



## Νόμος υπ'Αριθμ. 2282

### Κύρωση Ευρωπαϊκής Συμφωνίας για τις Κύριες Διεθνείς Σιδηροδρομικές Γραμμές (AGG).

Αποφασίζουμε:

#### Άρθρο 1

Κυρώνεται και έχει την ισχύ, που ορίζει το άρθρο 28 παρ. 1 του Συντάγματος, η Ευρωπαϊκή Συμφωνία για τις Κύριες Διεθνείς Σιδηροδρομικές Γραμμές, που υπογράφηκε στη Γενεύη στις 31 Μαΐου 1985, το κείμενο της οποίας σε πρωτότυπο στην αγγλική γλώσσα και σε μετάφραση στην ελληνική έχει ως εξής: EUROPEAN AGREEMENT ON MAIN INTERNATIONAL RAILWAY LINES (AGC) Definition and adoption of the international E-railway network THE CONTRACTING PARTIES, CONSCIOUS of the need to facilitate and develop international railway traffic in Europe, CONSIDERING that, in order to strengthen relations between European countries, it is essential to lay down a co-ordinated plan for the development and construction of railway lines adjusted to the requirements of future international traffic, HAVE AGREED as follows: Article 1 The Contracting Parties adopt the proposed railway network hereinafter referred to as the International E-railway network and described in annex I to this Agreement, as a co-ordinated plan for the development and construction of railway lines of major international importance which they intend to undertake within the framework of national programmes in accordance with their respective legislations. Article 2 The international E-railway network consists of a system of main lines and supplementary lines. The main lines are the major railway axes already carrying very heavy international traffic or traffic expected to become very heavy in the near future; the supplementary lines are those which, while already completing the network of main lines, will carry very heavy international rail traffic only in the more distant future. Construction and development of lines of the international E-railway network Designation of the depositary Procedure for the signature of, and for becoming Party to, the Agreement Entry into force of the Agreement Article 3 The international E-railway network of main lines referred to in article 2 conforms to the characteristics set out in annex II to this Agreement or will be brought into conformity with the provisions of this annex in future improvement work to be carried out in conformity with national programmes. Article 4 The Secretary-General of the United Nations shall be the depositary of this Agreement. Article 5 1. This Agreement shall be open at Geneva for signature by States which are either members of the United Nations Economic Commission for

Europe or have been admitted to the Commission in a consultative capacity in conformity with paragraph 8 of the terms of reference of the Commission, from 1 September 1985 to 1 September 1986.

2. Those States may become Parties to this Agreement by (a) Signature, followed by ratification, acceptance or approval; or (b) Accession.

3. Ratification, acceptance, approval or accession shall be effected by the deposit of an instrument in good and due form with the Secretary-General of the United Nations.

Article 6

1. This Agreement shall enter into force 90 days after the date on which the Governments of eight States have deposited an instrument of ratification, acceptance, approval or accession, provided that one or more lines of the international E-railway network link, in a continuous manner, the territories of at least four of the States which have deposited such an instrument. If this condition is not fulfilled, the Agreement shall enter into force 90 days after the date of the deposit of the instrument of ratification, acceptance, approval or accession, whereby the said condition will be satisfied.

2. For each State which deposits an instrument of ratification, acceptance, approval or accession after the commencement of the period of 90 days specified in paragraph 1 of this article, the Agreement shall enter into force 90 days after the date of deposit of the said instrument.

Limits to the application of the Agreement

Settlement of disputes

Article 7

Nothing in this Agreement shall be construed as preventing a Contracting Party from taking such action, compatible with the provisions of the Charter of the United Nations and limited to the exigencies of the situation, as it considers necessary for its external or internal security. Such measures, which must be temporary, shall be notified immediately to the depositary and their nature specified.

Article 8

1. Any dispute between two or more Contracting Parties which relates to the interpretation or application of this Agreement and which the Parties in dispute are unable to settle by negotiation or other means shall be referred to arbitration if any of the Contracting Parties in dispute so requests and shall, to that end, be submitted to one or more arbitrators selected by mutual agreement between the Parties in dispute. If the Parties in dispute fail to agree on the choice of an arbitrator or arbitrators within three months after the request for arbitration, any of those Parties may request the Secretary-General of the United Nations to appoint a single arbitrator to whom the dispute shall be submitted for decision.

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

Declaration concerning article 8

Procedure for amending the main text

Article 9

Any State may, at the time of signing this Agreement or of depositing its instrument of ratification, acceptance, approval or accession, declare that it does not consider itself bound by article 8 of this Agreement.

Article 10

1. The main text of this Agreement may be amended by either of the procedures specified in this article.

2. (a) Upon the request of a Contracting Party, any amendment proposed by it to the main text of this Agreement shall be considered by the Working Party or, Rail Transport of the Economic Commission for Europe. (b) If it is adopted by a two-thirds majority of the members present and voting and if this majority includes a two-thirds majority of the Contracting Parties present and voting, the amendment shall be communicated by the Secretary-General to all Contracting Parties for acceptance. (c) If the amendment is accepted by two thirds of the Contracting Parties, the Secretary-General shall so notify all the Contracting Parties and the amendment shall enter into force 12 months after the date of such notification. The amendment shall enter into force with respect to all the Contracting Parties except those which, before its entry into force, make a declaration that they do not accept the amendment.

3. At the request of at least one third of the Contracting Parties, a conference, to which the States referred to in article 5 shall be invited, shall be convened by the Secretary-General. The procedure specified in paragraph 2, subparagraphs (a) and (b), of this article

shall be applied in respect of any amendment submitted to the consideration of such a conference.

Article 11 Procedure for amending annex I

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

2. At the request of a Contracting Party, any amendment proposed by it to annex I to this Agreement shall be considered by the Working Party on Rail Transport of the Economic Commission for Europe.

3. If it is adopted by the majority of the members present and voting and if this majority includes the majority of the Contracting Parties present and voting, the amendment shall be communicated by the Secretary-General to the competent administrations of the Contracting Parties directly concerned. The following shall be considered Contracting Parties directly concerned: (a) In the case of inclusion of a new main line or modification of an existing main line, any Contracting Party whose territory is crossed by that line; (b) In the case of inclusion of a new supplementary line or modification of an existing supplementary line, any Contracting Party contiguous to the requesting country, whose territory is crossed by the principal international line or lines with which the supplementary line, whether new or to be modified, is connected. Two Contracting Parties having in their respective territories the terminal points of a proposed ferry service on the principal line or lines specified above shall also be considered contiguous for the purposes of this paragraph.

4. Any proposed amendment communicated in accordance with paragraph 3 of this article shall be accepted if, within a period of six months following the date of its communication, none of the competent administrations of the Contracting Parties directly concerned notifies the Secretary-General of its Procedure for amending annex II objection to the amendment. If the administration of a Contracting Party states that its national law obliges it to subordinate its agreement to the grant of a specific authorization or to the approval of a legislative body, the competent administration shall not be considered as having consented to the amendment to annex I to this Agreement, and the proposed amendment shall not be accepted until such time as the said competent administration notifies the Secretary-General that it has obtained the required authorization or approval. If such notification is not made within a period of 18 months following the date on which the proposed amendment was communicated to the said competent administration or if, within the period of six months specified above, the competent administration of a Contracting Party directly concerned expresses an objection to the proposed amendment, that amendment shall be deemed not accepted.

