

UMOWA EUROPEJSKA

o głównych drogach ruchu międzynarodowego (AGR),
sporządzona w Genewie dnia 15 listopada 1975 r.

W imieniu Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej

RADA PAŃSTWA
POLSKIEJ RZECZYPOSPOLITEJ LUDOWEJ

podaje do powszechnej wiadomości:

W dniu 15 listopada 1975 r. sporządzona została w Genewie Umowa europejska o głównych drogach ruchu międzynarodowego (AGR).

Po zaznajomieniu się z powyższą umową Rada Państwa uznała ją i uznaje za słuszną, potwierdzając zastrzeżenie złożone zgodnie z artykułem 15 przy podpisaniu umowy, że Polska Rzeczpospolita Ludowa nie uważa się za związaną artykułem 13 tej umowy; oświadcza, że wymieniona umowa jest przyjęta, ratyfikowana i potwierdzona, oraz przyrzeka, że będzie niezmiennie zachowywana.

Na dowód czego wydany został akt niniejszy, opatrzony pieczęcią Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej.

Dano w Warszawie dnia 14 września 1984 r.

Przewodniczący Rady Państwa: *H. Jabłoński*

L. S.

Minister Spraw Zagranicznych: *S. Olszowski*

(Tekst umowy zawiera załącznik do niniejszego numeru)

Przekład

UMOWA EUROPEJSKA O GŁÓWNYCH DROGACH RUCHU MIĘDZYNARODOWEGO (AGR)

sporządzona w Genewie dnia 15 listopada 1975 r.

Umawiające się Strony,

świadome konieczności ułatwienia i rozwoju międzynarodowego ruchu drogowego w Europie,

zważywszy, że dla umocnienia i rozwoju stosunków między krajami europejskimi ważne jest przystąpienie do uzgodnionego planu budowy i rozbudowy dróg przystosowanych do wymagań przyszłego ruchu międzynarodowego,

uzgodniły, co następuje:

Określenie i przyjęcie sieci międzynarodowej dróg „E”**Artykuł 1**

Umawiające się Strony przyjmują projekt sieci drogowej, zwanej dalej „siecią międzynarodową dróg »E«”, opisanej w załączniku I do niniejszej umowy, jako uzgodniony plan budowy i rozbudowy dróg o znaczeniu międzynarodowym, który zamierzają realizować w ramach swoich programów krajowych.

Artykuł 2

Sieć międzynarodowa dróg „E” składa się z dróg w układzie kratownicy o ogólnym kierunku północ — południe i zachód — wschód; ponadto zawiera drogi pośrednie położone między drogami podstawowymi oraz drogi stanowiące odgałęzienia, odnogi i drogi łącznikowe.

Budowa i rozbudowa dróg sieci międzynarodowej „E”**Artykuł 3**

Drogi sieci międzynarodowej „E”, o których mowa w artykule 1 umowy, powinny być zgodne z postanowieniami załącznika II do niniejszej umowy.

Oznakowanie dróg sieci międzynarodowej „E”**Artykuł 4**

1. Drogi sieci międzynarodowej „E” będą identyfikowane i oznakowane za pomocą znaków opisanych w załączniku III do niniejszej umowy.

2. Wszystkie znaki używane do oznaczania dróg sieci międzynarodowej „E”, które nie są

zgodne z postanowieniami niniejszej umowy i jej załączników, będą usunięte w ciągu trzech lat od daty wejścia w życie niniejszej umowy w stosunku do danego Państwa, z zastosowaniem artykułu 6.

3. Nowe znaki drogowe, opisane w załączniku III do niniejszej umowy, zostaną wprowadzone na wszystkich drogach sieci międzynarodowej „E” w ciągu czterech lat od daty wejścia w życie niniejszej umowy w stosunku do danego Państwa, z zastosowaniem artykułu 6.

4. Postanowienia niniejszego artykułu nie podlegają ograniczeniom mogącym wynikać z programów krajowych, o których mowa w artykule 1 niniejszej umowy.

Tryb podpisywania niniejszej umowy i stania się stroną**Artykuł 5**

1. Niniejsza umowa pozostanie otwarta do podpisania do dnia 31 grudnia 1976 r. dla Państw, które są członkiem Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych bądź są przyjęte do Komisji w charakterze doradczym, zgodnie z paragrafem 8 regulaminu tej komisji.

2. Państwa te mogą stać się stronami niniejszej umowy:

- a) przez jej podpisanie bez zastrzeżenia ratyfikacji, przyjęcia lub zatwierdzenia;
- b) przez jej podpisanie z zastrzeżeniem ratyfikacji, przyjęcia lub zatwierdzenia, po którym nastąpi ratyfikacja, przyjęcie lub zatwierdzenie; albo
- c) przez przystąpienie.

3. Ratyfikacja, przyjęcie, zatwierdzenie lub przystąpienie będą dokonane przez złożenie dokumentu sporządzonego w dobrej i należytej formie Sekretarzowi Generalnemu Organizacji Narodów Zjednoczonych.

Wejście w życie niniejszej umowy**Artykuł 6**

1. Umowa niniejsza wejdzie w życie po upływie 90 dni bądź od dnia jej podpisania przez osiem Państw bez zastrzeżenia ratyfikacji, przy-

jęcia lub zatwierdzenia bądź od dnia złożenia przez nie dokumentu ratyfikacji, przyjęcia, zatwierdzenia lub przystąpienia, pod warunkiem że jedna lub więcej dróg sieci międzynarodowej „E” łączy w sposób nieprzerwany terytoria co najmniej czterech Państw, które podpisały w ten sposób umowę lub złożyły taki dokument. Jeżeli ten warunek nie będzie spełniony, umowa wejdzie w życie po upływie 90 dni bądź po jej podpisaniu bez zastrzeżenia ratyfikacji, przyjęcia lub zatwierdzenia, bądź od złożenia dokumentu ratyfikacji, przyjęcia, zatwierdzenia lub przystąpienia, które pozwoli wypełnić ten warunek.

2. Dla każdego Państwa, które złoży swój dokument ratyfikacji, przyjęcia, zatwierdzenia lub przystąpienia po dacie, od której biegnie okres 90 dni wymieniony w ustępie 1, umowa wejdzie w życie po upływie 90 dni od daty tego złożenia.

3. Z chwilą wejścia w życie niniejsza umowa uchyli i zastąpi w stosunkach między Umawiającymi się Stronami deklarację o budowie głównych dróg międzynarodowych, podpisaną w Genewie 16 września 1950 r.

Tryb zmiany tekstu zasadniczego niniejszej umowy

Artykuł 7

1. Zasadniczy tekst niniejszej umowy będzie mógł być zmieniony w trybie określonym w niniejszym artykule.

2. a) Na wniosek jednej Umawiającej się Strony każda zmiana zaproponowana przez tę Stronę do tekstu zasadniczego niniejszej umowy będzie rozpatrzona przez Grupę Roboczą Transportu Drogowego Europejskiej Komisji Gospodarczej (EKG).

b) Jeżeli zmiana zostanie przyjęta większością dwóch trzecich obecnych i głosujących członków i jeżeli ta większość stanowi dwie trzecie obecnych i głosujących Umawiających się Stron, Sekretarz Generalny zawiadomi o tym wszystkie Umawiające się Strony w celu jej przyjęcia.

c) Jeżeli zmiana zostanie przyjęta przez dwie trzecie Umawiających się Stron, Sekretarz Generalny notyfikuje to wszystkim Umawiającym się Stronom i zmiana wejdzie w życie po upływie dwunastu miesięcy od daty tej notyfikacji. Zmiana wejdzie w życie w stosunku do wszystkich Umawiających się Stron, z wyjątkiem tych, które przed jej wejściem w życie oświadczą, że jej nie przyjmują.

3. Na wniosek co najmniej jednej trzeciej Umawiających się Stron zostanie zwołana przez Sekretarza Generalnego konferencja, na którą zostaną zaproszone Państwa wymienione w artykule 5. Tryb wskazany pod literą a) i b) ustępu 2 będzie stosowany do każdej zmiany przedstawionej do rozpatrzenia na tej konferencji.

