

DECLARAȚIE din 16 septembrie 1950

asupra construirii marilor drumuri pentru circulația internațională*)

EMITENT • CONSILIUL DE STAT

Publicat în **BULETINUL OFICIAL nr. 23 din 28 decembrie 1964**

Data intrării în vigoare 28-12-1964

Abrogat de DECRET nr. 149 din 22 mai 1985 la data 25-05-1985

Notă *) Traducere.

(Textul revizuit al anexelor I și II, în forma adoptată de părțile contractante)

Subsemnații, legal autorizați, reuțiți în cadrul Comisiei Economice pentru Europa,

Conștienți de necesitatea dezvoltării în Europa a circulației rutiere internaționale,

Considerând ca pentru a stringe legăturile dintre țările europene este important să se prevadă un plan coordonat de construire și reconstruire a drumurilor, adaptate cerințelor circulației internaționale,

1. Declara ca adopta proiectul rețelei rutiere, așa cum este descris în anexa I alăturată, cu titlu de plan coordonat de construire sau reconstruire a drumurilor de interes internațional, pe care își propun să-l execute în cadrul programului lor național de lucrări publice sau conform posibilităților de finanțare internațională.

2. Declara de asemenea ca atât construirea cât și reconstruirea drumurilor menționate în anexa I se va efectua conform caracteristicilor fundamentale prevăzute la punctul A din anexa II alăturată și se angajează a urmări ca aceste drumuri să fie dotate, eventual cu concursul organizațiilor particulare, cu serviciile auxiliare prevăzute la punctul B al anexei menționate.

3. Drumurile menționate în anexa I vor fi identificate cu ajutorul unui indicator special, ale cărui caracteristici sînt menționate în anexa III.

4. Prezenta Declarație va fi deschisă semnării pînă la 30 iunie 1951, iar după această dată aderării, pentru toate țările participante la lucrările Comisiei Economice pentru Europa.

5. Instrumentele de aderare vor fi depuse la Secretariatul general al Organizației Națiunilor Unite, care va notifica aceasta tuturor țărilor menționate la punctul 4 de mai sus.

6. Prezenta Declarație va intra în vigoare în ziua semnării sale.

7. Originalul prezentei declarații va fi depus la Secretarul general al Organizației Națiunilor Unite, care va elibera fiecărei țări menționate la punctul 4 de mai sus o copie certificată pentru conformitate.

8. Cînd una din țările semnatare sau aderente va dori să aducă o modificare uneia din anexele alăturate, va cere să fie convocată sub auspiciile Comisiei Economice pentru Europa sau al oricărui organ înlocuitor o reuniune a tuturor țărilor semnatare sau aderente.

Întocmit la Geneva, la 16 septembrie 1950, într-un singur exemplar redactat în limbile engleza și franceza, ambele texte făcînd credința în egala măsura.

Anexa 1*)

Lista și numerele drumurilor din rețeaua internațională

- Textul de la 21 ianuarie 1963 -

Notă *) În prezenta anexa, denumirile geografice și ortografia numelor de orașe sînt cele folosite actualmente local și ele nu sînt obligatoriu recunoscute și acceptate de Părțile care au adoptat Declarația.

A. Marile drumuri pentru circulația internațională

E1 London - Paris - Nice - Roma - Palermo:

London - Southampton (cu vaporul pînă la Le Havre). Le Havre - Paris - Sens - Avallon - Chagny - Macon - Lyon - Valence Bollene - Aix-en-Provence - Saint- Raphael Nice - Ventimiglia - Savona - Genova - La Spezia - Massa Carrara Migliarino - Pisa - Livorno - Roma - Ponte Garigliano - Mondragone - Napoli - Pompei - Salerno - Cosenza - Reggio di Calabria (ferry-bot de la Villa-San Giovanni și de la Reggio di Calabria pînă la Messina) - Messina - Palermo.