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

Article 12

1. Annex II to this agreement may be amended by the procedure specified in this article.

2. At the request of a Contracting Party, any amendment proposed by it to annex II to this Agreement shall be considered by the Working Party on Rail Transport of the Economic Commission for Europe.

3. If it is adopted by the majority of the members present and voting, and if this majority includes the majority of the Contracting Parties present and voting, the amendment shall be communicated by the Secretary-General to the competent administrations of all the Contracting Parties for acceptance. Notification of the address of the administration to

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

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

Article 13 Each State shall, at the time of signing, ratifying, accepting, approving or acceding to this Agreement, inform the which proposed amendments to the annexes to the Agreement are to be communicated

Denunciation and suspension of the validity of the

Agreement Secretary-General of the name and address of its administration to which proposed amendments to the annexes to this Agreement are to be communicated in conformity with articles 11 and 12 above. Article 14 Any Contracting Party may denounce this Agreement by written notification addressed to the Secretary-General. The denunciation shall take effect one year after the date of receipt by the Secretary-General of such notification. Article 15 The application of this Agreement shall be suspended if the number of Contracting Parties is less than eight for any period of 12 consecutive months. IN WITNESS WHEREOF, the plenipotentiaries, being duly authorized thereto, have signed this Agreement. DONE at Geneva, this thirty-first day of May one thousand nine hundred and eighty-five, in a single copy in the English, French and Russian languages, the three texts being equally authentic.

Annex I RAILWAY LINES OF MAJOR INTERNATIONAL IMPORTANCE

Numbering of lines of major international importance

1. Principal lines, comprising reference lines and intermediate lines, called class-A lines, have two-digit numbers; supplementary lines, called class-B lines, have three-digit numbers.

2. North-south oriented reference lines have two-digit odd numbers ending in 5 and increasing from west to east. West-east oriented reference lines have two-digit even numbers ending in 0 and increasing from north to south. Intermediate lines have respectively two-digit odd and two-digit even numbers falling within the numbers of the reference lines between which they are located.

3. Class-B lines have three-digit numbers, the first digit being that of the nearest reference line to the north of the B-line concerned, the second being that of the nearest reference line to the west of the B-line concerned and the third being a serial number.

LIST OF RAILWAY LINES I. Numbering of lines at the European level

North-South

E Glasgow-Stranraer-Larne-Belfast-Dublin-Holyhead-Crewe-London-Folkestone-Dover E 05 Lisboa-Coimbra-Vilar Formoso-Fuentes de Onoro-Medina del Campo-Burgos-Irun-Bordeaux-Paris

E Paris-Bordeaux-Hendaye-Irun-Burgos-Avila-Madrid Aranda de Duero

E Calais-Paris E 053 Madrid-Cordoba-Bobadilla-Algeciras

E Amsterdam-Den Haag-Rotterdam-Roosendaal-Antwerpen-Bruxelles-Quevy-Feignies-Aulnoye-Paris-Dijon-Lyon-Avignon-Tarascon-Marseille Le Creusot

E Dunkerque-Aulnoye-Thionville-Metz-Frouard-Toul-Culmont-Chalindrey-Dijon-Vallorbe-Lausanne-Brig

E Bruxelles-Arlon-Sterpenich-Kleinbettingen-Luxembourg-Bettenbourg-Thionville-Metz-Strasbourg-Mulhouse-Basel-Olten-Bern-Brig-Domodossola-Rho-Milano-Genova E 27 Liege-Gouvy-Troisvierges-Luxembourg

E Amsterdam-Utrecht-Arnhem-Emmerich-Duisbourg-Dusseldorf-Koln-Mainz-Mannheim-Karlsruhe-Basel-Olten-Chiasso-Milano-Bologna-Firenze-Roma-Napoli-Salerno-Messina E 43 Frankfurt (M)-Heidelberg-Bruchsal-Stuttgart-Ulm-Augsburg-Munich-Mannheim Freilassing-Salzburg E 45 Oslo-Kornsjø-Göteborg-Helsingborg-Helsingør-København-Nykøbing-Rødby-Puttgarden-Hamburg-Hannover-Bebra-Gemünden-Nürnberg-Augsburg-Munich-Kufstein-Wörgl-Innsbruck-Brennero-Verona-Bologna-Ancona-Foggia-Bari E 451 Nürnberg-Passau-Wels E 51 Gedser-Rostock-Berlin/Seddin-Leipzig-Plauen-Gutenfurst-Hof-Nürnberg

E Helsingborg-Hässleholm E Nyköping-Gedser E Stockholm-Hässleholm-Malmö-Trelleborg-Sassnitz Hafen-Stralsund-Berlin/ Seddin-Dresden-Bad Schandau-Decin-Praha Linz-Salzburg-Schwarzach St. Velt-Villach-Arnoldstein-Tarvisio-Udine-Venezia-Bologna E Praha-Horní Dvůr-Steinbohr-Sommerau-Linz-Selzthal-St. Michael E Malmö-Ystad-Swinoujście-Szczecin-Kostrzyn-Góra-Wrocław-Chalupki

E Stockholm-Hässleholm-Malmö-Trelleborg-Sassnitz Hafen-Stralsund-Berlin/Seddin-Dresden-Bad Schandau-Decin-Nymburk-Kolin-Brno-Břeclav-Bratislava-Komárno-Komarom-Budapest E 63 Zilina-Bratislava E 65 Gdynia-Gdańsk-Warszawa-Katowice-Zebrzydowice-Petrovice u Karvíně-Ostrava-Břeclav-Bernhardsthal-Wien-Semmering-Bruck a.d. Mur-Klagenfurt-Villach-Rosenbach-Jesenice-Ljubljana-Pivka-Rijeka E 67 Bruck a.d. Mur-Graz-Spielfeld Strass-Maribor-Zidani Most E 69 Budapest-Murakeresztúr-Kotoriba-Pragersko-Zidani-Most-Ljubljana-Divaca Koper E 71 Budapest-Murakeresztúr-Gyékényes