Tryb zmiany załącznika I do niniejszej umowy

Artykuł 8

1. Załącznik I do niniejszej umowy będzie mógł być zmieniony w trybie określonym w niniejszym artykule.

2. Na wniosek jednej Umawiającej się Strony każda zmiana zaproponowana przez tę Stronę do załącznika I do niniejszej umowy będzie rozpatrzona przez Grupę Roboczą Transportu Drogowego Europejskiej Komisji Gospodarczej (EKG).

3. Zmiana ta, jeżeli zostanie przyjęta przez większość obecnych i głosujących członków i jeżeli większość ta stanowi większość obecnych i głosujących Umawiających się Stron, będzie podana do wiadomości przez Sekretarza Generalnego właściwym organom bezpośrednio zainteresowanych Umawiających się Stron. Za bezpośrednio zainteresowane Umawiające się Strony uważa się:

- w razie włączenia nowej lub zmiany istniejącej międzynarodowej drogi kategorii „A”, każdą Umawiającą się Stronę, przez którą terytorium przebiega dana droga;
- w razie włączenia nowej lub zmiany istniejącej międzynarodowej drogi kategorii „B”, każdą Umawiającą się Stronę, która sąsiaduje z krajem występującym z wnioskiem i której terytorium przecina droga lub drogi międzynarodowe kategorii „A”, z którą lub z którymi łączy się nowa lub zmieniona droga międzynarodowa kategorii „B”. Będą również uważane za sąsiedzkie w rozumieniu niniejszego ustępu dwie Umawiające się Strony, na których terytorium znajdują się punkty końcowe morskiego połączenia zapewnionego wyżej wymienioną drogą lub drogami międzynarodowymi kategorii „A”.

4. Każda propozycja zmiany, która będzie zgłoszona zgodnie z postanowieniami ustępu 3. będzie przyjęta, jeżeli w okresie sześciu miesięcy od daty tego zgłoszenia żaden właściwy organ bezpośrednio zainteresowanych Umawiających się Stron nie zgłosi Sekretarzowi Generalnemu swego sprzeciwu względem zmiany. Jeżeli organ jednej Umawiającej się Strony oświadczy, że zgodnie z ustawodawstwem wewnętrznym jego zgoda uzależniona jest od uzyskania specjalnego zezwolenia lub akceptacji organu ustawodawczego, zgoda tego organu na zmianę załącznika I do niniejszej umowy będzie uważana za udzieloną i propozycja zmiany zostanie przyjęta dopiero w chwili, gdy ten organ notyfikuje Sekretarzowi Generalnemu, że uzyskał wymagane zezwolenie lub akceptację. Jeżeli ta notyfikacja nie zostanie dokonana w terminie osiemnastu miesięcy po dacie, w której propozycja zmiany została zgłoszona temu organowi, lub jeżeli w terminie wyżej wymienionym sześciu miesięcy właściwy organ bezpośrednio zainteresowanej Umawiającej się Strony zgłosi zastrzeżenie do proponowanej zmiany, zmiana ta nie będzie przyjęta.

5. O każdej przyjętej zmianie Sekretarz Generalny powiadomi wszystkie Umawiające się Strony i wejdzie ona w życie w stosunku do wszystkich Umawiających się Stron po upływie trzech miesięcy od daty tego zawiadomienia.

Tryb zmiany załącznika II i III do niniejszej umowy

Artykuł 9

1. Załączniki II i III do niniejszej umowy będą mogły być zmienione w trybie określonym w niniejszym artykule.

2. Na wniosek jednej Umawiającej się Strony każda zaproponowana przez tę Stronę zmiana załącznika II i III do niniejszej umowy będzie rozpatrzona przez Grupę Roboczą Transportu Drogowego Europejskiej Komisji Gospodarczej (EKG).

3. Zmiana ta, jeżeli zostanie przyjęta przez większość obecnych i głosujących członków i jeżeli ta większość stanowi większość obecnych i głosujących Umawiających się Stron, będzie podana przez Sekretarza Generalnego do wiadomości właściwym organom wszystkich Umawiających się Stron w celu jej przyjęcia.

4. Zmiana ta będzie przyjęta, jeżeli w ciągu sześciu miesięcy od tego zawiadomienia swój sprzeciw względem zmiany zgłosi Sekretarzowi Generalnemu mniej niż jedna trzecia właściwych organów Umawiających się Stron.

5. O każdej zmianie Sekretarz Generalny powiadomi wszystkie Umawiające się Strony i wejdzie ona w życie po upływie trzech miesięcy od daty tego zawiadomienia.

Zawiadomienie o adresie organu, który należy powiadomić o propozycjach zmiany załączników do niniejszej umowy

Artykuł 10

Każde Państwo w chwili podpisywania, ratyfikacji, przyjęcia lub zatwierdzenia niniejszej umowy lub przystępowania do niej poda do wiadomości Sekretarzowi Generalnemu nazwę i adres swego organu, który należy zawiadomić zgodnie z postanowieniami artykułów 8 i 9 niniejszej umowy o proponowanych zmianach załączników do tej umowy.

Wypowiedzenie umowy i zaprzestanie jej obowiązywania

Artykuł 11

Każda Umawiająca się Strona będzie mogła wypowiedzieć niniejszą umowę w drodze pisemnej notyfikacji skierowanej do Sekretarza Generalnego. Wypowiedzenie nabierze mocy po upływie roku od dnia otrzymania notyfikacji przez Sekretarza Generalnego.

Artykuł 12

Umowa niniejsza utraci moc, jeżeli w jakimkolwiek okresie kolejnych dwunastu miesięcy liczba Umawiających się Stron będzie mniejsza niż osiem.

Regulowanie sporów

Artykuł 13

1. Każdy spór między dwiema lub wieloma Umawiającymi się Stronami dotyczący interpretacji lub stosowania niniejszej umowy, który nie może być rozstrzygnięty przez uczestniczące w sporze Strony w drodze negocjacji lub w inny sposób, będzie przekazany do arbitrażu, jeżeli tego zażąda którakolwiek z Umawiających się Stron uczestniczących w sporze, i w konsekwencji tego zostanie przekazany jednemu lub kilku arbitrom wybranym na podstawie wzajemnego porozumienia się Stron uczestniczących w sporze. Jeżeli w ciągu trzech miesięcy od daty zażądania arbitrażu Strony uczestniczące w sporze nie osiągną porozumienia co do wyboru arbitra lub arbitrów, każda z tych Stron będzie mogła zwrócić się do Sekretarza Generalnego Organizacji Narodów Zjednoczonych o wyznaczenie jednego arbitra, któremu spór będzie przekazany do rozstrzygnięcia.

2. Orzeczenie arbitra lub arbitrów wyznaczonych zgodnie z ustępem 1 niniejszego artykułu będzie obowiązywało Umawiające się Strony uczestniczące w sporze.

Ograniczenie zastosowania niniejszej umowy

Artykuł 14

Żadne postanowienie niniejszej umowy nie będzie interpretowane jako zakazujące Umawiającej się Stronie zastosowania środków zgodnych z postanowieniami Karty Narodów Zjednoczonych i ograniczonych do wymagań sytuacji, które ona uważa za niezbędne do zapewnienia swego zewnętrznego lub wewnętrznego bezpieczeństwa.

Oświadczenie w sprawie artykułu 13 niniejszej umowy

Artykuł 15

Każde Państwo w chwili podpisywania niniejszej umowy lub składania dokumentu ratyfikacji, przyjęcia, zatwierdzenia lub przystąpienia będzie mogło oświadczyć, że nie uważa się za związane artykułem 13 niniejszej umowy. Inne Umawiające się Strony nie będą związane artykułem 13 wobec każdej Umawiającej się Strony, która złożyła takie oświadczenie.

**Notyfikacja Umawiającym się
Stronom**

Artykuł 16

Oprócz oświadczeń, notyfikacji i zawiadomień przewidzianych w artykułach 7, 8, 9 i 15 niniejszej umowy Sekretarz Generalny będzie zawiadamiał Umawiające się Strony i inne Państwa wymienione w artykule 5 o:

- a) podpisaniu, ratyfikacjach, przyjęciach, zatwierdzeniach i przystąpieniach zgodnie z artykułem 5;
- b) dacie wejścia w życie niniejszej umowy zgodnie z artykułem 6;
- c) dacie wejścia w życie zmian do niniejszej umowy zgodnie z artykułem 7 ustęp 2 litera c), artykułem 8 ustępy 4 i 5 i artykułem 9;
- d) wypowiedzeniach zgodnie z artykułem 11;
- e) wygaśnięciu niniejszej umowy zgodnie z artykułem 12.

