

**COMISIA ECONOMICĂ PENTRU EUROPA
COMITETUL TRANSPORTURILOR INTERIOARE**

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

Amendamentul 1

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

ORGANIZAȚIA NAȚIUNILOR UNITE

ANEXA I*

Rețeaua de drumuri internaționale "E"

Note explicative

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

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

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

LISTA DRUMURILOR

A. Drumuri principale

(1) Orientare vest-est

(a) Drumuri de referință

E 10 Narvik - Kiruna – Lulea

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

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

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

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

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

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

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

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

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

(b) Drumuri de legătură

E 06 Olderfjord - Lakselv - Karasjok - Kirkenes

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

E 14 Trondheim - Storlien - Östersund - Sundsvall

E 16 Londonderry - Belfast ... Glasgow - Edinburgh

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

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

E 24 Birmingham - Cambridge - Ipswich

E 26 Hamburg - Berlin

E 28 Berlin - Szczecin - Goleniów - Koszalin - Gdansk

E 32 Colchester - Harwich

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

E 36 Berlin - Lübbenau - Cottbus - Legnica

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

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

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

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

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

(2) Orientare nord-sud

(a) Drumuri de referință

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

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

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

b) Drumuri de legătură

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

E 03 Cherbourg - Rennes - Nantes - La Rochelle

E 07 Pau - Jaca - Huesca – Zaragoza

E 09 Orléans - Limoges - Toulouse – Barcelona

E 11 Vierzon - Montluçon - Clermont Ferrand – Montpellier

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

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

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

E 21 Metz - Nancy - Dijon – Genève

E 23 Metz - Nancy - Besançon - Vallorbe – Lausanne

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

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

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

E 33 Parma - La Spezia

E 37 Bremen - Osnabrück - Dortmund – Köln

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

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

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

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

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

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

B. Drumuri de ramificație, de legătura sau conexiuni

E 133 Vejle – Middeifart

E 201 Cork – Portlaoise

E 231 Amsterdam – Amersfoort

E 232 Amersfoort – Groningen

E 233 Oldenzaal – Bremen

E 234 Cuxhaven - Bremerhaven - Bremen – Walsrode

E 251 Sassnitz - Stralsund - Neubrandenburg – Berlin

E 261 Swiecie - Poznan – Wrocław

E 311 Breda - Gorinchem – Utrecht

E 312 Vlissingen - Breda – Eindhoven

E 313 Antwerpen – Liège

E 314 Hasselt - Heerlen – Aachen

E 331 Dortmund – Kassel

E 401 St. Brieuc – Caen

E 402 Calais - Rouen - Le Mans

E 411 Bruxelles - Namur - Arlon

E 421 Aachen - St. Vith – Luxembourg

E 422 Trier – Saarbrücken

E 431 Giessen – Frankfurt am Main – Mannheim

E 441 Karl-Marx-Stadt – Plauen

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

E 461 Hradec Kralove - Brno – Wien

E 462 Brno - Olomouc - Cesky Tesin – Kraków

E 471 Mukacevo – Lvov

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

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

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

**COMISIA ECONOMICĂ PENTRU EUROPA
COMITETUL TRANSPORTURILOR INTERIOARE**

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

Amendamentul 2*

*Cuprinzând:

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

ORGANIZAȚIA NAȚIUNILOR UNITE

ANEXA I*

Rețeaua de drumuri internaționale "E"

Note explicative

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

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

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

LISTA DRUMURILOR

A. Drumuri principale

(1) Orientare vest-est

(a) Drumuri de referință

E 10 A - Narvik - Kiruna – Lulea

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

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

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

E 50 Brest - Rennes - Le Mans - Paris - Reims - Metz - Saarbrücken - Mannheim - Heilbronn - Nürnberg - Rozvadov - Plzeň - Praha - Jihlava - Brno - Trenčín - Prešov - Košice - Vysné Nemecké - Uzhgorod - Mukachevo

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

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

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

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

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

(b) Drumuri de legătură

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

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

E 08 Tromsø - Nordkjosbotn - Skibotn - Kilpisjärvi - Tornio

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

E 14 Trondheim - Storlien - Östersund - Sundsvall

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

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

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

E 24 Birmingham - Cambridge - Ipswich

E 26 Hamburg - Berlin

E 28 Berlin - Szczecin - Goleniów - Koszalin - Gdansk

E 32 Colchester - Harwich

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

E 36 Berlin - Lübbenau - Cottbus - Legnica

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

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

(2) Orientare nord-sud

a) Drumuri de referință

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

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

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

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

b) Drumuri de legătura

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

E 03 Cherbourg - Rennes - Nantes - La Rochelle

E 07 Pau - Jaça - Huesca - Zaragoza

E 09 Orléans - Limoges - Toulouse - Barcelona

E 11 Vierzon - Montluçon - Clermont Ferrand - Montpellier

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

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

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

E 21 Metz - Nancy - Dijon - Genève

E 23 Metz - Nancy - Besançon - Vallorbe - Lausanne

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

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

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

E 33 Parma - La Spezia

E 37 Bremen - Osnabrück - Dortmund - Köln

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

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

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

E 91 Toprakkale - Iskenderun - Topbogazi - Antakya - Yayladaq - Republica Araba Siriana