E2 London - Lausanne - Milano - Brindisi:

London - Folkestone - Dover (ferry-bot pînă la Calais). Calais - Laon - Reims - Vitry-le-Francois - Saint-Dizier - Dijon - Dole - Vallorbe - Lautsanne - Martigny - Simplon Arona - Milano - Piacenza - Parma - Modena - Bologna - Forli - Cesena - Rimini - Ancona - Pescara - Foggia - Bari Brindisi.

E3 Lisboa - Paris - Stockholm:

Lisboa - Vila Franca de Xira - Coimbra Celorico da Beira - Vilar Formoso - Salamanca - Valladolid - Burgos -San Sebastian - Hendaye - Bordeaux - Tours - Paris - Lille - Kortrijk - Gent Antwerpen - Eindhoven - Venlo - Oberhausen - Hamm - Bielefeld - Bad Oeynhausen Hannover - Hamburg - Neumunster - Schleswig - Flensburg -

Kolding - Vejle Frederikshavn (ferry-bot pînă la Goteborg și Larvik, vapor pînă la Oslo) Goteborg - Orebro - Arboga - Sodertalje Stockholm.

E4 Lisboa - Bern - Kobenhavn - Stockholm - Helsinki:

Lisboa (Cacilhas) - Pegoes - Elvas - Badajoz - Merida - Trujillo - Madrid - Zaragoza - Lerida - Barcelona - Le Perthus Narbonne - Nimes - Bollene - Valence- Chambery - Geneve - Nyon - Lausanne - Bern - Olten - Basel - Karlsruhe Mannheim - Frankfurt a/M - Giessen - Hersfeld - Kassel - Gottingen - Northeim - Hannover - Hamburg - Lubeck Fehmarn - Vordingborg - Koge - Kobenhavn - Helsingor (ferry-bot pînă la Halsingborg). Halsinborg - Varnamo - Jonkoping - Linkoping - Norrkoping - Sodertalje - Stockholm - Uppsala - Gavle - Hamrange Soderhamn - Sundsvall - Umea - Haparanda - Tornio - Oulu - Jyväskylä - Lahti - Helsinki.

E5 London - Wien - Budapest - Beograd - Alexandroupolis - Istanbul - Ankara frontiera turco-siriana:

London - Folkestone - Dover (ferry-bot pînă la Calais și Oostende) - Calais - Oostende - Gent - Bruxelles - Saint-Trond - Liege - Aachen - Koln - Frankfurt a/M - Aschaffenburg - Wurzburg - Nurnberg - Regensburg - Straubing - Passau Linz - Melk - Wien - Nickelsdorf - Győr - Budapest - Szeged - Beograd - Djevdjelija Thessaloniki - Kavalla Alexandroupolis - Pherrai - Pepsos - Ipsala - Tekirdag Silivri - Istanbul - Izmit - Adapazari - Bolu - Gerede - Ankara Aksaray - Adana - Iskenderun - (frontiera turco-siriana).

E6 Roma - Berlin - Oslo - Styrdal:

Roma - Siena - Firenze - Bologna - Modena - Verona - Trento - Passo di Brennero/Brenner Pass - Innsbruck - Griesen Munchen - Nurnberg- Hof - Leipzig - Berlin - Neubrandenburg - Stralsund - Sassnitz (ferry-bot pînă la Trelleborg) Trelleborg - Malmo - Halsingborg - Falkenberg - Goteborg - Uddevalla - Svinesund - Moss - Oslo - Eidsvoll - Hamar Otta - Dombas - Trondheim - Styrdal.

E7 Roma - Wien - Warszawa:

Roma - Todi - Ponte San Giovanni (Perugia)- Cesena - Forli - Bologna - Ferrara - Padova - Mestre - Cervignano Udine - Tarvisio - Villach - Bruck an der Mur - Wien - Drasenhofen - Brno - Olomouc - Cesky Tesin - Krakow Radom - Warszawa.