Botovo-Koprivnica-Zagreb-Karlovac-RijekaE 751 Zagreb-Sunja-Knin-Perkovic-Split SibenikE 771  
 Subotica-Vinkovci-Strizivojna-Vrpolje-Sarajevo-Kardeljevo E 79 Beograd-BarE 85 Budapest-Kelebia-  
 Subotica-Beograd-Nis-Skopje-Gevgelia-IdomeniKraljevo Thessaloniki-Athinai E 851 Lvov-Vadul Siret-  
 Vicsani-Pascani E 853 Larissa-Volos E 855 Sofia-Kulata-Promachon-Thessaloniki E 95 Moskva-Kiev-  
 Benderi-Ungeni-Iasi-Pascani-Buzau-Ploiesti-Bucuresti-Videle-Giurgiu-Ruse-Gorna-DimitrovgradE 951  
 Sindel-Karnobat West-EastEOostende-Bruxelles-Liege-Aachen-Koln-Dusseldorf-Dortmund-Munster-  
 Osnabruck Bremen-Hamburg-Lubeck-Hanko-Helsinki-Riihimaki-Kouvola-Vainikkala-Luzhaika-  
 Leningrad-Moskva ELondon-Harwich-Hoek Van Holland-Rotterdam-Utrecht EHamburg-Buchen-  
 Schwanheide-Berlin/SeddinE 20 Oostende-Bruxelles-Liege-Aachen-Koln-Duisburg-Dortmund-Hannover-  
 Helmstedt-Marienborn-Berlin/Seddin-Frankfurt (0)-Kunowice-Poznan-Warszawa-Terespol-Brest-Moskva  
 EZeebrugge-BruggeEDresden-Gorlitz-Zgorzelec-Wroclaw-Katowice-Krakow-Przemysl-Medyka-Mostiska-  
 Lvov-Kiev-Moskva EFrankfurt-Hanau-Flieden-Bebra-Gerstungen-LeipzigE 40 LeHavre-Paris-Lerouville-  
 Onville-Metz-Remilly-Forbach-Saarbrucken-Ludwigshafen-Mannheim-Frankfurt (M) Gemunden-  
 Nurnberg-Schirnding-Cheb-Plzen-Praha-Kolin-Ostrava-Zilina-Propad Tatry-Kosice-Cierna-n.T.-Cop-Lvov  
 E 400 Frankfurt (M)-Gemunden E 42 Paris-Lerouville-Nancy-Sarrebourg-Reding-Strasbourg-Kehl-  
 Appenweier-Karlsruhe-Muhlacker-Stuttgart Offenburg E 46 Mainz-Frankfurt (M) E 50 Paris-Culoz-  
 Geneve-Lausanne-Bern-Zurich-Buchs-Innsbruck-WorglKufstein(Rosenheim-Freilassing)-Salzburg-Linz-  
 Wien-Hegyeshalom-BudapestSchwarzach St. VeitMiskolc-Nyiregyhaza-Zahony-Cop-Lvov-Kiev-Moskva E  
 502 Bischofshofen-SelzthalEBratislava-N Zamky-Sturovo-Szob-Budapest-Cegled-Szolnok-Debrecen-  
 NyiregyhazaE 54 Arad-Deva-Teius-Vinatori-Brasov-BucurestiE 56 Budapest-Rakos-Ujszasz-Szolnok-  
 Lokoshaza-Curtici-Arad-Timisoara-Craiova-BucurestiE 560 Buzau-Galati-Reni-BenderiE 562 Bucuresti-  
 CostantaE 66 Beograd-Vrsac-Stamora Moravita-Timisoara E 660 Ruse-KaspicanE 680 Sofia-Mezdra-  
 Gorna-Kaspican-Sindel-VarnaE 70 Paris-Macon-Amberieu-Culoz-Modane-Torino-Rho-Milano-Verona-  
 Trieste-Villa Opicina-Sezana-Ljubljana-Zidani Most-Zagreb-Beograd-Nis-Dimitrovgrad-Dragoman-  
 Sofija-Plovdiv-Dimitrovgrad-Svilengrad-Kapikule-Istanbul-Haydarpasa-AnkaraE 700 Lyon-AmberieuE  
 702 Ankara-Kopikoy-[Razi(Iran)] E 704 Ankara-Nusaybin-[Kamichli(Republique arabe syrienne)-Tel  
 Kotchek(Iraq)] E 72 Torino-GenovaE 720 Plovdiv-Ziranitza-Karnobat-BurgasE 90 Lisboa-Entrocamento-  
 Valencia de Alcantara-Madrid-Barcelona-Port Bou-Cerbere-Narbonne-Tarascon-Marseille-Menton-  
 Ventimiglia-Genova-Pisa-Livorno-Roma II. Numbering of lines at the national level\*/ (1)Portugal E 05  
 (Fuentes de Onoro) Vilar Formoso-Coimbra-Lisboa E 90 Lisboa-Entrocamento-Marvao-(-Valencia de  
 Alcantara) (2) Spain E 05 (Hendaye-) Irun-Burgos-Medina del Campo-Fuentes de Onoro (-Vilar Formoso E  
 07 (Hendaye-) Irun-Burgos-Avila -Madrid Aranda de Duero \*/In the list of towns given below, it should be  
 noted that the stations shown in brackets ere located on other routes or outside the country  
 concerned. E 053 Madrid-Cordoba-Bobadilla-AlgecirasE 90 (Marvao-)Valencia de Alcantara-Madrid-  
 Barcelona-Port Bou (-Cerbere)(3) IrelandE 03 (Larne-Belfast)-Dublin(4) United Kingdom E 03 Glasgow-  
 Stranraer-Larne-BelfastHolyhead-Crewe-London-Folkestone-DoverE 16 London-Harwich (-Hoek Van  
 Holland) (5)France E 05 Paris-Bordeaux-Hendaye (-Irun) E 051 Calais-Paris E 07 Paris-Bordeaux-Hendaye  
 (-Irun) E 15 (Quevy-) Feignies-Aulnoye-Paris-Dijon-Lyon-Avignon-TarasconLe Creusot Marseille E 23  
 Dunkerque-Aulnoye-Thionville-Metz-Frouard-Toul-Culmont-Chalindrey-Dijon (-Vallorbe) E 25  
 (Bettembourg-) Thionville-Metz-Strasbourg-Mulhouse (-Basel) E 40 Le Havre-Paris-Lerouville-Onville-  
 Metz-Remilly-Forbach (-Saarbrucken) E 42 Paris-Lerouville-Nancy-Sarrebourg-Reding-Strasbourg (-Kehl)  
 E 50 Paris-Culoz (-Geneve) E 70 Paris-Macon-Amberieu-Culoz-Modane (-Torino) E 700 Lyon-AmberieuE 90  
 (Port Bou-) Cerbere-Narbonne-Tarascon-Marseille-Menton- (Ventimiglia) (6)Netherlands E 15 Amsterdam-