E 93 Orel – Kiev – Odessa

E 97 Trabzon – Gumushane – Askale

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

B. Drumuri de ramificație, de legătură și conexiuni

E 201 Cork - Portlaoise

E 231 Amsterdam - Amersfoort

E 232 Amersfoort - Groningen

E 233 Oldenzaal - Bremen

E 234 Cuxhaven - Bremerhaven - Bremen - Walsrode

E 251 Sassnitz - Stralsund - Neubrandenburg - Berlin

E 261 Swiecie - Poznan - Wroclaw

E 311 Breda - Gorinchem - Utrecht

E 312 Vlissingen - Breda - Eindhoven

E 313 Antwerpen - Liège

E 314 Hasselt - Heerlen - Aachen

E 331 Dortmund - Kassel

E 371 Radom - Rzeszów - Barwinek - Vysný Komárnik - Svidnik - Presov

E 401 St. Brieuc - Caen

E 402 Calais - Rouen - Le Mans

E 411 Bruxelles - Namur - Arlon

E 421 Aachen - St. Vith - Luxembourg

E 422 Trier - Saarbrücken

E 441 Chemnitz - Plauen

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

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

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

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

Anexa II[†]

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

CUPRINS

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

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

- 2.2. Marcaje rutiere
- 2.3. Indicatoare verticale
- 2.4. Indicatoare pentru zone de lucru si situații de urgenta
- 3. Dotări si servicii pentru utilizatori
 - 3.1. Glisiere si bariere de siguranța
 - 3.2. Dispozitive de dirijare
 - 3.3. Dispozitive anti-orbire
 - 3.4. Paturi din balast amortizoare de viteza
- 4. Controlul circulației
 - 4.1. Semafoare de circulație
 - 4.2. Panouri cu mesaje variabile
 - 4.3. Sisteme de comunicații in caz de urgenta
- 5. Iluminarea drumului
- 6. Dotări auxiliare
 - 6.1. Siguranța pietonilor si a bicicliștilor
 - 6.2. Protejarea persoanelor cu handicap
 - 6.3. Protecția fata de animale
- 7. Servicii
 - 7.1. Zone de odihna
 - 7.2. Zone de servicii
 - 7.3. Platforme pentru peaj
 - 7.4. Posturi de frontiera
- V. MEDIUL INCONJURATOR SI AMENAJAREA PEISAJULUI
 - 1. Considerații generale
 - 2. Integrarea drumurilor in mediul înconjurător
 - 3. Efectele mediului înconjurător asupra utilizatorului rutier
- VI. INTRETINERE
 - 1. Considerații generale
 - 2. Gestionarea întreținerii
 - 3. Aspecte specifice ale întreținerii

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

I. GENERALITATI

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

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

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

II. CLASIFICAREA DRUMURILOR INTERNATIONALE

Drumurile internaționale sunt clasificate după cum urmează:

1. Autostrăzi

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

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

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

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

2. Drumuri expres

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

3. Drumuri obișnuite

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

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

III. CARACTERISTICI GEOMETRICE

III.1. Considerații generale

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

III.2. Traseul în plan și în profil longitudinal

III.2.1 Parametrii de bază

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

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

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

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

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

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

Rezultanta declivității longitudinale și supraînălțare nu trebuie să depășească 10%.

Curbele în plan orizontal vor fi, dacă este posibil, introduse prin racordare cu o curbă progresivă.

III.2.2. Condiții de vizibilitate

Pe toată lungimea drumului se va asigura o distanță de vizibilitate cel puțin egală cu distanța necesară opririi în fața unor obstacole.

Valorile minime recomandate sunt prezentate în următorul tabel.

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

Pe drumurile cu o parte carosabilă și două sensuri de circulație este necesar să se asigure distanțele minime de vizibilitate pentru depășiri, pe o parte cât mai mare din lungimea drumului, repartizate cât mai uniform posibil.

Acolo unde vizibilitatea este insuficientă, se recomandă construirea, pe drumurile cu o singură parte carosabilă și două benzi de circulație, a unor zone pentru depășiri sau lărgiri ale părții carosabile amplasate judicios de-a lungul drumului.

În zonele în care nu se pot asigura (permanent sau temporar) distanțe de vizibilitate suficiente, interzicerea depășirilor se va indica cu claritate prin marcaje și semnalizare corespunzătoare, ușor perceptibile de către utilizatori.

III.3. Profil transversal între intersecții

Platforma drumurilor internaționale va cuprinde, în afara de partea sau părțile carosabile, acostamente și, eventual, o bandă centrală, precum și piste speciale pentru pietoni și cicliști. Aceste piste speciale nu sunt admise în alcătuirea platformei autostrăzilor și a drumurilor expres.

Profilul transversal trebuie să asigure în permanentă fluiditatea circulației, existente și prognozate, în condiții adecvate de siguranță și confort.

