



Treaty Series No. 112 (1961)

Declaration on the Construction of Main International Traffic Arteries

signed at Geneva on September 16, 1950,
incorporating modifications to Annex I in force as from
February 8, 1961

[In continuation of "Treaty Series No. 12 (1952)", Cmd. 8490.]

*Presented to Parliament by the Secretary of State for Foreign Affairs
by Command of Her Majesty
December 1961*

LONDON
HER MAJESTY'S STATIONERY OFFICE

PRICE 1s. 6d. NET

DECLARATION ON THE CONSTRUCTION OF MAIN INTERNATIONAL TRAFFIC ARTERIES

THE UNDERSIGNED, duly authorized,

MEETING under the auspices of the Economic Commission for Europe,

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

CONSIDERING that it is essential, in order to establish closer relations between European countries, to lay down a co-ordinated plan for the construction or reconstruction of roads suitable for international traffic.

1. DECLARE, that they adopt the proposed road network described in Annex I hereto as a concerted plan for construction and reconstruction of roads of international importance, which they intend to undertake, within the framework of their national programmes for public works or within the possibilities of international financing.

2. The undersigned further declare that the construction or reconstruction of the roads mentioned in Annex I shall be carried out in accordance with the characteristics set out in chapter A of Annex II hereto. The undersigned further undertake to see that the roads mentioned in Annex I shall be equipped with the ancillary services provided for in Annex II, chapter B, the help of private enterprises being utilized where possible.

3. The roads mentioned in Annex I hereto shall be identified by means of the special sign described in Annex III.

4. This Declaration shall be open for signature until 30 June 1951 and, after that date, for accession by all countries participating in the work of the Economic Commission for Europe.

5. The instruments of accession shall be deposited with the Secretary-General of the United Nations, who shall notify each of the countries mentioned in paragraph 4 above of such deposit.

6. This Declaration shall enter into force on the date of its signature.

7. The original of this Declaration shall be deposited with the Secretary-General of the United Nations, who shall deliver a certified true copy of the Declaration to each of the countries mentioned in paragraph 4 above.

8. In the event of one of the signatory or acceding countries being desirous of amending one of the annexes hereto, the said country shall request that a meeting of all signatory or acceding countries be convened, under the

DECLARATION SUR LA CONSTRUCTION DE GRANDES ROUTES DE TRAFIC INTERNATIONAL

LES SOUSSIGNÉS, dûment autorisés,

RÉUNIS sous les auspices de la Commission économique pour l'Europe,

CONSCIENTS de la nécessité de développer en Europe le trafic routier international,

CONSIDÉRANT que, pour resserrer les relations entre les pays européens, il importe de prévoir un plan coordonné de construction ou de reconstruction de routes adaptées aux exigences du trafic international,

1. DÉCLARENT qu'ils adoptent le projet de réseau routier tel qu'il est décrit à l'annexe I ci-jointe, à titre de plan concerté de construction ou de reconstruction de routes d'intérêt international qu'ils se proposent d'entreprendre dans le cadre de leur programme national de travaux publics ou suivant les possibilités de financement international.

2. Les soussignés déclarent en outre que la construction ou la reconstruction des routes visées à l'annexe I seront effectuées conformément aux caractéristiques fondamentales prévues au titre A de l'annexe II ci-jointe et s'engagent à veiller à ce que ces routes soient pourvues, éventuellement avec le concours d'organismes privés, des services auxiliaires prévus au titre B de ladite annexe.

3. Les routes visées à l'annexe I seront identifiées au moyen d'un signal spécial dont les caractéristiques sont données à l'annexe III.

4. La présente déclaration sera ouverte jusqu'au 30 juin 1951 à la signature et, après cette date, à l'adhésion de tous les pays participant aux travaux de la Commission économique pour l'Europe.

5. Les instruments d'adhésion seront déposés auprès du Secrétaire général des Nations Unies qui en donnera notification à tous les pays visés au point 4 ci-dessus.

6. La présente déclaration entrera en vigueur le jour de sa signature.

7. L'original de la présente déclaration sera déposé auprès du Secrétaire général des Nations Unies qui en délivrera une copie certifiée conforme à chacun des pays visés au point 4 ci-dessus.

8. Lorsqu'un des pays signataires ou adhérents désirera apporter une modification à l'une des annexes ci-jointes, il demandera que soit convoquée, sous les auspices de la Commission économique pour l'Europe ou de tout autre

auspices of the Economic Commission for Europe or of such other body as may replace the latter.*

* The representatives at the eighteenth session of the Sub-Committee on Road Transport of the countries Parties to the Declaration (Austria, Belgium, the Federal Republic of Germany, France, Italy, Luxembourg, the Netherlands, Portugal, Sweden and the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland) unanimously agreed at that session (November 1959) to regard the Sub-Committee on Road Transport or the Inland Transport Committee as constituting, when in session, the meeting provided for in paragraph 8 of the Declaration and that any revision, no matter to what effect, of the annexes would be effective when the Government of every Contracting Party had expressed, either orally through its representative at the meeting concerned, or subsequently thereto in a letter to the Secretariat of the Economic Commission for Europe, its assent to the revision proposed, on the understanding that it was incumbent on every Contracting Party to take, where appropriate, the necessary action to ensure that changes in the annexes should come into effect within a reasonably brief period.

The Governments of the Contracting Parties not represented at the eighteenth session of the Sub-Committee (Greece, Norway and Turkey) and the Governments of countries which have acceded to the Declaration since that session (Poland, Spain, and Yugoslavia) have also given their assent, the last notice of assent having reached the Secretariat on 8 February, 1961. The new procedure accordingly entered into force on 8 February, 1961.