**Złożenie tekstu niniejszej umowy
Sekretarzowi Generalnemu**

Artykuł 17

Po dniu 31 grudnia 1976 r. oryginał niniejszej umowy zostanie złożony Sekretarzowi Generalnemu Organizacji Narodów Zjednoczonych, który przekaże jego uwierzytelnione odpisy wszystkim Państwom wymienionym w artykule 5 niniejszej umowy.

Na dowód czego niżej podpisani, należycie w tym celu upoważnieni, podpisali niniejszą umowę.

Sporządzono w Genewie dnia piętnastego listopada tysiąc dziewięćset siedemdziesiątego piątego roku w jednym egzemplarzu w językach angielskim, francuskim i rosyjskim, przy czym wszystkie trzy teksty są jednakowo autentyczne.

Załącznik**SIEĆ MIĘDZYNARODOWA DRÓG „E”****Objaśnienia**

1. Drogi podstawowe i drogi pośrednie określone jako kategoria „A” są oznaczone liczbą dwucyfrową; drogi stanowiące odgańlenia, odnogi lub drogi łącznikowe określone jako kategoria „B” są oznaczone liczbą trzycyfrową.

2. Drogi podstawowe przebiegające z północy na południe otrzymują oznaczenie nieparzystą liczbą dwucyfrową z końcówką 5, wzrastającą z zachodu na wschód. Drogi podstawowe przebiegające z zachodu na wschód

otrzymują oznaczenie parzystą liczbą dwucyfrową z końcówką „0”, wzrastającą z północy na południe. Drogi pośrednie otrzymują odpowiednio oznaczenie liczbą dwucyfrową nieparzystą i parzystą, mieszczącą się między liczbami dróg podstawowych, pomiędzy którymi się znajdują. Drogi kategorii „B” otrzymują oznaczenie liczbą trzycyfrową, z której pierwsza cyfra jest cyfrą drogi podstawowej położonej najbliżej na północ od drogi „B”, druga — cyfrą drogi podstawowej położonej najbliżej na zachód od tej drogi „B”, a trzecia cyfra jest liczbą porządkową.

WYKAZ DRÓG**A. Drogi główne****1) Kierunek zachód — wschód****a) Drogi podstawowe**

- 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 - Żowicz - Warszawa - Brest - Minsk - Smolensk - Moskwa.
- 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 - Mukacevo.
- 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 - Kömürlü - Gaziantep - Urfa - Mardin - Nusaybin - Cizre - Esendere - Iran.
- b) Drogi pośrednie
- 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. Brieuç - 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 - Appenweiler - 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) Kierunek północ — południe

a) Drogi podstawowe

- 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 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 - Sidignano - Cosenza - Villa S. Giovanni ... Messina - Catània - 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 - Železný Brod - Turnov - Mladá - Boleslav - Praha - Jihlava - Brno - Breclav - Bratislava - Rajka - Mosonmagyaróvár - Czorna - Szombathely - Körmend - Récics - Zagreb - Karlovac - Rijeka - Split - Metković - Dubrovnik - Petrovac - Titograd - Bijelo Polje - Scopje - 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 - Athinaí - Chania - Iraklion - Agios Nikolaos - Sitia.
- E 85 Černovoy - Siret - Suceava - Roman - Bačau - Mărășești - Buzău - Urziceni - București - Giurgiu - Ruse - Bjala - Velico Tirmovo - Stara Zagora - Haskovo - Podkova - Komotini.
- E 95 Leningrad - Moskva - Oryol - Kharkov - Simferopol - Alushta - Yalta.

b) Drogi pośrednie

- E 01 Larne - Belfast - Dublin - Wexford - Rosslare ... La Coruña - Pontevedra - Porto - Albergaria a Velha - Coimbra - Vila Franca de Xira - Lisboa - Setúbal - Portimão - Faro - Évora - Sevilha.

- 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 - Södertälje - Örebro - Mariestad - Göteborg ... Frederikshavn - Alborg - Århus - 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 - Karlovy Vary - Plzeň - České Budějovice - Třeboň - Halámky - Wien.
- E 49 Orehovéd - Nykøbing - 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 - Wien - Graz - Spielfeld - Maribor - Zagreb - Karlovac - Bihać^V - Donji Lapac - Knin - Split.
- E 63 Klagenfurt - Loibl-Pass - Ljubljana - Trieste - Rijeka.
- E 67 Warszawa - Żowicz - Wrocław - Kłodzko - Běloves - Náchod - Hradec Králové - Praha.
- E 69 Warszawa - Piotrków - Katowice - Český Těšín^{VV} - Žilina^V - Trenčín^{VV} - Piešťany - Bratislava - Wiener Neustadt.
- E 71 Košice^V - 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 - Tirgu Jiu - Craiova - Calafat ... Vidin - Vraca - Botevgrad - Sofia - Blagojevgrad - Serai - Thessaloniki.
- E 81 Halmeu - Satu Mare - Zalău^V - Cluj - Turda - Sebeş - Sibiu - Piteşti.
- E 83 Bjala - Pleven - Jablanica - Botevgrad - Sofia.
- E 87 Tulcea - Constanţa - Varna - Burgas - Mićurin^V - Malco'Tyrnovo - Kirklareli - Babaeski.
- E 89 Trabzon - Gümuşane - Aşkale - Mutu - Tunceli - Elâzig^V - Malatya - Maras - Kömürlü - Iskenderun - Antakya - Syrian border.
- E 93 Orel - Kiev - Odessa.

Drogi: odgałęzienia, odnogi i łącznikowe

- E 130 Vejle - Middelfart.
- E 135 Høugesund - 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 - Swiecie - Poznań - Wrocław.
- E 269 Swiecie - Żodź - 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 Nyiregynháza - Tchop - Užgorod.
- E 580 Mărașești - Tecuci - Albița - Leucheni - Kishinev - Odessa.
- E 650 Altenmarkt - Liezen.
- E 651 Villach - Podkoren - Naklo.
- E 650 Subotica - Sombor - Osijek.
- E 661 Balatonkeresztúr - Nagyatád - Barcs - Virovitica - Okučani - 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 - Pristina - Prizren - (Albania) - Petrovac.
- E 760 Beograd - Cacak - Nova Varos - Bijelo Polje.
- E 761 Bihać - Jajce - Donji Vakuf - Zenica - Sarajevo - Titovo Užice - Cacak - Kraljevo - Krusevac - Pojate - Paraćin - Zaječar.
- E 762 Sarajevo - Titograd - Albanian Border.
- E 771 Jablanica - Veličo Tirmovo - 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.

Załącznik II

WARUNKI, JAKIM POWINNY ODPOWIADAĆ GŁÓWNE DROGI RUCHU MIĘDZYNARODOWEGO

Spis treści

- | | |
|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> I. Uwagi ogólne II. Kategorie dróg międzynarodowych <ul style="list-style-type: none"> II.1. Drogi zwykłe II.2. Autostrady II.3. Drogi ekspresowe III. Kryteria projektowania odcinków między skrzyżowaniami <ul style="list-style-type: none"> III.1. Przekrój poprzeczny <ul style="list-style-type: none"> III.1.1. Jezdnie III.1.2. Pobocza i pas dzielący III.1.3. Ścieżki specjalne | <ul style="list-style-type: none"> III.2. Trasa w planie i przekrój podłużny <ul style="list-style-type: none"> III.2.1. Jednorodność i koordynacja trasy w planie i przekroju podłużnym III.2.2. Parametry geometryczne III.3. Natężenie ruchu IV. Kryteria projektowania skrzyżowań <ul style="list-style-type: none"> IV.1. Określenia IV.2. Skrzyżowania dróg zwykłych <ul style="list-style-type: none"> IV.2.1. Skrzyżowania jednopoziomowe IV.2.2. Skrzyżowania różnopoziomowe IV.3. Węzły <ul style="list-style-type: none"> IV.3.1. Określenia IV.3.2. Ruch na jezdniach w węzłach IV.3.3. Zasady trasowania węzłów IV.3.4. Parametry geometryczne węzłów IV.4. Skrzyżowania linii kolejowych |
|---|---|

- V. Obiekty inżynierskie
 V.1. Przekroje poprzeczne
 V.2. Skrajnia pionowa
- VI. Urządzenia bezpieczeństwa
 VI.1. Oświetlenie
 VI.2. Urządzenia przeciwolśnieniowe
 VI.3. Bariery ochronne

- VII. Dostosowanie do krajobrazu
- VIII. Urządzenia pomocnicze
 VIII.1. Urządzenia na przejściach granicznych
 VIII.2. Urządzenia różne
 VIII.3. Punkty pierwszej pomocy medycznej
 VIII.4. Łączność telefoniczna.