Den Haag-Rotterdam-Roosendaal (-Antwerpen) E 35 Amsterdam-Utrecht-Arnhem (-Emmerich) E 16 (Harwich-) Hoek Van Holland-Rotterdam-Utrecht (7)Belgium EOostende-Bruxelles-Liege (-Aachen) E(Roosendaal-) Antwerpen-Bruxelles-Quevy (-Felgnies) EBruxelles-Arlon-Sterpenich (-Kleinbettingen) ELiege-Gouvy (-Troisvierges) EOostende-Bruxelles-Liege (-Aachen) EZeebrugge-Brugge(8) LuxembourgE 25 (Sterpenich)-Kleinbettingen-Luxembourg-Bettembourg (-Thionville) E 27 (Gouvy-) Troisvierges-Luxembourg (9)Federal Republic of Germany E 35 (Arnhem-) Emmerich-Duisburg-Dusseldorf-Koln-Mainz-Mannheim-Karlsruhe (-Basel) E 43 Frankfurt (M)-Heidelberg-Bruchsal-Stuttgart-Ulm-Augsburg-MunchenMannheim Frellassing (-Salzburg) E 45 (Rodby-) Puttgarden-Hamburg-Hannover-Bebra-Gemunden-Nurnberg-Augsburg-Munchen-Kufstein (-Worgl) E 451 Nurnberg-Passau (-Wels) E 51 (Gutenfurst-) Hof-Nurnberg E 10 Liege-Aachen-Koln-Dusseldorf-Dortmund-Munster-Osnabruck-Brenen-Hamburg-Lubeck (-Hanko) E 18 Hamburg-Buchen (-Schwanheide) E 20 (Liege-) Aachen-Koln-Duisburg-Dortmund-Hannover-Helastedt (-Marlertorn) E 32 Frankfurt-Hanau-Fliecen-Bebra (-Gerstungen) E 40 (Forbach-) Saarbrucken-Ludwigshafen-Mannheim-Frankfurt(M) Gemunden-Nurnberg-Schirnding(-Cheb) E 400 Frankfurt(M)-Gemunden E 42 (Strasbourg-) Kehl-Appenweier-Karlsruhe-Muhlacker-Stuttgart OffenburgE 46 Mainz-Frankfurt(M)(10) SwitzerlandE 23 (Dijon-) Vallorbe-Lausanne-Brig E 25 (Mulhouse-) Basel-Olten-Bern-Brig (-Domodossola) E 35 (Karlsruhe-) Basel-Olten-Chiasso (-Milano) E 50 (Culoz-) Geneve-Lausanne-Bern-Zurich-Buchs (-Innsbruck) (11)Italy E 25 (Brig-) Domodossola-Rho-Milano-Genova E 35 (Chiasso-) Milano-Bologna-Firenze-Roma-Napoli-Salerno-Messina E 45 (Innsbruck-) Brennero-Verona-Bologna-Ancona-Foggia-Bari E 55 (Arnoldstein-) Tarvisio-Udine-Venezia-Bologna E 70 (Modane-) Torino-Rho-Milano-Verona-Trieste-Villa Opicina (-Sezana) E 72 Torino-GenovaE 90 (Menton-) Ventimiglia-Genova-Pisa-Livorno-Roma (12)Norway E 45 Oslo-(-Kornsjo)(13) SwedenE 45 (Kornsjo)-Goteborg-Helsingborg (-Helsingor) E 53 Helsingborg-HassleholmE 55 Stockholm-Hassleholm-Malmo-Trelleborg (-Sassnitz Hafen) E 59 Malme-Ystad (-Szczecin) E 61 Stockholm-Hassleholm-Malmo-Trelleborg (-Sassnitz Hafen) (14)Denmark E 45 (Helsingborg-)Helsingor-Kobenhavn-Nykobing-Rodby (Puttgarden) E 550 Nykobing-Gedser(-Rostock) (15)Austria E 43 (Freilassing-) Salzburg E 45 (Munchen-)Kufstein-Worgl-Innsbruck (-Brennero)E 451 (Nurnberg-Passau)-WelsE 55 Linz-Salzburg-Schwarzach St. Veit-Villach-Arnoldstein(-Tarvisio) E 551 (Horni-Dvoriste-) Suramerau-Linz-Selzthal-St. Michael E 65 (Breclav-) Bernhardthal-Wien-Semmering-Bruck a.d. Mur-Klagenfurt-Villach-Rosenbach(-Jesenice) E 67 Bruck a.d. Mur-Graz-Spielfeld Stress (-Sentilj)E 50 (Buchs-)Innsbruck-Worgl-Kufstein (-Rosenheim-Frellassing)-SalzburgSchwarzach St. Veit Linz-Wien (-Hegyeshalom)E 502 Bischofshofen-Selzthal(16) German Democratic Republic E 51 (Gedser-)Rostock-Berlin/Sedtin-Leipzig-Plauen Gutenfurst (-Hof)E 55 (Trelleborg-) Sassnitz Hafen-Stralsund-Berlin/Seddin-Dresden-Bad Schandau (-Decin) E 61 (Trelleborg-)Sassnitz Ha. en-Stralsund-Berlin/Se.din-Dreedden-Bad Schandau (-Decin) E 18 (Buchen-)Schwanheide-Berlin/Seddin E 20 (Helmstedt-)Marienborn-Berlin/Seddin-Frankfurt (0) (-Kunowice)E 30 Dresden-Gorlitz(-Zgorzelec) E 32 (Bebra-)Gerstungen-Leipzig (17)Poland E 59 Swinoujscie-Szczecin-Kostrzyn-Ziecona Gora-Wroclaw-Opole-Chalupki E 65 Gdynia-Gdansk-Warszawa-Katowice-Zebrzydowice (-Petrovice U. Karvine) E 20 (Frankfurt(0))-Kunowice-Poznan-Warszawa-Terespol (-Brest) E 30 (Gorlitz-) Zgorzelec-Wroclaw-Katowice-Krakow-Przemyel-Medyka (-Mostiaka) (18)Czechoslovakia E 55 (Bad Schandau-) Decin-PrahaE 551 Praha-Horni Dvoriste (-Summerau)E 61 (Bad Schandau-) Decin-Nymburk-Kolin-Brno-Breclav-Bratielava-Komarno-(Komarom) E 63 Zilina-BratislavaE 65 (Zebrzydovice-)Petrovice u. Karvine-Ostrava-Breclav (-Bernhardstahl) E 40 (Schirnding-) Cheb-Plzen-Praha-Kolin-Ostrava-Zilina-Poprad Tatry-Kosice-Cierna N. Tis.(-Cop) E 52 Bratislava-N.Zimky-Sturovo (-Szob)(19) HungaryE 61 (Komarno) Komarom-Budapest E 69 Budapest-Murakeresztur (-Kotoriba) E 71 Budapest-Murakeresztur-Gyekenyes (-Botovo-

Koprivnica) E 85 Budapest-Kelebia (-Subotica) E 50 (Wien) Hegyeshalom-Budapest-Miskolc-Nyiregyhaza-Zahony (Cop) E 52 (Sturovo-) Szob-Budapest-Cegled-Szolnok-Debrecen-Nyiregyhaza E 56 Budapest-Rakos-Ujszasz-Szolnok-Lokoshaza (-Curtici) (20)Yugoslavia E 65 (Rosenbach-) Jesenice-Ljubljana-Pivka-Rijeka E 67 (Spielfeld Strass-) Sentilj-Maribor-Zidani Most E 69 (Murakeresztur-) Kotoriba-Pragersko-Zidani Most-Ljubljana-Divaca-Koper E 71 (Gyekenyes-) Botovo-Koprivnica-Zagreb-Karlovac-Rijeka E 751 Zagreb-Sunja-Knln-Perkovic-Split SibenikE 771 Subotica-Vinkovci-Strizivojna-Vrpolje-Sarajevo-KardeljvoE 79 Beograd-BarE 85 (Kelebia-)Subotica-Beograd-Nis -Skopje-Gevgella-(Idomeni)Kraljevo E 66 Beograd-Vrsac(-Stamora Moravita) E 70 (Villa Opicina-) Sezena-Ljubljana-Zidani Most-Zagreb-Beograd-Nis-Dimitrovgrad (-Dragoman) (21)Greece E 85 (Gevgelia-) Idomeni-Thessaloniki-Athinai E 853 Larissa-Volos E 855 (Kulata-) Promachon-Thessaloniki (22)Romania E 851 (Vadul Siret-) Vicsani-PacsaniE 95 (Ungeni-)Lasi-Pascani-Buzau-Ploiesti-Bucuresti-Videle-Giurgiu (-Ruse)EArad-Deva-Teius-Vinatori-Brasov-Bucuresti E 56 (Loskoshaza-)Curtici-Arad-Timisoara-Craiova-Bucuresti E 560 Buza-Galati(-Reni-Benderi) EBucuresti-CostantaE 66 (Vrsac-)Stamora Moravita-Timisoara(23) BulgariaE 95 (Giurgiu-)Ruse-Gorna-Dimitrovgrad E 951 Sindel-KarnobatE 660 Ruse-KaspicanE 680 Sofia-Hezdra-Gorna-Kaspican-Sindel-VarnaE 70 (Dimitrovgrad-)Dragoan-Sofija-Plovdiv-Dimitrovgrad-Svilengrad (-Kapikule)E 720 Plovdiv-Zimnicza-Karnobat-BurgasE 855 Sofia-Kulata(-Promachon) (24)Finland E 10 Hanko-Helsinki-Riihimaki-Kouvola-Vainikkala (-Luzhaika) (25)Union of Soviet Socialist Republics E 851 Lvov-Vadul Siret (-Vicsani) E 95 (Iasi-) Ungeni-Kichinev-Benderl-Kiev-Moskva E 10 (Vainikkala-) Luzhaika-Leningrad-Moskva E 20 (Terespol-) Brest-Moskva E 30 (Medyka-) Mostiska-Lvov-Kiev-Moskva E 40 (Cierna N. Tis-) Cop-Lvov E 50 (Zahony-) Cop-Lvov-Kiev-Moskva E 560 (Galati-) Reni-Benderi (26)Turkey E 70 (Svilengrad-)Kapikule-Istanbul-Haydarpasa-Ankara E 702 Ankara-Kapikoy-[Razi(Iran)] E 704 Ankara-Nusaybin [Kamichli (Republique arabe syrienne)-Tel Kotchir(Iraq Annex II