112

organisme qui viendrait à lui être substitué, une réunion de tous les pays signataires ou adhérents.*

* Les représentants à la dix-huitième session du Sous-Comité des transports routiers des pays Parties à la Déclaration (Autriche, Belgique, France, Italie, Luxembourg, Pays-Bas, Portugal, République fédérale d'Allemagne, Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord et Suède) sont convenus unanimement lors de cette session (novembre 1959) de considérer que le Sous-Comité des transports routiers ou le Comité de transports intérieurs constituent, au cours de leurs sessions, la réunion prévue par le paragraphe 8 de la Déclaration et qu'une révision des annexes, quelle qu'elle soit, serait acquise lorsque le gouvernement de chaque Partie contractante aurait fait connaître, soit verbalement par l'intermédiaire de son représentant à la réunion en cause, soit ultérieurement par lettre au Secrétariat de la Commission économique pour l'Europe, son accord sur la révision proposée, étant entendu qu'il appartient à chaque Partie contractante de prendre, le cas échéant, les mesures appropriées pour que la révision des annexes puisse intervenir dans des délais assez brefs.

Les gouvernements des Parties contractantes qui n'étaient pas représentés à la dix-huitième session du Sous-Comité (Grèce, Norvège et Turquie) ainsi que les gouvernements des pays qui ont adhéré à la Déclaration depuis cette session du Sous-Comité (Espagne, Pologne et Yougoslavie) ont également donné leur accord, le dernier accord étant parvenu au Secrétariat le 8 février 1961. La nouvelle procédure est donc entrée en vigueur à cette date du 8 février 1961.

DONE at Geneva, on the sixteenth day of September, nineteen hundred and fifty, in a single copy, in the English and French languages, the two texts being equally authentic.

FAIT à Genève, en un seul exemplaire, en langues anglaise et française, les deux textes faisant également foi, le seize septembre mil neuf cent cinquante.

Albania		Albanie
Austria		Autriche
Belgium		Belgique
Bulgaria	B ^{on} F. DE KERCHOVE	Bulgarie
Byelorussian S.S.R.		Biélorussie
Czechoslovakia		Tchécoslovaquie
Denmark		Danemark
Egypt		Egypte
Finland		Finlande
France	A. RUMPLER	France
Greece		Grèce
Hungary		Hongrie
Iceland		Islande
Iraq		Irak
Ireland		Irlande
Israel		Israël
Italy		Italie
Hashemite Kingdom of the Jordan	Royaume hachémite du Jordan	
Lebanon		Liban
Luxembourg	R. LOGELIN	Luxembourg
Netherlands	↓	Pays-Bas

Subject to ratification⁽¹⁾
Sous réserve de ratification
J. OYEVAAR

(¹) In a communication received by the Secretary-General of the United Nations on December 4, 1952, the Netherlands Government declared that their reservation as to ratification is to be considered as having been withdrawn.

LIST OF THE ROADS OF THE
INTERNATIONAL NETWORK
AND THEIR NUMBERSLISTE ET NUMEROS DES
ROUTES DU RESEAU INTER-
NATIONALA. Main International Traffic
ArteriesA.—Grandes Routes de Traffic
International*E1 London — Paris — Nice — Roma — Palermo :*

London — Southampton (boat to Le Havre : bateau jusqu'au Havre).

Le Havre — Paris — Sens — Avallon — Chagny — Mâcon — Lyon — Valence — Bollène — Aix-en-Provence — Saint-Raphaël — Nice — Ventimiglia — Savona — Genova — La Spezia — Apuania — Migliarino — Pisa Livorno — Roma — Ponte Garigliano — Via Domitiana — Napoli — Pompei — Salerno — Cosenza — Reggio di Calabria (ferry from Villa-San-Giovanni and from Reggio di Calabria to Messina : ferry de Villa-San-Giovanni et de Reggio di Calabria jusqu'à Messina) — Messina — Palermo.

E2 London — Lausanne — Milano — Brindisi :

London — Folkestone — Dover (ferry to Calais : ferry jusqu'à Calais).

Calais — Laon — Reims — Vitry-le-François — Saint-Dizier — Dijon — Dole — Vallorbe — Lausanne — Martigny — Simplon — Arona — Milano — Piacenza — Parma — Modena — Bologna — Forlì — Cesena — Rimini — Ancona — Pescara — Foggia — Bari — Brindisi.

E3 Lisboa — Paris — Stockholm :

Lisboa — Vila Franca de Xira — Coimbra — Celorico da Beira — Vilar Formosa — Salamanca — Valladolid — Burgos — San-Sebastián — Hendaye — Bordeaux — Tours — Paris — Lille — Kortrijk — Gent — Antwerpen — Eindhoven — Venlo — Oberhausen — Hamm — Bielefeld — Bad Oeynhausén — Hannover — Hamburg — Neumünster — Schleswig — Flensburg — Kolding — Vejle — Frederikshavn (ferry to Göteborg and to Larvik, boat to Oslo : ferry jusqu'à Göteborg et Larvik, bateau jusqu'à Oslo) — Göteborg — Örebro — Arboga — Södertälje — Stockholm.

E4 Lisboa — Bern — Köbenhavn — Stockholm — Helsinki :

Lisboa (Cacilhas) — Pegões — Elvas — Badajoz — Mérida — Trujillo — Madrid — Zaragoza — Lérida — Barcelona — Le Perthus — Narbonne — Nîmes — Bollène — Valence — Chambéry — Genève — Nyon — Lausanne — Bern — Olten — Basel — Karlsruhe — Mannheim — Frankfurt a/M — Giessen — Hersfeld — Kassel — Göttingen — Northeim — Hannover — Hamburg — Lübeck — Fehmarn — Vordingborg — Køge — Köbenhavn — Helsingör (ferry to Hälsingborg : ferry jusqu'à Hälsingborg).