III.3.1. Numărul și lățimea benzilor de circulație

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

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

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

Asigurarea fluidității stabile a traficului în anumite situații speciale se poate realiza și prin măsuri de exploatare a traficului.

O atenție deosebită trebuie acordată construcției drumurilor cu trei benzi și utilizarea benzii centrale.

În cazul drumurilor cu patru benzi, în scopul menținerii unui nivel bun al siguranței circulației, se recomandă în mod deosebit adoptarea a două părți carosabile, câte una pentru fiecare sens de circulație.

Benzile de circulație suplimentare trebuie să fie avute în vedere în special în rampe, atunci când ponderea și viteza vehiculelor lente determină o reducere inacceptabilă a nivelului de serviciu.

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

Lățimea benzilor de circulație suplimentare în pantă poate fi redusă până la 3 m.

III.3.2. Acostamente

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

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

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

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

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

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

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

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

III.3.3. Banda mediană

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

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

III.3.4. Panta transversală

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

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

III.4. Înălțimea liberă suprateană

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

III.5. Intersecții[†]

III.5.1. Alegerea tipului de intersecție

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

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

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

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

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

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

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

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

Pentru autostrăzi, intersecțiile denivelate sunt obligatorii.

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

III.5.2. Amenajarea intersecțiilor plane

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

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

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

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

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

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

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

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

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

III.5.3. Noduri rutiere

III.5.3.1. Prevederi generale

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

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

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

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

III.5.3.2. Caracteristici geometrice

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

In acest scop:

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

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

III.6. Benzi de accelerare si de frânare

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

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

III.7. Intersecții cu calea ferată

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

IV. DOTARI

IV.1. Considerații generale

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

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

IV.2. Indicatoare verticale și marcaje rutiere

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

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

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

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

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

IV.2.2. Marcaje rutiere

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

IV.2.3. Indicatoare verticale

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

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

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

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

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

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

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

IV.3. Dotări și servicii pentru utilizatori

IV.3.1. Glisieră și bariere de siguranță

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

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

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

Aceste dispozitive se pot instala și pe lucrările de artă.

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

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

IV.3.2. Dispozitive de dirijare

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

IV.3.3. Dispozitive anti-orbire

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

IV.3.4. Paturi din balast amortizoare de viteza

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

IV.4. Controlul circulației

IV.4.1. Semafoare de circulație

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

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

IV.4.2. Panouri cu mesaje variabile

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

IV.4.3. Sisteme de comunicații în caz de urgenta

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

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

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

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

IV.5. Iluminarea drumului

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

IV.6. Dotări auxiliare

IV.6.1. Siguranța pietonilor și a bicicliștilor

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

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

IV.6.2. Protejarea persoanelor cu handicap

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

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

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

IV.6.3. Protecția față de animale

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

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

IV.7. Servicii

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

IV.7.1. Zone de odihnă

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

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

IV.7.2. Zone de servicii

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

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

IV.7.3. Platforme pentru peaj

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

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

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

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

IV.7.4. Posturi de frontieră

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

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

V. MEDIUL INCONJURATOR SI AMENAJAREA PEISAJULUI

V.1. Considerații generale

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

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

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

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

V.2. Integrarea drumurilor în mediul înconjurător

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

Persoanelor, faunei și florei;

Terenului, apei, aerului, micro-climatului;

Peisajului, bunurilor materiale și patrimoniului cultural.

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

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

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

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

V.3. Efectele mediului înconjurător asupra utilizatorului rutier

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

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

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

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

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

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

VI. INTRETINERE

VI.1. Considerații generale

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

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

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

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

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

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

VI.2. Gestionarea întreținerii

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

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

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

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

VI.3. Aspecte specifice ale întreținerii

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

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

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

Iluminarea; dispozitive de siguranța;

Indicatoarele si marcajele rutiere;

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

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

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

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

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

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

Anexa III[§]

IDENTIFICAREA SI SEMNALIZAREA DRUMURILOR “E”

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

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

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

**COMISIA ECONOMICĂ PENTRU EUROPA
COMITETUL TRANSPORTURILOR INTERIOARE**

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

Amendamentul 3*

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

ORGANIZAȚIA NAȚIUNILOR UNITE

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

IV. DOTARI

.....

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

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

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

.....

IV. 4. Controlul circulației

Se va modifica titlul după cum urmează:

“IV.4. Controlul circulației și informarea utilizatorilor”

.....

IV. 4.2. Panouri cu mesaje variabile

Se va adăuga la sfârșitul textului:

“.....de pe toate benzile.”

IV. 4.3. Sisteme de comunicații în caz de urgență

Se va adăuga următoarea frază la sfârșitul primului alineat:

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

.....

IV. 7. 1. Zone de odihna

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

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

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

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

IV.7.2. Zone de servicii

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

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

.....