TECHNICAL CHARACTERISTICS OF MAIN INTERNATIONAL RAILWAY LINES Preliminary remarks The parameters are summarized in table 1. The values shown in column A of table 1 are to be regarded as Important objectives to be reached in accordance with national railway development plans, and any divergence from these values should be regarded as exceptional. Lines have been divided into two main categories: (a)Existing lines, capable of being improved where appropriate; it is often difficult and sometimes impossible to modify, for instance, their geometrical characteristics, and the requirements have to be eased for such lines; (b)New lines to be built: within certain economic limits, the geometrical characteristics In particular may be freely selected; it is necessary to distinguish two subcategories: (i)Lines intended solely for passenger traffic (excluding goods traffic); (ii) Lines for mixed or combined traffic, for both passenger and goods services. The parameters adopted in no way hinder technical progress they are minimum requirements. A railway network may adopt more ambitious parameters if it considers this worth while. By analogy, the specifications given in table 1 also apply, where appropriate, to ferry-boat services which are an integral part of the railway network. Table 1

INFRASTRUCTURE PARAMETERS FOR MAIN INTERNATIONAL RAILWAY LINES

A Existing lines which meet the infrastructure requirements and lines to be improved or reconstructed B New lines Bl For passenger traffic only B2 For passenger and goods traffic

1.Number of tracks - 2 2 2.Vehicle loading gauge UIC \*/ B UIC C1 UIC C1 3.Minimum distance between track centres 4.0 m 4.2 m 4.2 m 4.Nominal minimum speed -l60 km/h . 300 km/h 250 km/h 5.Authorized mass per axle: Locomotives (,200 km/h) 22.5 t - 22.5 t Railcars and rail motor sets (300 km/h) 17 t 17 t 17 t Carriages 16 t - 16 t Wagons100 km/h 20 t - 22.5 t 120 km/h 20 t - 20 t 140 km/h 18 t 18 t 6.Authorized mass per linear metre 8 t 8 t 7.Test train (bridge design) UIC 71 UIC 71 8.Maximum gradient - 35 mm/m 12.5 mm/m 9.Minimum platform length in principal stations 400 m 400 m 400 m 10.Minimum useful siding length 750 m • 750 m

11. Level crossings None | None None

V UIC: International Union of Railways

1. Number of tracks Main international lines must provide high capacity and allow precision timing of operation. It is generally possible to meet both requirements only on lines with at least two tracks.

2. Vehicle loading gauge This is the minimum loading gauge for main international lines. On new lines, only a small marginal investment cost is normally incurred by adopting a high loading gauge, and the UIC C1 gauge has therefore been chosen. The C1 gauge allows, for instance: The transport of road goods vehicles and road trains (lorry with trailer, articulated vehicle, tractor and semi-trailer) conforming to the European road loading gauge (height 4 m, width 2.5 m) on special wagons with a loading height 60 cm above rail level; The transport of ordinary road semi-trailers 2.5 m wide and 4 m high on recess wagons with normal bogies; The transport of ISO containers 2.44 m wide and 2.9 m high on ordinary flat wagons; The transport of swap-bodies 2.5 m wide on ordinary flat wagons. The existing lines across mountainous regions (such as the Pyrenees, Massif Central, Alps, Jura, Appenines, Carpathians) have many tunnels conforming to the Technical Unit loading gauge, or gauges of slightly greater height at the centre of the track. Increasing this to conform to the UIC C1 gauge is in almost all cases impossible from the economic and financial standpoints. The UIC B gauge has therefore been chosen for these lines, as it allows, for instance: The transport of ISO containers 2.44 m wide and 2.90 m high on flat container-wagons with a loading height 1.18 m above rail level; The transport of swap-bodies 2.5 m wide and 2.6 m high on ordinary flat wagons (loading height 1.246 m); The transport of semi-trailers on recess wagons. Most of the existing main international lines offer at least the UIC B gauge. In the case of the others, improvement to this standard does not normally require major investment.

3. Minimum distance between track centres This is the minimum distance between track centres for double-track main lines outside stations. An increase in the distance between track centres presents the following advantages: Decrease in the aerodynamic pressure when two trains pass each other, an advantage which increases in proportion to the speed; Some relief from the constraints imposed in the transport of out-of-gauge loads; Possibility of using high-powered mechanized equipment for track maintenance and renewal. On existing double-track lines, and outside stations, the distance between track centres varies between 3.5 m and 4 m. When tracks are completely renewed, efforts should be made to increase the distance, with the aim of achieving a minimum distance of 4 m. On new lines, the choice of a generous between-track distance normally entails only a limited marginal investment, at least outside tunnels and up to 4.2 m. A minimum distance between track centres of 4.2 m has therefore been selected. This is sufficient for high speeds up to 300 km/h (e.g. the new Paris - south-east high-speed line between Paris and Lyon).

4. Nominal minimum speed The nominal minimum speed determines the geometrical characteristics of the section (radius of curves and cant), the safety installations (braking distances) and the braking coefficient of the rolling stock. On existing lines, maximum speeds are dependent upon the radius of the curves. The nominal minimum speed selected (160 m/h) is the general practice on sections with straight track or wide-radius curve: . In some cases the layout and signalling can be improved, without excessive investment, to allow 160 km/h to be reached on some sections. On new lines much higher nominal speeds can be adopted. The nominal speeds selected are those for new lines recently completed, under construction or at the planning stage. The nominal speed is not the same as the commercial speed. The commercial speed is the distance between the origin and destination of a train divided by the total Journey time, including intermediate stops.