E8 London - Den Haag - Berlin - Warszawa - (U.R.S.S.):

London - Colchester - Harwich (ferry-bot pînă la Hoek-van-Holland și Antwerpen, vapor pînă la Esbjerg) - Hoek-vanHolland - Den Haag - Gouda - Utrecht - Amersfoort - Oldenzaal - Osnabruck - Bad Oeynhausen - Hannover Magdeburg - Berlin - Poznan - Krosniewice - Lowicz - Warszawa - (U.R.S.S.).

E9 Amsterdam - Basel - Genova:

Amsterdam - Utrecht - Eindhoven - Maastricht - Liege - Bastogne - Arlon - Luxembourg - Metz - Sarrebourg Strasbourg - Mulhouse - Basel - Olten - Luzern - Arth - Andermatt - Lugano - Chiasso - Como - Milano - Tortona Serravalle - Genova.

E10 Paris - Bruxelles - Den Haag - Amsterdam:

Paris - Bapaume - Cambrai - Mons - Bruxelles - Antwerpen - Breda - Rotterdam - Den Haag - Amsterdam - Den Oever (via Afsluitdijk) - Leeuwarden - Groningen.

E11 Paris - Salzburg:

Paris - Vitry-le-Francois - Saint-Dizier - Ligny-en-Barrois - Nancy - Sarrebourg - Strasbourg - Karlsruhe - Stuttgart Augsburg - Munchen - Rosenheim - Salzburg.

E12 (Paris) - Praha - Warszawa - (Leningrad și Moskva):

(Paris) - Ligny-en-Barrois - Metz - Saarbrücken - Mannheim - Heilbronn - Schwab. Hall - Nurnberg - Plzen - Praha Hradec Kralove - nachod - Klodzko - Wroclaw - Lodz - Lowicz - warszawa - Bialystok - (U.R.S.S. - Leningrad și Moskva).

E13 Lyon - Venezia:

Lyon - Chambery - Modane - Torino - milano - Brescia - Verona - Vicenza Padova - mestre - Venezia.

E14 Trieste - Praha - Szczecin:

Trieste - Ronchi - Udine - Tarvisio - Villach - Salzburg - Linz - Tabor - Praha - Mlada Boleslav - Jablonec - Novy Svet - Jelenia Gora - Szczecin.

E15 Hamburg - Berlin - Praha - (Budapest):

Hamburg - Perleberg - Berlin - Dresden - Cinvald - Praha - Brno - Breclav - Bratislava -(Budapest).

E16 Bratislava - Gdynia:

Bratislava - Zilina - Cesky Tesin - Katowice - Piotrkow - Lodz - Swiecie - Gdansk - Gdynia.

E17 Chagny - Salzburg:

Chagny - Dijon - Belfort - Basel - Olten - Zurich - Winterthur - St. Gallen - St. Margrethen - Innsbruck - Worgl Salzburg.

E18 Stavanger - Oslo - Stockholm:

Stavanger - Kristiansand - Larvik - Drammen - Oslo - Orje - Karlstad - Orebro - Arboga - Koping - Enkoping Stockholm.

E19 Igoumenitsa - Ioannina - Korinthos:

Igoumenitsa - Ioannina - Arta - Agrinion - Antirion - Rion - Korinthos.

E20 (Frontiera greco-iugoslava) - Sofia (Frontiera greco-iugoslava) - Florina - Vevi - Edessa - Thessaloniki - Serai - Sofia.

E21 Aosta - Torino - Savona.

E21 a Martigny - Grand Saint-Bernard - Aosta.

E21 b Geneve - Bonneville - Mont-Blanc - Aosta.

E22 Berlin - Wroclaw - Opole - Bytom - Krakow - Rzeszow - Przemysl - (U.R.S.S.).

E23 Ankara - Kirsehir - Kayseri - Sivas - Erzincan - Erzurum - Agri - (frontiera turco-iraniana).

E24 Komurler - Gaziantep - Urfa - Mardin - Izre - Hakkari - Bajirge - (frontiera turco-iraniana).

E25 Burgas - Madrid - Bailen - Sevilla - Cadiz - Algeciras.

