.1. Alignment and cross-sections
 - V.2. Overhead clearance
- VI. SAFETY EQUIPMENT
 - VI.1. Lighting
 - VI.2. Anti-glare devices
 - VI.3. Safety barriers
- VII. LANDSCAPING
- VIII. ANCILLARY SERVICES
 - VIII.1. Installations at frontiers
 - VIII.2. Miscellaneous installations
 - VIII.3. First-aid posts
 - VIII.4. Telecommunications

CONDITIONS TO WHICH THE MAIN INTERNATIONAL TRAFFIC ARTERIES SHOULD CONFORM

I. GENERAL

I.1. The fundamental characteristics of the construction or improvement 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.

I.2. The values of the characteristics indicated below are the absolute minima or maxima. They shall be increased or diminished respectively when this is possible without extra cost or when justified economically.

I.3. All the provisions of this annex shall be taken into account in the light of a comparison of the costs and the benefits realized and in particular of safety considerations. For vehicular traffic the assessment shall be made for the various possibilities, according to the different assumptions made, in particular with regard to the design speed* and taking into account the estimated volume of traffic, its composition and the annual distribution of hourly flows.

I.4. The protection of the environment shall be taken into account in the surveying and construction of a new international road.

II. CATEGORIES OF INTERNATIONAL ROADS

International roads are classified into one of the following categories:

II.1. All-purpose roads

Category I. Roads with two lanes (single carriageway)

Category II. Roads with more than two lanes (one or several carriageways)

* The design speed is that which, in a scheme for the improvement or construction of a road, is chosen to determine the minimum geometric characteristics permitting isolated vehicles to travel at this speed in safety.

II.2. 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 either 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.

II.3. Express Roads

Roads reserved for automobile traffic, accessible only from interchanges or controlled junctions and on which, in particular, stopping and parking are prohibited.

III. STANDARDS FOR SECTIONS BETWEEN JUNCTIONS

III.1. Cross-section

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. They shall not be permitted along an express road unless they are separated from it by a sufficiently wide space.

Trams and railways are excluded from the carriageways of all-purpose roads and from within the formation of motorways and express roads.*

III.1.1. Carriageways

III.1.1.1. Width

The traffic lanes on the carriageways shall have, on a straight alignment, a minimum width of 3.50 m.

* This provision shall not apply to motorways which have been specially designed to allow the installation of a railway.

In curves of radius less than 200 m, extra width shall be provided to ensure that the largest authorized vehicles can travel at normal speeds without hindrance.

For design speeds equal to or greater than 100 km/h the longitudinal edge markings shall not be included in the above width.

However, the width of a supplementary lane for slow vehicles on a gradient can be reduced to 3 m.

III.1.1.2. Crossfall

In straight alignment, the cross-section of the carriageway shall consist of one or two planes with a cross-fall between 2 and 3 per cent.

In curves, the maximum superelevation shall be 7 per cent. The minimum radius without modification of the cross-section of the straight alignment is given (in metres) in the following table as a function of the design speed (in km/h):

Design speed	140	120	100	80	60
All-purpose roads	-	1,800	1,300	800	450
Motorways and express roads	3,900	2,800	2,000	1,300	-

III.1.2. Shoulders and central reserve

III.1.2.1. The recommended minimum width of the shoulder shall be 3.25 m for all-purpose and express roads and 3.75 m for motorways.

III.1.2.2. The shoulders of motorways and express roads shall include on the right side of the carriageway a continuous stopping strip, paved or stabilized, with a minimum width of 2.50 m to permit stopping in an emergency.

Such a strip is recommended for all-purpose roads. If it is not provided or if it does not have a width of 2.50 m, laybys shall be provided at intervals.

If need be, draw-ins for buses shall also be provided outside the carriageways.

In all cases, surfaced or stabilized lateral strips, 1 m in width, shall be provided on the shoulder along the carriageway. For safety reasons, wider strips, free of all obstacles, shall be provided along motorways and express roads.

III.1.2.3. Where a central reserve is provided, its recommended minimum width shall be 4 m between motorway carriageways. It is recommended that this width shall be increased particularly on curves, if visibility so requires.

It is recommended that the central reserve shall include at the edge of the carriageways marginal guidance and safety strips, paved or stabilized, with a minimum width of 1 m.

III.1.3. Special paths

On the verge of all-purpose roads, where motor traffic reaches at least 2,000 vehicles per day, special paths reserved for pedestrians, cyclists or similar traffic shall be provided whenever their number reaches 200 units per peak half-hour in one direction or 1,000 units per day in one direction.

Cycle tracks shall normally be one-way and shall have a minimum width of 2.20 m.

A separating strip with a minimum width of 1 m shall be provided between the carriageway and the special paths.

III.2. Horizontal and vertical alignment

III.2.1. Homogeneity and co-ordination of horizontal and vertical alignment

International roads shall present homogeneous characteristics over sufficiently long sections. Changes in characteristics shall be made at points where they are normally obvious to a driver (such as passage through a built-up area or a change in topography). If this is not possible, they shall be introduced progressively.

The horizontal and vertical alignment shall be co-ordinated in such a way that the road appears to the driver 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.

III.2.2. Geometric characteristics

III.2.2.1. The paving of international roads shall everywhere have an even surface. The difference in level per 3 m run shall not exceed 4 mm.

III.2.2.2. The principal geometric characteristics of international roads are summarized in the following table: they are based on a coefficient of longitudinal friction (locked wheels, smooth tyres) of 0.4 at 50 km/h; they shall be regarded as minimum values to be observed.

Design speed (in km/h)		140	120	100	80	60
Gradient (% not to be exceeded)		4	5	6	7	8
Minimum radii in convex vertical curves (in metres)*	One-way carriageway	27,000	12,000	6,000	3,000	1,500
	Two-way carriageway	-	-	10,000	4,500	1,600
Minimum radii in plane corresponding to maximum superelevation		1,000	650	450	240	120

The design speed of 120 km/h shall be chosen only if the carriageways are separated and if most of the intersections are designed as interchanges (see IV below). The design speed of 140 km/h is applicable only to motorways.

Concave curves shall be such that, for a given design speed, the vertical acceleration shall not exceed 0.25 m/sec^2 .

The values for horizontal curves are the minima corresponding to a superelevation of 7 per cent. They are sufficient for the stability of the vehicle and comfort of the driver under average conditions.

The gradient resulting from longitudinal slope and superelevation shall not exceed 10 per cent.

III.2.2.3. The circular and straight sections of the horizontal alignment shall be joined by curves with a progressive curvature.

III.2.2.4. The horizontal and vertical visibility provided shall be such as to give the same degree of safety, taking any gradients into account.

The minimum visibility distances necessary for overtaking on two-way carriageways are given in the following table:

* The convex vertical curves shown in the table correspond to transition curves with terminal slopes sensibly equal but in opposite directions. A difference in slopes is sufficient to limit visibility.

design speed (in km/h)	100	80	60
minimum overtaking visibility distance (in metres)	400	325	250

These visibility distances shall be provided on as great a percentage of the length of the road and, as uniformly distributed, as possible.

III.2.2.5. When the visibility is insufficient, doubling of the carriageway is recommended at summits and in curves on all-purpose roads with two and three traffic lanes.

III.3. Traffic flows

Roads of the various categories shall permit normally, i.e. with a quality or level of service judged necessary for international roads, and in conformity with the standards laid down in III.2, the flows* indicated in column 1 of the following table expressed in passenger car units (pcu.) per hour.**

Category of road	1 Normal flow pcu/hrs	2 Maximum admissible flow pcu/hrs	Remarks
Category I	900	1,500	both ways
Category II			
3-lane	1,500	2,000	both ways
4-lane	1,500	2,000	one way
for each additional lane	750	1,000	one way
Motorways and express roads			
with 2 x 2 lanes	2,000	3,000	one way
for each additional lane	1,200	1,500	one way

* A passenger car unit corresponds to a private car. For other vehicles a pcu equivalent shall be applied.

** Outside urban areas.

For a given category of road, it is recommended that the flows indicated in column 1 shall not be exceeded during more than 50 hours per year, unless there is no economic justification for a supplementary lane or improvement to a higher category.

When the flow exceeds the values in column 2 during more than 50 hours per year, it is recommended that consideration be given to the construction of an additional lane or improvement to a higher category taking into account construction and environmental costs.

These values imply a continuous flow on condition:

- (i) that level junctions are not too numerous and do not create too many traffic incidents;
- (ii) that for two and three-lane roads, the overtaking visibility distances are provided over the whole of the route.

Three-lane roads are not recommended when the normal flow, indicated in column 1 of the above table, is exceeded.

For four-lane roads, when the peak flow in the heavier direction exceeds 1,500 pcu/hr during more than 50 hours per year, separate one-way carriageways are recommended for safety.

IV. STANDARDS FOR INTERSECTIONS*

IV.1. Definitions

International roads, where they meet each other, or where they meet other roads or other ways of communication, form "intersections".

The different arrangements for road intersections are as follows:

Intersections of all-purpose roads

- level junctions in which the branches are situated on the same level or grade;
- grade-separated junctions or junctions on separate levels in which at least one of the branches crosses one or several other branches at a different level.

* This text is drafted on the assumption that traffic drives on the right.

Intersections between motorways or express roads and roads of the same category

A Interchanges in which the joinings do not involve any cuts in traffic flows.

Intersections between motorways and all-purpose roads

B Interchanges not involving any traffic cuts on the motorway carriageway.

Intersections between express roads and all-purpose roads

For major intersections:

B Interchanges not involving any traffic cuts on the carriageway(s) of the express road.

For intersections of secondary importance for which an interchange is not economically justified:

Level or grade-separated junctions possibly controlled by light signals.

IV.2. Intersections on all-purpose roads

IV.2.1. Level junctions

IV.2.1.1. Level junctions shall be avoided on international roads whenever this measure is economically justified.

IV.2.1.2. Level junctions comprising more than four branches shall be simplified by grouping certain traffic streams according to their volume.

IV.2.1.3. Roundabouts and light signals shall be used only if other arrangements avoiding weaving flows and cuts are not economically justified.

IV.2.1.4. At the approaches to a junction, visibility of the junction shall be provided over a sufficient distance to ensure that drivers have enough time to take the decisions imposed by the type of control and the traffic conditions of the moment. This visibility is improved if carriageways, especially those on which drivers must give way, slope slightly down towards the junction.

IV.2.1.5. The international road shall have priority over other roads. The priority between international roads shall be fixed according to the relative volumes of traffic.

IV.2.1.6. Through traffic on the priority international road shall not be slowed down. For this purpose, waiting zones of sufficient length shall be provided between the two lines of traffic, for vehicles about to turn left.

IV.2.1.7. Acceleration and deceleration lanes shall be provided at the entrance to and exit from the carriageway of the priority international road at important junctions where they are economically justified.

IV.2.1.8. The junction shall include, on the non-priority carriageways, directional islands to channel the traffic streams. The directional islands shall satisfy the following criteria:

- (a) the geometry of the set of traffic lanes shall be as simple as possible, so as to be immediately comprehensible to drivers;
- (b) non-priority traffic streams shall be slowed down, and the diversion of the corresponding lanes shall be adapted to the volume of traffic they carry;
- (c) intersecting lanes shall intersect one another as nearly at right angles as possible;
- (d) the points of intersection shall be spaced (and not merged) in such a way that drivers can reach them separately via intermediate waiting zones;
- (e) the most direct path shall be reserved for pedestrians;
- (f) if cycle paths exist, cyclists shall be diverted from the junction proper in such a way that they cross the vehicle lanes as nearly at right angles as possible;
- (g) directional islands shall be bordered by a slightly raised kerb in white material. When economically justified, they shall be lit at night. If not lit, the kerbs shall be reflectorized.

IV.2.2. Grade-separated junctions

When the necessary improvement has been shown to be economically justified, certain important traffic streams shall be separated to eliminate traffic cuts with other streams using the same junction.

The horizontal and vertical alignments of the slip roads shall conform to the principles and standards of the interchanges which are applicable to them (see IV.3.).

Slip roads which are not grade-separated shall at their intersections form junctions corresponding to the conditions set forth above (see IV.2.1.).

IV.3. Interchanges

IV.3.1. Definitions

The carriageways of interchanges are classed as principal carriageways and slip roads joining the principal carriageways.

The principal carriageways are those which carry the largest volumes of traffic (allowing, where appropriate for their hourly variation), and for which no significant reduction in design speed shall be tolerated.

IV.3.2. Flow on the carriageways of interchanges

The carriageways of an A interchange shall be one-way. In a B interchange, certain slip roads may be two-way for part of their length; however, the entries to or exits from a motorway or express road shall always be one-way.

IV.3.3. Principles for the alignment of interchanges

The alignment of interchanges shall satisfy the following principles:

IV.3.3.1. Principle A. - Type of interchange

In the choice of a type of interchange and of its principal carriageways and slip roads due account shall be taken of the absolute and relative volume of the traffic streams which pass through it.

IV.3.3.2. Principle B. - Divergence of traffic streams

When a carriageway divides into two other carriageways, the separation of the two traffic streams shall be effected in such a way as not to entail any significant reduction in the speeds of vehicles.

To this end the driver shall have time to place himself in the lane most favourable for the direction he wishes to take, and shall have sufficient visibility of the point of divergence. In an A interchange, a carriageway which divides into

two others shall be widened before the separation, and shall comprise a number of lanes equal to the total number of lanes on the two carriageways over a distance which will allow the streams to separate before the point of divergence. The widening shall preferably be made to the right.

The less important traffic stream shall be required to leave by the right-hand carriageway in order to reduce the number of vehicles slowing down whilst changing lanes. If the speed of this stream has to be reduced, a deceleration lane shall be provided. This right-hand carriageway shall, if possible, be raised progressively with respect to the principal carriageway to facilitate possible deceleration and provide better visibility of the point of divergence.

In a B interchange the exit carriageway leaving the motorway or express road carriageway shall diverge towards the right and include a deceleration lane.

IV.3.3.3. Principle C. - Convergence of traffic streams

When 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.

To this end:

- (a) the drivers in the less important traffic stream shall merge from the right into the more important traffic stream;
- (b) the driver who has to merge shall have good visibility of the other carriageway before and beyond the point of convergence.

The merging manoeuvre, where appropriate via an acceleration lane, shall not entail any appreciable reduction in the speed of the principal stream. Visibility is improved and the merging manoeuvre simplified if the carriageway carrying the merging stream slopes slightly down towards the other carriageway.

- (c) It is desirable also to ensure good visibility from the principal carriageway on to the other carriageway;
- (d) when two principal carriageways converge to form one single carriageway, and if there is a reduction in the total number of traffic lanes, this reduction shall be made at a sufficient distance from the point of convergence.

In a B interchange, the entry carriageway on to a motorway or express road carriageway shall converge from the right and include an acceleration lane.

IV.3.3.4. Principle D. - Weaving sections

Weaving sections shall be avoided on principal carriageways. A weaving section shall be tolerated on them only if the volumes of vehicles weaving are low; if possible at least one supplementary lane shall be provided on the right of the principal carriageway.

In all cases, the geometric characteristics of the weaving section and of the carriageways before and beyond it shall be such that the speeds of the weaving vehicles do not differ greatly from one another, and they shall not entail too great a reduction in the speeds at which traffic can move on these carriageways.

IV.3.3.5. Principle E. - Points of divergence and convergence

Within the limits of an interchange, each principal carriageway shall include only one point of divergence and one point of convergence.

In every case where there are several points of divergence or convergence on the same carriageway, measures shall be taken to ensure ease of manoeuvre and there shall be separate signs for the successive points of divergence or convergence.

IV.3.4. Geometric characteristics of interchanges

IV.3.4.1. Design speed for principal carriageways

The principal carriageways of an interchange shall be conceived with a design speed as close as possible to that of the carriageways into which they lead beyond the interchange, and in every case at least equal to three-quarters of it. In B interchanges, however, no reduction in the design speed shall be tolerated on the motorway carriageways or on the carriageways of express roads.

IV.3.4.2. Radius of slip roads

On a level section, the minimum radius of the inner edge of the carriageway shall be 50 m. This value corresponds theoretically to a level carriageway with the maximum permissible superelevation.

In all cases, curves of small radius shall be joined progressively by transition curves (with a continuous variation of curvature), of sufficient length to permit the driver to adapt his speed easily.

IV.3.4.3. Width of slip roads

It shall be possible to overtake a stationary vehicle at any point. On slip roads of a certain length, it is desirable also to provide for the possibility of overtaking a moving vehicle.

To this end:

- single-lane carriageways shall have a total width of at least 6 m, including the stabilized shoulder not normally used by traffic.
- two-lane carriageways shall have a width of at least 7 m. The stabilized shoulder is optional in this case. These carriageways shall be reduced to single-lane carriageways near the point of entry on to (or exit from) a principal carriageway, if the total number of lanes on the principal carriageway is not increased after the point of entry (or reduced after the point of exit).

IV.3.4.4. Weaving sections

It is recommended that weaving sections shall have a minimum length of $0.2 Q$ (in metres), Q being the total weaving traffic in pcu/hr. The number of lanes necessary on this hypothesis is calculated by multiplying the smaller weaving flow by a factor of 3.

If, exceptionally, a weaving section cannot be avoided on a principal carriageway, its length shall be Q metres with a minimum of 500 m.

The interchange shall be so designed that, within its limits, the total weaving traffic is less than 2,000 pcu/hr.

IV.3.4.5. Length of acceleration lanes

It is recommended that access carriageways shall have an acceleration lane proper followed by a lane of variable width known as a taper.

When the motorway or express road carriageway and the acceleration lane are on the level and in straight alignment, the total length of the acceleration lane shall be 300 m minimum, and that of the acceleration lane proper 200 m minimum.

If the horizontal and vertical alignment are different, the length of the acceleration lanes shall be modified accordingly.

IV.3.4.6. Length of deceleration lanes

Deceleration lanes shall consist of a lane of variable width known as a taper, followed by the deceleration lane proper, of constant width, which may be parallel and adjacent to the motorway carriageway or independent of it.

The taper shall permit the driver to move gradually out of the principal stream without any appreciable reduction in his speed. The length of the taper is determined by assuming that the time needed to execute this manoeuvre without difficulty is about 3.5 seconds. The length of the deceleration lane proper is determined by assuming that the rate of deceleration of vehicles is not greater than 1.5 m/sec^2 .

IV.4. Railway intersections

Intersections of railways with international roads shall be separate-level intersections.

V. STRUCTURES

V.1. Alignment and cross-sections

Except in special cases (mountainous regions, particularly difficult terrain, etc.), no restriction on the characteristics of the carriageway and, if appropriate, of cycle-tracks or footpaths shall be allowed over or under structures. In particular the lateral stopping strip referred to in III.1.2. shall be maintained on motorways and express roads.

V.2. Overhead clearance

The minimum overhead clearance shall be 4.5 m.

VI. SAFETY EQUIPMENT

VI.1. Lighting

Sections, junctions and interchanges on international roads shall be provided with lighting whenever the volume of night traffic economically justifies the provision and operation of lighting systems. Such lighting shall be uniform and sufficient to enable motorized traffic to travel without driving-lights.

VI.2. Anti-glare devices

When the volume of night traffic justifies it, plantations or screens shall be provided on the central reserve of motorways and express roads and, if necessary, on their shoulders if the driving-lights of vehicles travelling in the opposite direction on the other carriageway or on another road running alongside the international road, create visual discomfort on the latter.

VI.3. Safety barriers

Safety barriers shall be provided to avoid collisions with obstacles situated on the shoulders or the central reserve, provided however that the risk and the consequences of a collision with the barriers are less than those of collision with the obstacles which they protect.

Barriers may not be necessary for the protection of road sign or lamp posts if these are so designed as to reduce the effects of impact by a vehicle.