WARUNKI, JAKIM POWINNY ODPOWIADAĆ GŁÓWNE DROGI RUCHU MIĘDZYNARODOWEGO

I. Uwagi ogólne

I.1. Przedmiotem niniejszych postanowień są podstawowe ustalenia obowiązujące przy budowie lub przebudowie głównych dróg ruchu międzynarodowego, zwanych dalej „drogami międzynarodowymi”, które uwzględniają aktualne tendencje budownictwa drogowego. Postanowienia te nie mają zastosowania na terenach zabudowanych, które powinny być ominięte, jeżeli stanowią przeszkodę lub niebezpieczeństwo.

I.2. Podane niżej wartości ustaleń są absolutnie najmniejsze lub największe. Można je zwiększać albo zmniejszać wtedy, gdy jest to możliwe bez dodatkowych nakładów lub gdy są one ekonomicznie uzasadnione.

I.3. Wszystkie postanowienia niniejszego załącznika stosuje się, uwzględniając porównania nakładów i spodziewanych korzyści, zwłaszcza w dziedzinie poprawy bezpieczeństwa. W odniesieniu do ruchu pojazdów ocenę sporządza się w różnych wariantach, opracowanych przy różnych założeniach prędkości projektowych*) i w zależności od przewidywanego natężenia ruchu, jego struktury i rocznego rozkładu natężeń godzinowych ruchu.

I.4. W czasie od studiów do budowy nowej drogi międzynarodowej należy uwzględnić wymagania ochrony środowiska.

II. Kategorie dróg międzynarodowych

Drogi międzynarodowe dzielą się na następujące kategorie:

II.1. Drogi zwykłe

Kategoria I: drogi o dwóch pasach ruchu (jednojezdniowe).

Kategoria II: drogi o więcej niż dwóch pasach ruchu (jedno- lub wielojezdniowe).

II.2. Autostrady

Określenie „autostrada” oznacza drogę specjalnie projektowaną i budowaną dla ruchu samochodowego, która nie obsługuje użytkowników przyległych terenów i która:

- i) ma, z wyjątkiem miejsc specjalnych lub przejściowo — odrębne jezdnie dla obu kierunków ruchu, oddzielone od siebie pasem dzielącym, nie przeznaczonym dla ruchu, albo wyjątkowo w inny sposób,
- ii) nie przecina w jednym poziomie innej drogi, toru kolejowego lub tramwajowego albo drogi przeznaczonej dla ruchu pieszych,
- iii) jest specjalnie oznakowana jako autostrada.

II.3. Drogi ekspresowe

Są to drogi zarezerwowane dla ruchu samochodowego, dostępne jedynie przez węzły lub skrzyżowania z regu-

lacją ruchu i na których w szczególności zabronione jest zatrzymywanie i postój.

III. Kryteria projektowania odcinków między skrzyżowaniami

III.1. Przekrój poprzeczny

Korona dróg międzynarodowych obejmuje, oprócz jednej lub wielu jezdni, pobocza ewentualnie pas dzielący i specjalne ścieżki dla pieszych i rowerów. Ścieżki specjalne są niedopuszczalne w obrębie korony autostrady. Są one dopuszczalne wzdłuż dróg ekspresowych tylko wtedy, gdy oddziela je od nich dostateczny odstęp. Torowiska tramwajowe i kolejowe są niedopuszczalne ani w jezdniach dróg zwykłych, ani w obrębie korony autostrad i dróg ekspresowych.**)

III.1.1. Jezdnie

III.1.1.1. Szerokość

Na odcinkach prostych najmniejsza szerokość pasów ruchu wynosi 3,50 m.

Na łukach o promieniu mniejszym od 200 m należy przewidzieć większą szerokość w celu zapewnienia pojazdów o największych dopuszczalnych wymiarach poruszania się bez przeszkód z normalną prędkością.

Dla prędkości projektowych równych lub większych od 100 km/h wyżej podana szerokość nie obejmuje opasek prowadzących.

Jednakże szerokość dodatkowego pasa ruchu powolnego na wzniesieniu może być zmniejszona do 3 m.

III.1.1.2. Pochylenie poprzeczne

Na odcinku prostym przekrój poprzeczny jezdni powinien składać się z jednej lub dwóch płaszczyzn o pochyleniu poprzecznym od 2 do 3‰.

Na łuku największe pochylenie poprzeczne wynosi 7‰. Najmniejszy dopuszczalny promień bez zmiany przekroju poprzecznego odcinka prostego podano (w metrach) w zależności od prędkości projektowej (w km/h) w poniższej tabeli:

prędkość projektowa	140	120	100	80	60
drogi zwykłe	—	1800	1300	800	450
autostrady i drogi ekspresowe	3900	2800	2000	1300	—

*) Prędkość projektowa w projekcie przebudowy lub budowy drogi jest to prędkość wybrana w celu określenia najmniejszych parametrów geometrycznych, pozwalających na bezpieczną jazdę z taką prędkością pojedynczych pojazdów.

**) Postanowienie to nie odnosi się do autostrad, które specjalnie zaprojektowano, aby umożliwić poprowadzenie linii kolejowej.

III.1.2. Pobocza i pas dzielący

III.1.2.1. Najmniejsza zalecana szerokość pobocza powinna wynosić 3,25 m dla dróg zwykłych i ekspresowych, a 3,75 m dla autostrad.

III.1.2.2. Na poboczach autostrad i dróg ekspresowych po prawej stronie jezdni powinien znajdować się ciągły pas awaryjny z nawierzchnią twardą lub stabilizowaną o szerokości co najmniej 2,50 m, umożliwiający postój w nagłych przypadkach.

Pas awaryjny jest zalecany również na drogach zwykłych. Jeżeli pas nie jest przewidziany lub nie ma szerokości 2,50 m, należy budować w pewnych odstępach zatoki postojowe.

W razie potrzeby należy również przewidzieć zatoki autobusowe poza jezdnią.

We wszystkich przypadkach należy przewidzieć na pobocza wzdłuż jezdni boczne pasy z nawierzchnią twardą lub stabilizowaną o szerokości 1 m. Ze względów bezpieczeństwa należy przewidywać wzdłuż autostrad i dróg ekspresowych szersze pasy wolne od jakiegokolwiek przeszkody.

III.1.2.3. Gdy przewidziano pas dzielący, zaleca się, aby jego szerokość między jezdniami autostrady wynosiła co najmniej 4 m. Zaleca się powiększenie tej szerokości zwłaszcza na łukach, jeżeli wymagają tego względy widoczności.

Zaleca się, aby pas dzielący zawierał na krawędzi jezdni opaski prowadzące i bezpieczeństwa, z nawierzchnią twardą lub stabilizowaną, o szerokości co najmniej 1,0 m.

III.1.3. Ścieżki specjalne.

Na poboczach dróg zwykłych, na których ruch samochodowy osiąga co najmniej 2000 pojazdów na dobę, należy przewidzieć ścieżki specjalne ruchu pieszego, rowerowego lub podobnego zawsze wtedy, gdy ich liczba w jednym kierunku osiąga w półgodzinnym szczycie 200 jednostek lub 1000 jednostek na dobę w jednym kierunku.

Ścieżki rowerowe powinny zwykle być jednokierunkowe i mieć co najmniej 2,20 m szerokości.

Należy przewidywać między jezdnią i ścieżkami specjalnymi pas oddzielający o szerokości co najmniej 1,0 m.

III.2. Trasa w planie i przekrój podłużny.

III.2.1. Jednorodność i koordynacja trasy w planie i przekroju podłużnego.