E26 Barcelona - Tarragona - Castellon de la Plana - Valencia - Granada - Malaga - Algeciras.

B. Ramificatii și legături transversale

E31 London - St. Albans - Northampton - Doncaster - Scotch-Corner - Carlisle - Abington - Glasgow.

E32 Abington - Edinburgh.

E33 Northampton - Coventry - Cannock - Warrington - Liverpool.

E34 Cannock - Shrewsbury - Corwen - Holyhead.

E35 Amsterdam - Amersfoort - Zwolle - Groningen - Winschoten - Oldenburg - Bremen - Hamburg.

E36 Hoek-van-Holland - Rotterdam - Gouda - Utrecht - Arnhem - Oberhausen - Koln.

E37 Breda - Gorinchem - (Utrecht).

E38 Breda - Eindhoven.

E39 Antwerpen - Heerlen - Aachen.

E40 Bruxelles - Namur - Bastogne.

E41 (Calais) - Valenciennes - Mons - Charleroi - Namur - Liege.

E42 Phalsbourg - Sarreguemines - Saarbrücken - Luxembourg - Echternach - Bitburg - Prüm - Euskirchen - Koln.

E43 Avallon - Dijon.

E44 Belfort - Mulhouse.

E45 Dole - La Cure - La Faucille - Gex - Geneve.

E46 Lyon - Amberieu - Geneve.

E47 Aix-en-Provence - Marseille.

E48 Nîmes - Marseille.

E49 Bordeaux - Toulouse - Narbonne.

E50 Coimbra - Porto - Vigo - La Coruna - Oviedo - Santander - Bilbao - San Sebastian.

E51 Albergaria a Velha - Vizeu - Celorico da Beira.

E52 Vila Franca de Xira - Pegoes - Beja - Vila Verde de Ficalho - Rosal de la Frontera - Sevilla.

E53 Torino - Asti - Alessandria - Tortona.

E54 Tortona - Casteggio - Piacenza.

E55 (Pisa) - Migliarino - Pistoia - Firenze.

E56 Ponte Garigliano - Caserta - Foggia.

E57 Napoli - Arienzo.

E58 Bari - Taranto.

E59 Messina - Siracusa.

E60 Arth - Zurich.

E61 Bellinzona - San Bernardino - Chur - St. Margrethen - Bregenz - Lindau - München.

E62 Hof - Karl-Marx-Stadt - Leipzig - Halle - Magdeburg.

E63 Hamm - Kassel - Herleshausen - Erfurt - Karl-Marx-Stadt - Dresden.

E64 (Berlin) - Neubrandenburg - Rostock - Wasnemunde (ferry-bot pînă la Gedser) - Gedser - Nykøbing - Vordingborg - København.

E65 Lubeck - Rostock - Stralsund.

E66 Esbjerg - Kolding - Middelfart - Nyborg (ferry-bot pînă la Korsør) - Korsør - København (ferry-bot pînă la Malmö) - Malmö.

E67 Vejle - Middelfart.

E68 Bergen - Gudvangen - Laerdaloyra - Nystua - Fagernes - Oslo.

E69 Ålesund - Andalsnes - Dombås.

E70 Winterthur - Schaffhausen - Donaueschingen - Tübingen - Stuttgart - Heilbronn - Schwab. Hall - Würzburg - Fulda - Hersfeld - Herleshausen.

E71 Hannover - Bremen - Bremerhaven.

E72 Oldenzaal - Lingen - Bremen.

E73 Köln - Hamm.

E74 Berlin - Szczecin.

E75 Stjørdal - Storlien - Østersund (-Brunflo) - Sundsvall.