It is recommended that the safety barriers shall be sited at the maximum distance from the edge of the carriageway compatible with the presence of vehicles or exterior obstacles.

On motorways and express roads, safety barriers shall be provided in particular:

(a) On the central reserve when it is less than 6 m wide, if the daily volume reaches 20,000 with 2 x 2 lanes or 30,000 with 2 x 3 lanes, or when it is less than 4.50 m wide whatever the volume.

(b) On the shoulders:

(i) When fixed and rigid obstacles such as bridge abutments and piers, retaining walls, gantry supports, a continuous line of lamp posts etc. are situated less than 3.50 m from the edge of the carriageway;

(ii) On embankments when their height or the slope of the banks presents an obvious danger;

(iii) On sections bordered by a water course, a road or a railway less than 10 m from the edge of the carriageway.

(c) On structures, particularly when barriers exist on both sides of the structure.

VII. LANDSCAPING

VII.1. The co-ordination of the horizontal and vertical alignment shall be studied (III.2.1.) not only from the point of view of safety but also from that of the harmonious integration of the alignment with the surrounding land.

VII.2. All the elements of the landscape shall, together with the road signs, contribute to the comfort of the driver and the safety of traffic. It is desirable, in particular, to create good visual guidance by plantations of bushes in harmony with the natural species and to establish, in monotonous flat country, screens of foliage to measure the depth of the field of vision.

VII.3. Plantations of bushes shall also be provided to protect users against glare, wind and snowdrifts and, where appropriate, to provide persons occupying premises alongside the road with protection from noise and air pollution.

VII.4. For safety and aesthetic reasons roadside advertising hoardings shall be prohibited on international roads.

VIII. ANCILLARY SERVICES

VIII.1. Installations at frontiers

Adequate road facilities and, in particular, parking areas, shall be provided at frontiers for the accommodation and clearance of normal traffic. Commercial and tourist traffic shall be separated, and combined frontier posts shall be established.

VIII.2. Miscellaneous installations

Motorways and possibly express roads shall be provided with service and parking areas off the carriageways and regularly spaced.

Service areas shall include filling stations, parking areas, toilets, first-aid posts and also possibly restaurants and motels.

Parking areas are merely to allow vehicles to stop and are not normally provided with all the facilities mentioned above.

Service and parking areas provided on motorways shall be accessible only from the motorway.* They shall be connected to the latter by entry and exit lanes conforming to criteria similar to those which are applicable for a B interchange.

In less developed areas filling stations and, where necessary, garages, workshops and accommodation for rest and meals shall be provided in the proximity of an international road.

VIII.3. First-aid posts

First-aid posts shall be provided along international roads to supplement local facilities where necessary. They shall be equipped in accordance with the recommendations of the Standing International Commission on Highway First-Aid and of the League of Red Cross Societies.

VIII.4. Telecommunications

International roads shall be equipped at regular intervals with emergency telephone or other posts to enable calls to be made to the first-aid post from a position of safety. Their operation shall be simple, easy for users to understand and preferably explained by symbols or ideograms. Arrows placed sufficiently close together shall indicate the location of the nearest post.

* However, an access from the ordinary road network may be provided for use by tradesmen and service personnel.

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.

ACCORD EUROPEEN SUR LES GRANDES ROUTES DE TRAFIC INTERNATIONAL (AGR)

LES PARTIES CONTRACTANTES,

CONSCIENTES de la nécessité de faciliter et de développer en Europe le trafic routier international,

CONSIDERANT que, pour assurer et développer les relations entre pays européens, il importe de prévoir un plan coordonné de construction et d'aménagement de routes adaptées aux exigences du trafic international futur,

SONT CONVENUES de ce qui suit :

Définition et adoption du réseau international "E"

Article premier

Les Parties contractantes adoptent le projet de réseau routier dénommé ci-après "Réseau international 'E'" et décrit à l'annexe I au présent Accord, à titre de plan coordonné de construction et d'aménagement de routes d'intérêt international qu'elles se proposent d'entreprendre dans le cadre de leurs programmes nationaux.

Article 2

Le réseau international "E" est constitué d'un système quadrillé de routes repères d'orientation générale nord-sud et ouest-est; il comprend également des routes intermédiaires situées entre les routes repères et des routes d'embranchement, de rocade ou de liaison.

Construction et aménagement des routes du réseau international "E"

Article 3

Les routes du réseau international "E" auquel se réfère l'article premier du présent Accord doivent être rendues conformes aux dispositions de l'annexe II au présent Accord.

Signalisation
des routes du
réseau inter-
national "E"

Article 4

1. Les routes du réseau international "E" seront identifiées et signalées au moyen du signal décrit à l'annexe III au présent Accord.
2. Tous les signaux utilisés pour désigner les routes E, qui ne sont pas conformes aux dispositions du présent Accord et ses annexes, seront enlevés dans les trois ans qui suivront la date à laquelle le présent Accord entrera en vigueur pour l'Etat concerné, en application de l'article 6.
3. De nouveaux signaux conformes à celui qui est décrit dans l'annexe III au présent Accord seront mis en place sur toutes les routes du réseau international "E" dans les quatre ans qui suivront la date à laquelle le présent Accord entrera en vigueur pour l'Etat concerné, en application de l'article 6.
4. Les dispositions du présent article ne sont pas sujettes aux limitations pouvant résulter des programmes nationaux mentionnés à l'article premier du présent Accord.

Procédure pour
la signature
du présent
Accord et pour
devenir partie

Article 5

1. Le présent Accord sera ouvert jusqu'au 31 décembre 1976 à la signature des Etats qui sont soit membres de la Commission économique pour l'Europe des Nations Unies, soit admis à la Commission à titre consultatif conformément au paragraphe 8 du Mandat de cette Commission.
2. Ces Etats pourront devenir parties au présent Accord par
 - a) signature sans réserve de ratification, acceptation ou approbation;
 - b) signature sous réserve de ratification, acceptation ou approbation, suivie de ratification, acceptation ou approbation; ou
 - c) adhésion.
3. La ratification, l'acceptation, l'approbation ou l'adhésion s'effectueront par le dépôt d'un instrument en bonne et due forme auprès du Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies.

Entrée en
vigueur du
présent
Accord

Article 6

1. Le présent Accord entrera en vigueur 90 jours après la date à laquelle les gouvernements de huit Etats auront soit signé l'Accord sans réserve de ratification, acceptation ou approbation, soit déposé un instrument de ratification, acceptation, approbation ou adhésion, à condition qu'une ou plusieurs routes du réseau international "E" relie de façon ininterrompue les territoires d'au moins quatre des Etats ayant ainsi signé ou ayant déposé un tel instrument. Si cette condition n'est pas remplie, l'Accord entrera en vigueur 90 jours après la date soit de la signature sans réserve de ratification, acceptation ou approbation, soit du dépôt de l'instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion qui permettra de satisfaire à ladite condition.
2. Pour chaque Etat qui déposera son instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion après la date à partir de laquelle court le délai de 90 jours spécifié au paragraphe 1 du présent article, l'Accord entrera en vigueur 90 jours après la date dudit dépôt.
3. A son entrée en vigueur, le présent Accord abrogera et remplacera, dans les relations entre les Parties contractantes, la Déclaration sur la construction de grandes routes de trafic international, signée à Genève le 16 septembre 1950.

Procédure
d'amendement
du texte
principal
du présent
Accord

Article 7

1. Le texte principal du présent Accord pourra être amendé par l'une des procédures définies dans le présent article.
2. a) Sur la demande d'une Partie contractante, tout amendement proposé par cette Partie au texte principal du présent Accord sera examiné par le Groupe de travail des transports routiers de la Commission économique pour l'Europe (CEE).
b) S'il est adopté par une majorité des deux tiers des membres présents et votants, et si cette majorité comprend une majorité des deux tiers des Parties contractantes présentes et votantes, l'amendement sera communiqué pour acceptation à toutes les Parties contractantes par le Secrétaire général.

c) Si l'amendement est accepté par les deux tiers des Parties contractantes, le Secrétaire général le notifiera à toutes les Parties contractantes et l'amendement entrera en vigueur douze mois après la date de cette notification. L'amendement entrera en vigueur pour toutes les Parties contractantes à l'exception de celles qui, avant son entrée en vigueur, auront déclaré ne pas l'accepter.

3. Sur la demande d'un tiers au moins des Parties contractantes, une conférence, à laquelle seront invités les Etats visés à l'article 5, sera convoquée par le Secrétaire général. La procédure indiquée aux alinéas a) et b) du paragraphe 2 du présent article sera appliquée à l'égard de tout amendement soumis à l'examen d'une telle conférence.

Procédure
d'amendement
de l'annexe I
au présent
Accord

Article 8

1. L'annexe I au présent Accord pourra être amendée par la procédure définie dans le présent article.

2. Sur la demande d'une Partie contractante, tout amendement proposé par cette Partie à l'annexe I au présent Accord sera examiné par le Groupe de travail des transports routiers de la Commission économique pour l'Europe (CEE).

3. S'il est adopté par la majorité des membres présents et votants, et si cette majorité comprend la majorité des Parties contractantes présentes et votantes, l'amendement sera communiqué par le Secrétaire général aux administrations compétentes des Parties contractantes directement intéressées. Sont considérées comme Parties contractantes directement intéressées :

a) dans le cas de l'insertion d'une nouvelle route internationale A, ou de la modification d'une route internationale A existante, toute Partie contractante dont le territoire est emprunté par la route en question;

b) dans le cas de l'insertion d'une nouvelle route internationale B, ou de la modification d'une route internationale B existante, toute Partie contractante limitrophe du pays demandeur et dont le territoire est emprunté par la (ou les) route(s) internationale(s) A à laquelle (auxquelles) la route internationale B, nouvelle ou à modifier, est reliée. Seront également considérées comme limitrophes au sens du présent paragraphe deux Parties contractantes sur le territoire desquelles se trouvent les points terminaux d'une liaison maritime prévue par le tracé de la (ou des) route(s) internationale(s) A spécifiée(s) ci-dessus.

4. Toute proposition d'amendement qui aura été communiquée conformément aux dispositions du paragraphe 3 du présent article sera acceptée si, dans le délai de six mois suivant la date de cette communication, aucune des administrations compétentes des Parties contractantes directement intéressées ne notifie au Secrétaire général son objection à l'amendement. Si l'administration d'une Partie contractante déclare que son droit national l'oblige à subordonner son accord à l'obtention d'une autorisation spéciale ou à l'approbation d'un organe législatif, le consentement de cette administration à la modification de l'annexe I au présent Accord ne sera considéré comme donné, et la proposition d'amendement ne sera acceptée qu'au moment où ladite administration aura notifié au Secrétaire général que l'autorisation ou l'approbation requises ont été obtenues. Si cette notification n'est pas faite dans le délai de dix-huit mois suivant la date à laquelle la proposition d'amendement a été communiquée à ladite administration, ou si, dans le délai de six mois spécifié ci-dessus, l'administration compétente d'une Partie contractante directement intéressée formule une objection contre l'amendement proposé, cet amendement ne sera pas accepté.

5. Tout amendement accepté sera communiqué par le Secrétaire général à toutes les Parties contractantes et entrera en vigueur pour toutes les Parties contractantes trois mois après la date de cette communication.

Procédure
d'amendement
des annexes II
et III au
présent Accord

Article 9

1. Les annexes II et III au présent Accord pourront être amendées par la procédure définie dans le présent article.
2. Sur la demande d'une Partie contractante, tout amendement proposé par cette Partie aux annexes II et III au présent Accord sera examiné par le Groupe de travail des transports routiers de la Commission économique pour l'Europe (CEE).
3. S'il est adopté par la majorité des membres présents et votants et si cette majorité comprend la majorité des Parties contractantes présentes et votantes, cet amendement sera communiqué pour acceptation aux administrations compétentes de toutes les Parties contractantes par le Secrétaire général.
4. Cet amendement sera accepté si, dans le délai de six mois suivant la date de cette communication, moins d'un tiers des administrations compétentes des Parties contractantes notifient au Secrétaire général leur objection à l'amendement.
5. Tout amendement accepté sera communiqué par le Secrétaire général à toutes les Parties contractantes et entrera en vigueur trois mois après la date de cette communication.

Notification
de l'adresse
de l'adminis-
tration à
laquelle
doivent être
communiquées
les proposi-
tions d'amen-
dement aux
annexes au
présent
Accord

Article 10

Chaque Etat, au moment où il signera, ratifiera, acceptera ou approuvera le présent Accord ou y adhérera, notifiera au Secrétaire général le nom et l'adresse de son administration à laquelle doivent être communiquées, conformément aux dispositions des articles 8 et 9 du présent Accord, les propositions d'amendement aux annexes à cet Accord.

Dénonciation
de l'Accord et
cessation de
sa validité

Article 11

Toute Partie contractante pourra dénoncer le présent Accord par notification écrite adressée au Secrétaire général. La dénonciation prendra effet un an après la date à laquelle le Secrétaire général en aura reçu notification.

Article 12

Le présent Accord cessera d'être en vigueur si le nombre des Parties contractantes est inférieur à huit pendant une période quelconque de douze mois consécutifs.

Règlement de
différends

Article 13

1. Tout différend entre deux ou plusieurs Parties contractantes touchant l'interprétation ou l'application du présent Accord, que les Parties en litige n'auraient pas pu régler par voie de négociation ou d'autre manière, sera soumis à l'arbitrage si l'une quelconque des Parties contractantes en litige le demande et sera, en conséquence, renvoyé à un ou plusieurs arbitres choisis d'un commun accord par les Parties en litige. Si, dans les trois mois à dater de la demande d'arbitrage, les Parties en litige n'arrivent pas à s'entendre sur le choix d'un arbitre ou des arbitres, l'une quelconque de ces Parties pourra demander au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies de désigner un arbitre unique devant lequel le différend sera renvoyé pour décision.

2. La sentence de l'arbitre ou des arbitres désignés conformément au paragraphe 1 du présent article sera obligatoire pour les Parties contractantes en litige.

Limites à
l'application
du présent
Accord

Article 14

Aucune disposition du présent Accord ne sera interprétée comme interdisant à une Partie contractante de prendre les mesures compatibles avec les dispositions de la Charte des Nations Unies et limitées aux exigences de la situation qu'elle estime nécessaires pour sa sécurité extérieure ou intérieure.

Déclaration relative à l'article 13 du présent Accord

Article 15

Tout Etat pourra, au moment où il signera le présent Accord ou déposera son instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion, déclarer qu'il ne se considère pas lié par l'article 13 du présent Accord. Les autres Parties contractantes ne seront pas liées par l'article 13 vis-à-vis de l'une quelconque des Parties contractantes qui aura fait une telle déclaration.

Notifications aux Parties contractantes

Article 16

Outre les déclarations, notifications et communications prévues aux articles 7, 8, 9 et 15 du présent Accord, le Secrétaire général notifiera aux Parties contractantes et aux autres Etats visés à l'article 5 :

- a) les signatures, ratifications, acceptations, approbations et adhésions au titre de l'article 5;
- b) les dates d'entrée en vigueur du présent Accord en vertu de l'article 6;
- c) la date d'entrée en vigueur des amendements au présent Accord conformément au paragraphe 2 c) de l'article 7, aux paragraphes 4 et 5 de l'article 8 et à l'article 9;
- d) les dénonciations au titre de l'article 11;
- e) l'abrogation du présent Accord au titre de l'article 12.

Dépôt du texte du présent Accord auprès du Secrétaire général

Article 17

Après le 31 décembre 1976, l'original du présent Accord sera déposé auprès du Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies, qui en transmettra des copies certifiées conformes à tous les Etats visés à l'article 5 du présent Accord.

EN FOI DE QUOI, les soussignés, à ce dûment autorisés, ont signé
le présent Accord.

FAIT à Genève, le quinze novembre mil neuf cent soixante-quinze en un seul
exemplaire, en langues anglaise, française et russe, les trois textes faisant
également foi.

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.

LISTE DES ROUTES

A. Routes principales

1) Orientation ouest-est

a) Routes repères

- E 20 Shannon - Limerick - Portlaoise - Dublin ... Liverpool - Manchester - Bradford - Leeds - Hull ... Esbjerg - Kolding - Middelfart - Nyborg ... Korsör - København ... Malmö - Ystad ... 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 - Feuchtwangen - Nürnberg - Rozvadov - Plzeň - Praha - Jihlava - Brno - Žilina - Prešov - Košice - Vyšné Nemecké - Uzhgorod - Mukačevo.
- E 60 Brest - Nantes - Tours - Mulhouse - Basel - Olten - Zürich - Winterthur - St Gallen - St Margrethen - Lauterach - Feldkirch - Imst - Innsbruck - Wörgl - Salzburg - Linz - Wien - Nickelsdorf - Mosonmagyaróvár - Győr - Budapest - Püspökladány - Oradea - Cluj - Turda - Tîrgu-Mures - Brasov - Ploiesti - Bucuresti - Urziceni - Slobozia - Hirsova - Constanta.
- E 70 La Rochelle - Lyon - Chambéry - Susa - Torino - Alessandria - Tortona - Brescia - Verona - Mestre (Venezia) - Palmanova - Trieste - Ljubljana - Zagreb - Djakovo - Beograd - Vrsac - Timisoara - Caransebes - Turnu Severin - Craiova - Pitesti - Bucuresti - Giurgiu - Ruse - Razgrad - Choumen - Varna.

- E 80 La Coruña - Santander - Bilbao - 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 - Edirne - Babaeski - Silivri - Istanbul - Izmir - Adapazari - Bolu - Gerede - Ankara - Yozgat - Sivas - Erzincan - Mutu - Askale - Erzurum - Ağrı - Iran.
- E 90 Lisboa - Setúbal - Pegões - Elvas - Badajoz - Madrid - Zaragoza - Lérida - Barcelona ... Mazara del Vallo - Palermo - Messina ... Reggio di Calabria - Cantanzaro - Sibari - Crotona - Metaponto - Taranto - Brindisi ... Igoumenitsa - Ioannina - Kozani - Thessaloniki - Alexandrovo - Ipsala - Kesan ... Izmir - Aydın - Antalya - Tarsus - Adana - Kömürlük - Gaziantep - Urfa - Mardin - Nusaybin - Cizre - Esendere - Iran.

b) Routes intermédiaires

- E 12 Mo i Rana - Umeå ... Vaasa - Tampere - Helsinki.
- E 16 Londonderry - Belfast ... Glasgow - Edinburgh.
- E 18 Craigavon - Belfast - Larne ... Stranraer - Gretna - Carlisle - Newcastle ... Stavanger - Kristiansand - Larvik - Drammen - Oslo - Ørje - Karlstad - Örebro - Arboga - Enköping - Stockholm - Norrtälje - Kappelskär ... Åland ... Turku and Naantali - Helsinki - Vaalimaa - Leningrad.
- E 22 Holyhead - Chester - Warrington - Manchester - Leeds - Doncaster - Immingham ... Amsterdam - Groningen - Oldenburg - Bremen - Hamburg - Lübeck - Rostock - Stralsund - Sassnitz.
- E 24 Hamburg - Berlin.
- E 26 Berlin - Szczecin - Goleniow - Koszalin - Gdansk.
- E 28 Birmingham - Cambridge - Ipswich.
- E 32 Colchester - Harwich.
- E 36 Antwerpen - Eindhoven - Venlo - Oberhausen - Kamen - Bad Oeynhausen.
- E 38 Berlin - Lübbenau - Cottbus - Legnica.
- E 42 Dunkerque - Lille - Mons - Charleroi - Namur - Liège - St Vith - Wittlich - Bingen - Wiesbaden - Frankfurt am Main - Aschaffenburg - Würzburg.