Drogi międzynarodowe powinny być geometrycznie jednorodne na odpowiednio długich odcinkach. Zmiany mogą następować w miejscach łatwych do przewidzenia przez kierowcę (przejazd przez obszar zabudowany, zmiany topografii terenu). Jeżeli brak takich miejsc, zmiany należy wprowadzić stopniowo.

Trasa w planie i przekrój podłużny powinny być skoordynowane w sposób umożliwiający kierowcy odnośnienie wrażenia, że trasa jest nieprzerwanie ciągła, pozwalająca przewidywać jego manewry ruchowe i wyraźnie rozróżniać miejsca charakterystyczne, w szczególności skrzyżowania oraz wjazdy i zjazdy z węzłów.

III.2.2. Parametry geometryczne

III.2.2.1. Nawierzchnia dróg międzynarodowych powinna mieć wszędzie równą powierzchnię. Różnica poziomów mierzona z reguły na odcinku 3 m nie powinna przekraczać 4 mm.

III.2.2.2. Podstawowe parametry geometryczne dróg międzynarodowych zawiera poniższa tabela; ich podstawą jest współczynnik tarcia podłużnego (koła zablokowane, opony gładkie) 0,4 przy prędkości 50 km/h. Wartości te należy uznać za najmniejsze z obowiązujących.

prędkość projektowa w km/h	140	120	100	80	60	
największe dopuszczalne pochylenie podłużne ‰	4	5	6	7	8	
najmniejsza wartość promienia w obrębie łuku pionowego wypukłego *) (m)	jezdnia jednokierunkowa	27000	12000	6000	3000	1500
	jezdnia dwukierunkowa	—	—	10000	4500	1600
najmniejszy promień łuku poziomego odpowiadający największemu pochyleniu poprzecznemu (m)	1000	650	450	240	120	

*) Określenie „łuki pionowe wypukłe”, podane w tabeli, dotyczy krzywych o zmiennej krzywiznie ze stycznymi odpowiednio równymi, lecz przeciwnie skierowanymi, przy różnicy pochyłeń wystarczającej do ograniczenia widoczności.

Prędkość projektową 120 km/h można stosować tylko wtedy, gdy jezdnie są rozdzielone oraz większość skrzyżowań zaprojektowano jako różnopoziomowe (patrz pkt IV). Prędkość projektowa 140 km/h dotyczy jedynie autostrad.

Promienie łuków wklęsłych powinny być takie, aby przy określonej prędkości projektowej pionowe przyspieszenie nie przekraczało 0,25 m/sek².

Promienie łuków poziomych są wartościami najmniejszymi i odpowiadającymi największemu pochyleniu poprzecznemu jednostronnemu 7‰. W przeciętnych warunkach są one wystarczające dla stateczności pojazdu i wygody jazdy.

Wypadkowa pochylenia podłużnego i pochylenia poprzecznego nie powinna przekraczać 10‰.

III.2.2.3. Odcinki krzywe i proste trasy w planie powinny być połączone krzywymi przejściowymi.

III.2.2.4. Widoczność pozioma i pionowa powinna zapewnić jednakowe warunki bezpieczeństwa, z uwzględnieniem pochyłeń podłużnych.

Najmniejsze odległości widoczności na wyprzedzanie na jezdniach dwukierunkowych określa poniższa tabela:

prędkość projektowa (km/h)	100	80	60
najmniejsza odległość widoczności na wyprzedzanie (m)	400	325	250

Powyższe odległości powinno się zapewnić w możliwie największym procencie długości drogi i przy możliwie równomiernym rozłożeniu.

III.2.2.5. Jeżeli na drogach zwykłych o dwóch lub trzech pasach ruchu widoczność jest niedostateczna, zaleca się wykonanie podwójnych jezdni na wierzchołkach wzniesień i na łukach poziomych.

III.3. Natężenie ruchu

Drogi poszczególnych kategorii mogą przepuścić normalnie, tzn. przy poziomie swobody ruchu właściwym dla dróg międzynarodowych i z zachowaniem warunków technicznych podanych w punkcie III.2, ruch o natężeniu*) określonym w kolumnie 1 poniższej tabeli, wyrażony w pojazdach umownych na godzinę**).

Kategoria drogi	1 Normalne natężenie ruchu pu/h	2 Największe do- puszczalne natężenie ruchu pu/h	Uwagi
Kategoria I	900	1500	w obu kierunkach
Kategoria II:			
droga o 3 pasach ruchu	1500	2000	w obu kierunkach
droga o 4 pasach ruchu	1500	2000	w jednym kierunku
każdy do- datkowy pas	750	1000	w jednym kierunku
Autostrady i drogi ekspresowe:			
przy 2 × 2 pasy	2000	3000	w jednym kierunku
każdy do- datkowy pas	1200	1500	w jednym kierunku

Zaleca się, aby w odniesieniu do określonej kategorii dróg natężenie ruchu podane w kolumnie 1 nie było przekraczane dłużej niż przez 50 godzin w ciągu roku, chyba że byłoby ekonomicznie nie uzasadnione dobudowanie dodatkowego pasa ruchu albo przebudowanie drogi do wyższej kategorii. Gdy natężenie ruchu przekracza wartości podane w kolumnie 2 dłużej niż przez 50 godzin w ciągu roku, zaleca się rozważyć budowę dodatkowego pasa ruchu lub przebudowę drogi do wyższej kategorii, biorąc pod uwagę koszty budowy i ochrony środowiska. Wartości te dotyczą ciągłego potoku ruchu i to pod warunkiem że:

- 1) skrzyżowania jednonożniomowe nie są zbyt liczne i nie występuje na nich zbyt duża liczba wypadków,
- 2) na drogach o dwóch lub trzech pasach odległość widoczności na wyprzedzanie będzie zachowana na całej trasie.

Nie zaleca się dróg o 3 pasach ruchu, gdy normalne natężenie ruchu jest większe od podanego w kolumnie 1 powyższej tabeli.

Jeżeli na drodze o 4 pasach ruchu natężenie ruchu w szczycie na kierunku bardziej obciążonym jest większe

*) Pojazd umowny (pu) odpowiada samochodowi osobowemu. Inne pojazdy należy przeliczać stosując współczynniki.

**) Na obszarach zamiejskich.

niż 1500 pu na godzinę przez 50 godzin w ciągu roku, to ze względu na bezpieczeństwo zaleca się budować oddzielne jezdnie jednokierunkowe.

IV. Kryteria projektowania skrzyżowań***)

IV.1. Określenia

Drogi międzynarodowe, krzyżując się wzajemnie lub z drogami zwykłymi bądź z innymi liniami komunikacyjnymi, tworzą skrzyżowania.

Rozróżnia się następujące rodzaje skrzyżowań:

Skrzyżowania dróg zwykłych:

- skrzyżowanie jednonożniomowe, gdy dojazdy są usytuowane w tej samej płaszczyźnie,
- skrzyżowanie różnonożniomowe lub w rozdzielonych poziomach, w którym co najmniej jedno odgałęzienie przecina w innym poziomie jedno lub kilka innych odgałęzień.

Skrzyżowania autostrad lub dróg ekspresowych z drogami tej samej kategorii

węzeł A, w którym nie ma żadnego przecięcia potoków ruchu.

Skrzyżowania autostrad z drogami zwykłymi

węzeł B, w którym nie ma żadnego przecięcia potoków ruchu na jezdniach autostrad.

Skrzyżowania dróg ekspresowych z drogami zwykłymi

Dla ważniejszych skrzyżowań

węzeł B, w którym nie ma żadnego przecięcia potoków ruchu na jezdni lub jezdniach drogi ekspresowej.

Dla skrzyżowań o mniejszym znaczeniu, gdy węzeł nie jest ekonomicznie uzasadniony, skrzyżowania jednonożniomowe lub różnonożniomowe, w miarę możliwości z sygnalizacją świetlną.

IV.2. Skrzyżowania dróg zwykłych

IV.2.1. Skrzyżowania jednonożniomowe

IV.2.1.1. Na drogach międzynarodowych należy unikać skrzyżowań jednonożniomowych, gdy jest to ekonomicznie uzasadnione.

IV.2.1.2. Skrzyżowania jednonożniomowe o liczbie wlotów większej niż cztery należy upraszczać przez grupowanie potoku ruchu według ich wielkości.