5 Authorized mass per axle This is the authorized mass per axle which international main lines should be able to bear. International main lines should be capable of taking the most modern existing and future vehicle traffic, in particular: Locomotives with a mass per



axle of 22.5 tonnes; on lines which normally take a mass per axle of 20 tonnes, locomotives with a slightly higher mass per axle are tolerated because the ratio of the number of locomotive axles to the total number of axles is usually very low and the suspension of a locomotive causes less wear than that of a wagon; Rail cars and rail motor sets with a mass per axle of 17 tonnes (this is the mass per axle of the French Railways TGV sets); Carriages with a mass per axle of 16 tonnes (in existing and planned ordinary carriage stock, no carriage has or will have a mass per axle, when loaded, exceeding 16 tonnes); Wagons with a mass per axle of 20 tonnes, which corresponds to UIC class C; for new mixed or combined traffic lines a wagon mass per axle of 22.5 tonnes up to 100 km/h has been adopted, in conformity with recent UIC decisions. The mass per axle limits of 20 tonnes for a speed of 120 km/h and 18 tonnes for a speed of 140 km/h are those set by the UIC regulations. The mass per axle values shown are for a wheel diameter of not less than 840 mm, in accordance with the UIC regulations.

6. Authorized mass per linear metre The authorized mass per metre of length over buffers of vehicles which international lines should be capable of accommodating has been set at 8 t, conforming to UIC class C4.

7. Test train (bridge design) This is the minimum test train on which bridge design for international main lines should be based. On new lines for mixed or combined traffic, the UIC 71 test train is used. On new lines restricted to passenger traffic, no international standard has been laid down.

8. Maximum gradient This is the gradient not to be exceeded on main international lines. On existing lines, the gradient is a factor which it is virtually impossible to alter. On new lines reserved for passenger traffic, the value 35 mm/m has been adopted (this is the standard used on the Paris - south-east high-speed line between Paris and Lyon). On new lines for mixed or combined traffic, the value 12.5 mm/m has been adopted. This is the highest in any current national planning. The gradient depends upon the length of the slope; the longer the slope the smaller the gradient and vice versa.

9. Minimum platform length in principal stations The length of 400 m adopted by UIC has been chosen. A platform with a length of 400 m will take, for example: A train consisting of a locomotive and 13 coaches 27,5 m long, or a locomotive and 14 coaches 26.4 m long; A train consisting of two TGV sets as used on the Paris - south-east line. A principal station platform length exceeding 400 m was not adopted, for two reasons: Passenger resistance from passengers or foot, especially in dead-end stations; Excessive investment costs, especially in modifying existing dead-end stations.

10. Minimum useful siding length The minimum useful siding length on main international lines is significant only for goods trains. The length of 750 m adopted by UIC was chosen. This permits the movement and stabling of goods trains of a gross hauled weight exceeding 5,000 tonnes in class C (8 gross tonnes per metre of length); moreover, a train of 1,500 hauled gross tonne to be stabled on a 750 m siding has a mass of little more than 2 tonnes per metre of length.

11. Level crossings New main international lines should be built without any road level crossings. On existing main international lines, the systematic replacement of level crossings by over- or under-passes is planned, except in the few cases where such replacement is physically impossible.

MAP OF RAILWAY LINES FORMING PART OF THE EUROPEAN NETWORK This map provides, for information purposes only, a geographical picture of the routes followed by the railway lines defined in annex I to the Agreement, as they exist at the time of drawing up the Agreement.

Legend The distinction between principal and supplementary lines on the entire European network has been decided by GREN (TRANS/SC2/GREN/2, paragraphs 4 and 5).

I. Thick continuous lines: principal lines whose route has been proposed by Governments II. Thin continuous lines: supplementary lines whose route has been proposed by Governments III. Dotted lines: ferry services.

I hereby certify that the foregoing text is a true copy of the European Agreement on Main International Railway Lines (AGC), done at Geneva on 31 May 1985, the

original of which is deposited with the Secretary-General of the United Nations, as the said Agreement was opened for signature. Je certifie que le texte qui precede est une copie conforme de l'Accord europeen sur les grandes lignes internationales de chemin de fer (AGC), fait a Geneve le 31 mai 1985, dont l'original se trouve depose aupres du Secretaire general de l'Organisation des Nations Unies tel que ledit Accord a ete ouvert a la signature. For the Secretary-General, The Legal Counsel: Pour le Secretaire general, Le Conseiller juridique: Carl-August Fleischhauer United Nations, New York 25 October 1985 Organisation des Nations Unies, New York le 25 octobre 1985 ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΣΥΜΦΩΝΙΑ ΓΙΑ ΤΙΣ ΚΥΡΙΕΣ ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ (AGC) ΗΝΩΜΕΝΑ ΕΘΝΗ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΣΥΜΦΩΝΙΑ ΓΙΑ ΤΙΣ ΚΥΡΙΕΣ ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ (AGC) Τα συμβαλλόμενα μέρη, Έχοντας επίγνωση της ανάγκης να διευκολυνθεί και να αναπτυχθεί η διεθνής σιδηροδρομική κίνηση στην Ευρώπη, Έχοντας υπόψη ότι για να ενισχυθούν οι σχέσεις μεταξύ των Ευρωπαϊκών χωρών, είναι αναγκαίο να καταρτισθεί ένα συντονισμένο σχέδιο για την ανάπτυξη και την κατασκευή σιδηροδρομικών γραμμών που να είναι προσαρμοσμένο στις απαιτήσεις της σιδηροδρομικής κίνησης του μέλλοντος, Συμφώνησαν τα εξής: Ορισμός και υιοθέτηση του διεθνούς Ε-σιδηροδρομικού δικτύου Άρθρο 1 Τα Συμβαλλόμενα Μέρη υιοθετούν το προταθέν σιδηροδρομικό δίκτυο το οποίο στο εξής θα καλείται Διεθνές Ε-σιδηροδρομικό Δίκτυο και περιγράφεται στο παράρτημα Ι της παρούσης Συμφωνίας, ως ένα συντονισμένο σχέδιο για την ανάπτυξη και κατασκευή σιδηροδρομικών γραμμών μείζονος διεθνούς σημασίας που έχουν σκοπό να αναλάβουν μέσα στα πλαίσια των εθνικών προγραμμάτων σύμφωνα με τις αντίστοιχες νομοθεσίες τους. Άρθρο 2 Το διεθνές Ε-σιδ/κό δίκτυο αποτελείται από ένα σύστημα κυρίων γραμμών και συμπληρωματικών γραμμών. Οι κύριες γραμμές είναι οι μείζονες διεθνείς άξονες που ήδη δέχονται πολύ μεγάλη διεθνή κίνηση ή κίνηση που αναμένεται να καταστεί πολύ μεγάλη στο εγγύς μέλλον. Οι συμπληρωματικές γραμμές είναι εκείνες που ενώ ήδη συμπληρώνουν το δίκτυο των κυρίων γραμμών, μόνον στο απώτερο μέλλον πρόκειται να δεχθούν πολύ μεγάλη διεθνή σιδηροδρομική κίνηση. Κατασκευή και ανάπτυξη των γραμμών του διεθνούς Ε-σιδηροδρομικού δικτύου Άρθρο 3 Το διεθνές Ε-σιδηροδρομικό δίκτυο κυρίων γραμμών που αναφέρεται στο άρθρο 2 συμφωνεί με τα χαρακτηριστικά που μνημονεύονται το παράρτημα ΙΙ της παρούσης Συμφωνίας ή θα καταστεί σύμφωνο με τις διατάξεις αυτού του παραρτήματος με μελλοντικά έργα βελτίωσης που θα πραγματοποιηθούν σύμφωνα με τα εθνικά προγράμματα. Διορισμός θεματοφύλακος Άρθρο 4 Ο Γενικός Γραμματέας των Ηνωμένων Εθνών θα είναι ο θεματοφύλαξ της παρούσης Συμφωνίας. Διαδικασία για την υπογραφή και εισδοχή Συμβαλλομένων Μερών στην Συμφωνία Άρθρο 5 1. Η παρούσα Συμφωνία θα είναι ανοικτή στην Γενεύη για υπογραφή από Κράτη τα οποία είναι είτε μέλη της Οικονομικής Επιτροπής των Ηνωμένων Εθνών για την Ευρώπη ή έχουν γίνει δεκτά στην Επιτροπή με συμβουλευτική ιδιότητα σύμφωνα με την παράγραφο 8 της περιγραφής των αρμοδιοτήτων της Επιτροπής, από 1.9.1985 έως 1.9.1986. 2. Τα ως άνω Κράτη μπορούν να καταστούν Συμβαλλόμενα Μέρη της παρούσης Συμφωνία με τους εξής τρόπους: 1) Υπογραφή ακολουθούμενη από επικύρωση, αποδοχή ή έγκριση, ή (β) Προσχώρηση. 3. Η επικύρωση, η αποδοχή, ή έγκριση ή η προσχώρηση θα πραγματοποιούνται δια της καταθέσεως μιας σχετικής πράξης, με την δέουσα μορφή, στον Γενικό Γραμματέα των Ηνωμένων Εθνών. Έναρξη ισχύος της Συμφωνίας Άρθρο 6 1. Η παρούσα Συμφωνία θα τεθεί σε ισχύ 90 ημέρες μετά την ημερομηνία κατά την οποία οι Κυβερνήσεις οκτώ Κρατών θα έχουν καταθέσει μια πράξη επικυρώσεως, αποδοχής, εγκρίσεως ή προσχωρήσεως, υπό την προϋπόθεση ότι μια ή περισσότερες γραμμές του διεθνούς Ε-σιδηροδρομικού δικτύου, συνδέει κατά συνεχή τρόπο, τις επικράτειες τουλάχιστον τεσσάρων από τα Κράτη που έχουν καταθέσει αυτές τις πράξεις. Αν αυτή η αίρεση δεν πληρωθεί, η Συμφωνία θα τεθεί σε ισχύ 90 ημέρες μετά την ημερομηνία κατά την οποία θα κατατεθεί η πράξη επικυρώσεως, αποδοχής, εγκρίσεως ή προσχωρήσεως, με την οποία πληροίται αυτή η προϋπόθεση. 2. Για κάθε Κράτος που καταθέτει μια πράξη επικυρώσεως, αποδοχής, εγκρίσεως ή προσχωρήσεως, μετά την έναρξη της 90ήμερης