- E 44 St Brieuc - Caen - Rouen - Amiens - Charleville - Mézières -
Luxembourg - Trier - Wittlich - Koblenz - Ransbach-Baumbach -
Giessen.
- E 46 Rouen - Reims - Charleville - Mézières - Liège.
- E 48 Bayreuth - Marktredwitz - Cheb - Karlovy Vary - Praha.
- E 52 Paris - Nancy - Strasbourg - Appenweier - Karlsruhe - Stuttgart -
Ulm - München - Braunau - Wels - Linz.
- E 54 Paris - Chaumont - Mulhouse - Basel - Waldshut - Lindau -
Memmingen - München - Rosenheim - Salzburg.
- E 56 Nürnberg - Regensburg - Deggendorf - Passau - Wels - Sattledt.
- E 62 Nantes - Poitiers - Mâcon - Genève - Lausanne - Martigny - Sion -
Simplon - Gravelona Toce - Milano - Tortona.
- E 64 Szeged - Arad - Deva - Sibiu - Brasov.
- E 66 Torino - Milano - Brescia.
- E 68 Fortezza - St Candido - Spittal - Villach - Klagenfurt -
Graz - Veszprém - Balatonaliga.
- E 72 Nice - Cuneo - Asti - Alessandria.
- E 74 Migliarino - Firenze.
- E 76 Bordeaux - Toulouse.
- E 78 Grosseto - Arezzo - Sansepolcro - Fano.
- E 82 Coimbra - Celorico da Beira - Salamanca - Valladolid - Burgos.
- E 86 Krystalopigi - Florina - Vevi - Yefira - Thessaloniki.
- E 88 Kesan - Tekirdag - Silivri.
- E 92 Rion - Egion.
- E 94 Corinthos - Athinai.

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 - Cordoba - 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 Amsterdam - 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 Hoek van Holland - Rotterdam - Gouda - Utrecht - Arnhem - Emmerich - Oberhausen - Köln - Ransbach-Baumbach - 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 Vollan - Mo i Rana - Stjørdalshalsen - Trondheim - Dombas - Otta - Hamar - Eidsvoll - Oslo - Moss - Svinesund - Uddevalla - Göteborg - Halmstad - Hälsingborg ... Helsingör - København - Køge - Vordingborg - Rødby ... Puttgarden ... Hamburg - Walsrode - Hannover - Northeim - Göttingen - Kassel - Bad Hersfeld - 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 - Catania - Siracusa - Gela.
- E 55 Tornio - Haparanda - Luleå - Umeå - Sundsvall - Gävle - Uppsala - Stockholm - Södertälje - Norrköping - Linköping - Jönköping - Hälsingborg - Malmö - Trelleborg ... Sassnitz - Stralsund - Rostock - Berlin - Lübbenau - Dresden - Cinovec - 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 - Kalamai.

- E 65 Ystad - ... Swinoujscie - Wolin - Goleniów - Szczecin -
 Świebodzin - Jelenia-Góra - Harrachov - Železny Brod - Turnov -
 Mladá Boleslav - Praha - Jihlava - Brno - Breclav -
 Bratislava - Rajka - Mosonmagyaróvár - Czorna - Szombathely -
 Körmend - Rádics - Zagreb - Karlovac - Rijeka - Split - Metković -
 Dubrovnik - Petrovac - Titograd - Bijelo Polje - Skopje - Kicevo -
 Ohrid - Bitolj - Niki - Vevi - Kozani - Lárissa - Domokos - Lamia -
 Brallos - Itea ... Egion - Korintos - Tripolos - Gythion.
- E 75 Tromsø - Nordkjosbotn - Skibotn - Helligskogen - Kilpisjärvi -
 Tornio - Oulu - Jyväskylä - Lahti - Helsinki ... Gdańsk - Elbląg -
 Ostróda - Mława - Warszawa - Radom - Kraków - Trstena -
 Ružomberok - Banská Bystrica - Zvolen - Šahy - Budapest -
 Szeged - Beograd - Niš - Kumanovo - Skopje - Gevgelija - Evzoni -
 Thessaloniki - Lárissa - Almyros - Lamia - Athinai - Chania -
 Iraklion - Agios Nikolaos - Sitia.
- E 85 Černovoy - Siret - Suceava - Roman - Bačau - Mărăsesti - Buzau -
 Urziceni - Bucuresti - Giurgiu - Ruse - Bjala - Velico Tirnovo -
 Stara Zagora - Haskovo - Podkova - Komotini.
- 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 -
 Vila Franca de Xira - Lisboa - Setúal - Portimão - Faro - Huelva -
 Sevilla.
- E 03 Cherbourg - Rennes - Nantes - La Rochelle.
- E 07 Orléans - Limoges - Toulouse - Zaragoza.
- 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 - Chambéry - Grenoble - Valence -
 Marseille.
- E 23 Metz - Nancy - Besançon - Vallorbe - Lausanne.

- E 27 Dortmund - Köln - Prüm - Luxembourg - Saarbrücken - Sarreguemines - (E 25 Strasbourg).
- E 29 Belfort - Bern - Martigny - Grand-Saint-Bernard - Aosta.
- E 31 Parma - La Spezia.
- E 33 Rotterdam - Gorinchem - Nijmegen - Goch - Krefeld - Köln - Koblenz - Bingen - Ludwigshafen.
- E 37 Stockholm - Södeptälje - Örebro - Mariestad - Göteborg ... Frederikshavn - Ålborg - Århus - Vejle - Kolding - Kruså - Flensburg - Schleswig - Neumünster - Hamburg - Bremen - Osnabrück - Dortmund - Olpe - Giessen.
- E 39 Giessen - Frankfurt am Main - Darmstadt.
- E 41 Würzburg - Heilbronn - Stuttgart - Donaueschingen - Schaffhausen - Winterthur - Zürich - Altdorf.
- E 43 Würzburg - Feuchtungen - Ulm - Memmingen - Lindau - Bregenz - St Margrethen - Buchs - Chur - S. Bernardino - Bellinzona.
- E 47 Magdeburg - Halle - Leipzig - Karl-Marx-Stadt - Boží Dar - Karlovy Vary - Plzeň - České Budějovice - Třeboň - Halámky - Wien.
- E 49 Orehoved - Nyköbing - Gedser ... Rostock.
- E 51 Berlin - Leipzig - Gera - Hof - Bayreuth - Nürnberg.
- E 53 Plzeň - Bayer - Eisenstein - Deggendorf - München.
- E 57 Sattledt - Liezen - St Michael - Graz - Maribor - Ljubljana.
- E 59 Praha - Jihlava - Wien - Graz - Spielfeld - Maribor - Zagreb - Karlovac - Bihač - Donjilapac - Knin - Split.
- E 63 Klagenfurt - Loibl-Pass - Ljubljana - Trieste - Rijeka.
- E 67 Warszawa - Łowicz - Wrocław - Kłodzko - Běloves - Náchod - Hradec Králové - Praha.
- E 69 Warszawa - Piotrków - Katowice - Český Těšín - Zilina - Trenčín - Piešťany - Bratislava - Wiener Neustadt.
- E 71 Košice - Miskolc - Budapest - Balatonaliga - Nagykanizsa - Zagreb.

- E 73 Budapest - Szekszárd - Mohács - Osijek - Džakovo - Samak - Zenica - Mostar - Metković.
- E 77 Püspökladány - Nyíregyháza.
- E 79 Oradea - Beius - Deva - Petrosani - Tîrgu Jiu - Craiova - Calafat ... Vidin - Vraca - Botevgrad - Sofia - Blagojevgrad - Serai - Thessaloniki.
- E 81 Halmeu - Satu Mare - Zalău - Cluj - Turda - Sebes - Sibiu - Pitesti.
- E 83 Bjala - Pleven - Jablanica - Botevgrad - Sofia.
- E 87 Tulcea - Constanta - Varna - Burgas - Mičurin - Malco Tyrnovo - Kirklareli - Babaeski.
- E 89 Trabzon - Gümüşane - Askale - Mutu - Tunceli - Elâzığ - Malatya - Maras - Kömürler - Iskenderun - Antakya - Frontière syrienne.
- E 93 Orel - Kiev - Odessa.

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

- E 130 Vejle - Middelfart.
- E 135 Haugesund - Haukeli - Kongsberg - Drammen.
- E 136 Bergen - Gudvangen ... Laerdalsøyri - Fagernes - Hønefoss - Oslo.
- E 137 Alessund - Andalsnes - Dombas.
- E 140 Trondheim - Storlien - Östersund - Sundsvall.
- E 160 Turku - Tampere - Jyväskylä - Kuopio.
- E 200 Cork - Portlaoise.
- E 230 Amsterdam - Amersfoort.
- E 231 Amersfoort - Groningen.
- E 232 Oldenzall - Bremen.
- E 233 Bremerhaven - Bremen - Walsrode.

- E 250 Stralsund - Neubrandenburg - Berlin.
- E 267 Gdańsk - Świecie - Poznań - Wrocław.
- E 269 Świecie - Łódź - Piotrków.
- E 312 Breda - Gorinchem - Utrecht.
- E 313 Antwerpen - Liège.
- E 314 Hasselt - Heerlen - Aachen.
- E 330 Unna - Soest - Kassel - Herleshausen.
- E 410 Bruxelles - Namur - Arlon.
- E 420 Aachen - St Vith - Luxembourg.
- E 440 Karlovy Vary - Teplice - Turnov - Hradec Králové - Olomouc - Žilina.
- E 460 Brno - Olomouc - Český Těšín - Kraków.
- E 461 Hradec Králové - Brno - Wien.
- E 470 Mukačevo - Lvov.
- E 530 Offenburg - Donaueschingen.
- E 532 München - Garmisch - Partenkirchen - Mittenwald - Seefeld - Innsbruck.
- E 550 České Budějovice - Jihlava.
- E 562 Bratislava - Zvolen - Košice.
- E 571 Cluj - Dej - Bistrita - Suceava.
- E 572 Bacău - Brasov - Pitesti.
- E 573 Nyiregyháza - Tchop - Užgorod.
- E 580 Mărăsesti - Tecuci - Albita - Leucheni - Kishinev - Odessa.
- E 650 Altenmarkt - Liezen.
- E 651 Villach - Podkoren - Naklo.
- E 660 Subotica - Sombor - Osijek.

- E 661 Balatonkeresztúr - Nagyatád - Barcs - Virovitica - Okučani - Banja Luka - Jajce - Donji Vakuf - Zenica.
- E 671 Timisoara - Arad - Oradea.
- E 717 Torino - Savona.
- E 751 Rijeka - Pula - Koper.
- E 752 Turnu Severin - Negotin - Zaječar - Niš - Pristina - Prizren - (Albanie) - Petrovac.
- E 760 Beograd - Čačak - Nova Varos - Bijelo Polje.
- E 761 Bihač - Jajce - Donji Vakuf - Zenica - Sarajevo - Titovo Užice - Čačak - Kraljevo - Kruševac - Pojate - Paraćin - Zaječar.
- E 762 Sarajevo - Titograd - Frontière albanaise.
- E 771 Jablanica - Velico Tirново - Choumen.
- E 772 Popovica - Stara Zagora - Burgas.
- E 800 Albergaria a Velha - Celorico da Beira.
- E 801 Vila Franca de Xira - Pegões.
- E 804 Salamanca - Badajoz - Sevilla.
- E 805 Bilbao - Logroño - Zaragoza.
- E 841 Avellino - Salerno.
- E 842 Napoli - Avellino - Benevento - Canosa.
- E 843 Bari - Taranto.
- E 844 Spezzano - Albanese - Sibari.
- E 846 Cosenza - Crotona.
- E 847 Sicignano - Potenza - Metaponto.
- E 848 S. Eufemia - Catanzaro.
- E 850 Ohrid - Frontière albanaise.
- E 851 Joannina - Frontière albanaise.

- E 870 Sofia - Kjustendil - Kumanovo.
E 880 Izmir - Ankara.
E 881 Ankara - Adana.
E 901 Jaén - Granada - Málaga.
E 902 Madrid - Valencia.
E 931 Mazara del Vallo - Gela.
E 950 Joannina - Trikala - Lárissa - Volos.
E 951 Lamia - Karpenissi - Amfilochia.
E 952 Tripolos - Megalopolis - Tsakona.
E 957 Joannina - Arta - Agrinion - Messologi.
E 980 Cizre - Iraq.
-

Annexe II

CONDITIONS AUXQUELLES DOIVENT REpondre LES GRANDES ROUTES DE TRAFIC INTERNATIONAL

SOMMAIRE

- I. GENERALITES
- II. CATEGORIES DE ROUTES INTERNATIONALES
 - II.1. Routes ordinaires
 - II.2. Autoroutes
 - II.3. Routes express
- III. NORMES EN SECTION COURANTE
 - III.1. Profils en travers
 - III.1.1. Chaussées
 - III.1.2. Accotements et terre-plein central
 - III.1.3. Pistes spéciales
 - III.2. Profil en long et tracé en plan
 - III.2.1. Homogénéité et coordination du profil en long et du tracé en plan
 - III.2.2. Caractéristiques géométriques
 - III.3. Débits de service
- IV. NORMES DES INTERSECTIONS
 - IV.1. Définitions
 - IV.2. Intersections de routes ordinaires
 - IV.2.1. Les carrefours à niveau
 - IV.2.2. Les carrefours dénivelés

- IV.3. Les échangeurs
 - IV.3.1. Définitions
 - IV.3.2. Circulation sur les chaussées des échangeurs
 - IV.3.3. Principes du tracé des échangeurs
 - IV.3.4. Caractéristiques géométriques des échangeurs
- IV.4. Intersections de voies ferrées
- V. OUVRAGES D'ART
 - V.1. Profils en travers
 - V.2. Hauteur libre
- VI. EQUIPEMENTS DE SECURITE
 - VI.1. Eclairage
 - VI.2. Dispositifs contre l'éblouissement
 - VI.3. Glissières de sécurité
- VII. AMENAGEMENT PAYSAGER
- VIII. SERVICES AUXILIAIRES
 - VIII.1. Installations aux frontières
 - VIII.2. Installations diverses
 - VIII.3. Services de secours routiers
 - VIII.4. Télécommunications

CONDITIONS AUXQUELLES DOIVENT REpondre LES GRANDES ROUTES DE TRAFIC INTERNATIONAL

I. GENERALITES

I.1. Les caractéristiques fondamentales à adopter pour la construction ou l'aménagement des grandes routes de trafic international, désignées ci-après "routes internationales", font l'objet des dispositions suivantes qui tiennent compte des conceptions actuelles en matière de technique de construction routière. Elles ne s'appliquent pas aux agglomérations. Celles-ci doivent être contournées si elles constituent une gêne ou un danger.

I.2. Les valeurs des caractéristiques indiquées ci-après sont des minimums ou des maximums. Il y a lieu de les majorer ou de les diminuer quand il est possible de le faire sans dépenses supplémentaires ou quand celles-ci sont rentables.

I.3. Toutes les dispositions de la présente annexe sont prises en considération compte tenu de la comparaison des coûts et des avantages actualisés et notamment de la sécurité. En ce qui concerne la circulation des véhicules, l'évaluation est faite pour différentes variantes, établies dans différentes hypothèses relatives notamment à la vitesse de base* et en fonction de la prévision du volume de la circulation, de sa composition et de la distribution annuelle des débits horaires.

I.4. La protection de l'environnement doit être prise en considération lors de l'étude et de la construction d'une nouvelle route internationale.

II. CATEGORIES DE ROUTES INTERNATIONALES

Les routes internationales sont classées dans l'une des catégories suivantes :

II.1. Routes ordinaires

Catégorie I : routes à deux voies (chaussée unique).

Catégorie II : routes à plus de deux voies (une ou plusieurs chaussées).

* La vitesse de base, dans un projet d'aménagement ou de construction d'une route, est la vitesse choisie pour déterminer les caractéristiques géométriques minimales permettant la circulation des véhicules isolés à cette vitesse avec sécurité.

II.2. Autoroutes

Le terme "autoroute" désigne une route qui est spécialement conçue et construite pour la circulation automobile, qui ne dessert pas les propriétés riveraines et qui :

- i) Sauf en des points singuliers ou à titre temporaire, comporte, pour les deux sens de la circulation, des chaussées distinctes séparées l'une de l'autre par une bande de terrain non destinée à la circulation ou, exceptionnellement, par d'autres moyens;
- ii) Ne croise à niveau ni route, ni voie de chemin de fer ou de tramway, ni chemin pour la circulation de piétons;
- iii) Est spécialement signalée comme étant une autoroute.

II.3. Routes express

Routes réservées à la circulation automobile accessibles seulement par des échangeurs ou des carrefours réglementés et sur lesquelles notamment l'arrêt et le stationnement sont interdits.

III. NORMES EN SECTION COURANTE

III.1. Profils en travers

La plate-forme des routes internationales comporte, outre la ou les chaussées, des accotements latéraux et éventuellement un terre-plein central et des pistes spéciales pour piétons et cyclistes. Ces pistes spéciales ne sont pas admises dans la plate-forme des autoroutes. Elles ne sont admises le long des routes express que si elles en sont séparées par un espace suffisamment large.

Les voies ferrées ne sont pas admises dans les chaussées des routes ordinaires ni dans la plate-forme des autoroutes et des routes express*.

III.1.1. Chaussées

III.1.1.1. Largeur

Les voies de circulation des chaussées ont, en alignement droit, une largeur minimale de 3,50 m.

* Cette disposition ne s'applique pas aux autoroutes qui ont été conçues a priori pour permettre l'implantation d'une voie ferrée.

Dans les courbes de rayon inférieur à 200 m, une surlargeur est prévue pour assurer sans entraves la circulation à vitesse normale des véhicules des plus grandes dimensions autorisées.

Pour les vitesses de base supérieures ou égales à 100 km/h, les marquages latéraux ne sont pas compris dans la largeur précitée.

Toutefois, la largeur d'une voie supplémentaire pour véhicules lents dans une section en rampe peut être ramenée à 3 m.

III.1.1.2. Déclivité transversale

En alignement droit, le profil en travers de la chaussée est constitué par un ou deux plans, dont la déclivité transversale est comprise entre 2 et 3 %.

En courbe, le dévers maximal est de 7 %. Le plus petit rayon admissible sans modification du profil transversal de l'alignement droit est donné (en mètres) dans le tableau suivant, en fonction de la vitesse de base (en km/h) :

Vitesse de base	140	120	100	80	60
Routes ordinaires	-	1 800	1 300	800	450
Autoroutes et routes express	3 900	2 800	2 000	1 300	-

III.1.2. Accotements et terre-plein central

III.1.2.1. La largeur minimale recommandée de l'accotement est de 3,25 m pour les routes ordinaires et les routes express, et de 3,75 m pour les autoroutes.

III.1.2.2. Les accotements des autoroutes et des routes express comportent du côté droit de la chaussée une bande d'arrêt continue, revêtue ou stabilisée, d'une largeur minimale de 2,50 m permettant le stationnement en cas d'urgence.

Une telle bande est recommandée pour les routes ordinaires. Si elle n'est pas prévue ou si elle n'a pas la largeur de 2,50 m, des aires de stationnement doivent être établies de place en place.

Le cas échéant, il y a lieu également de prévoir en dehors des chaussées des aires d'arrêt pour les autobus.

Dans tous les cas, des bandes latérales, revêtues ou stabilisées de 1 m de largeur, doivent être réservées dans l'accotement le long de la chaussée. Pour des raisons de sécurité, des bandes plus larges, dégagées de tout obstacle, doivent être prévues le long des autoroutes ou des routes express.

III.1.2.3. Quand un terre-plein central est prévu, sa largeur minimale recommandée est de 4 m entre chaussées pour les autoroutes. Il est recommandé d'augmenter cette largeur, notamment dans les courbes, si la visibilité l'exige.