V. MEDIUL INCONJURATOR SI AMENAJAREA PEISAJULUI

V.1. Considerații generale

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

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

**COMISIA ECONOMICĂ PENTRU EUROPA
COMITETUL TRANSPORTURILOR INTERIOARE**

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

Amendamentul 4*

*Amendamentele intrate în vigoare la 27 ianuarie 1995

ORGANIZAȚIA NAȚIUNILOR UNITE

Preambul

Se va modifica după cum urmează:

“PĂRȚILE CONTRACTANTE,

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

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

AU CONVENIT asupra celor ce urmează:”

Anexa I

REȚEAUA DE DRUMURI INTERNAȚIONALE “E”

LISTA DRUMURILOR

A. Drumuri principale

(1) Orientare vest-est

.....

(b) Drumuri de legătură

Se va modifica după cum urmează:

“....

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

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

.....”

(2) Orientare nord-sud

(a) Drumuri de referință

Se va modifica după cum urmează:

“....

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

.....”

b) Drumuri de legătură

Se va modifica după cum urmează:

“....

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

.....”

B. Drumuri de ramificație, de legătură si conexiuni

Se va modifica după cum urmează:

“**E 134** Haugesund - Haukeligrend – Drammen

E 136 Ålesund - Andalsnes – Dombås

.....

E 232 Amersfoort - Hoogeveen – Groningen

E 233 Hoogeveen - Haselüne - Cloppenburg – Bremen

.....”

Anexa II

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

.....

III. CARACTERISTICI GEOMETRICE

III.1. Considerații generale

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

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

.....

III.3.1. Numărul si lățimea benzilor de circulație

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

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

III.3.2. Acostamente

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

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

...

IV. DOTARI

.....

IV. 4.3. Sisteme de comunicații în caz de urgenta

Se va adăuga următoarea frază la finalul primului alineat:

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

Se va adăuga următorul nou subcapitol:

“IV.4.4. Informarea utilizatorilor

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

.....

IV.7.2. Zone de servicii

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

“ușor accesibile persoanelor cu handicap fizic.”

**COMISIA ECONOMICĂ PENTRU EUROPA
COMITETUL TRANSPORTURILOR INTERIOARE**

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

Amendamentul 5*

*Amendamentele intrate în vigoare la 10 ianuarie 1996

ORGANIZAȚIA NAȚIUNILOR UNITE

Anexa I

REȚEAUA DE DRUMURI INTERNAȚIONALE “E”

LISTA DRUMURILOR

A. Drumuri principale

(1) Orientare vest-est

(a) Drumuri de referință

Se va modifica după cum urmează:

“.....

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

.....

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

b) Drumuri de legătură

Se va modifica după cum urmează:

“.....

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

.....”

2) Orientare nord-sud

a) Drumuri de referință

Se va modifica după cum urmează:

“

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

.....

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

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

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

b) Drumuri de legătură

Se va modifica după cum urmează:

“

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

.....

E 93 Se va elimina

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

.....”

B. Drumuri de ramificație, de legătură și conexiuni

Se va modifica după cum urmează:

“

E 271 Klaipėda – Kaunas – Vilnius – Minsk – Gomel

E 272 Panevėžys - Ukmergė – Vilnius

.....

E 314 Leuven - Hasselt - Heerlen – Aachen

.....

E 372 Warszawa - Lublin – Lvov

E 373 Lublin - Kovel – Rovno

E 381 Kiev – Orel

.....

E 403 Zeebrugge - Brugge - Kortrijk – Tournai

E 404 Jabbeke – Zeebrugge

E 411 Bruxelles - Namur - Arlon - Longwy - Metz

E 420 Nivelles - Charleroi – Reims

.....

E 429 Tournai – Halle

.....

E 583 Roman – Iași - Sculeni

.....

E 673 Lugoj – Deva

.....

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

.....

E 805 Famalicão - Chaves

E 806 Torres Novas - Abrantes - Castelo Branco – Guarda

.....”

Anexa II

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

....

V. MEDIUL INCONJURATOR SI AMENAJAREA PEISAJULUI

V.I Consideratii generale

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

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

**COMISIA ECONOMICĂ PENTRU EUROPA
COMITETUL TRANSPORTURILOR INTERIOARE**

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

Amendamentul 6*

*Amendamentele intrate în vigoare la 25 octombrie 1996

ORGANIZAȚIA NAȚIUNILOR UNITE

Anexa I

REȚEAUA DE DRUMURI INTERNAȚIONALE “E”

Note explicative

Se va adăuga următorul nou alineat trei:

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

LISTA DRUMURILOR

A. Drumuri principale

(1) Orientare vest-est

(a) Drumuri de referință

Se va modifica după cum urmează:

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

B. Drumuri de ramificație, de legătură și conexiuni

Se va adăuga:

“**E 641** Wörgl - St. Johann - Lofer – Salzburg”

**COMISIA ECONOMICĂ PENTRU EUROPA
COMITETUL TRANSPORTURILOR INTERIOARE**

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

Amendamentul 7*

*Amendamentele intrate în vigoare la 15 ianuarie 1998

ORGANIZAȚIA NAȚIUNILOR UNITE

Anexa I

REȚEAUA DE DRUMURI INTERNAȚIONALE “E”

LISTA DRUMURILOR

A. Drumuri principale

(1) Orientare vest-est

(a) Drumuri de referință

.....