* In this annex geographical names and the spelling of names of towns are those now used locally and are not necessarily recognised and accepted by the Parties to the Declaration.

* Dans la présente annexe, les dénominations géographiques et l'orthographe des noms de villes sont celles employées en ce moment localement et ne sont pas nécessairement reconnues et acceptées par les Parties à la Déclaration.

Hälsingborg — Värnamo — Jönköping — Linköping — Norrköping — Södertälje — Stockholm — Uppsala — Gävle — Hamrånge — Söderhamn — Sundsvall — Umeå — Haparanda — Tornio — Oulu-Jyyäskylä — Lahti — Helsinki.

E5 London — Wien — Budapest — Beograd — Alexandroupolis — Istanbul — Ankara — Turkish-Syrian frontier: frontière turco-syrienne :

London — Folkestone — Dover (ferry to Calais and Oostende: ferry jusqu'à Calais et Oostende) — Calais — Oostende — Gent — Bruxelles — Saint-Trond — Liège — Aachen — Köln — Frankfurt a/M — Aschaffenburg — Würzburg — Nürnberg — Regensburg — Straubing — Passau — Linz — Melk — Wien — Nickelsdorf — Győr — Budapest — Szeged — Beograd — Djevdjelija — Thessaloniki — Kavalla — Alexandroupolis — Pherrai — Peplos — Ipsala — Tekirdağ — Silivri — Istanbul — Izmit — Adapazarı — Bolu — Gerede — Ankara — Aksaray — Adana — Iskenderun — (Turkish-Syrian frontier: frontière turco-syrienne).

E6 Roma — Berlin — Oslo — Stjørdal :

Roma — Siena — Firenze — Pistoia — Bologna — Modena — Verona — Trento — Passo di Brennero/Brenner Pass — Innsbruck — Griesen — München — Nürnberg — Hof — Leipzig — Berlin — Neubrandenburg — Stralsund — Sassnitz (ferry to Trelleborg: ferry jusqu'à Trelleborg) — Trelleborg — Malmö — Hälsingborg — Falkenberg — Göteborg — Uddevalla — Svinesund — Moss — Oslo — Eidsvoll — Hamar — Otta — Dombås — Trondheim — Stjørdal.

E7 Roma — Wien — Warszawa :

Roma — Todi — Perugia — Cesena — Forlì — Bologna — Ferrara — Padova — Mestre — Cervignano — Udine — Tarvisio — Villach — Bruch an der Mur — Wien — Drasenhofen — Brno — Olomouc — Český Těšín — Kraków — Radom — Warszawa.

E8 London — Den Haag — Berlin — Warszawa — (USSR: URSS) :

London — Colchester — Harwich (ferry to Hoek-van-Holland and Antwerpen, boat to Esbjerg: ferry jusqu'à Hoek-van-Holland et Antwerpen, bateau jusqu'à Esbjerg) — Hoek van Holland — Den Haag — Gouda — Utrecht — Amersfoort — Oldenzaal — Osnabrück — Bad Oeynhausen — Hannover — Magdeburg — Berlin — Poznan — Krosniewice — Lowicz — Warszawa — (USSR: URSS).

E9 Amsterdam — Basel — Genova :

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

E10 Paris — Bruxelles — Den Haag — Amsterdam :

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

E11 Paris — Salzburg :

Paris — Vitry-le-François — Saint-Dizier — Ligny-en-Barrois — Nancy — Sarrebourg — Strasbourg — Karlsruhe — Stuttgart — Augsburg — München — Rosenheim — Salzburg.

E12 (Paris) — Praha — Warszawa — (Leningrad and Moskva : Leningrad et Moskva) :

(Paris) — Ligny-en-Barrois — Metz — Saarbrücken — Mannheim — Heilbronn — Schwäb. Hall — Nürnberg — Plzeň — Praha — Hradec Králové — Náchod — Klodzko — Wroclaw — Łódź — Lowicz — Warszawa — Biálystok — (USSR — Leningrad and Moskva: URSS — Leningrad et Moskva).

E13 Lyon — Venezia :

Lyon — Chambéry — Modane — Torino — Milano — Brescia — Verona — Vicenza — Padova — Mestre — Venezia.

E14 Trieste — Praha — Szczecin :

Trieste — Ronchi — Udine — Tarvisio — Villach — Salzburg — Linz — Tabor — Praha — Mlada Boleslav — Jablonec — Nový Svět — Jelenia Gora — Szczecin.

E15 Hamburg — Berlin — Praha — (Budapest) :

Hamburg — Perleberg — Berlin — Dresden — Cínvald — Praha — Brno — Břeclav — Bratislava — (Budapest).

E16 Bratislava — Gdynia :

Bratislava — Žilina — Český Těšín — Katowice — Piotrków — Łódź — Swiecie — Gdańsk — Gdynia.

E17 Chagny — Salzburg :

Chagny — Dijon — Belfort — Basel — Olten — Zurich — Winterthur — St. Gallen — St. Margrethen — Innsbruck — Wörgl — Salzburg.

E18 Stavanger — Oslo — Stockholm :

Stavanger — Kristiansand — Larvik — Drammen — Oslo — Örje — Karlstad — Örebro — Arboga — Köping — Enköping — Stockholm.

E19 (Greco-Albanian frontier : frontière gréco-albanaise) — Ioannina — Korinthos :

(Greco-Albanian frontier: frontière gréco-albanaise) — Ioannina — Arta — Agrinion — Antirion — Rion — Korinthos.

E20 Koritza — Sofia :

Koritza — Florina — Vevi — Edessa — Thessaloniki — Serai — Sofia.