Il est recommandé que le terre-plein central comporte en bordure des chaussées des bandes de guidage et de sécurité, revêtues ou stabilisées, de 1 m de largeur au moins.

III.1.3. Pistes spéciales

Sur l'accotement des routes ordinaires où le trafic motorisé atteint au moins 2 000 véhicules par jour, des pistes spéciales, réservées à la circulation des piétons, cyclistes ou assimilés, sont prévues chaque fois que leur nombre atteint 200 unités par demi-heure de pointe dans un sens, ou 1 000 unités par jour dans un sens.

Les pistes cyclables sont normalement à sens unique et ont une largeur minimale de 2,20 m.

Une bande séparative de 1 m de largeur minimum doit être prévue entre la chaussée et les pistes spéciales.

III.2. Profil en long et tracé en plan

III.2.1. Homogénéité et coordination du profil en long et du tracé en plan

Les routes internationales présentent des caractéristiques homogènes sur des sections de longueur suffisante. Les changements de caractéristiques se font en des points tels qu'ils puissent être normalement prévus par l'utilisateur (traversée d'une agglomération, modification du relief du terrain). A défaut, ils sont réalisés progressivement.

Le profil en long et le tracé en plan sont coordonnés de telle manière que la route apparaisse à l'utilisateur sans discontinuité gênante de tracé, lui permette de prévoir son évolution et de distinguer clairement les dispositions des points singuliers, notamment les carrefours, les entrées et les sorties dans les échangeurs.

III.2.2. Caractéristiques géométriques

III.2.2.1. Les revêtements des routes internationales présentent partout une surface unie. Les dénivellations maximales mesurées à la règle de 3 mètres ne peuvent dépasser 4 mm.

III.2.2.2. Les caractéristiques géométriques principales des routes internationales sont rassemblées dans le tableau suivant; elles sont basées sur un coefficient de frottement longitudinal (roues bloquées, pneus lisses) de 0,4 à la vitesse de 50 km/h; elles doivent être considérées comme des valeurs minimales à respecter :

Vitesse de base (en km/h)		140	120	100	80	60
déclivités (% à ne pas dépasser)		4	5	6	7	8
Rayons convexes minimaux en profil en long (en m)*	chaussée à sens unique	27 000	12 000	6 000	3 000	1 500
	chaussée à double sens de circulation	-	-	10 000	4 500	1 600
Rayons minimaux en plan correspondant au dévers maximum		1 000	650	450	240	120

* Les rayons convexes en profil en long indiqués dans le tableau correspondent à des courbes de raccordement de déclivités terminales sensiblement égales et de sens contraires, la différence des déclivités étant en outre suffisante pour limiter la visibilité.

La vitesse de base de 120 km/h n'est choisie que si les chaussées sont séparées et si la plupart des intersections sont aménagées en échangeurs (voir IV ci-après). Celle de 140 km/h n'est applicable qu'aux autoroutes.

Les rayons concaves sont tels que, pour la vitesse de base, l'accélération verticale ne puisse dépasser $0,25 \text{ m/sec}^2$.

Les valeurs des rayons en plan sont des minimums correspondant au dévers maximum de 7 %. Elles sont suffisantes pour la stabilité et le confort de conduite du véhicule dans des conditions moyennes.

La résultante de la déclivité longitudinale et du dévers ne doit pas dépasser 10 %.

III.2.2.3. Les sections circulaires et rectilignes du tracé en plan sont raccordées par des courbes à courbure progressive.

III.2.2.4. La visibilité en plan et la visibilité en profil en long sont réalisées dans des conditions de sécurité égales, compte tenu éventuellement des déclivités.

Les distances de visibilité minimales nécessaires au dépassement sur les chaussées bidirectionnelles sont données au tableau suivant :

vitesse de base (en km/h)	100	80	60
distance de visibilité de dépassement minimale (en m)	400	325	250

Ces distances doivent être assurées sur un pourcentage de la longueur de la route aussi élevé et aussi uniformément réparti que possible.

III.2.2.5. Lorsque la visibilité est insuffisante, il est recommandé de dédoubler la chaussée aux sommets et dans les virages des routes ordinaires à deux voies et à trois voies de circulation.

III.3. Débits de service

Les routes des diverses catégories peuvent écouler normalement, c'est-à-dire avec une qualité ou un niveau de service jugé nécessaire pour les routes internationales et moyennant le respect des normes précisées au III.2., les débits* indiqués à la colonne 1 du tableau suivant exprimés en unités de trafic (UT) par heure**.

Catégorie de routes	1 débit normal UT/h	2 débit maximum admissible UT/h	Observations
Catégorie I	900	1 500	2 sens
Catégorie II			
à 3 voies	1 500	2 000	2 sens
à 4 voies	1 500	2 000	par sens
par voie supplémentaire	750	1 000	par sens
autoroutes et routes express			
à 2 x 2 voies	2 000	3 000	par sens
par voie supplémentaire	1 200	1 500	par sens

* Une unité de trafic correspond à une voiture particulière. Pour les autres véhicules un coefficient d'équivalence doit être appliqué.

** En dehors des zones urbaines.

Pour une catégorie de routes déterminée, il est recommandé de ne pas dépasser les débits de la colonne 1 pendant plus de 50 heures par an, à moins que la rentabilité d'une voie supplémentaire ou de l'aménagement dans une catégorie supérieure ne soit assurée.

Quand le débit dépasse les valeurs de la colonne 2 pendant plus de 50 heures par an, il est recommandé que soit prise en considération la construction d'une voie supplémentaire ou l'aménagement dans une catégorie supérieure compte tenu des coûts de construction et de l'environnement.

Ces valeurs s'entendent en débit continu et à condition :

- i) que les carrefours à niveau ne soient pas trop nombreux et ne créent pas un nombre trop élevé d'incidents de trafic;
- ii) que pour les routes à deux et trois voies, la distance de visibilité de dépassement soit assurée sur la totalité de l'itinéraire.

Les routes à trois voies ne sont pas recommandées quand le débit normal indiqué à la colonne 1 du tableau précité est dépassé.

Pour les routes à quatre voies, dès que le débit de pointe dans le sens le plus chargé dépasse 1 500 UT/h pendant plus de 50 heures par an, il est recommandé, pour la sécurité, d'établir des chaussées séparées à sens unique.

IV. NORMES DES INTERSECTIONS*

IV.1. Définitions

Les routes internationales forment, à leur rencontre entre elles ou avec d'autres routes ou d'autres voies de communication, des "intersections".

Les différents types d'aménagement des intersections routières sont les suivants :

Intersections de routes ordinaires :

- carrefours plans ou à niveau, dont les branches sont situées dans un même plan;
- carrefours dénivelés ou à niveau séparés, dont l'une au moins des branches franchit à un niveau différent une ou plusieurs autres branches.

Intersections d'autoroutes ou de routes express avec des routes de même catégorie :

Echangeurs A dont les liaisons ne comportent aucun cisaillement de courants de circulation.

* Les textes sont rédigés dans l'hypothèse de la circulation à droite.

Intersections d'autoroutes avec des routes ordinaires :

Echangeurs B ne comportant aucun cisaillement de courant de circulation sur les chaussées des autoroutes.

Intersections de routes express avec des routes ordinaires :

Pour les intersections importantes :

Echangeurs B ne comportant aucun cisaillement de courants de circulation sur la ou les chaussées de la route express.

Pour les intersections d'importance secondaire pour lesquelles la rentabilité d'un échangeur n'est pas assurée :

Carrefours plans ou dénivelés contrôlés éventuellement par signalisation lumineuse.

IV.2. Intersections de routes ordinaires

IV.2.1. Les carrefours à niveau

IV.2.1.1. Les carrefours à niveau doivent être supprimés sur les routes internationales quand cette mesure est rentable.

IV.2.1.2. Les carrefours à niveau comportant plus de quatre branches doivent être simplifiés par regroupement de certains courants de circulation suivant une hiérarchie de l'importance de ces courants.

IV.2.1.3. Les carrefours giratoires et les signaux lumineux ne doivent être utilisés que si d'autres aménagements supprimant les cisaillements et les entrecroisements de courants de circulation ne sont pas rentables.

IV.2.1.4. La visibilité du carrefour doit être assurée à son approche sur une distance suffisante pour permettre aux conducteurs de prendre en temps voulu les décisions qu'imposent le type de régulation et les conditions instantanées de la circulation. Cette visibilité est améliorée si les chaussées, spécialement celles dont les usagers doivent céder le passage, sont en légère descente vers le carrefour.

IV.2.1.5. La route internationale est prioritaire par rapport aux autres routes; la priorité entre routes internationales doit être fixée en fonction de l'importance relative des volumes de la circulation.

IV.2.1.6. La circulation directe sur la route internationale prioritaire ne doit pas être ralentie. A cet effet, des zones d'attente de longueur suffisante doivent être réservées entre les deux sens de circulation pour les véhicules effectuant une manoeuvre de "tourne gauche".

IV.2.1.7. Des voies d'accélération et de décélération respectivement à l'entrée et à la sortie de la chaussée de la route internationale prioritaire sont prévues aux carrefours importants pour autant qu'elles soient rentables.

IV.2.1.8. Le carrefour doit comporter sur les chaussées non prioritaires des flots directionnels canalisant les courants de circulation et satisfaisant aux critères suivants :

- a) la géométrie de l'ensemble des couloirs de circulation doit être aussi simple que possible afin d'être immédiatement compréhensible pour les usagers;
- b) les circulations non prioritaires doivent être ralenties, les déviations des voies correspondantes étant adaptées à l'importance des circulations qu'elles supportent;
- c) les trajectoires sécantes doivent se couper aussi orthogonalement que possible;
- d) les points d'intersection doivent être espacés (et non confondus) de telle manière que les usagers puissent les aborder séparément et disposer de zones intermédiaires d'attente;
- e) le chemin le plus direct doit être réservé aux piétons;
- f) les cyclistes, s'il existe des pistes cyclables, doivent être déviés du carrefour proprement dit, de manière à recouper aussi orthogonalement que possible les trajectoires des véhicules;
- g) les flots directionnels sont limités par des bordures légèrement saillantes en matériaux blancs. Quand la rentabilité le justifie, ils sont éclairés la nuit. A défaut d'éclairage, les bordures sont réflectorisées.

IV.2.2. Les carrefours dénivelés

Il convient, quand la rentabilité de l'aménagement correspondant est établie, de déniveler certains courants importants de circulation pour éliminer les conflits de cisaillement avec d'autres courants empruntant le carrefour.

Les tracés et les profils en long des liaisons dénivelées doivent respecter les principes et les normes des échangeurs qui leur sont applicables (voir IV.3.).

Les liaisons non dénivelées doivent former à leur intersection des carrefours répondant aux conditions ci-dessus (voir IV.2.1.).

IV.3. Les échangeurs

IV.3.1. Définitions

Les chaussées des échangeurs sont classées en chaussées principales et en chaussées de raccordement qui relient entre elles les chaussées principales.

Les chaussées principales sont celles qui supportent les volumes de circulation les plus importants (compte tenu, le cas échéant, de leur variation horaire) et pour lesquelles on ne peut tolérer une réduction importante de la vitesse de base.

IV.3.2. Circulation sur les chaussées des échangeurs

Les chaussées d'un échangeur A sont à sens unique. Dans un échangeur B certaines chaussées de raccordement peuvent être à double sens sur une partie de leur parcours; toutefois, les entrées et les sorties d'autoroute ou de route express sont toujours à sens unique.

IV.3.3. Principes du tracé des échangeurs

Le tracé des échangeurs satisfait aux principes suivants :

IV.3.3.1. Principe A. Type d'échangeur

Le choix d'un type d'échangeur et celui corollaire de ses chaussées principales et de raccordement doivent tenir compte de l'importance absolue et relative des courants de circulation qui les traversent.

IV.3.3.2. Principe B. Divergence des courants de circulation

Lorsqu'une chaussée se divise en deux autres chaussées, la séparation des deux courants de circulation doit se faire de manière à ne pas entraîner de réduction importante de la vitesse des véhicules.

A cet effet, l'usager doit avoir le temps de se placer dans la voie la plus favorable à la direction qu'il doit prendre, et avoir une visibilité suffisante du point de divergence. Dans un échangeur A, la chaussée qui se divise en deux autres doit être élargie avant la séparation et comporter un nombre de voies égal au nombre total de voies des deux chaussées, sur une distance permettant la séparation des courants avant le point de divergence. L'élargissement doit se faire de préférence vers la droite.

Le courant de circulation le moins important doit être écoulé par la chaussée de droite afin de réduire le nombre de véhicules ralentis lors du changement de file. Si la vitesse de ce courant doit être réduite, il y a lieu de prévoir une voie de décélération. Cette chaussée de droite est si possible surélevée progressivement par rapport à la chaussée principale pour faciliter la décélération éventuelle et assurer une meilleure visibilité du point de divergence.

Dans un échangeur B, la chaussée de sortie à partir d'une chaussée d'autoroute ou d'une chaussée de route express diverge vers la droite et comporte une voie de décélération.

IV.3.3.3. Principe C. Convergence des courants de circulation

Lorsque deux chaussées convergent pour n'en former qu'une seule, l'intégration des deux courants de circulation doit se faire en toute sécurité et ne pas entraîner de réduction importante de la vitesse des véhicules.

A cet effet :

- a) les usagers du courant de circulation le moins important doivent s'insérer par la droite dans le courant le plus important;
- b) l'usager qui doit s'insérer doit avoir une bonne visibilité sur l'autre chaussée, en amont et en aval du point de convergence.

La manoeuvre d'insertion, le cas échéant par l'intermédiaire d'une voie d'accélération, ne doit pas entraîner une diminution notable de la vitesse du courant principal. La visibilité est améliorée et la manoeuvre d'insertion facilitée si la chaussée du courant qui doit s'insérer est en légère descente vers l'autre chaussée;

- c) il est souhaitable d'assurer également une bonne visibilité de la chaussée principale sur l'autre chaussée;
- d) lorsque deux chaussées principales convergent pour n'en former qu'une seule, et s'il y a réduction du nombre total des voies de circulation, cette réduction ne doit être réalisée qu'à une distance suffisante du point de convergence.

Dans un échangeur B, la chaussée d'entrée sur une chaussée d'autoroute ou sur une chaussée de route express converge par la droite et comporte une voie d'accélération.

IV.3.3.4. Principe D. Sections d'entrecroisement

Les sections d'entrecroisement doivent être évitées sur les chaussées principales. Une section d'entrecroisement ne peut y être tolérée que si les volumes qui s'entrecroisent sont faibles; si possible, une voie supplémentaire au moins doit être prévue du côté droit de la chaussée principale.

Dans tous les cas, les caractéristiques géométriques de la section d'entrecroisement et des chaussées amont et aval doivent être telles que les vitesses des véhicules qui s'entrecroisent ne soient pas trop différentes et qu'elles n'entraînent pas de réduction trop importante des vitesses praticables sur ces chaussées.

IV.3.3.5. Principe E. Points de divergence et de convergence

Dans les limites de l'échangeur, chaque chaussée principale ne devrait comporter qu'un point de divergence et qu'un point de convergence.

Dans tous les cas, s'il existe plusieurs points de divergence ou de convergence sur une même chaussée, des mesures doivent être prises pour assurer des manoeuvres aisées et une signalisation indépendante des points de divergence ou de convergence successifs.

IV.3.4. Caractéristiques géométriques des échangeurs

IV.3.4.1. Vitesse de base sur les chaussées principales

Les chaussées principales d'un échangeur doivent être conçues avec une vitesse de base aussi voisine que possible de celle des chaussées qui les prolongent en dehors de l'échangeur, et en tout cas au moins égale aux $3/4$ de celles-ci. Dans les échangeurs du type B, toutefois, aucune réduction de vitesse de base n'est tolérée sur les chaussées d'autoroutes ni sur les chaussées de routes express.

IV.3.4.2. Rayons des chaussées de raccordement

En palier, le rayon minimum du bord intérieur de la chaussée est de 50 m. Cette valeur correspond théoriquement à une chaussée en palier avec le dévers maximal admis.

Dans tous les cas, les courbes à faible rayon sont raccordées progressivement par des courbes de transition à variation continue de courbure, de longueur différente pour permettre à l'usager d'adapter aisément sa vitesse.

IV.3.4.3. Largeur des chaussées de raccordement

La possibilité de dépasser un véhicule arrêté doit être assurée en tous points. Sur les chaussées de raccordement d'une certaine longueur, il convient de prévoir également la possibilité de dépasser un véhicule en mouvement.

A cet effet :

- Les chaussées à simple voie auront une largeur totale de 6 m au moins, compte tenu de l'accotement stabilisé non utilisé normalement par la circulation;
- Les chaussées à double voie auront une largeur de 7 m au moins. L'accotement stabilisé est facultatif dans ce cas. Ces chaussées doivent être ramenées à une seule voie, au voisinage du point d'entrée (ou de sortie) sur une chaussée principale, si le nombre total de voies de la chaussée principale n'est pas augmenté après le point d'entrée (ou diminué après le point de sortie).

IV.3.4.4. Sections d'entrecroisement

Il est recommandé que les sections d'entrecroisement aient une longueur minimale de $0,2 Q$ (en mètres), Q étant le trafic total horaire entrecroisant exprimé en UT/h. Le calcul du nombre de voies nécessaires dans cette hypothèse est effectué en affectant le débit entrecroisant le plus faible du coefficient 3.

Si exceptionnellement, une section d'entrecroisement ne peut être évitée sur une chaussée principale, la longueur doit être de Q mètres, avec un minimum de 500 m.

L'échangeur doit être conçu pour que, dans ses limites, le volume total entrecroisant soit inférieur à 2 000 UT/h.

IV.3.4.5. Longueur des voies d'accélération

Il est recommandé d'établir des chaussées d'accès avec une voie d'accélération proprement dite, suivie d'une voie de largeur variable, appelée biseau.

Lorsque la chaussée de l'autoroute ou de la route express et la voie d'accélération sont en palier et en alignement droit, la longueur totale de la voie d'accélération est de 300 m au minimum, celle de la voie d'accélération proprement dite étant de 200 m au minimum.

Si les conditions de tracé et de profil en long sont différentes, la longueur de la voie d'accélération doit être adaptée en conséquence.

IV.3.4.6. Longueur des voies de décélération

Les voies de décélération comportent une voie de largeur variable appelée biseau, suivie de la voie de décélération proprement dite, de largeur constante, qui peut être soit parallèle et adjacente à la chaussée de l'autoroute, soit indépendante de celle-ci.

Le biseau doit permettre à l'utilisateur de se dégager progressivement du courant principal et ce sans réduire notablement sa vitesse : on détermine sa longueur en considérant que la durée confortable pour exécuter cette manoeuvre est d'environ 3,5 secondes. On détermine la longueur de la voie de décélération proprement dite en considérant que le taux de décélération des véhicules est au plus de $1,5 \text{ m/sec}^2$.

IV.4. Intersections de voies ferrées

Les intersections de voies ferrées avec les routes internationales doivent être réalisées à niveaux séparés.

V: OUVRAGES D'ART

V.1. Profils en travers

Sauf cas exceptionnel (région montagneuse, terrain particulièrement difficile, etc.) aucune restriction des caractéristiques de la chaussée et, s'il y a lieu, des pistes cyclables et trottoirs, n'est admise sur et sous les ouvrages d'art. Notamment la bande d'arrêt latérale prévue au III.1.2. est maintenue sur les autoroutes et les routes express.

V.2. Hauteur libre

La hauteur libre minimale au-dessus de la chaussée est de 4,5 m.