Se va modifica după cum urmează:

“

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

(2) Orientare nord-süd

(a) Drumuri de referință

- Se va modifica după cum urmează:

“

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

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

B. Drumuri de ramificație, de legătură și conexiuni

Se va modifica după cum urmează:

“

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

Anexa II

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

III. CARACTERISTICI GEOMETRICE

III.I. Considerații generale

Se va modifica prima frază după cum urmează:

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

.....

IV. DOTĂRI

.....

IV.7.4. Posturi de frontieră

Se va modifica după cum urmează:

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

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

**COMISIA ECONOMICĂ PENTRU EUROPA
COMITETUL TRANSPORTURILOR INTERIOARE**

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

Amendamentul 8*

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

ORGANIZAȚIA NAȚIUNILOR UNITE

Anexa I

REȚEAUA DE DRUMURI INTERNAȚIONALE "E"

Note explicative

Se va adăuga următorul nou alineat 4:

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

LISTA DRUMURILOR

A. Drumuri principale

(1) Orientare vest-est

a) Drumuri de referință

Se va modifica după cum urmează:

".....

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

.....

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

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

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

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

.....

b) Drumuri de legătură

.....

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

....

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

....

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

...

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

....

E 88 Se va elimina

...

E 96 Se va elimina

(2) Orientare nord-sud

a) Drumuri clasa A de referință

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

...

E 101 Moskva - Kaluga - Brjansk - Glukhov – Kiev

...

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

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

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

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

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

E 127 Omsk - Pavlodar - Semipalatinsk - Georgiyevka - Maikapshagai

b) Drumuri de legătură

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

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

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

....

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

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

....

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

E 99 Se va elimina

B. Drumuri de ramificație, de legătură și conexiuni

E 262 Kaunas - Ukmerge - Daugavpils - Rēzekne – Ostrov

.....

E 271 Minsk – Gomel

....

E 373 Lublin - Kovel – Kiev

....

E 391 Trosna – Glukhkov

....

E 574 Bacău - Brașov - Pitești – Craiova

.....

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

.....

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

....

E 592 Krasnodar – Djoubga

....

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

.....

E 675 Constanța - Agigea - Negru Vodă/Kardam

.....

E 691 Vale - Ashotsk - Gumri - Ashtarak

E 692 Batumi – Samtredia

.....

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

.....

E 001 Tbilissi - Bagratashe - Vanatzor

E 002 Mehgri - Alyat

E 003 Uchkuduk - Dasshaus - Ashgabat - Gaudan

E 004 Kzylorda - Uchkuduk - Buchara

E 005 Guza - Samarkand

E 006 Ayni - Kokand

E 007 Tashkent - Kokand - Andijan - Osh - Irkeshtam

E 008 Khorog – Murgab

E 009 Jirgatal - Khorog - Ishkashim - Lyanga - China

E 010 Osh - Bishkek

E 011 Almaty - Kegen - Kokpek - Tyup

E 013 Sary-Ozek – Khorgos

E 014 Usharal - Druzhba

E 015 Taskesken – Bakhty

**COMISIA ECONOMICĂ PENTRU EUROPA
COMITETUL TRANSPORTURILOR INTERIOARE**

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

Amendamentul 9*

*Amendamentele intrate în vigoare la 24 noiembrie 2003

ORGANIZAȚIA NAȚIUNILOR UNITE

Anexa I

REȚEAUA DE DRUMURI INTERNAȚIONALE “E”

LISTA DRUMURILOR

A. Drumuri principale

(1) Orientare vest-est

(a) Drumuri de referință

Se va modifica după cum urmează:

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

(b) Drumuri de legătură

Se va modifica după cum urmează:

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

(2) Orientare nord-sud

(a) Drumuri de referință

Se va modifica după cum urmează:

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

Se va modifica după cum urmează:

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

B. Drumuri de ramificație, de legătură și conexiuni

Se va modifica după cum urmează:

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

Se va modifica după cum urmează:

“E 011 Kokpek - Kegen – Tyup”

Se va modifica după cum urmează:

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

Se va modifica după cum urmează:

“E 013 Sary-Ozek – Koktal”

Se va modifica după cum urmează:

“E 016 Zapadnoe – Zhaksy – Atbasar – Astana”

Se va adăuga următorul nou drum:

“E 018 Zhezkazgan – Karagandy – Pavlodar – Uspenka”

Se va adăuga următorul nou drum:

“E 019 Petropavlovsk – Zapadnoe”

E 381 se va elimina

Se va adăuga următorul nou drum:

“E 653 Letenye – Torniyiszentmiklos”

ACORD EUROPEAN
asupra marilor drumuri de circulație internaționala (AGR)

Părțile Contractante,

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

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

Au convenit asupra celor ce urmează:

Definirea și adoptarea rețelei rutiere internaționale “E”

ARTICOLUL 1

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

ARTICOLUL 2

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

Construcția și amenajarea drumurilor rețelei rutiere internaționale “E”

ARTICOLUL 3

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

Semnalizarea drumurilor rețelei rutiere internaționale "E"

ARTICOLUL 4

1. Drumurile rețelei rutiere internaționale "E" vor fi identificate și semnalizate cu ajutorul indicatorului rutier descris în anexa III la prezentul Acord.