περιόδου που ορίζεται στην παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου, η Συμφωνία θα τεθεί σε ισχύ 90 ημέρες μετά την ημερομηνία καταθέσεως της εν λόγω πράξεως. Ορια στην εφαρμογή της Συμφωνίας Άρθρο 7 Τίποτε απ όσα περιέχονται στην παρούσα Συμφωνία δεν θα ερμηνεύεται ότι εμποδίζει ένα Συμβαλλόμενο Μέρος να προβεί σε κάποια πράξη την οποία κρίνει ως αναγκαία για την εξωτερική ή την εσωτερική του ασφάλεια, σύμφωνα με τις διατάξεις του Χάρτη των Ηνωμένων Εθνών, περιοριζόμενο στις απαιτήσεις των περιστάσεων. Αυτά τα μέτρα, τα οποία πρέπει να είναι προσωρινά, θα γνωστοποιούνται αμέσως στον Θεματοφύλακα και θα προσδιορίζεται η φύση τους. Διευθέτηση διάφορων Άρθρο 8 1.Κάθε διαφορά μεταξύ δύο ή περισσότερων Συμβαλλομένων Μερών που έχει σχέση με την ερμηνεία ή την εφαρμογή της παρούσης Συμφωνίας και την οποία οι Συμβαλλόμενοι που εμπλέκονται την διαφορά δεν είναι εις θέση να επιλύσουν με διαπραγματεύσεις ή με άλλα μέσα, θα παραπέμπεται σε διαιτησία αν κάποιο από τα Συμβαλλόμενα Μέρη που εμπλέκονται στην διαφορά το ζητήσει, και για τον σκοπό αυτό, θα υποβάλλεται σε ένα ή περισσότερους διαιτητές επιλεγόμενους δια αμοιβαίας συμφωνίας των εμπλεκόμενων στην διαφορά Συμβαλλομένων Μερών. Αν οι εμπλεκόμενοι στην διαφορά Συμβαλλόμενοι αποτύχουν να συμφωνήσουν στην επιλογή ενός ή περισσότερων διαιτητών εντός τριών μηνών από της αιτήσεως διαιτησίας, οιοσδήποτε από αυτούς τους Συμβαλλομένους μπορεί να ζητήσει από τον Γενικό Γραμματέα των Ηνωμένων Εθνών να διορίσει ένα διαιτητή, στον οποίο θα υποβληθεί η διαφορά για να αποφασίσει. 2.Η απόφαση του διορισθέντος σύμφωνα με την παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου διαιτητού ή διαιτητών θα είναι δεσμευτική για τους εμπλεκόμενους στην διαφορά Συμβαλλόμενους. Δήλωση σχετικά με το άρθρο 8 Άρθρο 9 Κάθε Κράτος μπορεί, την στιγμή της υπογραφής της Συμφωνίας ή της καταθέσεως της πράξεως επικυρώσεως, αποδοχής, εγκρίσεως ή προσχωρήσεως, να δηλώσει ότι δεν θεωρεί τον εαυτό του δεσμευόμενο από το άρθρο 8 της παρούσης Συμφωνίας. Διαδικασία για την τροποποίηση του κυρίως κειμένου Άρθρο 101.Το κυρίως κείμενο της παρούσης Συμφωνίας μπορεί να τροποποιηθεί με κάποια από τις διαδικασίες που καθορίζονται στο παρόν άρθρο.2.1)Μετά από αίτησιν ενός Συμβαλλομένου,κάθε τροποποίηση προτεινόμενη από αυτόν επί του κυρίως κειμένου της παρούσης Συμφωνίας θα εξετάζεται από την Ομάδα Εργασίας επί των Σιδηροδρομικών Μεταφορών της Οικονομικής Επιτροπής για την Ευρώπη. (β) Αν εγκριθεί από πλειοψηφία δύο τρίτων των παρόντων και δικαιουμένων ψήφου μελών και αν αυτή η πλειοψηφία περιλαμβάνει μια πλειοψηφία δύο τρίτων των παρόντων και δικαιουμένων ψήφου Συμβαλλομένων, η τροποποίηση θα κοινοποιείται από τον Γενικό Γραμματέα προς όλους τους Συμβαλλομένους προς αποδοχή. (γ) Αν η τροποποίηση γίνει αποδεκτή από τα δύο τρίτα των Συμβαλλομένων, ο Γενικός Γραμματέας θα ειδοποιεί σχετικώς τους Συμβαλλομένους και η τροποποίηση θα τίθεται σε ισχύ 12 μήνες μετά την ημερομηνία αυτής της ειδοποιήσεως. Η τροποποίηση θα τίθεται σε ισχύ προκειμένου περί όλων των Συμβαλλομένων εκτός εκείνων που, προ της θέσεως της τροποποιήσεως σε ισχύ, έχουν κάνει μια δήλωση ότι δεν δέχονται στην τροποποίηση. 3. Μετά από αίτημα τουλάχιστον του ενός τρίτου των Συμβαλλομένων, θα συγκαλείται από τον Γενικό Γραμματέα μια συνδιάσκεψη, στην οποία θα προσκαλούνται τα Κράτη που αναφέρονται στο άρθρο 5. Προκειμένου περί τροποποιήσεως υποβαλλομένης στην κρίση αυτής της συνδιασκέψεως, θα έχουν εφαρμογή οι διαδικασίες που προσδιορίζονται τις υποπαραγράφους (α) και (β) της παραγράφου 2 του παρόντος άρθρου. Διαδικασία για την τροποποίηση του παραρτήματος Ι Άρθρο 111.Το παράρτημα Ι της παρούσης Συμφωνίας μπορεί να τροποποιηθεί σύμφωνα με την διαδικασία που καθορίζεται στο παρόν άρθρο. 2.Μετά από αίτηση ενός Συμβαλλομένου, κάθε τροποποίηση προτεινόμενη από αυτόν επί του παραρτήματος Ι της παρούσης Συμφωνίας θα εξετάζεται από την Ομάδα Εργασίας επί των Σιδηροδρομικών Μεταφορών της Οικονομικής Επιτροπής για την Ευρώπη. 3.Αν εγκριθεί από την πλειοψηφία των παρόντων και δικαιουμένων ψήφου μελών και αν αυτή η πλειοψηφία περιλαμβάνει την πλειοψηφία των παρόντων και δικαιουμένων ψήφου Συμβαλλομένων, η τροποποίηση θα κοινοποιείται από τον Γενικό Γραμματέα προς τις αρμόδιες διοικήσεις των αμέσως ενδιαφερομένων