VI. EQUIPEMENTS DE SECURITE

VI.1. Eclairage

Les sections, les carrefours et les échangeurs des routes internationales sont dotés d'un éclairage homogène et suffisant pour permettre aux usagers motorisés de circuler sans faire usage des feux-route quand l'importance de la circulation nocturne en justifie économiquement les installations et leur exploitation.

VI.2. Dispositifs contre l'éblouissement

Quand l'importance de la circulation nocturne le justifie, des plantations ou des écrans sont établis dans le terre-plein central des autoroutes et des routes express et, le cas échéant, dans leurs accotements, si les feux-routes des véhicules circulant en sens inverse sur l'autre chaussée ou sur une autre route longeant la route internationale créent une gêne visuelle sur cette dernière.

VI.3. Glissières de sécurité

Des glissières de sécurité sont à prévoir pour éviter les collisions avec des obstacles situés dans les accotements ou le terre-plein central, à condition que, toutefois, le risque et les conséquences d'une collision avec ces glissières soient moindres qu'avec les obstacles qu'elles protègent.

Des glissières peuvent ne pas être nécessaires pour la protection des supports de signalisation et d'éclairage, si ceux-ci sont conçus pour atténuer les conséquences du choc d'un véhicule.

Il est recommandé d'établir les glissières de sécurité à la distance maximale du bord de la chaussée compatible avec la présence de circulation ou d'obstacles extérieurs.

Pour les autoroutes et les routes express les glissières de sécurité sont à prévoir notamment :

- a) sur le terre-plein central, quand sa largeur est inférieure à 6 m, si le volume journalier atteint 20'000 avec 2 x 2 voies ou 30 000 avec 2 x 3 voies, ou quand sa largeur est inférieure à 4,50 m, quel que soit le volume;
- b) sur les accotements :
 - i) quand des obstacles fixes et rigides tels que culées, piles de ponts, murs de soutènement, supports de portiques, rangée continue de poteaux d'éclairage, etc. sont situés à moins de 3,50 m du bord d'une chaussée;
 - ii) dans les sections en remblai, quand la hauteur de celui-ci ou l'inclinaison des talus présentent un danger évident;
 - iii) dans les sections longées par un cours d'eau, une route ou une voie ferrée à moins de 10 m du bord de la chaussée;
- c) sur les ouvrages d'art, notamment quand les glissières existent de part et d'autre de l'ouvrage.

VII. AMENAGEMENT PAYSAGER

VII.1. La coordination du tracé et du profil en long doit être étudiée (III.2.1.) non seulement du point de vue strict de la sécurité mais aussi de celui de l'intégration harmonieuse du tracé dans le site.

VII.2. Tous les éléments du paysage doivent concourir, avec la signalisation, au confort et à la sécurité de la circulation. Il convient notamment de créer un bon guidage visuel par des plantations d'arbustes en harmonie avec les essences environnantes et d'établir, en région de plaine monotone, des écrans de verdure jalonnant la profondeur du champ de vision.

VII.3. Des plantations d'arbustes sont également à établir pour assurer la protection des usagers contre l'éblouissement, le vent, les amas de neige et, le cas échéant, pour protéger les riverains contre le bruit et la pollution de l'air.

VII.4. Pour des raisons de sécurité et d'esthétique les affichages de publicité commerciale en bordure des routes internationales sont interdits.

VIII. SERVICES AUXILIAIRES

VIII.1. Installations aux frontières

Des installations routières suffisantes et notamment des aires de stationnement sont prévues aux frontières pour recevoir et écouler le trafic normal. Il y a lieu de séparer les trafics commerciaux et touristiques et d'établir des postes-frontières combinés.

VIII.2. Installations diverses

Les autoroutes et éventuellement les routes express sont dotées d'aires de service et d'aires de stationnement, distinctes des chaussées et régulièrement espacées.

Les aires de service comportent des stations-service distributrices de carburant, des parcs de stationnement, des toilettes, des postes de secours de première urgence et éventuellement des restaurants et des motels.

Les aires de stationnement ne permettent que le stationnement des véhicules et ne sont pas habituellement dotées de tous les services précités.

Les aires de service et de stationnement desservant les autoroutes* sont exclusivement accessibles de l'autoroute. Elles sont raccordées à celle-ci par des chaussées d'entrée et de sortie répondant aux critères des chaussées analogues des échangeurs B.

Dans les régions peu développées, des postes de ravitaillement et, le cas échéant, des garages, des ateliers ainsi que des locaux pour le repos et les repas, sont établis à proximité de la route internationale.

VIII.3. Services de secours routiers

Des postes de premiers secours sont installés le long des routes internationales pour suppléer, s'il y a lieu, l'insuffisance des moyens locaux. Ils possèdent l'équipement nécessaire conformément aux recommandations de la Commission internationale permanente des premiers secours sur route et de la Ligue des Sociétés de la Croix-Rouge.

VIII.4. Télécommunications

Les routes internationales sont munies à intervalles réguliers de postes téléphoniques ou autres, permettant d'appeler en sécurité les services de secours; leur maniement doit être simple, facile à comprendre par les usagers, et expliqué de préférence à l'aide de symboles ou d'idéogrammes. Des flèches, suffisamment rapprochées, indiquent l'emplacement du poste d'appel le plus proche.

* Un accès à partir du réseau ordinaire peut toutefois être aménagé pour les fournisseurs et le personnel de service.

Annexe III

IDENTIFICATION ET SIGNALISATION DES ROUTES "E"

1. Le signal destiné à identifier et à signaler les routes "E" est de forme rectangulaire.
2. Ce signal se compose de la lettre "E", suivie généralement du numéro, en chiffres arabes, attribué à l'itinéraire.
3. Il est composé d'une inscription blanche sur fond vert; il peut être apposé sur d'autres signaux ou combiné avec eux.
4. Ses dimensions devraient être telles que les conducteurs de véhicules circulant à grande vitesse puissent facilement l'identifier et comprendre les indications qu'il donne.
5. Le signal destiné à identifier et à signaler les routes "E" n'exclut pas le signal identifiant les routes sur le plan national.

ЕВРОПЕЙСКОЕ СОГЛАШЕНИЕ О МЕЖДУНАРОДНЫХ АВТОМАГИСТРАЛЯХ (СМА)

ДОГОВАРИВАЮЩИЕСЯ СТОРОНЫ,

СОЗНАВАЯ необходимость облегчения и развития в Европе международного дорожного движения,

ПОЛАГАЯ, что для обеспечения и развития связей между европейскими странами необходим координированный план постройки и реконструкции дорог, удовлетворяющих требованиям международного движения в будущем,

ДОГОВОРИЛИСЬ о нижеследующем:

Статья 1

Договаривающиеся Стороны принимают план автодорожной сети, называемой ниже Международной сетью "Е", описание которой приведено в приложении I к настоящему Соглашению в качестве координированного плана постройки и реконструкции дорог, имеющих международное значение, который они намерены выполнять в рамках своих внутригосударственных программ.

Статья 2

Международная сеть "Е" представляет собой сетку основных дорог общим направлением север-юг и запад-восток; она включает также промежуточные дороги, расположенные между основными дорогами, равно как ответвления и соединительные дороги.

Статья 3

Дороги международной сети "Е", упоминаемой в статье 1 настоящего Соглашения, должны быть приведены в соответствие с положениями приложения II к настоящему Соглашению.

Определение и принятие плана международной сети "Е"

Постройка и реконструкция дорог международной сети "Е"

Обозначение
дорог междуна-
родной сети "Е"

Статья 4

1. Дороги международной сети "Е" должны идентифицироваться и обозначаться дорожным знаком, описание которого приводится в приложении III к настоящему Соглашению.
2. Все используемые для обозначения дорог "Е" дорожные знаки, не соответствующие положениям настоящего Соглашения и приложения к нему, должны быть сняты в течение трех лет со дня вступления в силу настоящего Соглашения в отношении данного государства в соответствии с положениями статьи 6.
3. Новые дорожные знаки, соответствующие знаку, описанному в приложении III к настоящему Соглашению, должны быть установлены на всех дорогах международной сети дорог "Е" в течение четырех лет со дня вступления в силу настоящего Соглашения в отношении данного государства в соответствии с положениями статьи 6.
4. Положения настоящей статьи не подпадают под ограничения, которые могут быть обусловлены внутригосударственными программами, упомянутыми в статье 1 настоящего Соглашения.

Процедура под-
писания насто-
ящего Соглаше-
ния и процеду-
ра, необходи-
мая для того,
чтобы стать
стороной насто-
ящего Соглаше-
ния

Статья 5

1. Настоящее Соглашение открыто для подписания до 31 декабря 1976 г. Государствами, которые либо являются членами Европейской Экономической Комиссии Организации Объединенных Наций, либо допущены к участию в работе Комиссии с консультативным статусом в соответствии с пунктом 8 Положения о круге ведения этой Комиссии.
2. Эти Государства могут стать сторонами настоящего Соглашения путем:
 - a) подписания без оговорки о ратификации, принятии или утверждении;
 - b) подписания с оговоркой о ратификации, принятии или утверждении, за которым следует ратификация, принятие или утверждение; или
 - c) присоединения.

3. Ратификация, принятие, утверждение или присоединение осуществляется путем передачи на хранение Генеральному Секретарю Организации Объединенных Наций документа, составленного в должной форме.

Вступление в силу настоящего Соглашения

Статья 6

1. Настоящее Соглашение вступает в силу по истечении 90 дней с того дня, в который правительства восьми Государств либо подпишут его без оговорки о ратификации, принятии или утверждении, либо сдадут на хранение документ о ратификации, принятии, утверждении или присоединении при условии, что одна или несколько дорог международной сети "Е" непрерывно соединяют территории по крайней мере четырех Государств, подписавших таким образом или сдавших на хранение подобный документ. При невыполнении этого условия Соглашение вступает в силу по истечении 90 дней со дня либо подписания без оговорки о ратификации, принятии или утверждении, либо сдачи на хранение документа о ратификации, принятии, утверждении или присоединении, при наличии которого это условие будет выполнено.

2. В отношении каждого Государства, которое сдаст на хранение документ о ратификации, принятии, утверждении или присоединении после даты, начиная с которой исчисляется срок 90 дней, указанный в пункте 1 настоящей статьи, Соглашение вступает в силу по истечении 90 дней со дня сдачи на хранение этого документа.

3. С момента вступления в силу настоящего Соглашения им отменяется и заменяется в отношениях между Договаривающимися Сторонами Декларация о постройке международных автомагистралей, подписанная в Женеве 16 сентября 1950 года.

Процедура внесения поправок в основной текст настоящего Соглашения

Статья 7

1. В основной текст настоящего Соглашения могут вноситься поправки в соответствии с любой из процедур, указанных в настоящей статье.

2. а) По просьбе какой-либо Договаривающейся Стороны любое ее предложение о внесении поправки в основной текст настоящего Соглашения рассматривается Рабочей группой по автомобильному транспорту Европейской Экономической Комиссии (ЕЭК).

б) В случае одобрения поправки большинством в две трети присутствующих и участвующих в голосовании и если такое большинство включает большинство в две трети представленных и участвующих в голосовании Договаривающихся Сторон, Генеральный Секретарь направляет поправку всем Договаривающимся Сторонам для ее принятия.

с) В случае принятия поправки большинством в две трети Договаривающихся Сторон Генеральный Секретарь уведомляет об этом все Договаривающиеся Стороны, и поправка вступает в силу по истечении двенадцати месяцев со дня такого уведомления. Поправка вступает в силу в отношении всех Договаривающихся Сторон, за исключением тех, которые перед вступлением ее в силу заявили о том, что они не принимают эту поправку.

3. По просьбе по крайней мере одной трети Договаривающихся Сторон Генеральный Секретарь созывает конференцию, на которую приглашаются Государства, указанные в статье 5 настоящего Соглашения. Процедура, описанная в подпунктах а) и б) пункта 2 настоящей статьи, применяется в отношении любой поправки, представленной на рассмотрение такой конференции.

Процедура внесения поправок в приложение I к настоящему Соглашению

Статья 8

1. В приложение I к настоящему Соглашению могут вноситься поправки в соответствии с процедурой, предусмотренной в настоящей статье.
2. По просьбе какой-либо Договаривающейся Стороны любое ее предложение о внесении поправки в приложение I к настоящему Соглашению рассматривается Рабочей группой по автомобильному транспорту Европейской Экономической Комиссии (ЕЭК).

3. В случае одобрения поправки большинством присутствующих и участвующих в голосовании и если такое большинство включает большинство представленных и участвующих в голосовании Договаривающихся Сторон, Генеральный Секретарь направляет поправку компетентным администрациям непосредственно заинтересованных Договаривающихся Сторон. Непосредственно заинтересованными Договаривающимися Сторонами считаются:

а) в случае включения новой или изменения существующей международной дороги класса А - каждая Договаривающаяся Сторона, по территории которой проходит данная дорога;

б) в случае включения новой или изменения существующей международной дороги класса В - каждая Договаривающаяся Сторона, граничащая со страной, подавшей заявку, по территории которой проходит(ят) международная(ые) дорога(и) класса А, с которой(ыми) соединена новая или подлежащая изменению международная дорога класса В. В соответствии с настоящим пунктом, граничащими считаются также две Договаривающиеся Стороны, на территории которых находятся конечные пункты морского маршрута, предусмотренного трассой упомянутой(ых) выше международной(ых) дороги(-) класса А.

4. Любая предложенная поправка, сообщение о которой разослано в соответствии с положениями пункта 3 настоящей статьи, принимается, если в течение шестимесячного срока со дня этого сообщения ни одна из компетентных администраций непосредственно заинтересованных Договаривающихся Сторон не уведомляет Генерального Секретаря о том, что она возражает против этой поправки. Если администрация какой-либо Договаривающейся Стороны заявит, что, согласно ее национальному законодательству, ее согласие зависит от получения специального разрешения или от одобрения законодательного органа, согласие упомянутой администрации на внесение изменений в приложение I к настоящему Соглашению считается данным и предложенная поправка считается принятой лишь тогда, когда указанная администрация заявит Генеральному

Секретарю, что требуемое разрешение или полномочие получено. Если это заявление не будет сделано в течение восемнадцатимесячного срока со времени препровождения предложенной поправки указанной компетентной администрации или если в течение указанного выше шестимесячного срока компетентная администрация непосредственно заинтересованной Договаривающейся Стороны представит возражение против предлагаемой поправки, поправка не будет принята.

5. Генеральный Секретарь уведомляет все Договаривающиеся Стороны любой принятой поправке, и она вступает в силу для всех Договаривающихся Сторон через три месяца со дня этого уведомления.

Процедура внесения поправок в приложения II и III к настоящему Соглашению

Статья 9

1. В приложения II и III к настоящему Соглашению могут вноситься поправки в соответствии с процедурой, предусмотренной в настоящей статье.

2. По просьбе какой-либо Договаривающейся Стороны любое ее предложение о внесении поправки в приложения II и III к настоящему Соглашению рассматривается Рабочей группой по автомобильному транспорту Европейской Экономической Комиссии (ЕЭК).

3. В случае одобрения поправки большинством присутствующих и участвующих в голосовании и если такое большинство включает большинство представленных и участвующих в голосовании Договаривающихся Сторон, Генеральный Секретарь направляет поправку компетентным администрациям всех Договаривающихся Сторон для ее принятия.

4. Поправка принимается, если в течение периода шести месяцев со дня нотификации менее одной трети компетентных администраций Договаривающихся Сторон уведомляют Генерального Секретаря о своем возращении против поправки.

5. Генеральный Секретарь уведомляет все Договаривающиеся Стороны о принятии поправки, и она вступает в силу через три месяца со дня такого уведомления.

Сообщение адреса администрации, которой должны направляться предложения о внесении поправок в приложения к настоящему Соглашению

Денонсация Соглашения и прекращение его действия

Урегулирование споров

Статья 10

Каждое Государство в момент подписания, ратификации, принятия или утверждения настоящего Соглашения или присоединения к нему сообщает Генеральному Секретарю название и адрес своей администрации, которой должны направляться, в соответствии с положениями статей 8 и 9 настоящего Соглашения, предложения о внесении поправок к настоящему Соглашению.

Статья 11

Каждая Договаривающаяся Сторона может денонсировать настоящее Соглашение путем письменной нотификации, адресованной Генеральному Секретарю. Денонсация вступает в силу по истечении одного года со дня получения Генеральным Секретарем этой нотификации.

Статья 12

Настоящее Соглашение теряет силу, если число Договаривающихся Сторон составляет в течение какого-либо периода последовательных двенадцати месяцев менее восьми.

Статья 13

1. Всякий спор между двумя или более Договаривающимися Сторонами относительно толкования или применения настоящего Соглашения, который спорящие Стороны не могут разрешить путем переговоров или другими средствами урегулирования, передается на арбитраж по заявлению одной из Договаривающихся Сторон, между которыми возник спор, и передается, соответственно, одному или нескольким арбитрам, избранным по общему согласию спорящих Сторон. Если в течение трех месяцев со дня представления просьбы о рассмотрении дела в арбитраже спорящие Стороны не придут к соглашению относительно выбора арбитра, любая из этих Сторон может обратиться к Генеральному Секретарю Организации Объединенных Наций с просьбой о назначении единого арбитра, которому спор передается на разрешение.

2. Решение арбитра или арбитров, назначенных в соответствии с положениями пункта 1 настоящей статьи, имеет обязательную силу для спорящих Договаривающихся Сторон.

Ограничения в применении настоящего Соглашения

Статья 14

Никакое положение настоящего Соглашения не должно толковаться как препятствующее какой-либо из Договаривающихся Сторон принимать совместимые с Уставом Организации Объединенных Наций и ограничиваемые создавшимся положением меры, которые она считает необходимыми для обеспечения своей внешней или внутренней безопасности.

Заявление относительно статьи 13 настоящего Соглашения

Статья 15

Каждое Государство может при подписании настоящего Соглашения или при сдаче на хранение ратификационной грамоты или документа о принятии, утверждении или присоединении заявить, что оно не считает себя связанным статьей 13 настоящего Соглашения. Другие Договаривающиеся Стороны не являются связанными положениями статьи 13 в отношении любой Договаривающейся Стороны, сделавшей такое заявление.

Сообщения Договаривающимся Сторонам

Статья 16

Помимо заявлений, нотификаций и уведомлений, предусмотренных в статьях 7, 8, 9 и 15 настоящего Соглашения, Генеральный Секретарь сообщает Договаривающимся Сторонам и другим Государствам, указанным в статье 5:

- а) о подписаниях, ратификациях, принятиях, утверждениях и присоединениях в соответствии со статьей 5;
- б) о датах вступления в силу настоящего Соглашения в соответствии со статьей 6;
- с) о дате вступления в силу поправок к настоящему Соглашению в соответствии с пунктом 2 с) статьи 7, пунктами 4 и 5 статьи 8 и статьей 9;

- d) о денонсациях в соответствии со статьей 11;
- e) о прекращении настоящего Соглашения в соответствии со статьей 12.

Сдача настоящего Соглашения на хранение Генеральному Секретарю

Статья 17

После 31 декабря 1976 года подлинник настоящего Соглашения сдается на хранение Генеральному Секретарю Организации Объединенных Наций, который препровождает надлежащим образом заверенные копии всем Государствам, указанным в статье 5 настоящего Соглашения.

В УДОСТОВЕРЕНИЕ ЧЕГО нижеподписавшиеся, должным образом на то уполномоченные, подписали настоящее Соглашение.

СОВЕРШЕНО в Женеве в одном экземпляре пятнадцатого ноября тысяча девятьсот семьдесят пятого года на английском, русском и французском языках, причем все три текста являются равно аутентичными.