IV.2.1.3. Skrzyżowania o ruchu okrężnym i sygnalizacja świetlna powinny być stosowane tylko w tych przypadkach, gdy inne sposoby uniknięcia przecinania albo przeplatania się potoków ruchu nie są ekonomicznie uzasadnione.

IV.2.1.4. Widoczność skrzyżowania powinna być zapewniona przy dojeździe z odległości wystarczającej do podjęcia przez kierowcę w odpowiednim czasie decyzji narzuconej przez typ rozwiązania i istniejące w danym czasie warunki ruchu. Polepszenie widoczności skrzyżowania można uzyskać, jeżeli jezdnie — szczególnie dróg podporządkowanych — będą miały niewielki spadek w kierunku skrzyżowania.

IV.2.1.5. Droga międzynarodowa jest drogą z pierwszeństwem przejazdu w stosunku do innych dróg; pierwszeństwo między drogami międzynarodowymi ustala się zależnie od względnego natężenia ruchu.

***) Teksty redagowano z założeniem ruchu prawostronnego.

IV.2.1.6. Prędkość ruchu na wprost na drodze międzynarodowej z pierwszeństwem przejazdu nie powinna być ograniczona. W tym celu między dwoma kierunkami ruchu powinny być przewidziane dla pojazdów wykonujących manewr skręcania w lewo strefy oczekiwania o wystarczającej długości.

IV.2.1.7. Jeżeli jest to ekonomicznie uzasadnione, na ważniejszych skrzyżowaniach należy przewidywać pasy włączenia lub wyłączenia ruchu przy wjeździe na jezdnię drogi międzynarodowej z pierwszeństwem przejazdu lub przy wyjeździe z takiej drogi.

IV.2.1.8. Skrzyżowanie na drodze podporządkowanej powinno być skanalizowane i odpowiadać następującym warunkom:

- elementy geometryczne wlotu powinny być możliwie najprostsze, aby były niezwłocznie zrozumiałe dla kierowców;
- należy ograniczyć prędkość podporządkowanych potoków ruchu, a kształt odpowiednich pasów powinien być dostosowany do natężenia ruchu, jaki się na nich odbywa;
- krzyżujące się pasy ruchu powinny przecinać się pod kątem jak najbardziej zbliżonym do prostego;
- punkty przecięcia potoków ruchu powinny być odsunięte od siebie (a nie połączone) w taki sposób, aby kierowcy mogli przejeżdżać przez nie oddzielnie i korzystać ze stref oczekiwania;
- dla pieszych należy przewidzieć przejście najkrótszą drogą;
- w razie istnienia ścieżki rowerowej, należy ją odsunąć od właściwego skrzyżowania w taki sposób, aby potok rowerów przecinał je możliwie jak najbardziej pod kątem prostym;
- wysepkki kierunkowe powinny być obramowane niskimi krawężnikami z białego materiału; w przypadkach ekonomicznie uzasadnionych należy je w nocy oświetlić. W razie braku oświetlenia krawężniki powinny być oznaczone materiałem odbłaskowym.

IV.2.2. Skrzyżowania różnopoziomowe

Zaleca się rozdzielić w pionie wybrane ważniejsze potoki ruchu — gdy to jest ekonomicznie uzasadnione — w celu wyeliminowania kolizji z innymi potokami na skrzyżowaniu.

Trasy i przekroje podłużne łącznic w różnych poziomach powinny odpowiadać warunkom stosowanym dla węzłów (patrz punkt IV.3.).

Łącznice położone w jednym poziomie powinny tworzyć skrzyżowania odpowiadające warunkom podanym wyżej (patrz punkt IV.2.1.).

IV.3. Węzły

IV.3.1. Określenia

Jezdnie w węzłach dzielą się na jezdnie główne i łącznice, które łączą między sobą jezdnie główne.

Jezdnie główne to takie jezdnie, na których jest większe natężenie ruchu (uwzględniając zmiennosć natężenia godzinowego) i na których nie należy dopuszczać do znacznego zmniejszenia prędkości projektowej.

IV.3.2. Ruch na jezdniach w węzłach.

Jezdnie węzła A mają być jednokierunkowe. W węzle B niektóre łącznice mogą być dwukierunkowe na pewnej części ich przebiegu, jednakże wjazdy na autostradę i drogę ekspresową i zjazdy z nich powinny być zawsze jednokierunkowe.

IV.3.3. Zasady trasowania węzłów

Trasy powinny odpowiadać następującym zasadom:

IV.3.3.1. Zasada A. Typ węzła.

Przy wyborze typu węzła oraz jego jezdni głównych i łącznic powinno się uwzględniać ogólne natężenia ruchu i wielkości poszczególnych potoków ruchu, który się na nich odbywa.

IV.3.3.2. Zasada B. Rozdzielenie potoków ruchu.

Gdy jedna jezdnia dzieli się na dwie, to rozdzielenie dwóch potoków ruchu powinno przebiegać w taki sposób, aby nie powodowało znacznego zmniejszenia prędkości pojazdów.

W tym celu kierowca powinien mieć czas na skierowanie się na najdogodniejszy pas ruchu w związku z kierunkiem, który obiera, i mieć dostateczną widoczność punktu rozdziału jezdni. W węzle A jezdnia dzieląca się na dwie powinna być poszerzona przed podziałem, tak aby liczba pasów ruchu była równa łącznej liczbie pasów ruchu obu jezdni po podziale, na długości pozwalającej na podział potoków ruchu przed punktem rozdziału. Pożądane jest wykonanie poszerzenia po prawej stronie.

Mniej ważny potok ruchu powinien kierować się na prawą jezdnię w celu zmniejszenia liczby pojazdów zwalnających podczas zmiany pasa ruchu. Jeżeli prędkość tego potoku musi być zmniejszona, trzeba przewidzieć pas wyłączenia. Wymieniona prawa jezdnia — jeśli to możliwe — powinna stopniowo podnosić się w stosunku do jezdni głównej, w celu ułatwienia zwolnienia ruchu i zapewnienia lepszej widoczności punktu rozdziału tych jezdni.

W węzle B jezdnia oddzielająca się od autostrady albo drogi ekspresowej powinna odchodzić w prawo i zawierać pas wyłączenia.

IV.3.3.3. Zasada C. Łączenie się potoków ruchu.

Jeżeli dwie jezdnie łączą się, aby utworzyć jedną, to połączenie dwóch potoków ruchu powinno odbywać się z zachowaniem pełnego bezpieczeństwa i nie powodować istotnego zmniejszenia prędkości pojazdów. W tym celu:

- kierowcy jadący w mniej ważnym potoku ruchu powinni włączać się w ważniejszy potok ruchu z prawej strony;
- kierowca, który musi się włączyć, powinien mieć dobrą widoczność drugiej jezdni przed punktem złączenia się i za tym punktem.

Manewr włączania się, w danym przypadku poprzez pas włączenia ruchu, nie powinien powodować znacniejszego zmniejszenia prędkości głównego potoku ruchu. Widoczność będzie lepsza i manewr włączenia łatwiejszy, jeżeli jezdnia dla ruchu włączającego się będzie miała niewielkie pochylenie w kierunku jezdni głównej;

- zaleca się zapewnienie dobrej widoczności z jezdni głównej na podporządkowaną;
- jeżeli dwie główne jezdnie łączą się w jedną i jeżeli następuje zmniejszenie ogólnej liczby pasów ruchu, to zmniejszenie to należy wykonać w odpowiedniej odległości od punktu połączenia.

W węzle B jezdnia dochodząca do jezdni autostrady lub jezdni drogi ekspresowej powinna włączyć się z prawej strony i zawierać pas włączenia.

IV.3.3.4. Zasada D. Odcinki przeplatania potoków ruchu.

Należy unikać odcinków przeplatania na głównych jezdniach. Odcinek przeplatania jest na nich dopuszczalny, gdy potoki ruchu przeplatającego się są małe; jeżeli jest to możliwe, należy przewidzieć co najmniej jeden dodatkowy pas ruchu po prawej stronie jezdni głównej. We wszystkich przypadkach parametry geometryczne odcinka przeplatania i jezdni położonych przed i za nim powinny być takie, aby nie powodowały znacznych różnic prędkości pojazdów, które się przeplatają, i aby nie pociągały za sobą zbyt dużych spadków prędkości praktycznie stosowanych na tych jezdniach.

IV.3.3.5. Zasada E. Punkty rozdziału i łączenia.