E77 Feldkirch - Buchs.
 E78 Tornio - Kilpisjärvi.
 E79 Vaasa - Tampere - Helsinki.
 E80 Turku (Abo) - Helsinki - Lappeenranta - Imatra.
 E81 Gdansk - Elblag - Ostroda - Mława - Warszawa - Lublin - (U.R.S.S.).
 E82 Piotrkow - Warszawa.
 E83 Jelenia Gora - Wrocław - Poznań - Świecie - Grudziądz.
 E84 (Prahá) - Jihlava - Znojmo - Wiet.
 E85 Olomouc - Zilina - Presov-Kosice - (U.R.S.S.).
 E86 Wörgl - Rosenheim.
 E87 Ioannina - Trikala - Larissa - Volos.
 E88 (Ioannina) - Preveza.
 E89 Rion - Patrai.
 E90 Vevi - Kozani.
 E91 Cervignano - Ronchi.
 E92 Jonctiunea cu drumul E20 lângă Verria - Kozani - Larissa - Lamia - Athinai - Korinthos - Argos - Kalamai.
 E93 Bruck an der Mur - Graz - Spielfeld - Sentilj - Maribor - Ljubljana - (Trieste).
 E94 Klagenfurt - tunelul Ljubelj - Ljubljana - Zagreb - Beograd - Bela Crkva - frontiera româno-iugoslava.
 E95 Nis - Dimitrovgrad - frontiera iugoslavo-bulgara.
 E96 Rijeka - Zagreb - Čakovec - Donja Lendava - frontiera iugoslavo-ungara.
 E97 Frontiera bulgaro-turca - Edirne - Buyuk-karistiran -- Silivri.
 E98 Kemerhisar - Nigde - Kayseri.
 E99 Toprakkale - Maras - Malatya - Elazig - Tunceli - Selepur.
 E100 Trabzon - Gumushane - Askale - Karabiyik.
 E101 Madrid - Valencia.
 E102 Badajoz - Sevilla.
 E103 Bailen - Granada - Motril - Malaga.
 E104 Izmir - Canakkale - Kesan.
 E105 Izmit - Bursa - Balikesir - Izmir.

Anexa 2

Condițiile cărora trebuie să le corespundă marile drumuri pentru circulația internațională

A. Caracteristicile marilor drumuri pentru circulația internațională

I. Generalități

1. Caracteristicile fundamentale de adoptat la construirea sau amenajarea marilor drumuri pentru circulația internațională, denumite mai jos "drumuri internaționale", fac obiectul dispozițiilor ce urmează. Ele nu se aplică decât părților de drum situate în afară localităților. Acestea din urmă sînt evitate, dacă constituie o stingherire sau un pericol.
2. Este întotdeauna de dorit ca, de cîte ori aceasta se poate realiza fără cheltuieli excesive, să se adopte caracteristici cît mai largi; cele indicate mai jos corespund în principiu unor minime. În schimb, în unele cazuri excepționale (drumuri cu circulație redusă, regiune muntoasă, teren foarte dificil etc.) se vor putea admite caracteristici restrînse adaptate condițiilor locale, cu respectarea pe cît posibil a spiritului indicațiilor care urmează și în special a celor privitoare la omogenitatea traseului.
3. Drumurile se construiesc în funcție de volumul și componenta circulației ce se desfășoară pe ele, avînd în vedere o viteză de baza aleasă corespunzător. Volumul și componenta circulației care se vor lua în considerare sînt cele ale unei ore de vîrf, aleasă prin excluderea celor cu frecvență slabă, în așa fel încît numărul orelor de aglomerație să fie limitat, ținîndu-se seama și de dezvoltarea probabilă a circulației. Viteza de baza se va alege cît mai ridicată, ținînd seama de importanța drumului, de relieful regiunii traversate și de alte condiții locale.