2. Toate indicatoarele rutiere folosite pentru a desemna drumurile "E", care nu sunt conforme dispozițiilor prezentului Acord și anexelor sale, vor fi îndepărtate în termen de trei ani de la data la care prezentul acord va intra în vigoare pentru țara respectivă, potrivit art. 6.

3. Noile indicatoare rutiere care corespund celui descris în anexa III la prezentul Acord vor fi amplasate pe toate drumurile din rețeaua internațională "E" în termen de 4 ani de la data la care prezentul Acord va intra în vigoare pentru țara respectivă, potrivit art. 6.

4. Prevederile prezentului articol nu sunt supuse limitărilor care pot rezulta din programele naționale menționate la art. 1 la prezentul Acord.

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

ARTICOLUL 5

1. Prezentul Acord va fi deschis până la 31 decembrie 1976 pentru semnare de către țările care sunt fie membre ale Comisiei Economice pentru Europa a Națiunilor Unite, fie admise în Comisie cu rol consultativ, în conformitate cu paragraful 8 al mandatului Comisiei.

2. Acele state pot deveni Părți la prezentul Acord prin:

a) semnare fără rezerva de ratificare, acceptare sau aprobare;

b) semnare sub rezerva ratificării, acceptării sau aprobării, urmată de ratificare, acceptare sau aprobare; sau

c) aderare.

3. Ratificarea, acceptarea, aprobarea sau aderarea se vor efectua prin depunerea unui instrument, redactat în deplină legalitate, la Secretarul General al Organizației Națiunilor Unite.

Intrarea in vigoare a prezentului Acord

ARTICOLUL 6

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

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

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

Procedura de modificare a textului principal al prezentului Acord

ARTICOLUL 7

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

2. a) La cererea unei Părți Contractante, orice modificare propusa de aceasta parte la textul principal al prezentului Acord va fi examinata de către Grupa de Lucru pentru Transporturi Rutiere a Comisiei Economice pentru Europa (CEE).

b) Daca s-a adoptat cu o majoritate de doua treimi din cei prezenți si votanți si daca aceasta majoritate cuprinde o majoritate de doua treimi din Părțile Contractante prezente si votante, modificarea va fi comunicata pentru acceptare tuturor Părților Contractante de către Secretarul General.

c) Daca modificarea este acceptata de doua treimi din Părțile Contractante, Secretarul General o va notifica tuturor Părților Contractante si modificarea va intra in vigoare la 12 luni după data acestei notificări. Modificarea va intra in vigoare pentru toate Părțile Contractante cu excepția acelor care, înaintea intrării ei in vigoare, au declarat ca nu o accepta.

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

Procedura pentru modificarea anexei I la prezentul Acord

ARTICOLUL 8

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

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

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

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

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

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

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

Procedura modificării anexelor II și III la prezentul Acord

ARTICOLUL 9

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

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

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

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

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

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

ARTICOLUL 10

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

Denunțarea Acordului si încetarea valabilității sale

ARTICOLUL 11

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

ARTICOLUL 12

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

Rezolvarea diferendelor

ARTICOLUL 13

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

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

Limite de aplicare a prezentului Acord

ARTICOLUL 14

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

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

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

Notificări Părților contractante**ARTICOLUL 16**

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

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

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

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

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

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

ANEXA I

Rețeaua de drumuri internaționale "E"

Note explicative

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

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

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

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

Lista drumurilor

A. Drumuri principale

(1) Orientare vest-est

(a) Drumuri clasa A de referinta

E 10 A - Narvik - Kiruna - Lulea

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

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

E 40 Calais - Oostende - Gent - Bruxelles - Liège - Aachen - Köln - Olpe - Giessen - Bad Hersfeld - Herleshausen - Eisenach - Erfurt - Gera - Chemnitz - Dresden - Görlitz - Legnica - Wrocław - Opole - Gliwice - Kraków - Przemyśl - Lvov - Rovno - Zhitomir - Kiev - Kharkov - Lugansk - Volgograd - Astrakhan - Atyrau - Beineu - Kungrad - Nukus - Dushanbe - Buxara - Nawoiy - Samarkand - Dihzakh - Tashkent - Shymkent - Zhambyl - Bishkek - Almaty - Sary-Ozek - Taldy-Kurgan - Ucharal - Tasikent - Ayguz - Georgiyevka - Ust-Kamenogorsk - Leninogorsk

E 50 Brest - Rennes - Le Mans - Paris - Reims - Metz - Saarbrücken - Mannheim - Heilbronn - Nürnberg - Rozvadov - Plzeň - Praha - Jihlava - Brno - Trenčín - Prešov - Košice - Vysné Nemecké - Uzhgorod - Mukachevo - Stryi - Ternopil - Khmelnytskyi - Vinnytsia - Uman - Kirovograd - Dnepropetrovsk - Donetsk - Rostov-na-Donu - Armavir - Mineralnye Vody - Makhachkala