Приложение I

МЕЖДУНАРОДНАЯ СЕТЬ "Е"

Пояснения

1. Основные и промежуточные дороги, называемые дорогами класса А, имеют двузначные номера; ответвления и соединительные дороги, называемые дорогами класса В, имеют трехзначные номера.
2. Основные дороги северо-южной ориентации имеют двузначные нечетные номера, оканчивающиеся цифрой 5 и возрастающие с запада на восток. Основные дороги восточно-западной ориентации имеют двузначные четные номера, оканчивающиеся цифрой 0 и возрастающие с севера на юг. Промежуточные дороги имеют соответственно двузначные нечетные и двузначные четные номера, заключенные между номерами тех основных дорог, между которыми они расположены. Дороги класса В имеют трехзначные номера, причем первая цифра совпадает с номером ближайшей основной дороги, расположенной к северу от данной дороги В, а вторая цифра совпадает с номером ближайшей основной дороги, расположенной к западу от упомянутой дороги В; третья цифра представляет собой порядковый номер.

ПЕРЕЧЕНЬ ДОРОГ

А. Главные дороги

1) Направление запад-восток

а) Основные дороги

- Е 20 Шаннон - Лимерик - Порт-Лейше - Дублин ...
Ливерпуль - Манчестер -Bradфорд - Лидс - Гуль ...
Эсбьерг - Коллинг - Миддельфарт - Нюборг ...
Корсер - Копенгаген ... Мальме - Истад ... - Таллин - Ленинград.
- Е 30 Корк - Уотерфорд - Уэксфорд - Рослэр ...
Фишгард - Суонси - Кардифф - Ньюпорт - Бристоль -
Лондон - Колчестр - Ипсуич - Феликстоу ...
Хук-ван-Холланд - Гаага - Гоуда - Утрехт -
Амерсфорт - Ольденцаль - Оснабрюк - Бад-Ойенхаузен -
Ганновер - Брауншвейг - Магдебург - Берлин - Свободзин -
Познань - Лович - Варшава - Брест - Минск - Смоленск - Москва.
- Е 40 Кале - Остенде - Гент - Брюссель - Льеж - Ахен - Кельн -
Ольпе - Гисен - Бад Херсфельд - Херлесхаузен - Эйзенах -
Эрфурт - Гера - Карл-Маркс-штадт - Дрезден - Герлиц -
Легница - Вроцлав - Ополе - Гливице - Краков - Пшемьсль -
Львов - Ровно - Житомир - Киев - Харьков - Ростов-на-Дону.
- 4 50 Брест - Ренн - Ле-Ман - Париж - Реймс - Мец - Саарбрюккен -
Мангейм - Хейльбронн - Фейхтваанген - Нюрнберг - Розвадов -
Пльзень - Прага - Йиглава - Брно - Жилина - Прешов - Кошице -
Вишне Немецке - Ужгород - Мукачево.
- Е 60 Брест - Нант - Тур - Мюлуз - Базель - Ольтен - Цюрих -
Винтертур - Санкт-Галлен - Сант-Маргаретен - Лаутерах -
Фельдкирх - Имст - Инсбрук - Вергель - Зальцбург - Линц -
Вена - Никельсдорф - Мосонмадьаровар - Дьер - Будапешт -
Пюшпекладани - Орадя - Клуж - Турда - Тыргу-Муреш - Брашов -
Плоешти - Бухарест - Урзичени - Слобозия - Хырсово - Констанца.
- Е 70 Ла-Рошель - Лион - Шамбери - Сюза - Турин - Александрия -
Тортонна - Брешиа - Верона - Местре (Венеция) - Пальманова -
Триест - Любляна - Загреб - Дьяково - Белград - Вршац -
Тимишара - Карансебеш - Турну Северин - Крайова - Питешти -
Бухарест - Джурджу - Русе - Разград - Шумен - Варна.

- Е 80 Ла-Корунья - Сантандер - Бильбао - Сан-Себастьян -
 По - Тулуза - Нарбонн - Ним - Экс-ан-Прованс - Ницца -
 Винтимиля - Савона - Генуя - Специя - Мильярино -
 Ливорно - Гроссето - Рим - Пескара ... Дубровник -
 Петровац - Титоград - Приштина - Ниш - Димитровград -
 София - Пловдив - Эдирне - Бабаэски - Силиври - Стамбул -
 Измир - Адапазары - Болу - Гереде - Анкара - Йозгат -
 Сивас - Эрзинджан - Муту - Ашкале - Эрзурум - Агры - Иран.
- Е 90 Лиссабон - Сетубал - Пегуенш - Элваш - Бадахос - Мадрид -
 Сарагоса - Лерида - Барселона ... Мадзара-дель-Валло -
 Палермо - Мессина ... Реджо-ди-Калабрия - Катандзаро -
 Сибари - Кротоне - Метапonto - Таранто - Бриндизи ...
 Игуменица - Янина - Козани - Салоники - Александруполис -
 Ипсала - Кешан - Измир - Айдын - Анталья - Тарсус -
 Адана - Кемюрлер - Газиантеп - Урфа - Мардин - Нусайбин -
 Джизре - Эзендер - Иран.

в) Промежуточные дороги

- Е 12 Мо и Рана - Умео ... Васа - Тампере - Хельсинки.
- Е 16 Лондондерри - Белфаст ... Глазго - Эдинбург.
- Е 18 Крейвагон - Белфаст - Ларн ... Странрар - Гретна -
 Карлайл - Ньюкасл ... Ставангер - Кристиансанн -
 Ларвик - Драммен - Осло - Эрье - Карлстад - Эребру -
 Арбуга - Энчепинг - Стокгольм - Нортелье - Кашпельскер -
 Алац ... Турку и Наантали - Хельсинки - Ваалимаа -
 Ленинград.
- Е 22 Холихед - Честер - Уоррингтон - Манчестер - Лидс -
 Донкастер - Иммингем ... Амстердам - Гронинген -
 Ольденбург - Бремен - Гамбург - Любек - Росток -
 Штральзунд - Засниц.
- Е 24 Гамбург - Берлин.
- Е 26 Берлин - Щецин - Голеньов - Кошалин - Гданьск.
- Е 28 Бирминген - Кембридж - Ипсуич.
- Е 32 Колчестр - Гарвич.
- Е 36 Антверпен - Эйндховен - Венло - Оберхаузен - Камен -
 Бад Ойенхаузен.
- Е 38 Берлин - Любенау - Котбус - Легница.

- Е 42 Дюнкерк - Лилль - Монс - Шарлеруа - Намюр - Льеж - Сен-Вит - Витлих - Бинген - Висбаден - Франкфурт-на-Майне - Ашаффенбург - Вюрцбург.
- Е 44 Сен-Брие - Кан - Руан - Амьен - Шарлевиль - Мезьер - Люксембург - Трир - Витлих - Кобленц - Рансбах-Баумбах - Гиссен.
- Е-46 Руан - Реймс - Шарлевиль - Мезьер - Льеж.
- Е 48 Байрейт - Марктредвиц - Хеб - Карловы Вары - Прага.
- Е 52 Париж - Нанси - Страсбург - Аппенвейер - Карлсруэ - Штутгарт - Ульм - Мюнхен - Браунау - Вельс - Линц.
- Е 54 Париж - Шомон - Мюлуз - Базель - Вальдсхут - Линдау - Меммингем - Мюнхен - Розенгейм - Зальцбург.
- Е 56 Нюрнберг - Регенсбург - Деггендорф - Пассау - Вельс - Заттледт.
- Е 62 Нант - Пуатье - Макон - Женева - Лозанна - Мартиньи - Сьон - Симплон - Гравеллона Точе - Милан - Тортонна.
- Е 64 Сегед - Арад - Дева - Сибю - Брашов.
- Е 66 Турин - Милан - Брешиа.
- Е 68 Фортецца - Сан-Кандидо - Шпитталь - Филлах - Клагенфурт - Грац - Веспрем - Балатоналига.
- Е 72 Ницца - Кунео - Асти - Алессандрия.
- Е 74 Мильярино - Флоренция.
- Е 76 Бордо - Тулуза.
- Е 78 Гроссето - Ареццо - Сансеполькро - Фано.
- Е 82 Коимбра - Селорико да Бейра - Саламанка - Вальядолид - Бургос.
- Е 86 Кристалопиджи - Флорина - Вези - Ефира - Салоники.
- Е 88 Кешан - Текирдаг - Силиври.
- Е 92 Рион - Эйон.
- Е 94 Коринф - Афины.

2) Направление север-юг

а) Основные дороги

- Е 05 Гриннок - Глазго - Гретна - Карлайл - Пенрит - Престон - Уоррингтон - Бирмингем - Ньюбери - Саутгемптон ... Гавр - Париж - Орлеан - Тур - Пуатье - Бордо - Сан-Себастьян - Бургос - Мадрид - Кордова - Севилья - Кадис - Альхесирас.
- Е 15 Инвернесс - Перт - Эдинбург - Ньюкасл - Скотч-Корнер - Донкастер - Лондон - Фолкстон - Дувр ... Кале - Париж - Лион - Оранж - Нарбонн - Жерона - Барселона - Таррагона - Кастельон-де-ла-Плана - Валенсия - Аликанте - Мурсия - Альхесирас.
- Е 25 Амстердам - Утрехт - Хертогенбос - Эйндховен - Маастрихт - Льеж - Бастонь - Арлон - Люксембург - Мец - Сент-Авольд - Страсбург - Мюлуз - Базель - Ольтен - Берн - Лозанна - Женева - Мон-Блан - Аоста - Турин - Александрия - Тортона - Генуя.
- Е 35 Хук ван Холланд - Роттердам - Гауда - Утрехт - Арнем - Эмерих - Оберхаузен - Кельн - Рансбах-Баумбах - Франкфурт-на-Майне - Гейдельберг - Карлсруэ - Оффенбург - Базель - Ольтен - Люцерн - Альтдорф - Сен-Готард - Беллинцона - Лугано - Киассо - Комо - Милан - Пьяченца - Парма - Модена - Флоренция - Ареццо - Рим.
- Е 45 Воллан - Мо и Рана - Схьердальхальсен - Тронхейм - Домбос - Отта - Хамар - Эйдсволль - Осло - Мосс - Свинезунд - Уддевалла - Гетеборг - Хальмстад - Хельсингборг ... Хельсингер - Копенгаген - Кеге - Вордингборг - Редби ... Путгарден ... Гамбург - Вальсроде - Ганновер - Нортгейм - Геттинген - Кассель - Бад-Херсфельд - Фульда - Вюрцбург - Нюрнберг - Мюнхен - Розенгейм - Вергль - Инсбрук - пер. Бреннер - Фортецца - Больцано - Тренто - Верона - Модена - Болонья - Чезена - Перуджа - Рим - Неаполь - Салерно - Сичиньяно - Козенца - Вилла-Сан-Джованни (Реджо-ди-Калабрия) ... Мессина - Катания - Сиракузы - Джела.
- Е 55 Торнио - Хапаранда - Лулео - Умео - Сундсвалль - Евле - Упсала - Стокгольм - Седертелье - Норчепинг - Линчепинг - Йенчепинг - Хельсингборг - Мальме - Треллеборг ... Засниц - Штральзунд - Росток - Берлин - Люббенау - Дрезден - Циновец (Цинвальд) - Теплице - Прага - Табор - Ческе Будеевице - Дольни Дворжиште - Липиц - Зальцбург - Филлах - Тарвизио - Удине - Пальманова - Местре (Венеция) - Равенна - Чезена - Римини - Фано - Анкона - Пескара - Каноса - Бари - Бриндизи ... Ингуменица - Превера - Месолонгион - Рион - Патры - Пиргос - Каламе.

- Е 65 Истад - ... Свиноуйсьце - Волин - Голленов - Щепин - Свободзин - Еленя-Гура - Харрахов - Железни Брод - Турнов - Млада Болеслав - Прага - Йиглава - Брно - Бржецлав - Братислава - Райка - Мохонмадьаровар - Чорна - Сомбатхей - Керменд - Редич - Загреб - Карловац - Риека - Силит - Меткович - Дубровник - Петровац - Титоград - Бьело Поле - Скопье - Кичево - Охрид - Битола - Ники - Веви - Козани - Лариса - Домокос - Ламия - Браллос - Итея ... Эйон - Коринф - Триполис - Иитион.
- Е 75 Тромсе - Нордхосботи - Шиботи - Хеллигскуген - Килписьярви - Торнио - Оулу - Ювяскола - Лахти - Хельсинки ... Гданьск - Эльблонг - Оструда - Млава - Варшава - Радом - Краков - Трстена - Ружомберок - Банска Быстрица - Зволен - Шаги - Будапешт - Сегед - Белград - Ниш - Куманово - Скопье - Гевгелия - Эвзони - Салоники - Лариса - Алмирос - Ламия - Афины - Ханья - Ираклион - Айос - Николаос - Сития.
- Е 85 Черновцы - Сирет - Сучава - Роман - Бакау - Мэрэшести - Бузэу - Урзичени - Бухарест - Джурджу - Русе - Бяла - Велико Тырново - Стара Загора - Хасково - Подкова - Комотини.
- Е 95 Ленинград - Москва - Орел - Харьков - Симферополь - Алушта - Ялта.

в) Промежуточные дороги

- Е 01 Ларн - Белфаст - Дублин - Уэскфорд - Рослэр ... Ла Корунья - Понтеверда - Порту - Албергария-а-Велья - Коимбра - Вила Франка ди Шира - Лиссабон - Сетубал - Портиман - Фаро - Уэльва - Севилья.
- Е 03 Шербур - Ренн - Нант - Ла Рошель.
- Е 07 Орлеан - Лимож - Тулуза - Сарагоса.
- Е 13 Донкастер - Шеффилд - Ноттингем - Лестер - Нортгемптон - Лондон.
- Е 17 Антверпен - Гент - Кортрейк - Камбре - Реймс - Бон.
- Е 19 Амстердам - Гаага - Роттердам - Бреда - Антверпен - Брюссель - Монс - Валансьен - Париж.
- Е 21 Мец - Нанси - Дижон - Женева - Шамбери - Гренобль - Валанс - Марсель.
- Е 23 Мец - Нанси - Безансон - Валдорб - Лозанна.

- Е 27 Дортмунд - Кельн - Пюм - Люксембург - Саарбрюккен - Саргемин -
(Е 25 Страсбург).
- Е 29 Бельфор - Берн - Мартиньи - Гран-Сен-Бернар - Аоста.
- Е 31 Парма - Специя.
- Е 33 Роттердам - Горинхем - Неймеген - Гох - Крефельд - Кельн -
Кобленц - Бинген - Людвигсхафен.
- Е 37 Стокгольм - Седертелье - Эребру - Мариестад - Гетеборг ...
Фредериксхавн - Ольборг - Орхус - Вайле - Коллинг - Крусо -
Фленсбург - Шлезвиг - Неймонстер - Гамбург - Бремен - Оснабрюк -
Дортмунд - Ольпе - Гисен.
- Е 39 Гисен - Франкфурт-на-Майне - Дармштадт.
- Е 41 Вюрцбург - Хейльбронн - Штутгарт - Донауэшинген - Шафхаузен -
Винтертур - Цюрих - Альтдорф.
- Е 43 Вюрцбург - Фейхтванген - Ульм - Меммингем - Линдау - Брегенц -
Санкт-Маргаретен - Букс - Кур - Сан-Бернардино - Беллинцона.
- Е 47 Магдебург - Галле - Лейпциг - Карл-Маркс-штадт - Божи Дар -
Карловы Вары - Пльзень - Ческе Будеевице - Тршебонь - Галамки -
Вена.
- Е 49 Ореховед - Нюкебинг - Гесер ... Росток.
- Е 51 Берлин - Лейпциг - Гера - Хоф - Байрейт - Нюрнберг.
- Е 53 Пльзень - Байер - Эйзенштейн - Деггендорф - Мюнхен.
- Е 57 Саттледт - Лицен - Санк-Михаэль - Грац - Марибор - Любляна.
- Е 59 Прага - Йиглава - Вена - Грац - Шпильфельд - Марибор - Загреб -
Карловац - Бихач - Дони-Лапац - Книн - Сплит.
- Е 63 Клагенфурт - Лойбльталь - Любляна - Триест - Риека.
- Е 67 Варшава - Лович - Вроцлав - Клодзко - Беловене - Наход -
Градец-Кралове - Прага.
- Е 69 Варшава - Петркув - Катовице - Чески-Тешин - Жилина - Тренчин -
Пьештяни - Братислава - Винер-Нейштадт.

- Е 71 Кошице - Мишкольц - Будапешт - Балатоналига - Надьканижа - Загреб.
- Е 73 Будапешт - Сексард - Мохач - Осиек - Дяково - Самак - Зеница - Мостар - Меткович.
- Е 77 Пюшпекладань - Ньиредьхаза.
- Е 79 Орадя - Беош - Дева - Петрошени - Тыргу-Жиу - Крайова - Калафат ... Видин - Враца - Ботевград - София - Благоевград - Сера - Салоники.
- Е 81 Халмеу - Сату-Маре - Залэу - Клуж - Турда - Себеш - Сибиу - Питешти.
- Е 83 Бяла - Плевен - Яблоница - Ботевград - София.
- Е 87 Тулча - Констанца - Варна - Бургас - Мичурин - Малко-Тырново - Кырларели - Бабаески.
- Е 89 Трабзон - Гюмюшане - Ашкале - Муту - Тунсели - Элязыг - Малатъя - Мараш - Кемюрлер - Искандерон - Антакья - граница Сирии.
- Е 93 Орел - Киев - Одесса.

В. Ответвления и соединительные дороги

- Е 130 Вайле - Миддельфарт.
- Е 135 Хеугесунн - Хеукели - Конгсберг - Драммэн.
- Е 136 Берген - Гудванген ... Лердальсейри - Фагернесс - Хенефосс - Осло.
- Е 137 Олесунн - Ондальснес - Домбос.
- Е 140 Тронхейм - Стурлиен - Эстерсунд - Сундсвалль.
- Е 160 Турку - Тампере - Ювяскуля - Куопио.
- Е 200 Корк - Порт-Лейше.
- Е 230 Амстердам - Амерсфорт.
- Е 231 Амерсфорт - Гронинген.
- Е 232 Олдензал - Бремен.

- Е 233 Бремерхафен - Бремен - Вальсроде.
- Е 250 Штральзунд - Нейбранденбург - Берлин.
- Е 267 Гданьск - Швьеце - Познань - Вроцлав.
- Е 269 Швьеце - Лодзь - Петркув.
- Е 312 Бреда - Горинхем - Утрехт.
- Е 313 Антверпен - Льеж.
- Е 314 Хасселт - Херлен - Ахен.
- Е 330 Унна - Сест - Кассель - Херлесхаузен.
- Е 410 Брюссель - Намюр - Арлон.
- Е 420 Ахен - Сен-Вит - Люксембург.
- Е 440 Карловы Вары - Теплице - Турнов - Градец-Кралове - Оломоуц - Жилина.
- Е 460 Брно - Оломоуц - Чески-Тешин - Краков.
- Е 461 Градец-Кралове - Брно - Вена.
- Е 470 Мукачево - Львов.
- Е 530 Офенбург - Донауэшинген.
- Е 532 Мюнхен - Гармиш - Партенкирхен - Миттенвальд - Зеефельд - Инсбрук.
- Е 550 Ческе Будеевице - Йиглава.
- Е 562 Братислава - Эволен - Кошице.
- Е 571 Клуж - Деж - Бистрица - Сучава.
- Е 572 Бакэу - Брашов - Питешти.
- Е 573 Ньиредьхаза - Чоп - Ужгород.
- Е 580 Мэрэшешти - Текуч - Альбита - Леушень - Кишинев - Одесса.
- Е 650 Альтенмарк - Лицен.
- Е 651 Филлах - Подкорен - Накло.