II. Tipuri și categorii de drumuri

Drumurile internaționale sînt clasificate într-una din următoarele categorii:

A. Drumuri de tip obișnuit

- a)** Categoria I: Drumuri avînd o singură parte carosabilă cu 2 benzi de circulație de cel puțin 3,5 m lățime fiecare. Aceste drumuri pot face față normal unei circulații care nu depășește 600 autovehicule pe ora cu 30% autovehicule grele, sau 900 autovehicule pe ora fără autovehicule grele, în cazul cînd caracteristicile geometrice ale drumului asigură bune condiții de vizibilitate la depășire pe cea mai mare parte a traseului și intersecțiile la nivel nu sînt prea numeroase.
- b)** Categoria II: Drumuri cu peste 2 benzi de circulație de 3,5m lățime fiecare. Aceste drumuri pot face față în mod normal, în aceleași condiții ca mai sus, volumelor de circulație, care nu depășesc 900 pînă la 1300 autovehicule pe ora, în cazul a 3 benzi de circulație. În cazul a 4 benzi de circulație, ele pot suporta 1500-3000 autovehicule pe

ora, după cum proporția autovehiculelor grele este mai mult sau mai puțin ridicată, iar circulația în ambele sensuri este mai mult sau mai puțin dezechilibrată. Se recomandă de altfel ca, pentru siguranța, să se amenajeze de câte ori este posibil părți carosabile separate cu sens unic, dacă intensitatea circulației depășește 600-900 autovehicule pe ora. În cazul drumurilor cu 3 benzi de circulație marcajul longitudinal este cu totul indispensabil.

B. Drumuri de tipul autostrazilor

Autostrazile sînt destinate exclusiv circulației auto: ele nu sînt accesibile decît în complexe de acces special amenajate și care nu comportă nici o intersecție la nivel. Drumurile de acest tip comportă în general 2 părți carosabile cu sens unic de circulație, separate și independente, fiecare parte carosabilă avînd cel puțin două benzi de circulație de cel puțin 3,5 m lățime fiecare.

III. Normative

a) Profil transversal

1. Acostamente

Independent de partea carosabilă, platforma drumurilor internaționale comportă acostamente de cel puțin 2,5 m lățime.

Zone laterale degajate de orice obstacol, sînt amenajate pe o lățime de cel puțin 1 metru de la marginea părții carosabile.

2. Piste speciale

Piste speciale sînt prevăzute pe acostamentele drumurilor de tip obișnuit, numai pentru circulația pietonilor sau a ciclistilor, ori de câte ori numărul pietonilor sau al ciclistilor (sau celor asimilați acestora) atinge 500 pe zi.

3. Cai ferate

Căile ferate nu sînt admise nici pe partea carosabilă a drumurilor de tip obișnuit, nici pe platforma drumurilor de tipul autostrazilor.

4. Pante transversale

În aliniament drept profilul transversal al părții carosabile este constituit din unul sau două planuri cu înclinare cît mai slabă, maximul fiind de 3%. Raza minimă sub care este obligatorie convertirea profilului transversal este de 1000 m.

Suprainaltarea maximă este de 8%.

5. Supralargirea

La curbe, pentru a asigura în caz de încrucișare liberă trecere a autovehiculelor cu cele mai mari dimensiuni autorizate, se va prevedea o supralargire.

b) Profilul în lung și traseul în plan

1. Omogenitatea traseului

Drumurile internaționale trebuie să prezinte caracteristici omogene pe secțiuni de lungime suficientă. Schimbările caracteristicilor se iau în punctele care pot fi normal prevăzute de cei ce folosesc drumul (traversarea unei localități, modificarea reliefului terenului). În lipsa acestor puncte, ele se introduc în mod progresiv.

2. Caracteristici geometrice

Caracteristicile geometrice principale ale drumurilor internaționale sînt concentrate în următorul tabel:

Viteza de bază (în km/oră)		120	100	80	60
Declivități (% de nedepășit)		4	5	6	8
Raze convexe minime în profilul în lung (*) (în m)	Partea carosabilă cu sens unic	8000	4000	2000	-
	Partea carosabilă cu sens dublu de circulație	-	6000	2500	1000
Raze în plan (în m)		500	300	200	100

Notă *) Razele convexe în profilul în lung arătate în tabel corespund unor curbe de racordare a declivităților adiacente sensibil egale și de sens contrariu, diferența declivităților fiind în afară de aceasta, suficient de mare pentru a limita vizibilitatea.