W granicach węzła każda główna jezdnia powinna mieć nie więcej niż jeden punkt rozdziału i jeden punkt łączenia.

We wszystkich przypadkach, gdy istnieje więcej punktów rozdziału lub łączenia na tej samej jezdni, należy zastosować środki zapewniające swobodę manewru i niezależne oznakowanie kolejnych punktów rozdziału i łączenia.

IV.3.4. Parametry geometryczne węzłów.

IV.3.4.1. Prędkość projektowa dla jezdni głównych.

Prędkość projektowa dla jezdni głównych węzła powinna być jak najbardziej zbliżona do prędkości dla jezdni poza węzłem, a co najmniej równa 3/4 tej wartości. Jednakże w węzłach B nie należy dla jezdni autostrad i dróg ekspresowych dopuszczać jakiegokolwiek zmniejszenia prędkości projektowej.

IV.3.4.2. Promienie łącznic

Najmniejszy promień wewnętrznej krawędzi jezdni w terenie płaskim powinien wynosić 50 m. Wartość ta odpowiada teoretycznie jezdni w płaskim terenie z największym dopuszczalnym pochyleniem poprzecznym.

We wszystkich przypadkach łuki o małym promieniu powinny mieć krzywe przejściowe z ciągłą zmianą krzywizny o zmiennej długości, zapewniające kierowcy łatwe dostosowanie do niej prędkości jazdy.

IV.3.4.3. Szerokość łącznic

Należy zapewnić w każdym miejscu łącznic i możliwość ominięcia zatrzymanego pojazdu. Na łącznicach określonej długości pożądane jest również zapewnienie możliwości wyprzedzenia pojazdu będącego w ruchu.

W tym celu:

- jezdnie z 1 pasem powinny mieć co najmniej 6 m całkowitej szerokości, wliczając w to stabilizowane pobocze normalnie nie używane do ruchu pojazdów,
- jezdnie z 2 pasami powinny mieć co najmniej 7 m szerokości. W tym przypadku pobocze stabilizowane nie jest obowiązujące. Jezdnie te powinny być zwężone do jednego pasa w sąsiedztwie punktu wjazdu (lub wyjazdu) na jezdnię główną, jeżeli ogólna liczba pasów ruchu jezdni głównej nie zwiększa się za punktem wjazdu (lub zmniejsza się za punktem wjazdu).

IV.3.4.4. Odcinki przeplatania

Zaleca się, aby długość odcinka przeplatania wynosiła co najmniej $0,2 Q$ (w metrach), gdzie Q oznacza całkowite godzinowe natężenie ruchu na odcinku przeplatania wyrażone w pu/h. Niezbędną liczbę pasów ruchu przy tym założeniu oblicza się mnożąc wielkość mniejszego potoku przeplatającego się przez współczynnik 3.

Jeżeli w wyjątkowym przypadku nie można uniknąć odcinka przeplatania na jezdni głównej, to jego długość powinna wynosić Q metrów i być nie mniejsza niż 500 m.

Węzeł powinien być tak zaprojektowany, aby całkowicie przeplatający się w jego granicach ruch był mniejszy od 2000 pu/h.

IV.3.4.5. Długość pasów włączenia

Zaleca się, aby jezdnie dojazdowe zawierały właściwy pas włączenia oraz następujący po nim pas o zmniejszonej szerokości, zwany skosem.

Gdy jezdnia autostrady lub drogi ekspresowej oraz pas włączenia są położone płasko i na prostej, wtedy całkowita długość pasa włączenia powinna wynosić co najmniej 300 m, w tym właściwego pasa włączenia — co najmniej 200 m.

Jeżeli trasa w planie i przekrój podłużny nie spełniają powyższych warunków, to długość pasa włączenia należy do nich odpowiednio dostosować.

IV.3.4.6. Długość pasów wyłączenia.

Pas wyłączenia powinien zawierać pas o zmniejszonej szerokości, zwany skosem, oraz następujący po nim właściwy pas wyłączenia o stałej szerokości, który może być równoległy i przylegający do jezdni autostrady lub drogi ekspresowej, lub być od niej niezależny.

Skos powinien umożliwiać kierowcy stopniowe wyłączenie się z głównego potoku, bez znacznego zmniejszenia prędkości. Długość skosu określa się zakładając, że wykonanie tego manewru w sposób wygodny trwa około 3,5 sekundy. Długość właściwego pasa wyłączenia ustala się wychodząc z założenia, że wartość opóźnienia pojazdów nie jest większa od 1,5 m/sek.²

IV. Skrzyżowania linii kolejowych.

Skrzyżowania linii kolejowych z drogami międzynarodowymi powinny być w różnych poziomach.

V. Obiekty inżynierskie

V.1. Przekroje poprzeczne

Poza wyjątkowymi przypadkami (rejon górzisty, teren szczególnie trudny itp.) nie dopuszcza się na obiektach inżynierskich i pod nimi żadnych zmian przekroju poprzecznego jezdni, ścieżek rowerowych i chodników. Na autostradach i drogach ekspresowych należy utrzymać zwłaszcza pas awaryjny przewidziany w pkt III.1.2.

V.2. Skrajnia pionowa

Skrajnia pionowa obiektu nad jezdnią powinna wynosić 4,5 m.

VI. Urządzenia bezpieczeństwa

VI.1. Oświetlenie

Na drogach międzynarodowych odcinki między węzłami, skrzyżowaniami oraz węzłami powinny być wyposażone w jednolite i wystarczające oświetlenie, pozwalające zmotywowanym kierowcom jechać bez korzystania ze światła drogowych, gdy wielkość ruchu nocnego uzasadnia ekonomicznie jego instalację i eksploatację.

VI. 2. Urządzenia przeciwoślnościowe

Jeżeli na drodze międzynarodowej światła drogowych pojazdów jadących w przeciwnym kierunku na drodze jezdni albo na innej drodze położonej wzdłuż niej powodowałyby wzrokowe utrudnienia, to na pasie dzielącym autostrady lub drogi ekspresowe, ewentualnie także na poboczach, gdy wielkość nocnego ruchu to uzasadnia, należy przewidzieć urządzenia przeciwoślnościowe, np. wopioły lub ekrany.

VI.3. Bariery ochronne

Bariery ochronne należy przewidzieć w celu uniknięcia zderzenia z przeszkodami znajdującymi się na poboczach lub pasie dzielącym, pod warunkiem że ryzyko i skutki zderzenia z barierą będą mniejsze aniżeli z przeszkodami, przed którymi ochraniają.

Bariery ochronne nie są konieczne do ochrony słupów znaków drogowych i oświetlenia, projektowanych z myślą o złagodzeniu skutków uderzenia pojazdu.

Zaleca się umieszczanie barier ochronnych jak najdalej od krawędzi jezdni, jeżeli daje się to pogodzić z obecnością pojazdów lub zewnętrznymi przeszkodami.

Na autostradach i drogach ekspresowych bariery ochronne należy przewidzieć w szczególności:

- a) na pasie dzielącym, gdy jego szerokość jest mniejsza od 6 m, a natężenie ruchu dobowego osiąga 20 000 na 2×2 pasach ruchu lub 30 000 na 2×3 pasach ruchu albo bez względu na natężenie ruchu, gdy szerokość pasa dzielącego jest mniejsza od 4,5 m;
- b) na poboczach:
 - i) gdy przeszkody stałe i sztywne, takie jak przyczółki, podpory mostów, mury oporowe, podpory znaków bramowych, ciągły szereg słupów oświetlenia itp., są usytuowane bliżej niż 3,5 m od krawędzi jezdni,
 - ii) gdy droga przebiega na nasypie, którego wysokość lub pochylenie skarp stanowi oczywiste niebezpieczeństwo,
 - iii) gdy wzdłuż drogi w odległości mniejszej niż 10 m od krawędzi jezdni przebiega ciek wodny, droga lub linia kolejowa,
- c) na obiektach mostowych, szczególnie wtedy, gdy bariery ochronne istnieją przed i za obiektem.

VII. Dostosowanie do krajobrazu

VII.1. Koordynację trasy w planie i przekroju podłużnego należy zapewnić (pkt III.2.1.) nie tylko z punktu widzenia bezpieczeństwa, lecz również w celu harmonijnego zespolenia trasy z krajobrazem.