- Е 660 Суботица - Сомбор - Осиек.
- Е 661 Балатонкерестур - Надьатад - Барч - Вировитица -
Окучани - Банья-Лука - Яйце - Дони-Вакуф - Зеница.
- Е 671 Тимишоара - Арад - Орадя.
- Е 717 Турин - Савона.
- Е 751 Риека - Пула - Копер.
- Е 752 Турну-Северин - Неготин - Заечар - Ниш - Приштина -
Призрен - (Албания) - Петровац.
- Е 760 Белград - Чачак - Нова-Варош - Бьело Поле.
- Е 761 Бихач - Яйце - Дони-Вакуф - Зеница - Сараево -
Титово-Ужице - Чачак - Кралево - Крушевац - Поете -
Парачин - Заечар.
- Е 762 Сараево - Титоград - албанская граница.
- Е 771 Ябланица - Велико-Тырново - Шумен.
- Е 772 Поповица - Стара Загора - Бургас.
- Е 800 Албергария-а-Велья - Селорико-да-Бейра.
- Е 801 Вила-Франка-ди-Шира - Пегуенш.
- Е 804 Саламанка - Бадахос - Севилья.
- Е 805 Бильбао - Логроньо - Сарагоса.
- Е 841 Авеллино - Салерно.
- Е 842 Неаполь - Авеллино - Беневенто - Каноса.
- Е 843 Бари - Таранто.
- Е 844 Спеццано-Альбанесе - Сибари.
- Е 846 Козенца - Кортоне.
- Е 847 Сичиньяно - Потенца - Метапонто.
- Е 848 Сан-Эвфемия - Катандзаро.

- Е 850 Охрид - албанская граница.
Е 851 Янина - албанская граница.
Е 870 София - Кюстендил - Куманово.
Е 880 Измир - Анкара.
Е 881 Анкара - Адана.
Е 901 Хаен - Гранада - Малага.
Е 902 Мадрид - Валенсия.
Е 931 Мадзара-дель-Валло - Джела.
Е 950 Янина - Трикала - Лариса - Волос.
Е 951 Ламия - Карпенисси - Амфилохия.
Е 952 Триполис - Мегалополис - Такона.
Е 957 Янина - Арта - Агринион - Месолонгион.
Е 980 Сизре - Ирак.
-

Приложение II

УСЛОВИЯ, КОТОРЫМ ДОЛЖНЫ ОТВЕЧАТЬ МЕЖДУНАРОДНЫЕ АВТОМАГИСТРАЛИ

СОДЕРЖАНИЕ

- I. ОБЩИЕ ЗАМЕЧАНИЯ
- II. КАТЕГОРИИ МЕЖДУНАРОДНЫХ ДОРОГ
 - II.1. Дороги обычного типа
 - II.2. Автомагистрали
 - II.3. Скоростные дороги
- III. СТАНДАРТЫ НА КОНСТРУКЦИЮ ДОРОГ
 - III.1. Поперечный профиль
 - III.1.1. Проезжая часть
 - III.1.2. Обочины и разделительная полоса
 - III.1.3. Специальные дорожки
 - III.2. План и продольный профиль
 - III.2.1. Однородность и соответствие плана и продольного профиля
 - III.2.2. Геометрические характеристики
 - III.3. Интенсивность движения
- IV. СТАНДАРТЫ НА КОНСТРУКЦИЮ ПЕРЕСЕЧЕНИЙ
 - IV.1. Определения
 - IV.2. Пересечения на дорогах обычного типа
 - IV.2.1. Пересечения на одном уровне
 - IV.2.2. Пересечения в разных уровнях
 - IV.3. Развязки
 - IV.3.1. Определения

- IV.3.2. Движение по проезжей части развязок
- IV.3.3. Принципы планировки развязок
- IV.3.4. Геометрические характеристики развязок
- IV.4. Пересечения с железными дорогами
- У. СООРУЖЕНИЯ
 - У.1. Поперечный профиль
 - У.2. Свободная высота
- УI. УСТРОЙСТВА ДЛЯ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ
 - УI.1. Освещение
 - УI.2. Противоослепляющие устройства
 - УI.3. Предохранительные барьеры
- УII. ЛАНДШАФТ
- УIII. ВСПОМОГАТЕЛЬНЫЕ СЛУЖБЫ
 - УIII.1. Пограничные устройства
 - УIII.2. Различные устройства
 - УIII.3. Пункты первой помощи
 - УIII.4. Телесвязь

УСЛОВИЯ, КОТОРЫМ ДОЛЖНЫ ОТВЕЧАТЬ МЕЖДУНАРОДНЫЕ АВТОМАГИСТРАЛИ

I. ОБЩИЕ ЗАМЕЧАНИЯ

I.1. Основные характеристики, которые должны быть приняты при строительстве или реконструкции международных автомагистралей, именуемых в дальнейшем "международными дорогами", изложены в приведенных ниже положениях, которые разработаны с учетом современных концепций в области дорожного строительства. Они не относятся к населенным пунктам. При прокладке международной дороги следует оставлять в стороне населенные пункты, если последние служат препятствием движению или представляют для него опасность.

I.2. Указанные ниже значения этих характеристик являются минимальными или максимальными. Их следует увеличивать или уменьшать, когда это возможно без дополнительных затрат или когда это является экономически оправданным.

I.3. Все положения настоящего приложения должны приниматься во внимание с учетом актуализированных затрат и выгод и, в частности, с учетом соображений безопасности. В отношении движения транспортных средств оценка производится для различных вариантов, составленных на основе различных допущений, касающихся, в частности, расчетной скорости*, и с учетом ожидаемого объема движения, его структуры и почасового распределения потоков движения в течение года.

I.4. При планировании и строительстве новой международной автомагистрали следует учитывать необходимость охраны окружающей среды.

II. КАТЕГОРИИ МЕЖДУНАРОДНЫХ ДОРОГ

Международные дороги делятся на следующие категории:

II.1. Дороги обычного типа

Категория I: дороги с двумя полосами движения (единая проезжая часть).

Категория II: дороги, у которых число полос движения больше двух (одна или несколько проезжих частей).

* При составлении проекта реконструкции или строительства дороги расчетной скоростью является скорость, которая выбирается для определения минимальных геометрических характеристик, обеспечивающих безопасное движение отдельных транспортных средств с этой скоростью.

II.2. Автомагистрали

Термин "автомагистраль" означает дорогу, специально построенную и предназначенную для движения автотранспортных средств, которая не обслуживает придорожных владений и которая,

- i) за исключением отдельных мест или во временном порядке, имеет для обоих направлений движения отдельные проезжие части, отделенные друг от друга разделительной полосой, не предназначенной для движения, или в исключительных случаях другими средствами;
- ii) не имеет пересечений на одном уровне ни с дорогами, ни с железнодорожными или трамвайными путями, ни с пешеходными дорожками;
- iii) специально обозначена в качестве автомагистрали.

II.3. Скоростные дороги

Дороги, предназначенные для автомобильного движения, въезд на которые возможен только через развязки или на регулируемых перекрестках и на которых, в частности, остановка и стоянка запрещены.

III. СТАНДАРТЫ НА КОНСТРУКЦИЮ ДОРОГ

III.1. Поперечный профиль

Земляное полотно международных дорог должно включать, кроме проезжей части или проезжих частей, обочины и, возможно, разделительную полосу и специальные дорожки для пешеходов и велосипедистов. Устройство таких специальных дорожек в пределах земляного полотна автомагистралей не допускается. Они допускаются на скоростных дорогах только в том случае, если они отделяются от них достаточно широким пространством.

Ни на проезжей части дорог обычного типа, ни в пределах земляного полотна автомагистралей и скоростных дорог не допускается наличие трамвайных или железнодорожных путей*.

* Данное положение не распространяется на автомагистрали, специально сконструированные для того, чтобы включать железнодорожный путь.

III.1.1. Проезжие части

III.1.1.1. Ширина

На прямом участке минимальная ширина полосы движения на проезжей части должна составлять 3,5 м.

В кривых радиусом менее 200 м предусмотрена большая ширина, с тем чтобы транспортные средства максимально допустимых размеров могли беспрепятственно двигаться с обычной скоростью.

При проектной скорости, равной или большей 100 км/час, не следует включать в эту величину продольную разметку краев проезжей части.

Однако ширина дополнительной полосы движения для транспортных средств, движущихся с небольшой скоростью на подъеме, может быть уменьшена до 3 м.

III.1.1.2. Поперечный уклон

На прямом участке поперечный профиль проезжей части должен состоять из одной или двух плоскостей с поперечным уклоном 2-3%.

В кривых максимальный наклон должен составлять 7%. В нижеследующей таблице даны величины допускаемого минимального радиуса (в метрах) без изменения поперечного профиля прямой оси дороги, в зависимости от проектной скорости (км/час):

Расчетная скорость	140	120	100	80	60
Дороги обычного типа	-	1 800	1 300	800	450
Автомострали и скоростные дороги	3 900	2 800	2 000	1 300	-

III.1.2. Обочины и разделительная полоса

III.1.2.1. Рекомендуемая минимальная ширина обочины должна быть 3,25 м для дорог обычного типа и скоростных дорог и 3,75 м для автомагистралей.

III.1.2.2. Обочины автомагистралей и скоростных дорог должны включать с правой стороны проезжей части непрерывную, имеющую покрытие или стабилизированную полосу остановки, минимальной шириной в 2,5 м, на которой, в случае крайней необходимости, могло бы остановиться транспортное средство.

Устройство такой полосы рекомендуется на дорогах обычного типа. Если такой полосы нет или если ее ширина меньше 2,5 м, следует устраивать через определенные интервалы места для остановки.

В случае необходимости, следует также предусматривать вне проезжей части места для остановки автобусов.

Во всех случаях на обочинах дороги должны предусматриваться имеющие покрытие или стабилизированные боковые полосы шириной 1 м. По соображениям безопасности вдоль автомагистралей или скоростных дорог должны устраиваться более широкие полосы, свободные от каких-либо препятствий.

III.1.2.3. При наличии разделительной полосы ее минимальная рекомендуемая ширина между проезжими частями для автомагистралей должна составлять 4 м. Рекомендуется увеличивать эту ширину, особенно на кривых, если это необходимо по условиям видимости.

Рекомендуется устраивать по краям разделительной полосы направляющие и предохранительные полосы, имеющие покрытие или стабилизированные, шириной не менее 1 м.

III.1.3. Специальные дорожки

На обочинах дорог обычного типа, где интенсивность движения достигает по крайней мере 2 000 транспортных средств в сутки, необходимо устраивать специальные дорожки, предназначенные для пешеходов, велосипедистов или приравненных к ним пользователей дороги, в тех случаях, когда число их в одном направлении достигает 200 за 30 мин. при самом интенсивном движении или 1 000 в сутки.

Велосипедные дорожки, как правило, предусматриваются для одностороннего движения и должны иметь ширину не менее 2,2 м.

Между проезжей частью и специальными дорожками следует устраивать разделительную полосу шириной не менее 1 м.

III.2. План и продольный профиль

III.2.1. Однородность и соответствие плана и продольного профиля

Характеристики международных дорог должны быть однородными на протяжении участков достаточно большой длины. Изменения характеристик производятся в таких местах, которые водитель может обычно предвидеть (проезд через населенный пункт или изменение рельефа местности). Если это невозможно, изменение характеристик осуществляется постепенно.

План и продольный профиль дороги должны координироваться таким образом, чтобы она не представлялась водителю слишком неоднородной, позволяла ему предвидеть ее трассу и ясно различать характерные места, в частности перекрестки, въезды и съезды в местах развязок.

III.2.2. Геометрические характеристики

III.2.2.1. Покрытия международных дорог должны всюду представлять собой ровную поверхность. Максимальная разница уровня на участке длиной 3 м не должна превышать 4 мм.

III.2.2.2. Основные геометрические характеристики международных дорог приведены в следующей таблице; они основаны на коэффициенте продольного трения (при заблокированных колесах и гладких шинах) 0,4 скорости 50 км/час; они должны рассматриваться в качестве минимальных величин, которые следует соблюдать:

Расчетная скорость (км/час)		140	120	100	80	60
Уклон (максимально допустимый в %)		4	5	6	7	8
Минимальные радиусы выпуклых вертикальных кривых (м)*	проезжая часть с односторонним движением	27 000	12 000	6 000	3 000	1 500
	проезжая часть с двусторонним движением	-	-	10 000	4 500	1 600
Минимальные радиусы в плане, соответствующие максимальному наклону		1 000	650	450	240	120

Расчетная скорость 120 км/час принимается лишь при отдельных проезжих частях и в том случае, если большая часть перекрестков устраивается в виде развязок (см. ниже раздел IV). Расчетная скорость 140 км/час принимается только для автомагистралей.

Вогнутые кривые должны быть такого радиуса, чтобы при данной расчетной скорости вертикальное ускорение не превышало $0,25 \text{ м/сек}^2$.

Значения горизонтальных кривых являются минимальными и соответствуют максимальному наклону, равному 7%. Они достаточны для обеспечения устойчивости транспортного средства и удобства водителя при обычных условиях.

Уклон, получаемый в результате сочетания продольного уклона и наклона, не должен превышать 10%.

* Приведенные в таблице радиусы выпуклых вертикальных кривых соответствуют переходным кривым между уклонами, приблизительно равными по величине и противоположными по направлению, причем разность уклонов достаточна для ограничения видимости.

III.2.2.3. В плане круговые и прямые участки должны соединяться переходными кривыми.

III.2.2.4. Видимость в горизонтальной и вертикальной плоскости должна быть такой, чтобы обеспечивалась одна и та же степень безопасности с учетом уклонов, при наличии так-
вых.

Минимальные расстояния видимости, необходимые при обгоне на проезжей части с двусторонним движением, приводятся в следующей таблице:

расчетная скорость (км/час)	100	80	60
минимальное расстояние видимости при обгоне (м)	400	325	250

Эти расстояния должны обеспечиваться на возможно большем протяжении дороги и возможно более равномерно распределяться по ее длине.

III.2.2.5. При недостаточной видимости на вершинах и в кривых рекомендуется раздвоение проезжей части дорог обычного типа с двумя или тремя полосами движения.

III.3. Интенсивность движения

Дороги различных категорий при обычных условиях, т.е. при определенном качестве или уровне обслуживания, обязательном для международных дорог, и в соответствии со стандартами, определенными в пункте III.2., должны обеспечивать интенсивность* движения, указанную в колонке 1 следующей таблицы, выраженную в количестве транспортных единиц (ТЕ) в час**.

* Транспортная единица соответствует легковому автомобилю. Для других транспортных средств применяется соответствующий коэффициент.

** Вне городских зон.

Категория дороги	1 Обычная интенсивность движения ТЕ/час	2 Максимально допустимая интенсивность движения ТЕ/час	Примечания
Категория I	900	1 500	двустороннее движение
Категория II			
3 полосы движения	1 500	2 000	двустороннее движение
4 полосы движения	1 500	2 000	в каждом направлении
для каждой дополнительной полосы движения	750	1 000	в каждом направлении
Автомобильные и скоростные дороги с 2 х 2 полосами движения	2 000	3 000	в каждом направлении
для каждой дополнительной полосы движения	1 200	1 500	в каждом направлении

Рекомендуется, чтобы для дорог определенной категории приведенная в колонке 1 интенсивность движения превышалась не более чем в течение 50 часов в год, за исключением случаев, когда экономически целесообразно устройство дополнительной полосы движения или перевод дороги в более высокую категорию.

Когда интенсивность движения, указанная в колонке 2, превышает в течение более 50 часов в год, рекомендуется предусмотреть оборудование дополнительной полосы движения или реконструирование дороги до более высокой категории с учетом затрат, связанных со строительством и окружающей средой.

Эти значения относятся к непрерывному потоку движения, при условии:

- 1) что пересечения на одном уровне не слишком многочисленны и не вызывают чрезмерно большого числа дорожно-транспортных происшествий;

- ii) что на дорогах с двумя или тремя полосами движения на всем их протяжении обеспечиваются необходимые расстояния видимости при обгоне.

Не рекомендуется строить дороги с тремя полосами движения, когда превышает нормальная интенсивность движения, указанная в колонке 1 приведенной таблицы.

Когда на дорогах с четырьмя полосами максимальная интенсивность движения в более напряженном направлении превышает 1 500 TE/час в течение более 50 часов в год, рекомендуется по соображениям безопасности устраивать отдельные проезжие части с односторонним движением.

IV. СТАНДАРТЫ НА КОНСТРУКЦИЮ ПЕРЕСЕЧЕНИЙ*

IV.1. Определения

Те места, где международные дороги пересекаются друг с другом, с другими дорогами или с другими путями сообщения, называются "пересечениями".

Пересечения бывают следующих видов:

Пересечения дорог обычного типа:

- пересечения на одном уровне, когда участки дороги в месте пересечения расположены в одной плоскости;
- пересечения в разных уровнях или пересечения с разделенными уровнями, когда по крайней мере одна из дорог, пересекающая одну или несколько других дорог, находится по отношению к ним в другом уровне.

Пересечения автомагистралей или скоростных дорог с дорогами той же категории:

Развязки типа А, соединительные дороги которых позволяют избегать всякого пересечения потоков движения.

Пересечения автомагистралей с дорогами обычного типа:

Развязки типа В, обеспечивающие отсутствие пересечения проезжих частей автомагистралей.

Пересечения скоростных дорог с дорогами обычного типа:

На важных пересечениях:

* Этот текст составлен, исходя из предположения, что движение является правосторонним.

Развязки типа В, обеспечивающие отсутствие пересечения проезжей(их) части(ей) скоростной дороги.

На пересечениях второстепенной важности, где по экономическим соображениям устройство развязки нецелесообразно, предусматриваются:

Пересечения на одном уровне или в разных уровнях, регулируемые по возможности с помощью светофоров.

IV.2. Пересечения на дорогах обычного типа

IV.2.1. Пересечения на одном уровне

IV.2.1.1 На международных дорогах следует избегать пересечений на одном уровне в тех случаях, когда это является экономически целесообразным.

IV.2.1.2. Пересечения на одном уровне, включающие более четырех ответвлений, следует упрощать путем группировки некоторых потоков движения в соответствии с их интенсивностью.

IV.2.1.3. Площади с круговым движением и установку светофоров следует предусматривать лишь в тех случаях, когда другие решения, позволяющие избежать слияния и перекрещивания потоков движения, являются экономически целесообразными.

IV.2.1.4. Обзорность перекрестка должна быть обеспечена на достаточном расстоянии при приближении к нему, с тем чтобы водители имели достаточно времени для принятия решений, зависящих от способа регулирования и условий движения в данный момент. Эта обзорность будет лучшей, если проезжие части, и особенно те, по которым следуют водители, обязанные пропускать другие транспортные средства, будут иметь небольшой наклон перед перекрестком.

IV.2.1.5. Международная дорога имеет приоритет по отношению ко всем другим дорогам; при наличии нескольких международных дорог приоритет должен устанавливаться в соответствии с относительными значениями объема движения.

IV.2.1.6. Скорость потока движения на международной дороге, имеющей приоритет, не должна снижаться. С этой целью между обоими направлениями движения следует устраивать зоны ожидания достаточной длины для транспортных средств, осуществляющих левый поворот.

IV.2.1.7. На важных перекрестках специальные полосы ускорения и замедления в том случае, если это экономически целесообразно, следует устраивать на въездах и съездах с проезжей части международных дорог, имеющих приоритет.