Viteza de bază de 120 km/h nu se alege decît atunci cînd sînt două părți carosabile separate, iar majoritatea punctelor de acces sînt special amenajate.

Cifrele date pentru razele convexe în profilul longitudinal constituie minime absolute. Ele asigură, pentru viteza de bază, distanța de vizibilitate strict necesară în condiții normale de circulație, eliminînd existența simultană a unor factori defavorabili (de exemplu, pneuri uzate, îmbrăcăminte udă a drumului).

Razele concave admise sînt acelea la care, pentru viteza de bază, accelerația nu poate depăși 0,50 m/sec.,.

Cifrele pentru razele în plan reprezintă minimele strict necesare pentru stabilitatea vehiculelor. Este indicat ca ele să fie majorate cu cel puțin 50%, pentru ușurința și confortul circulației.

Părțile circulare și aliniamentele traseului în plan se racordează prin curbe de racordare cu curbura progresivă.

Vizibilitatea în plan și vizibilitatea în profil în lung sunt realizate în condiții de siguranță egale, ținând seama eventual de declivitate.

Adeseori se poate găsi o soluție avantajoasă dedublând partea carosabilă la culmi și în curbe.

Pentru părțile carosabile cu sens dublu de circulație în 2 sau 3 benzi, distanța de vizibilitate necesară depășirii trebuie să fie asigurată pe un procent cât mai ridicat și cât mai uniform repartizat din lungimea drumului. Acest procent trebuie să fie de cel puțin 50 pentru volumele de circulație prevăzute în Capitolul II la drumurile de tip obișnuit din categoria I și drumurile cu 3 benzi din categoria II.

c) Măsuri speciale

1. Opre și staționare

Oprirea și staționarea sunt interzise pe drumurile de tipul autostrazilor. Acostamentele acestora se amenajează pe o lățime de cel puțin 2,5 m, pentru a permite staționarea accidentală. Pentru reducerea opririi și a staționării pe partea carosabilă a drumurilor de tip obișnuit, pe care se desfășoară o circulație medie zilnică care depășește 1500 autovehicule, este cazul să se prevadă în afară părții carosabile:

a) Spații de staționare, amplasarea lor fiind aleasă în funcție de factorii locali, cum sunt numărul imobilelor riverane și intensitatea circulației;

b) spații de oprire pentru autobuze.

2. Iluminare

Iluminarea ce se stabilește pe secțiunile cu circulație nocturnă importantă va fi omogenă și suficientă pentru a permite celor ce folosesc drumul cu autovehicule să circule fără a face uz de faruri.

IV. Intersecții și accese

1. Desființarea intersecțiilor secundare

Trecerile la nivel ale unui drum internațional de tip obișnuit prin drumuri locale de importanță secundară se vor desființa în măsura posibilității.

2. Noduri rutiere și complexe de acces

Nodurile rutiere de pe un drum internațional se vor amenaja special în funcție de circulația ce se desfășoară.

Aceasta amenajare cuprinde:

a) Pentru drumurile de tipul autostrazilor

Incrucisări denivelate cu cai de racordare de acces și de ieșire, evitând orice intersectare a circulației pe autostradă. Căile de racordare comportă, dacă este necesar, cai de accelerație și de încetinire ce se deosebesc ca aspect de partea carosabilă a autostrăzii și au lungimi suficiente pentru a permite celor ce folosesc drumul să execute manevrele și să modifice viteza autovehiculelor lor pentru trecerea de pe un drum pe altul, fără a stingeri pe cei ce circula pe autostradă.

b) Pentru drumurile de tip obișnuit

Dispozitive de traversare și racordare corespunzătoare aceluiași criterii prevăzute la litera a) de mai sus, când importanța curentelor de circulație justifică acest lucru.

Dacă construirea pasajelor denivelate nu este justificată, amenajarea la același nivel trebuie să cuprindă refugii direcționale pentru canalizarea circulației transversale secundare, iar în caz de necesitate o dedublare a drumului internațional, rezervându-se între cele două sensuri de circulație ale acestuia o zonă suficientă de așteptare pentru vehicule.