E21 Aosta — Torino — Savona.

E21a Martigny — Grand Saint-Bernard — Aosta.

E21b Genève — Bonneville — Mont-Blanc — Aosta.

E22 Berlin — Wroclaw — Opole — Bytom — Krakow — Rzeszow — Przemysl —(USSR : URSS).

E23 Ankara — Kirsehir — Kayseri — Sivas — Erzincan — Erzurum — Agri — (Turkish-Iranian frontier: frontière turco-iranienne).

E24 K m rl r — Gaziantep — Urfa — Mardin — Cizre — Hakkari — Bajirge — (Turkish-Iranian frontier: frontière turco-iranienne).

E25 Burgos — Madrid — Bail n — Sevilla — C diz — Algeciras.

E26 Barcelona — Tarragona — Castellón de la Plana — Valencia — Granada — M laga — Algeciras.

B. Branch and Link Roads

B. Embranchements et Rocades

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

E32 Abington — Edinburgh.

E33 Northampton — Coventry — Cannock — Warrington — Liverpool.

E34 Cannock — Shrewsbury — Corwen — Holyhead.

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

E36 Hoek van Holland — Rotterdam — Gouda — Utrecht — Arnhem — Oberh usen — Köln.

E37 Br da — Gorinchem — (Utrecht).

E38 Br da — Eindhoven.

E39 Antwerpen — Heerlen — Aachen.

E40 Bruxelles — Namur — Bastogne.

E41 (Calais) — Valenciennes — Mons — Charleroi — Namur — Li ge.

E42 Phalsbourg — Sarreguemines — Saarbr cken — Luxembourg — Echternach — Bitburg — Pr m — Euskirchen — K ln.

E43 Avallon — Dijon.

E44 Belfort — Mulhouse.

E45 Dole — La Cure — La Faucille — Gex — Gen ve.

E46 Lyon — Amb rieu — Gen ve.

E47 Aix-en-Provence — Marseille.

E48 Nimes — Marseille.

E49 Bordeaux — Toulouse — Narbonne.

E50 Coimbra — Porto — Vigo — La Coruña — Oviedo — Santander — Bilbao — San Sebastián.

- E51 Albergaria a Velha — Vizeu — Celorico da Beira.
- E52 Vila Franca de Xira — Pegões — Beja — Vila Verde de Ficalho — Rosal de la Frontera — Sevilla.
- E53 Torino — Asti — Alessandria — Tortona.
- E54 Casteggio — Piacenza.
- E55 (Pisa) — Migliarino — Pistoia.
- E56 Ponte-Garigliano — Caserta — Foggia.
- E57 Napoli — Arienzo.
- E58 Bari — Taranto.
- E59 Messina — Siracusa.
- E60 Arth — Zürich.
- E61 Bellinzona — San Bernardino — Chur — St. Margrethen — Bregenz — Lindau — München.
- E62 Hof — Karl-Marx-Stadt — Leipzig — Halle — Magdeburg.
- E63 Hamm — Kassel — Herleshausen — Erfurt — Karl-Marx-Stadt — Dresden.
- E64 (Berlin) — Neubrandenburg — Rostock — Warnemünde (ferry to Gedser: ferry jusqu'à Gedser) — Gedser — Nyköbing — Vordingborg — Köbenhavn.
- E65 Lübeck — Rostock — Stralsund.
- E66 Esbjerg — Kolding — Middelfart — Nyborg (ferry to Korsör: ferry jusqu'à Korsör) — Korsör — Köbenhavn (ferry to Malmö: ferry jusqu'à Malmö) — Malmö.
- E67 Vejle — Middelfart.
- E68 Bergen — Gudvangen — Laerdalsøyra — Nystua — Fagernes — Oslo.
- E69 Ålesund — Åndalsnes — Dombås.
- E70 Winterthur — Schaffhausen — Donaueschingen — Tübingen — Stuttgart — Heilbronn — Schwáb. Hall — Würzburg — Fulda — Hersfeld — Herleshausen.
- E71 Hannover — Bremen — Bremerhaven.
- E72 Oldenzaal — Lingen — Bremen.
- E73 Köln — Hamm.
- E74 Berlin — Szczecin.
- E75 Stjørdal — Storlien — Östersund (— Brunflo) — Sundsvall.
- E76
- E77 Feldkirch — Buchs.

- E78 Tornio — Kilpisjärvi.
- E79 Vaasa — Tampere — Helsinki.
- E80 Turku (Åbo) — Helsinki — Lappeenranta — Imatra.
- E81 Gdańsk — Elbląg — Ostróda — Mława — Warszawa — Lublin — (USSR: URSS).
- E82 Piotrków — Warszawa.
- E83 Jelenia Góra — Wrocław — Poznań — Świecie — Grudziadz.
- E84 (Praha) — Jihlava — Znojmo — Wien.
- E85 Olomouc — Zilina — Prešov-Košice — (USSR: URSS).
- E86 Wörgl — Rosenheim.
- E87 Ioannina — Trikkala — Larissa — Volos.
- E88 (Ioannina) — Preveza.
- E89 Rion — Patrai.
- E90 Vevi — Kozani.
- E91 Cervignano — Ronchi.
- E92 (Thessaloniki — Aghios Athanasios) — Verria — Kozani — Larissa — Lamia — Athinai — Korinthos — Argos — Kalamai.
- E93 Bruck an der Mur — Graz — Spielfeld — Šentilj — Maribor — Ljubljana — (Trieste).
- E94 Klagenfurt — (Loibl/Ljubelj tunnel: Tunnel de Loibl-Ljubelj) — Ljubljana — Zagreb — Beograd — Bela Crkva (Yugoslav-Roumanian frontier: frontière yougoslavo-roumaine).
- E95 Niš — Dimitrovgrad — Yugoslav-Bulgarian frontier: frontière yougoslavo-bulgare).
- E96 Rijeka — Zagreb — Čakovec — Donja Lendava — (Yugoslav-Hungarian frontier: Frontière yougoslavo-hongroise).
- E97 (Bulgarian-Turkish frontier: Frontière bulgare-turque) — Edirne — Büyükkarişiran — Silivri.
- E98 Kemerhisar — Niğde — Kayseri.
- E99 Toprakkale — Maras — Malatya — Elaziğ — Tunceli — Selepür.
- E100 Trabzon — Gümüşhane — Askale — Karabiyik.
- E101 Madrid — Valencia.
- E102 Badajoz — Sevilla.
- E103 Bailén — Granada — Motril — Málaga.
- E104 Izmir — Çanakkale — Keşan.
- E105 Izmit — Bursa — Balıkesir — Izmir.
- E106 Ionnina — Igoumenitsa.