IV.2.1.8. Такой перекресток должен включать на проезжих частях, не имеющих приоритета, направляющие островки для разделения потоков движения, удовлетворяющие следующим требованиям:

а) геометрия совокупности полос движения должна быть как можно более простой, чтобы быть сразу понятой водителями;

б) скорость движения в неприоритетных направлениях должна снижаться, причем отклонения соответствующих полос движения должны соответствовать объему движения по ним;

в) пересекающие направления должны располагаться, по возможности, под прямым углом;

г) места пересечения должны располагаться на определенном расстоянии друг от друга (не соединяться) таким образом, чтобы водители могли подъезжать к каждому из них отдельно через промежуточные зоны ожидания;

е) самую прямую дорожку следует оставлять для пешеходов;

ф) при наличии велосипедных дорожек следует отводить велосипедистов от собственно перекрестка таким образом, чтобы они пересекали полосы для транспортных средств, по возможности, под прямым углом;

г) направляющие островки следует окаймлять слегка выступающим бордюром белого цвета. Ночью, если это экономически целесообразно, они должны освещаться. При отсутствии освещения бордюр должен иметь светоотражающую поверхность.

IV.2.2. Пересечения в разных уровнях

В том случае, когда установлена экономическая целесообразность соответствующей реконструкции, следует разделять уровни некоторых значительных потоков движения, с тем чтобы ликвидировать пересечения их с другими потоками.

План и продольный профиль соединительных дорог, находящихся в разных уровнях, должны соответствовать тем принципам и стандартам строительства развязок, которые применимы к ним (см. IV.3.).

Соединительные дороги, расположенные на одном уровне, должны образовывать при пересечениях перекрестки, соответствующие вышеизложенным условиям (см. IV.2.1.).

IV.3. Развязки

IV.3.1. Определения

Проезжие части развязок подразделяются на основные проезжие части и проезжие части соединительных дорог, которые связывают основные проезжие части.

Основной проезжей частью считается та, которая несет основной поток движения (учитывая при необходимости изменения этого потока в отдельные часы) и в отношении которой не должно допускаться значительное уменьшение расчетной скорости.

IV.3.2. Движение на проезжей части развязок

На развязках типа А движение должно быть односторонним. На развязках типа В на некоторых участках соединительных дорог движение может быть двусторонним; однако движение на въездах и съездах с автомагистрали или скоростной дороги всегда должно быть односторонним.

IV.3.3. Принципы планировки развязок

Планировка развязок должна удовлетворять следующим принципам:

IV.3.3.1. Принцип А. Тип развязки

При выборе типа развязки и ее основных проезжих частей и соединительных дорог следует учитывать абсолютную и относительную интенсивность движения по этой развязке.

IV.3.3.2. Принцип В. Разделение потоков движения

Когда проезжая часть разделяется на две самостоятельные проезжие части, разделение обоих потоков движения должно осуществляться таким образом, чтобы это не вызвало значительного снижения скорости транспортных средств.

Для этого водитель должен иметь время, чтобы занять наиболее подходящую полосу движения для следования в выбранном направлении, и должна быть обеспечена достаточная видимость места разветвления. На развязках типа А проезжая часть, разделяющаяся на две самостоятельные проезжие части, должна быть расширена перед местом разделения и при этом число полос движения должно быть равно сумме полос движения на обеих проезжих частях на расстоянии, достаточном для разделения потоков перед местом разветвления. Уширения желательно делать с правой стороны.

Неосновной поток движения должен идти по правой проезжей части, чтобы, по возможности, меньшее число транспортных средств снижало скорость при перестроении. При необходимости уменьшить скорость движения этого потока следует устраивать полосу замедления. Эта правая проезжая часть должна, по возможности, постепенно подниматься по отношению к основной проезжей части, с тем чтобы облегчить в случае необходимости снижение скорости и обеспечить лучшую видимость места разветвления.

На развязках типа В проезжая часть съезда с проезжей части автомагистрали или скоростной дороги должна отклоняться вправо и включать полосу замедления.

IV.3.3.3. Принцип С. Слияние потоков движения

Когда две проезжие части сливаются в одну, слияние обоих потоков движения должно происходить безопасно и без значительного уменьшения скоростей движения транспортных средств.

Для этого:

- а) транспортные средства неосновного потока движения должны вливаться справа в основной поток;
- б) водитель, который должен въезжать на дорогу, должен хорошо видеть другую проезжую часть перед местом слияния и после него.

При вливании в основной поток, при необходимости через полосу ускорения, не должно происходить заметного снижения скорости основного потока. Видимость улучшается и маневр вливания в основной поток облегчается, если проезжая часть, несущая поток, который должен вливаться, имеет небольшой наклон по направлению к другой проезжей части.

с) желательно также, чтобы с основной проезжей части была обеспечена хорошая обзорность другой проезжей части;

д) когда при слиянии двух основных проезжих частей в одну уменьшается общее число полос движения, такое уменьшение должно производиться на достаточном расстоянии от места слияния.

На развязках типа В проезжая часть въезда должна примыкать к проезжей части автомагистрали или скоростной дороги справа и включать полосу ускорения.

IV.3.3.4. Принцип D. Участки пересечения

На основных проезжих частях следует избегать участков пересечения. Участок пересечения допускается лишь в том случае, если пересекающиеся потоки движения незначительны; с правой стороны основной проезжей части, если возможно, должна устраиваться по крайней мере одна дополнительная полоса движения.

В любом случае геометрические характеристики участка пересечения и проезжих частей перед ним и после него должны быть такими, чтобы скорости пересекающихся потоков транспортных средств не были слишком различными и чтобы не возникала необходимость значительного снижения скоростей на этих проезжих частях.

IV.3.3.5. Принцип E. Места разветвления и слияния

В пределах одной развязки на каждой основной проезжей части должно быть только одно место разветвления и одно место слияния.

В любом случае при наличии на одной и той же проезжей части нескольких мест разветвления или слияния должны приниматься меры для обеспечения удобного маневрирования и независимой сигнализации последующих мест разветвления или слияния.

IV.3.4. Геометрические характеристики развязок

IV.3.4.1. Расчетная скорость для основных проезжих частей

Значения расчетной скорости для основных проезжих частей развязки должны, по возможности, совпадать со значениями этой скорости для проезжих частей, расположенных за пределами развязки и служащих продолжением основных проезжих частей развязки, и в любом случае составлять по крайней мере $\frac{3}{4}$ этой величины. Однако на развязках типа В на проезжей части как автомагистралей, так и скоростных дорог не следует допускать уменьшения расчетной скорости.

IV.3.4.2. Радиус соединительных дорог

На горизонтальном участке минимальный радиус внутренней кромки проезжей части должен быть 50 м. Это значение теоретически соответствует максимально допустимому наклону проезжей части на горизонтальном участке.

В любом случае кривые малого радиуса должны соединяться переходными кривыми (с постепенным изменением кривизны) различной длины, с тем чтобы у водителя не возникало трудностей при изменении скорости.

IV.3.4.3. Ширина соединительных дорог

В любом месте должна обеспечиваться возможность объезда остановившегося транспортного средства. Желательно также, чтобы на соединительных дорогах определенной длины обеспечивалась возможность обгона движущегося транспортного средства.

Для этого:

- общая ширина проезжей части с одной полосой движения должна быть по крайней мере 6 м, включая стабилизированную обочину, обычно не используемую для движения;
- ширина проезжей части с двумя полосами движения должна быть по крайней мере 7 м.

В этом случае наличие стабилизированной обочины не обязательно. Такая проезжая часть должна быть сведена в одну полосу движения вблизи места въезда на основную проезжую часть (или съезда с нее), если общее число полос движения на основной проезжей части не увеличивается после места въезда (или не уменьшается после места съезда).

IV.3.4.4. Участки пересечения

Рекомендуется, чтобы минимальная длина участков пересечения была $0,2 Q$ (м), где Q - общая величина пересекающихся потоков в ТЕ/час. Необходимое число полос движения согласно этой гипотезе определяется путем умножения меньшего из пересекающихся потоков на 3.

Если в исключительных случаях нельзя избежать участка пересечения на основной проезжей части, его длина должна быть Q м, но не меньше 500 м.

Развязка должна быть сконструирована таким образом, чтобы в ее пределах общая величина пересекающихся потоков движения была меньше 2 000 ТЕ/час.

IV.3.4.5. Длина полос ускорения

Рекомендуется устройство проезжих частей въездов с собственно полосой ускорения, за которой следует полоса переменной ширины, называемая клином.

Когда проезжая часть автомагистрали или скоростной дороги и полоса ускорения находятся в одном уровне на прямом участке, общая длина полосы ускорения должна быть не менее 300 м; при этом длина собственно полосы ускорения должна быть не менее 200 м.

При наличии отклонений в плане и в продольном профиле длина полос ускорения должна соответствующим образом изменяться.

IV.3.4.6. Длина полос замедления

Полоса замедления состоит из полосы переменной ширины, называемой клином, за которой идет собственно полоса замедления постоянной ширины, которая может быть расположена параллельно проезжей части автомагистрали и рядом с ней или в стороне от нее.

Этот клин должен позволять водителю постепенно выходить из основного потока без заметного уменьшения скорости; его длина определяется, исходя из предположения, что достаточное время для совершения этого маневра составляет около 3,5 секунды. Длина собственно полосы замедления определяется, исходя из того, что величина замедления транспортных средств составляет не более $1,5 \text{ м/сек}^2$.

IV.4. Пересечения с железными дорогами

Пересечения международных дорог с железными дорогами должны устраиваться в разных уровнях.

V. СООРУЖЕНИЯ

V.1. Поперечный профиль

За исключением особых случаев (горные районы, особо трудные грунты и т.д.), не следует допускать каких-либо ограничений характеристик проезжей части и, в соответствующих случаях, велосипедных и пешеходных дорожек над или под сооружениями. В частности, на автомагистралях и на скоростных дорогах должна сохраняться предусмотренная в пункте III.1.2. полоса остановки на обочине.

V.2. Свободная высота

Минимальная свободная высота над проезжей частью должна составлять 4,5 м.

VI. УСТРОЙСТВА ДЛЯ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ

VI.1. Освещение

При большой интенсивности ночного движения, когда это целесообразно по экономическим и эксплуатационным соображениям, участки, перекрестки и развязки международных дорог должны освещаться; такое освещение должно быть равномерным и достаточным для того, чтобы водители автомобилей могли не пользоваться огнями дальнего света.

VI.2. Противоослепляющие устройства

При значительном ночном движении следует предусматривать насаждения или экраны на разделительных полосах автомагистралей и скоростных дорог и, в случае необходимости, на их обочинах, если огни дальнего света транспортных средств, движущихся в встречном направлении по другой проезжей части или по другой дороге, идущей рядом с международной дорогой, создают визуальные помехи на международной дороге.

VI.3. Предохранительные барьеры

Необходимо предусматривать предохранительные барьеры во избежание столкновений с препятствиями, находящимися на обочинах или на разделительной полосе, при условии, однако, что риск и последствия столкновения с барьерами будут меньшими, чем при столкновении с ограждаемыми ими препятствиями.

Не обязательно ограждать барьерами опоры для дорожных знаков и осветительного оборудования, если конструктивные характеристики этих опор могут уменьшить последствия наезда на них транспортных средств.

Рекомендуется устанавливать предохранительные барьеры на максимальном расстоянии от края проезжей части, совместимом с наличием транспортных средств или посторонних препятствий.

На автомагистралях и скоростных дорогах предохранительные барьеры следует устраивать, в частности:

- a) на разделительной полосе, когда ее ширина менее 6 м, если суточный объем движения достигает 20 000 при 2 x 2 полосах движения или 30 000 при 2 x 3 полосах движения, или когда ее ширина менее 4,5 м, независимо от интенсивности движения;
- b) на обочинах:
 - i) когда на расстоянии менее 3,5 м от края проезжей части расположены неподвижные и жесткие препятствия, такие, как береговые устои и опоры мостов, подпорные стенки, опоры эстакад, непрерывный ряд фонарных столбов и т.д.;
 - ii) на насыпях, когда их высота или откос представляют очевидную опасность;
 - iii) на участках, где на расстоянии менее 10 м от края проезжей части находится водный путь, автомобильная дорога или железнодорожные пути;

с) на сооружениях, в частности при наличии барьеров по обеим сторонам сооружения.

VII. ЛАНДШАФТ

VII.1. Соответствие плана и продольного профиля должно быть обеспечено (III.2.1.) не только с точки зрения безопасности, но также с точки зрения гармоничного вписывания дороги в местность.

VII.2. Все элементы ландшафта вместе с дорожными знаками должны способствовать повышению удобств для водителей и безопасности движения. В частности, желательно создавать с помощью насаждений из кустарника, гармонирующих с окружающей растительностью, хорошее визуальное обозначение трассы и устраивать в однообразных равнинных районах экраны из листвы, определяющие глубину поля обзора.

VII.3. Насаждения кустарника должны также устраиваться для обеспечения защиты пользователей от ослепления, ветра, снежных заносов и, в соответствующих случаях, для защиты жителей прилегающей к дороге полосы от шума и от загрязнения воздуха.

VII.4. В целях безопасности и по эстетическим соображениям по сторонам международных дорог запрещается установка рекламных щитов.

VIII. ВСПОМОГАТЕЛЬНЫЕ СЛУЖБЫ

VIII.1. Пограничные устройства

На границах необходимо предусматривать соответствующие дорожные устройства и, в частности, места для стоянки и проверки транспортных средств. Желательно разделять коммерческие и туристические перевозки и создавать комбинированные пограничные пункты.

VIII.2. Различные устройства

На автомагистралях и, по возможности, на скоростных дорогах, в стороне от проезжей части, должны устраиваться на определенном расстоянии друг от друга зоны обслуживания и стоянки.

Зоны обслуживания должны включать заправочные станции, места для стоянки, туалеты, пункты первой помощи и, по возможности, рестораны и мотели.

Места для стоянки устраиваются лишь для остановки транспортных средств и обычно не обеспечиваются всеми вышеупомянутыми средствами обслуживания.

Доступ в зоны обслуживания и стоянки на автомагистралях* должен осуществляться только с автомагистралей. Эти зоны должны соединяться с автомагистралями с помощью специальных полос движения для въезда и выезда, отвечающих требованиям, касающимся соответствующих полос на развязках типа В.

В менее развитых районах поблизости от международной дороги должны находиться заправочные станции и, в случае необходимости, гаражи, мастерские, а также помещения для отдыха и приема пищи.

VIII.3. Пункты первой помощи

Вдоль международных дорог, в дополнение к местным средствам обслуживания, должны, в случае необходимости, устраиваться пункты первой помощи. Они должны быть оборудованы в соответствии с рекомендациями Постоянной международной комиссии по оказанию первой помощи на дорогах и Лиги обществ Красного Креста.

VIII.4. Телесвязь

На международных дорогах на определенном расстоянии друг от друга должны устанавливаться телефоны или устраиваться другие посты, обеспечивающие надежную связь с пунктами первой помощи. Они должны быть простыми в эксплуатации; для облегчения пользования ими желательно, чтобы инструкции давались в виде обозначений или идеограмм. Расположенные на достаточно близком расстоянии друг от друга стрелки должны указывать на местоположение ближайшего поста.

* Однако для поставщиков и обслуживающего персонала могут устраиваться въезды с обычной сети.

Приложение III

ИДЕНТИФИКАЦИЯ И МАРШРУТНЫЕ МАРКИ ДЛЯ ОБОЗНАЧЕНИЯ ДОРОГ E

1. Знак, используемый для идентификации и обозначения дорог E, имеет четырехугольную форму.
 2. Этот знак состоит из буквы E, за которой, как правило, следует номер дороги, обозначенной арабскими цифрами.
 3. Он представляет собой белую надпись на зеленом фоне; он может дополнять другие знаки или сочетаться с ними.
 4. Знак должен быть такого размера, чтобы водитель транспортного средства, движущегося на большой скорости, мог легко опознать и понять этот знак.
 5. Знак, предназначенный для идентификации и обозначения дорог E, не исключает знака, идентифицирующего дорогу в национальном плане.
-

For Albania:
Pour l'Albanie :
За Албанию:

For Austria:
Pour l'Autriche :
За Австрию:

Subject to ratification

Leonore Jordan Abel-Finck

29 décembre 1976

For Belgium:
Pour la Belgique :
За Бельгию:

For Bulgaria:

Pour la Bulgarie :

За България:

Genève 14 XII-76

For the Byelorussian Soviet Socialist Republic:

Pour la République socialiste soviétique de Biélorussie :

За Белорусскую Советскую Социалистическую Республику:

For Canada:

Pour le Canada :

За Канаду:

For Cyprus:

Pour la Chypre :

За Кипр:

For Czechoslovakia:

Pour la Tchécoslovaquie :

За Чехословакию:

For Denmark:

Pour le Danemark :

За Данию:

For Finland:

Pour la Finlande :

За Финляндию:

For France:

Pour la France :

За Францию:

For the German Democratic Republic:

Pour la République démocratique allemande :

За Германскую Демократическую Республику:

Dr. Genol. Hötter

29th Dec. 1976

subject to ratification

For Germany, Federal Republic of:
Pour l'Allemagne, République fédérale d' :
За Федеративную Республику Германию:

Subject to ratification

Otto Baron von Stempel

19. November 1976

For Greece:
Pour la Grèce :
За Грецию:

For Hungary:
Pour la Hongrie :
За Венгрию:

For Iceland:
Pour l'Islande :
За Исландию:

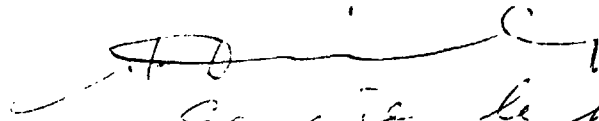
For Ireland:
Pour l'Irlande :
За Ирландию:

For Italy:
Pour l'Italie :
За Италию:

For Luxembourg:

Pour le Luxembourg :

За Люксембург:


Geneva, le 16.6.1976

For Malta:

Pour Malte :

За Мальту:

For the Netherlands:

Pour les Pays-Bas :

За Нидерланды:

For Norway:
Pour la Norvège :
За Норвегию:

For Poland:
Pour la Pologne :
За Польшу:

A. Mazowiecki

December, 31, 1976.

- subject to ratification.

For Portugal:
Pour le Portugal :
За Португалию:

For Romania:

Pour la Roumanie :

За Румынию:

For Spain:

Pour l'Espagne :

За Испанию:

For Sweden:

Pour la Suède :

За Швецию:

For Switzerland:

Pour la Suisse :

За Швейцарию:

Sous réserve de ratification.

André Dominique

30 janvier 1976.

For Turkey:

Pour la Turquie :

За Турцию:

For the Ukrainian Soviet Socialist Republic:

Pour la République socialiste soviétique d'Ukraine :

За Украинскую Советскую Социалистическую Республику:

For the Union of Soviet Socialist Republics:
Pour l'Union des Républiques socialistes soviétiques :
За Союз Советских Социалистических Республик:

For the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland:
Pour le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord :
За Соединенное Королевство Великобритании и Северной Ирландии:

James Bottomley

22.12.76

Subject to ratification

For the United States of America:
Pour les Etats-Unis d'Amérique :
За Соединенные Штаты Америки:

For Yugoslavia:

Pour la Yougoslavie :

За Югославию:

I hereby certify that the foregoing text is a true copy of the European Agreement on main international traffic arteries (AGR), done at Geneva on 15 November 1975, the original of which is deposited with the Secretary-General of the United Nations.

*For the Secretary-General:
The Legal Counsel*



United Nations, New York,
1 July 1977

Je certifie que le texte qui précède est une copie conforme de l'Accord européen sur les grandes routes de trafic international (AGR), en date, à Genève, du 15 novembre 1975, dont l'original se trouve déposé auprès du Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies.

*Pour le Secrétaire général :
Le Conseiller juridique*

Organisation des Nations Unies, New York,
1^{er} juillet 1977

Certified true copy (XI.B-28)

Copie certifiée conforme (XI.B-28)

January 1977