Vizibilitatea reciprocă a drumurilor care ajung la intersecții se va asigura pe distanțe care permit apropierea și trecerea intersecției în deplină siguranță.

Nodul rutier se va amenaja astfel ca să permită în măsura necesară reducerea vitezei vehiculelor care vin de pe drumul transversal, ținând seama în special de vizibilitate.

La nodurile rutiere importante, și mai ales la cele unde părțile carosabile sunt separate, se vor prevedea cai de accelerație și încetinire, alăturate părții carosabile a drumului internațional.

Nodurile rutiere giratorii și semnalele luminoase trebuie în general evitate.

3. Accesul la imobilele riverane

Accesul direct de la imobilele riverane spre drumurile internaționale nu este admis în cazul autostrazilor.

În ceea ce privește drumurile de tip obișnuit, este de dorit ca textele legislative să permită limitarea și reglementarea accesului imobilelor riverane.

4. Trecerile la nivel peste căile ferate

Trecerile la nivel peste căile ferate nu trebuie să fie utilizate pe drumurile internaționale.

V. Lucrări de artă

1. Traseu și profil

Nici o modificare a caracteristicilor părții carosabile și, dacă este cazul, ale pistelor, nu este admisă pe sau sub lucrările de artă. Zonele laterale de degajare trebuie să fie respectate.

2. Înălțimea liberă

Înălțimea liberă minimă deasupra drumurilor, pentru lucrările noi sau reconstruite, este de 4,5 m.

VI. Arhitectura peisagistă

1. Este cazul să se întocmească planuri speciale ale drumurilor rețelei în așa fel încât să se realizeze un traseu care să asigure armonizarea curbilor verticale și orizontale.

2. Afisajul publicitar la marginea drumurilor este interzis.

B. Servicii auxiliare

1. Trecerea frontierei

La frontiere se vor prevedea instalații rutiere suficiente pentru a permite primirea și debitul circulației normale. Este cazul ca, în măsura posibilității, să se separe circulația comercială de cea turistică și să se stabilească posturi de frontieră combinate.

2. Garaje și alte instalații

Când accesul este foarte îndepărtat, se vor amenaja în apropierea autostrăzilor parcuri de staționare.

În regiunile puțin dezvoltate se vor înființa în apropierea drumului internațional posturi de alimentație și în unele cazuri garaje, ateliere, precum și localuri pentru odihnă și luarea meselor.

3. Servicii rutiere de ajutor

De-a lungul drumurilor internaționale se vor instala posturi de prim ajutor, pentru a înlocui dacă este cazul insuficiența mijloacelor locale.

Ele trebuie să aibă echipamentul necesar conform recomandărilor Comisiei Internaționale permanente a primelor ajutoare pe drum și a Ligii Societăților de Cruce Roșie.

4. Telecomunicații

Drumurile internaționale vor fi amenajate la intervale regulate cu posturi telefonice de ajutor, prevăzute cu instrucțiuni în mai multe limbi.

Anexa 3

Semn indicând marile drumuri ale traficului internațional

1. Semnul suplimentar de identificare a itinerariilor care este destinat să indice marile drumuri pentru circulația internațională (drumuri care, de acord cu celelalte state contractante interesate, au fost desemnate ca atare de statul pe al cărui teritoriu ele se găsesc, în vederea asigurării continuității itinerariilor și uniformității caracteristicilor tehnice) va fi de forma dreptunghiulară.

2. Acest semn se va compune din litera "E" urmată de numărul atribuit itinerarului în cifre arabe.

3. Semnul va fi realizat dintr-o inscripție albă pe fond verde.

4. Semnul poate fi suprapus pe alte semne sau combinat cu ele.

5. Dimensiunile sale vor fi alese astfel încât conducătorii de vehicule, circulând cu mare viteză, să poată înțelege ușor indicațiile pe care le da.