ANNEX II

CONDITIONS TO WHICH THE MAIN INTERNATIONAL TRAFFIC ARTERIES SHALL CONFORM

A. Characteristics of the Main International Traffic Arteries

I. GENERAL

1. The fundamental characteristics of the design and construction of the main international traffic arteries, hereinafter designated as "international roads", are dealt with in the following provisions. They apply only to the sections of these roads outside built-up areas. The latter should be by-passed if they constitute a hindrance or danger.

2. It is always desirable to adopt maximum dimensional characteristics whenever this is possible without undue expenditure; those indicated hereinafter as a rule represent the minimum. However, in some exceptional cases (unfrequented roads, mountainous areas, very difficult terrain, &c.), reduced dimensional characteristics adapted to local conditions may be allowed, subject to the fullest possible observance of the spirit of the directions given below, and in particular of those relating to homogeneity of alignment.

3. The roads are built according to the volume and the composition of the traffic to be accommodated and with reference to a suitably selected design speed. The volume and composition of traffic to be considered are those of some definite peak hour, excluding peaks occurring with low frequency, so as to limit the hours of congestion to an acceptable number with due regard to the probable development of traffic. The design speed chosen is as high as possible with due regard to the importance of the road, the topography of the region traversed, and other local conditions.

II. TYPES AND CATEGORIES OF ROADS

International roads are classified into the following categories:

A. Ordinary type roads

(a) *Category I*: Roads having a single carriageway with two traffic lanes each at least 3.50 metres wide.

These roads can normally accommodate volumes not in excess of 600 vehicles/hour with 30 per cent heavy vehicles or 900 vehicles/hour without heavy vehicles, provided the geometric characteristics of the road ensure good passing sight distance on the greater part of the length of the road and crossings at grade are not too numerous.

(b) *Category II*: Roads having more than two traffic lanes each at least 3.50 metres wide.

ANNEXE II

CONDITIONS AUXQUELLES DOIVENT REpondre LES GRANDES ROUTES DE TRAFIC INTERNATIONAL

A. Caractéristiques des Grandes Routes de Trafic International

I. GÉNÉRALITÉS

1. Les caractéristiques fondamentales à adopter pour la construction ou l'aménagement des grandes routes de trafic international, désignées ci-après "routes internationales", font l'objet des dispositions suivantes. Elles ne s'appliquent qu'aux parties de ces routes situées en dehors des agglomérations. Ces dernières sont évitées, si elles constituent une gêne ou un danger.

2. Il est toujours souhaitable d'adopter toutes les fois qu'on peut le faire sans dépenses excessives des caractéristiques aussi larges que possible, celles indiquées ci-après correspondant en principe à des minimums. Par contre, dans certains cas exceptionnels (routes à faible circulation, région montagneuse, terrain très difficile, etc.), on aura la faculté d'admettre des caractéristiques restreintes adaptées aux circonstances locales, en respectant dans toute la mesure du possible l'esprit des indications qui suivent et notamment celles relatives à l'homogénéité du tracé.

3. Les routes sont construites en fonction du volume et de la composition de la circulation à écouler et compte tenu d'une vitesse de base convenablement choisie. Le volume et la composition de la circulation à prendre en considération sont ceux d'une heure de pointe choisie en excluant les pointes de faible fréquence, de manière à limiter à un nombre acceptable les heures d'encombrement et en tenant compte du développement probable de la circulation. La vitesse de base est choisie aussi élevée que possible en tenant compte de l'importance de la route, du relief de la région traversée et des autres conditions locales.

II. TYPES ET CATÉGORIES DE ROUTES

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

A. Routes de type ordinaire

(a) Catégorie I: Routes ayant une chaussée unique à deux voies de circulation de 3.5 m de largeur minimale chacune.

Ces routes peuvent écouler normalement des volumes n'excédant pas 600 véhicules par heure avec 30% de véhicules lourds ou 900 véhicules par heure sans véhicules lourds, pour autant que les caractéristiques géométriques de la route assurent de bonnes conditions de visibilité de dépassement sur la plus grande partie de l'itinéraire et que les intersections à niveau ne soient pas trop nombreuses.

(b) Catégorie II: Routes à plus de deux voies de circulation de 3,5 m de largeur minimale chacune.

Under the same conditions as above these roads can normally accommodate volumes not in excess of 900–1,300 vehicles/hour for 3-lane roads. Four-lane roads can accommodate 1,500–3,000 vehicles/hour according as the percentage of heavy vehicles is high or low and the traffic in the two directions even or uneven. It is also recommended that, for greater safety, separate one-way carriageways be provided whenever possible where the intensity of traffic exceeds 600–900 vehicles/hour. In the case of 3-lane roads, longitudinal marking is especially necessary.