E 60 Brest - Nantes - Tours - Orléans - Courtenay - Beaune - Besançon - Belfort - Mulhouse - Basel - Zürich - Winterthur - St. Gallen - St. Margrethen - Lauterach - Feldkirch - Imst - Innsbruck - Wörgl - Rosenheim - Salzburg - Linz - Wien - Nickelsdorf - Mosonmagyaróvár - Győr - Budapest - Püspökladány - Oradea - Cluj Napoca - Turda - Tîrgu-Mures - Brasov - Ploiesti - Bucuresti - Urziceni - Slobozia - Hirsova - Constanta ... Poti -

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

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

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

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

(b) Drumuri clasa A de legătura

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

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

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

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

E 14 Trondheim - Storlien - Östersund - Sundsvall

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

- E 58 Wien - Bratislava - Zvolen - Kosice - Uzhgorod - Mukacevo - Halmeu - Suceava - Iasi - Sculeni – Kishinev - Odessa - Nikolaev - Kherson - Melitopol - Taganrog - Rostov-na-Donu
- E 62 Nantes - Poitiers - Mâcon - Genève - Lausanne - Martigny - Sion - Simplon - Gravelona Toce - Milano - Tortona - Genova
- E 64 Torino - Milano - Brescia
- E 66 Fortezza - St. Candido - Spittal - Villach - Klagenfurt - Graz - Veszprém - Székesfehérvár
- E 68 Szeged - Arad - Deva - Sibiu - Brasov
- E 68 Szeged - Arad - Deva - Sibiu - Brasov
- E 72 Bordeaux - Toulouse
- E 74 Nice - Cuneo - Asti - Alessandria
- E 76 Migliarino - Firenze
- E 78 Grosseto - Arezzo - Sansepolcro - Fano
- E 82 Porto - Vila Real - Bragança - Zamora - Tordesillas
- E 84 Kesan - Tekirdag - Silivri
- E 86 Krystalopigi - Florina - Vevi - Yefira
- E 92 Igoumenitsa - Joannina - Trikala - Volos
- E 94 Corinthos - Athinai
- E 98 Topbogazi - Kirikhan - Reyhanli - Cilvegözü - Republica Araba Siriană

(2) Orientare nord-sud

(a) Drumuri clasa A de referinta

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

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

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

(b) Drumuri clasa A de legătura

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

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

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

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

- E 134 Haugesund - Haukeligrend - Drammen

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

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

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

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

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

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

ANEXA II

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

Cuprins

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

6. Benzi de frânare si accelerare

7. Intersecții cu calea ferată

IV. DOTARI

1. Considerații generale

2. Indicatoare verticale si marcaje rutiere

2.1. Caracteristicile generale ale indicatoarelor verticale si ale marcajelor rutiere

2.2. Marcaje rutiere

2.3. Indicatoare verticale

2.4. Indicatoare pentru zone de lucru si situații de urgență

3. Dotări si servicii pentru utilizatori

3.1. Glisiere si bariere de siguranță

3.2. Dispozitive de dirijare

3.3. Dispozitive anti-orbire

3.4. Paturi din balast amortizoare de viteză

4. Controlul circulației și informarea utilizatorilor

4.1. Semafoare de circulație

4.2. Panouri cu mesaje variabile

4.3. Sisteme de comunicații in caz de urgență

4.4. Informarea utilizatorilor

5. Iluminarea drumului

6. Dotări auxiliare

6.1. Siguranța pietonilor si a bicicliștilor

6.2. Protejarea persoanelor cu handicap

6.3. Protecția fata de animale

7. Servicii

7.1. Zone de odihna

7.2. Zone de servicii

7.3. Platforme pentru peaj

7.4. Posturi de frontiera

V. MEDIUL INCONJURATOR SI AMENAJAREA PEISAJULUI

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

VI. INTRETINERE

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

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

I. GENERALITATI

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

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

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

II. CLASIFICAREA DRUMURILOR INTERNATIONALE

Drumurile internaționale sunt clasificate după cum urmează:

1. Autostrăzi

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

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

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

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

2. Drumuri expres

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

3. Drumuri obișnuite

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

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

III. CARACTERISTICI GEOMETRICE

III.1. Considerații generale

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

III.2. Traseul în plan și în profil longitudinal

III.2.1. Parametrii de bază

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

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

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

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

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

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

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

III.2.2. Condiții de vizibilitate

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

Valorile minime recomandate sunt prezentate in următorul tabel.

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

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

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

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

III.3. Profil transversal între intersecții

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

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

III.3.1. Numărul si lăţimea benzilor de circulaţie

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

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

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

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

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

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

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

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

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

III.3.2. Acostamente

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

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

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

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

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

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

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

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

III.3.3. Banda mediană

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

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

III.3.4. Panta transversală

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

III.4. Înălțimea libera supraterană

Înălțimea libera supraterană nu trebuie sa fie mai mică de 4,5 m.