VII.2. Wszystkie elementy krajobrazu wraz ze znakami drogowymi powinny sprzyjać wygodzie i bezpieczeństwu ruchu. W szczególności pożądane jest stworzenie dobrych warunków wzrokowych dla prowadzących pojazdy przez sadzenie krzewów, a w monotonnym płaskim terenie — wykonanie ekranów z zieleni zmniejszających głębię pola widzenia.

VII.3. Należy również sadzić krzewy dla zabezpieczenia kierowców przed oślepieniem, wiatrem i zaspami śnieżnymi, a także — w razie potrzeby — dla ochrony zamieszkujących w sąsiedztwie ludzi przed hałasem i zanieczyszczeniem powietrza.

VII.4. Ze względu na bezpieczeństwo i estetykę ustawianie tablic reklamowych przy drogach międzynarodowych jest zakazane.

VIII. Urządzenia pomocnicze

VIII.1. Urządzenia na przejściach granicznych

Na przejściach granicznych należy przewidzieć odpowiednie urządzenia obsługi ruchu, a przede wszystkim parkingi dla przyjęcia i przepływu normalnego ruchu. Celowe jest oddzielenie ruchu handlowego i turystycznego oraz urządzenie wspólnych przejść granicznych.

VIII.2. Urządzenia różne

Autostrady, a jeśli to możliwe także drogi ekspresowe, powinny być wyposażone w miejsca obsługi podróżnych i parkingi, rozmieszczone w regularnych odstępach poza jezdnią.

Miejsca obsługi podróżnych powinny obejmować stację paliwową, parking, toalety, punkty pierwszej pomocy medycznej, a w razie potrzeby — restaurację oraz motel.

Odrębne parkingi służą tylko do postoju pojazdów; zwykle nie są wyposażone w wyżej wymienione urządzenia usługowe.

Miejsca obsługi podróżnych i parkingi przy autostradach są dostępne wyłącznie z autostrady.*) Ich podłączenia do autostrady pasami włączenia i wyłączenia powinny odpowiadać warunkom podobnym jak dla węzłów B.

W regionach słabiej rozwiniętych w pobliżu drogi międzynarodowej należy urządzić punkty gastronomiczne, a także w uzasadnionych wypadkach — garaże, warsztaty oraz pomieszczenia do wypoczynku i spożycia posiłków.

VIII.3. Punkty pierwszej pomocy medycznej.

Wzdłuż dróg międzynarodowych należy instalować punkty pierwszej pomocy medycznej, jeżeli liczba miejscowych placówek jest niewystarczająca. Punkty te należy wyposażać zgodnie z zaleceniami Stałej Międzynarodowej Komisji Pierwszej Pomocy na Drogach i Ligi Stowarzyszeń Czerwonego Krzyża.

VIII.4. Łączność telefoniczna

Drogi międzynarodowe powinny być wyposażone w regularnych odstępach w telefony lub inne urządzenia pozwalające na niezawodne przywoływanie służb pomocniczych; posługiwanie się nimi powinno być proste, łatwo zrozumiałe przez kierowców i objaśnione za pomocą symboli lub ogramów. Miejsca najbliższego telefonu powinny wskazywać strzałki rozmieszczone w krótkich odstępach.

*) Dostęp od strony sieci lokalnej może być urządzony dla dostawców i personelu usługowego.

Załącznik III

IDENTYFIKACJA I OZNACZENIE DRÓG „E”

1. Znak przeznaczony do identyfikacji i oznaczenia dróg „E” jest prostokątny.

2. Znak składa się z litery „E”, za którą zwykle znajduje się przynależny do danej drogi numer napisany cyframi arabskimi.

3. Znak ten ma tło zielone, a napis biały i może być przymocowany do innych znaków albo połączony z nimi.

4. Rozmiary znaku powinny być takie, aby kierowcy pojazdów jadący z dużą prędkością mogli go łatwo zauważyć i zrozumieć wskazówki, które daje.

5. Znak przeznaczony do zidentyfikowania i oznaczania dróg „E” nie wyklucza znaku identyfikującego drogę według oznaczeń krajowych.

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 ... 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 - Costende - 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 - Rozvďodov - Plzeň - Praha - Jihlava - Brno - Žilina - Prešov - Košice - Vysné Nemecké - Uzhgorod - Mukacevo.
- 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 - Tingu-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 - Timiscara - 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 - Priština - 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 - Crotona - 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 - Grje - 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. 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 - 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 - Athinaí.

(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 ... 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 - Catània - 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 - ... Swinoujscie - Wclín - Goleniów - Szczecin -
Świebodzin - Jelenia-Góra - Harrachov - Železný Brod - Turnov -
Mladá - Boleslav - Praha - Jihlava - Brno - Breclav -
Bratislava - Rajka - Mosonmagyaróvár - Ozorna - Szombathely -
Körmend - Rétság - Zagreb - Karlovac - Rijeka - Split - Metković -
Dubrovnik - Petrovac - Titograd - Bijelo Polje - Scopje - Kicevo -
Ohrid - Bitolj - Niki - Vevi - Kozani - Lárisa - Domokos -
Lamia - Brallos - Itea ... Egion - Korintos - Tripolis -
Gythion.
- E 75 Tromsø - Nordkjosbotn - Skibotn - Helligskogen - Kilpisjärvi -
Tormio - Oulu - Jyväskylä - Lahti - Helsinki ... Gdańsk -
Elbląg - Ostróda - Mława - Warszawa - Radom - Kraków -
Trstěná - Ružomberok - Banská - Bystrica - Zvolen - Šahy -
Budapest - Szeged - Beograd - Niš - Kumanovo - Skopje -
Gevgelija - Evzoni - Thessaloniki - Lárisa - Almyros -
Lamia - Athinai - Chania - Iraklion - Agios Nikolaos -
Sitia.
- E 85 Černovoy - Siret - Suceava - Roman - Bačau - Mărășești -
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 Larne - 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 - Södertälje - Örebro - Mariestad - Göteborg ... Frederikshavn - Alborg - Århus - 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 - Feucht - Wangen - 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 - Trevon - 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 - Lizen - St. Michael - Graz - Maribor - Ljubljana.

- E 59 Praha - Jihlava - Wien - Graz - Spielfeld - Maribor - Zagreb - Karlovac - Bihac^V - Donjilapac - Knin - Split.
- E 63 Klagenfurt - Loibl-Pass - Ljubljana - Trieste - Rijeka.
- E 67 Warszawa - Łowicz - Wrocław - Kłodzko - Běloves^V - Náchod - Hradec Králové - Praha.
- E 69 Warszawa - Piotrków - Kawowice - Český Těšín^{VV} - Žilina^V - Trenčín - Piešťany^{VV} - 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 - Tîrgu Jiu - Craiova - Calafat ... Vidin - Vraca - Botevgrad - Sofia - Blagojevgrad Serai - Thessaloniki.
- E 81 Halmeu - Satu Mare - Zalău^V - Cluj - Turda - Sebeş - Sibiu - Pitești.
- E 83 Bjala - Pleven - Jablanica - Botevgrad - Sofia.
- E 87 Tulcea - Constanța - Varna - Burgas - Micurin^V - Malco Tyrnovo - Kirklareli - Babaeski.
- E 89 Trabzon - Gümüşane - Aşkale - Mutu - Tunceli - Elâzığ^V - Malatya - Maras - Kömürler - Iskenderun - Antalya - 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 - Tchov - Užgorod.
- E 580 Mărășești - 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 - 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 - Pristina - Prizren - (Albania) - Petrovac.
- E 760 Beograd - Cacak - Nova Varos - Bijelo Polje.

- E 761 Bihac^v - Jajce - Donji Vakuf - Zenica - Sarajevo - Titovo
Uzice^v - Cacak - Kraljevo - Kruševac - Pojate - Paraćin -
Zaječar.
- E 762 Sarajevo - Titograd - Albanian Border.
- E 771 Jablanica - Velićo 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 IICONDITIONS TO WHICH THE MAIN INTERNATIONAL
TRAFFIC ARTERIES SHOULD CONFORMSUMMARY

- 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.

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):

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

Design speed	140	120	100	80	60
All-purpose roads	-	1,600	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	400	325	250
distance (in metres)			

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

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;

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

** Outside urban areas.

- (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.

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.

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

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.