B. Motorways

Motorways are roads for automobile traffic only; they are accessible only from specially designed interchanges and have no crossings at grade. These roads generally have two separate and independent one-way carriageways each carriageway having at least two traffic lanes each with a minimum width of 3.5 metres.

III. STANDARDS

(a) Cross-section

1. *Shoulders*

In addition to the carriageways, international roads are provided with shoulders at least 2.5 metres wide. Clear lateral areas free from any obstacle are provided over at least 1 metre from the edge of the carriageway.

2. *Special paths*

Special paths for the exclusive use of pedestrians or cyclists are also provided on the shoulders of ordinary type roads whenever a daily volume of 500 pedestrians or cyclists (or road-users of a similar category) is reached.

3. *Trams and railways*

Trams and railways are excluded from the carriageway of ordinary type roads and from within the formation of motorways.

4. *Crossfall*

On straight sections the cross-section of the carriageway consists of one or two planes with as small a crossfall as possible and 3 per cent maximum. The minimum radius below which bends must be raised is 1,000 metres. The maximum superelevation is 8 per cent.

5. *Extra width on curves*

Extra width is provided on curves to ensure the free passage of the largest authorised vehicles when meeting.

Ces routes peuvent écouler normalement, dans les mêmes conditions que ci-dessus, des volumes n'excédant pas 900 à 1300 véhicules par heure dans le cas de 3 voies de circulation. Dans le cas de 4 voies de circulation, elles peuvent écouler 1500 à 3000 véhicules par heure suivant que la proportion des véhicules lourds est plus ou moins forte et que le trafic dans les deux sens est plus ou moins déséquilibré. Il est d'ailleurs recommandé pour la sécurité d'établir chaque fois qu'on peut le faire des chaussées séparées à sens unique lorsque l'intensité de la circulation dépasse 600 à 900 véhicules par heure. Dans le cas de routes à 3 voies le marquage longitudinal est particulièrement indispensable.

B. Routes de type autoroute

Les autoroutes sont destinées uniquement à la circulation automobile; elles ne sont accessibles qu'en des complexes d'accès spécialement aménagés et ne comportant aucune intersection à niveau. Les routes de ce type comportent généralement deux chaussées à sens unique, séparées et indépendantes, chaque chaussée ayant au moins deux voies de circulation de 3,5 m de largeur minimale chacune.

III. NORMES

(a) Profil en travers

1. Accotements

Indépendamment des chaussées, la plate-forme des routes internationales comporte des accotements de 2,5 m de largeur minimale. Des zones latérales dégagées de tout obstacle sont ménagées sur 1 m au moins à partir du bord de la chaussée.

2. Pistes spéciales

Des pistes spéciales sont prévues sur l'accotement des routes de type ordinaire uniquement pour la circulation des piétons ou des cyclistes, chaque fois que le nombre des piétons ou des cyclistes (ou assimilés) atteint 500 unités par jour.

3. Voies ferrées

Les voies ferrées ne sont admises ni dans les chaussées des routes de type ordinaire ni dans la plate-forme des routes de type autoroute.

4. Pentas transversales

En alignement droit le profil en travers de la chaussée est constitué par un ou deux plans à déclivité aussi faible que possible et de 3% au maximum. Le rayon minimal au-dessous duquel les virages doivent être relevés est de 1000 m. Le dévers maximal est de 8%.

5. Surlargeur

Une surlargeur est prévue dans les courbes pour assurer le libre passage des véhicules des plus grandes dimensions autorisées, en cas de croisement.

(b) Horizontal and vertical alignment

1. Homogeneity of alignment

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

2. Geometric characteristics

The principal geometric characteristics of the international roads are summarized in the following table.

Design speed (in kms./hr.)		120	100	80	60
Gradient (% which should not be exceeded)		4	5	6	8
Minimum radii in convex vertical curves (in metres)*	one-way carriageway	8,000	4,000	2,000	—
	two-way carriageway	—	6,000	2,500	1,000
Radii of horizontal curves (in metres)		500	300	200	100

The design speed of 120 kms/hour is only chosen if the carriageways are separated and if most of the accesses are specially designed.

The figures given for the radii of convex vertical curves are absolute minima. They ensure, for the given design speed, strictly sufficient visibility distances under normal traffic conditions and in the absence of unfavourable factors (such as smooth tyres or wet roads).

Concave curves are such that, for the given design speed, acceleration may not exceed 0.50 m/sec^2 .

The figures for the radii of horizontal curves are the minimum needed to ensure the stability of the vehicle. They should be increased by at least 50 per cent for easy and comfortable travel.

The curved and straight sections of the horizontal alignment are connected by gradual bends.

The horizontal and vertical visibilities provided are such as to give the same degree of safety, taking gradients into account, if any. It is often possible to achieve a favourable solution by doubling the carriageway at summits and bends.

On two-way carriageways with 2 or 3 lanes the necessary passing sight distance is ensured on a percentage of the total length of the road as high as possible and distributed with the utmost uniformity. This percentage must be at least 50 for the traffic volumes mentioned in chapter II for the ordinary type roads of category I and for the 3-lane roads of category II.

* The minimum radii of convex vertical curves given in the table relate to approach gradients which are approximately equal and of contrary sense, the difference in slopes being moreover sufficient to limit the visibility.

(b) Profil en long et tracé en plan

1. Homogénéité du tracé

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

2. Caractéristiques géométriques

Les caractéristiques géométriques principales des routes internationales sont rassemblées dans le tableau suivant.