III.5. Intersecții^{*}

III.5.1. Alegerea tipului de intersecție

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

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

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

Pe drumurile cu o singura parte carosabila si doua sensuri de circulație, intersecțiile pot fi, fie denivelate, fie plane. Intersecțiile denivelate pot fi prevăzute in puncte importante amenajate ca noduri rutiere, daca condițiile economice permit, precum si ca simple pasaje, fără nod rutier, pentru restabilirea anumitor legături de comunicare (circulația agricola, de exemplu).

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

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

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

Pentru autostrăzi, intersecțiile denivelate sunt obligatorii.

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

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

III.5.2. Amenajarea intersecțiilor plane

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

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

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

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

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

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

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

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

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

III.5.3. Noduri rutiere

III.5.3.1. Prevederi generale

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

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

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

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

III.5.3.2. Caracteristici geometrice

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

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

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

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

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

Secțiunile de împletire a firelor de trafic: Se recomandă ca zonele de împletire să aibă o lungime suficientă pentru a permite traficului să se deruleze în condiții de deplină siguranță.

Despărțirea curenților de trafic: Când o parte carosabilă se desparte în alte două părți carosabile, separarea celor doi curenți de circulație trebuie să se facă, astfel încât aceasta să fie perceptibilă în mod clar.

În acest scop, utilizatorul trebuie să aibă timp să se plaseze pe banda cea mai favorabilă pentru direcția pe care dorește să se înscrie și să aibă o vizibilitate suficientă către punctul de divergență. Este, deci, necesar să se utilizeze indicatoare și/sau marcaje corespunzătoare.

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

În acest scop:

a) va trebui ca utilizatorii aflați în curentul de trafic cel mai puțin important să se insereze, de regulă, prin dreapta în curentul cel mai important:

b) este necesar ca utilizatorii care trebuie să se insereze să aibă o vizibilitate bună asupra celeilalte părți carosabile înainte și dincolo de punctul de convergență.

III.6. Benzi de accelerare și frânare

Se recomandă ca benzile de accelerare și de frânare să fie prevăzute pentru accesul pe sau ieșirea de pe părțile carosabile principale în intersecții sau zonele limitrofe. Aceste benzi vor avea o lățime constantă și vor fi urmate sau precedate de o racordare în formă triunghiulară.

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

III.7. Intersecții cu calea ferată

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

IV. DOTARI

IV.1. Considerații generale

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

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

IV.2. Indicatoare verticale și marcaje rutiere

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

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

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

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

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

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

IV.2.2. Marcaje rutiere

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

IV.2.3. Indicatoare verticale

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

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

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

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

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

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

IV.3. Dotări și servicii pentru utilizatori

IV.3.1. Glisiere și bariere de siguranță

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

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

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

Aceste dispozitive se pot instala si pe lucrările de arta.

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

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

IV.3.2. Dispozitive de dirijare

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

IV.3.3. Dispozitive anti-orbire

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

IV.3.4. Paturi din balast amortizoare de viteza

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

IV.4. Controlul circulației și informarea utilizatorilor

IV.4.1. Semafoare de circulație

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

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

IV.4.2. Panouri cu mesaje variabile

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

IV.4.3. Sisteme de comunicații în caz de urgență

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

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

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

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

IV.4.4. Informarea utilizatorilor

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

IV.5. Iluminarea drumului

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

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

IV.6. Dotări auxiliare

IV.6.1. Siguranța pietonilor si a bicicliștilor

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

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

IV.6.2. Protejarea persoanelor cu handicap

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

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

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

IV.6.3. Protecția fata de animale

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

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

IV.7. Servicii

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

IV.7.1. Zone de odihna

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

Zonele de odihna trebuie să fie amplasate la intervale corespunzătoare; pe panoul care anunță apropierea de o zonă de odihna trebuie să se indice și distanța la care se afla următoarea zonă de odihna.

Se recomandă să se prevadă puncte de alimentare cu apă, mese, adăposturi și grupuri sanitare, ușor accesibile persoanelor cu handicap fizic.

IV.7.2. Zone de servicii

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

Aceste zone trebuie să fie prevăzute la intervale corespunzătoare, ținându-se seama, între altele, de volumul traficului; pe panoul pe care se anunță apropierea unei zone de servicii trebuie să se indice și distanța la care se afla următoarea zonă de servicii.

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

IV.7.3. Platforme pentru peaj

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

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

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

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

IV.7.4. Posturi de frontiera

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

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

V. MEDIUL INCONJURATOR SI AMENAJAREA PEISAJULUI

V.1. Considerații generale

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

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

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

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

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

V.2. Integrarea drumurilor in mediul înconjurător

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

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

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

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

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

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

V.3. Efectele mediului înconjurător asupra utilizatorului rutier

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

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

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

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

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

VI. INTRETINERE

VI.1. Considerații generale

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

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

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

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

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

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

VI.2. Gestionarea întreținerii

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

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

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

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

VI.3. Aspecte specifice ale întreținerii

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

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

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

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

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

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

ANEXA III

Identificarea si semnalizarea drumurilor “E”

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

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