Vitesse de base (en km./h.)		120	100	80	60
Pentes (% à ne pas dépasser)		4	5	6	8
Rayons convexes minimaux en profil en long (en m)*	chaussées à sens unique	8,000	4,000	2,000	—
	chaussées à double sens de circulation	—	6,000	2,500	1,000
Rayons en plan (en m)		500	300	200	100

La vitesse de base de 120 km/h n'est choisie que si les chaussées sont séparées et si la plupart des accès sont spécialement aménagés.

Les chiffres donnés pour les rayons convexes en profil en long sont des minimums absolus. Ils assurent, pour la vitesse de base, une distance de visibilité strictement suffisante dans des conditions normales de circulation, excluant l'existence simultanée de facteurs défavorables (par exemple, pneus lisses, revêtement mouillé).

Les rayons concaves sont tels que, pour la vitesse de base, l'accélération ne puisse dépasser 0,50 m/sec².

Les chiffres pour les rayons en plan sont des minimums strictement suffisants pour la stabilité du véhicule. Il convient de les majorer d'au moins 50% pour la facilité et le confort de la circulation.

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

La visibilité en plan et la visibilité en profil en long sont réalisées dans des conditions de sécurité égales, compte tenu éventuellement de la déclivité. Il est souvent possible de trouver une solution avantageuse en dédoublant la chaussée aux sommets et dans les virages.

Pour les chaussées à double sens de circulation à 2 ou 3 voies, la distance de visibilité nécessaire au dépassement est assurée sur un pourcentage de la longueur de la route aussi élevé et aussi uniformément réparti que possible. Ce pourcentage doit être au moins de 50 pour les volumes de circulation prévus au chapitre II pour les routes de type ordinaire de la catégorie I et les routes à 3 voies de la catégorie II.

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

(c) *Special measures*

1. *Stopping and parking*

Stopping and parking are prohibited on motorways. The shoulders of these roads are shaped with a minimum width of 2.5 metres to permit vehicles to stop in an emergency.

In order to reduce the stopping and parking of vehicles on the carriageways of ordinary type roads carrying average daily volumes in excess of 1,500 vehicles the following should be provided off the carriageway :

(a) lay-bys; their spacing is governed by local factors such as the number of adjoining properties and the volume of traffic.

(b) draw-ins for buses.

2. *Lighting*

The lighting provided on sections carrying important night traffic is uniform and sufficient to enable motorized traffic to travel without headlights.

IV. INTERSECTIONS AND ACCESSES

1. *Elimination of secondary intersections*

The crossing at grade of ordinary type international roads by local roads of secondary importance is avoided as far as possible.

2. *Intersections and interchanges*

The intersections on an international road should be specially designed for the traffic using them.

Such designs include :

(a) *for motorways*

roads at different levels with a connected system of entrances and exits avoiding any traffic cut on the motorway.

The system of connecting roads includes, where necessary, acceleration and deceleration lanes distinguishable from the carriageway of the motorway and of sufficient length to enable drivers to execute the required manoeuvre and to change the speed of their vehicles to get from one road to another without interfering with traffic on the motorway.

(b) *for ordinary type roads*

arrangements for crossing and for connection according to the principles given in (a) above when the traffic flows are of sufficient importance.

If a grade-separated intersection is not justified directional islands are provided to canalise the traffic crossing on the secondary road. If necessary, the carriageway of the international road should be duplicated to provide an adequate waiting zone for vehicles between the opposing directions of travel.

112

(c) *Mesures spéciales*

1. *Arrêt et stationnement*

L'arrêt et le stationnement sont interdits sur les routes de type autoroute. Les accotements de celles-ci sont aménagés sur une largeur de 2,5 m au minimum pour permettre le stationnement accidentel.

Afin de réduire l'arrêt et le stationnement sur les chaussées des routes de type ordinaire qui écoulent des volumes moyens journaliers dépassant 1500 véhicules, il y a lieu de prévoir en dehors de la chaussée—

- (a) des aires de stationnement; leur espacement est choisi en fonction des facteurs locaux tels que le nombre des immeubles riverains et le volume de la circulation;
- (b) des aires d'arrêt pour les autobus.

2. *Eclairage*

L'éclairage à établir sur les sections à circulation nocturne importante est homogène et suffisant pour permettre aux usagers motorisés de circuler sans faire usage des phares.

IV. INTERSECTIONS ET ACCÈS

1. *Suppression des intersections secondaires*

Les traversées à niveau d'une route internationale de type ordinaire par des routes locales d'importance secondaire sont supprimées dans la mesure du possible.

2. *Carrefours et complexes d'accès*

Les carrefours d'une route internationale sont spécialement aménagés en fonction de la circulation à écouler.

Cet aménagement comprend—

(a) *pour les routes de type autoroute*

des passages à niveau séparés avec des voiries de raccordement d'accès et de sortie évitant tout recouplement de circulation sur l'autoroute.

Les voiries de raccordement comportent, si cela est nécessaire, des voies d'accélération et de décélération d'aspect distinct de celui de la chaussée de l'autoroute et de longueurs suffisantes pour permettre aux usagers d'exécuter leurs manoeuvres et de modifier la vitesse de leurs véhicules pour le passage d'une route à l'autre sans gêne pour les usagers de l'autoroute.

(b) *pour les routes de type ordinaire*

des dispositifs de traversée et de raccordement répondant aux mêmes critères que ceux prévus en (a) ci-dessus quand l'importance des courants de circulation le justifie.

Si l'aménagement à niveaux séparés n'est pas justifié, l'aménagement à niveau comprend des îlots directionnels canalisant la circulation transversale secondaire et, le cas échéant, un dédoublement de la route internationale réservant une zone d'attente suffisante aux véhicules entre les deux sens de circulation de celle-ci.

The mutual visibility between roads entering an intersection is sufficient to permit a safe approach and crossing of the intersection.

The intersection is designed so as to reduce, as may be necessary, the speed of vehicles coming from the side road, account being taken in particular of the visibility.

Acceleration and deceleration lanes contiguous with the carriageway of the international road are provided at important intersections particularly when there are dual carriageways.

Roundabouts and light signals should in general be avoided.

3. *Access to adjoining property*

Direct access of adjoining property is not allowed on motorways. For ordinary type roads it would be desirable for laws to be passed to permit the limitation and control of access to adjoining property.

4. *Railway level-crossings*

Railway level-crossings should not be used on international roads.

V. STRUCTURES

1. *Alignment and cross-sections*

No modification of the characteristics of the carriageway and, if appropriate, of cycle-tracks or footpaths is allowed over and under structures. The clear margins are retained.

2. *Overhead clearance*

The minimum overhead clearance for new or rebuilt structures is 4.5 metres.

VI. LANDSCAPING

1. Road design should ensure the harmony of the curves in vertical and horizontal alignment.

2. Roadside hoardings should be prohibited.

B. Ancillary Services

1. *Frontier crossings*

Adequate road facilities are provided at frontiers for the accommodation and clearance of normal traffic. Where required commercial and tourist traffic should be separated and combined frontier posts established.

2. *Garages and other accommodation*

Parking space is provided near motorways where the access roads are very far apart.

La visibilité mutuelle des routes aboutissant aux carrefours est assurée sur des distances permettant l'approche et la traversée du carrefour avec sécurité.

Le carrefour est aménagé de façon à réduire dans la mesure nécessaire la vitesse des véhicules venant de la route transversale, compte tenu notamment de la visibilité.

Des voies d'accélération et de décélération contiguës à la chaussée de la route internationale sont prévues aux carrefours importants, notamment à ceux où les chaussées sont séparées.

Les carrefours giratoires et les signaux lumineux sont en général à éviter.

3. *Accès des immeubles riverains*

L'accès direct des immeubles riverains aux routes internationales n'est pas admis pour les autoroutes. Il est souhaitable, en ce qui concerne les routes de type ordinaire, que des textes législatifs permettent la limitation et la réglementation des accès des immeubles riverains.

4. *Passages à niveau de voies ferrées*

Les passages à niveau de voies ferrées ne doivent pas être utilisés sur les routes internationales.

V. OUVRAGES D'ART

1. *Tracé et profils*

Aucune modification des caractéristiques de la chaussée et, s'il y a lieu, des pistes n'est admise sur et sous les ouvrages d'art. Les zones latérales de dégagement sont respectées.

2. *Hauteur libre*

La hauteur libre minimale au-dessus des routes, pour les ouvrages nouveaux ou reconstruits, est de 4,5 m.

VI. ARCHITECTURE PAYSAGISTE

1. Il y a lieu d'établir le dessin des routes du réseau de manière à réaliser un tracé qui assure l'harmonie des courbes verticales et horizontales.

2. Les affichages de publicité en bordure des routes sont interdits.

B. Services Auxiliaires

1. *Franchissement des frontières*

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

2. *Garages et autres installations*

Des parcs de stationnement sont établis au voisinage des autoroutes quand les accès sont très espacés.

In less developed areas filling stations and where necessary garages and workshops and accommodation for rest and meals are provided in proximity to the international road.

3. *First-aid*

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

4. *Telecommunications*

International roads are equipped with emergency telephone posts at regular intervals, provided with multilingual instructions.

ANNEX III

SIGN INDICATING MAIN INTERNATIONAL TRAFFIC ARTERIES

1. The additional route identification sign to indicate the main international traffic arteries (roads which, in agreement with the other Contracting States concerned, have been designated as such by the State on whose territory they are situated in order to ensure continuity of routes and uniformity of technical conditions) shall be rectangular in shape.

2. This sign shall consist of the letter E followed by the designated number of the route in Arabic numerals.

3. The colours of this sign shall be green for the ground and white for the inscription.

4. The sign may be affixed to or combined with other signs.

5. Its size shall be such that the indication can be easily understood by drivers of vehicles travelling at speed.

112

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

3. *Services de secours routiers*

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

4. *Télécommunications*

Les routes internationales sont munies à intervalles réguliers de postes téléphoniques de secours comportant des instructions en plusieurs langues.

ANNEXE III

SIGNAL INDIQUANT LES GRANDES ROUTES DE TRAFIC INTERNATIONAL

1. Le signal supplémentaire d'identification des itinéraires qui est destiné à indiquer les grandes routes de trafic international (routes qui, d'accord avec les autres Etats contractants intéressés, ont été désignées comme telles par l'Etat sur le territoire duquel elles se trouvent, en vue d'assurer la continuité des itinéraires et l'uniformité des caractéristiques techniques) sera de forme rectangulaire.

2. Ce signal se composera de la lettre "E" suivie du numéro attribué à l'itinéraire en chiffres arabes.

3. Le signal sera composé d'une inscription blanche sur fond vert.

4. Le signal peut être apposé sur d'autres signaux ou combiné avec eux.

5. Ses dimensions seront telles que les conducteurs de véhicules circulant à grande vitesse puissent comprendre facilement les indications qu'il donne.

Printed and published by
HER MAJESTY'S STATIONERY OFFICE

To be purchased from
York House, Kingsway, London w.c.2
423 Oxford Street, London w.1
13A Castle Street, Edinburgh 2
109 St. Mary Street, Cardiff
39 King Street, Manchester 2
50 Fairfax Street, Bristol 1
2 Edmund Street, Birmingham 3
80 Chichester Street, Belfast 1
or through any bookseller

Printed in England