Συμβαλλομένων. Οι εξής θα θεωρούνται ως αμέσως ενδιαφερόμενοι Συμβαλλόμενοι: 1) Στην περίπτωση συμπεριλήψεως μιας νέας κυρίας γραμμής ή τροποποίησης μιας ήδη υφισταμένης κυρίας γραμμής, κάθε Συμβαλλόμενος του οποίου η επικράτεια διασχίζεται από αυτή την γραμμή, (β) Στην περίπτωση συμπεριλήψεως μιας νέας δευτερεύουσας γραμμής ή τροποποίησης μιας ήδη υφισταμένης δευτερεύουσας γραμμής, κάθε όμορος προς τον αιτούντα Συμβαλλόμενος, του οποίου η επικράτεια διασχίζεται από την κύρια διεθνή γραμμή (ή γραμμές), με την οποία η δευτερεύουσα γραμμή, ή τροποποιηθσόμενη, συνδέεται. Δύο Συμβαλλόμενοι που έχουν στις επικράτειες τους τα τερματικά σημεία μιας προτεινομένης γραμμής φέρυ επί της κυρίας γραμμής (ή γραμμών) που αναφέρονται ανωτέρω, θα θεωρούνται επίσης ότι είναι όμοροι για τους σκοπούς της παρούσης παραγράφου. 4. Κάθε προτεινομένη τροποποίηση που κοινοποιείται σύμφωνα με την παράγραφο 3 του παρόντος άρθρου θα γίνεται δεκτή αν μέσα σε διάστημα έξη μηνών μετά την ημερομηνία της κοινοποίησέως της καμμία από τις αρμόδιες διοικήσεις των αμέσως ενδιαφερομένων Συμβαλλομένων, δεν γνωστοποιήσει στον Γενικό Γραμματέα ότι έχει αντίρρηση στην τροποποίηση. Αν η διοίκηση ενός Συμβαλλομένου δηλώσει ότι η εθνική της νομοθεσία την υποχρεώνει να εξαρτήσει την συμφωνία της από την χορήγηση μιας συγκεκριμένης εξουσιοδότησεως ή την έγκριση ενός νομοθετικού οργάνου, η αρμοδία διοίκηση δεν θα θεωρείται ότι έχει δώσει την συναίνεση της για την τροποποίηση του παραρτήματος I της παρούσης Συμφωνίας, και συνεπώς η προτεινομένη τροποποίηση δεν θα γίνεται δεκτή, μέχρι να γνωστοποιήσει η αρμοδία διοίκηση στον Γενικό Γραμματέα ότι έχει αποκτήσει την αναγκαία εξουσιοδότηση ή έγκριση. Αν αυτή η γνωστοποίηση δεν δοθεί μέσα σε διάστημα 18 μηνών από της ημερομηνίας κατά την οποία η προτεινομένη τροποποίηση κοινοποιήθηκε προς την ειρηνωμένη αρμοδία διοίκηση, ή αν μέσα στην εξάμηνη περίοδο που μνημονεύεται ανωτέρω, η αρμοδία διοίκηση ενός αμέσως ενδιαφερομένου Συμβαλλομένου εκφράσει την αντίρρησή της προς την προτεινομένη τροποποίηση, αυτή την τροποποίηση θα θεωρείται ως μη αποδεκτή. 5. Κάθε αποδεκτή τροποποίηση θα κοινοποιείται από τον Γενικό Γραμματέα προς όλους τους Συμβαλλομένους και θα τίθεται σε ισχύ για όλους τους Συμβαλλομένους τρεις μήνες μετά την ημερομηνία γνωστοποίησέως της. Διαδικασία για την τροποποίηση του παραρτήματος II Άρθρο 121. Το παράρτημα II της παρούσης Συμφωνίας μπορεί να τροποποιηθεί σύμφωνα με την διαδικασία που καθορίζεται στο παρόν άρθρο. 2. Μετά από αίτηση ενός Συμβαλλομένου, κάθε τροποποίηση προτεινόμενη από αυτόν επί του παραρτήματος II της παρούσης Συμφωνίας θα εξετάζεται από την Ομάδα Εργασίας επί των Σιδηροδρομικών Μεταφορών της Οικονομικής Επιτροπής για την Ευρώπη. 3. Αν εγκριθεί από την πλειοψηφία των παρόντων και δικαιουμένων ψήφου μελών και αν αυτή η πλειοψηφία περιλαμβάνει την πλειοψηφία των παρόντων και δικαιουμένων ψήφου Συμβαλλομένων, η τροποποίηση θα κοινοποιείται από τον Γενικό Γραμματέα προς τις αρμόδιες διοικήσεις των Συμβαλλομένων για αποδοχή. 4. Η τροποποίηση θα γίνει δεκτή αν μέσα σε διάστημα έξη μηνών μετά την ημερομηνία γνωστοποίησέως της, λιγότερο από το ένα τρίτο των αρμοδίων διοικήσεων των Συμβαλλομένων γνωστοποιήσουν στον Γενικό Γραμματέα ότι έχουν αντίρρηση για την τροποποίηση. 5. Κάθε τροποποίηση που γίνεται αποδεκτή θα κοινοποιείται από τον Γενικό Γραμματέα σε όλους τους Συμβαλλόμενους και θα τίθεται σε ισχύ τρεις μήνες μετά την ημερομηνία της γνωστοποίησεως της. Γνωστοποίηση της διεύθυνσεως της διοικήσεως προς την οποία πρέπει να αποστέλλωνται οι προτεινόμενες τροποποιήσεις των παραρτημάτων της Συμφωνίας Άρθρο 13 Κάθε Κράτος, κατά την στιγμή της υπογραφής, επικυρώσεως, αποδοχής, εγκρίσεως ή προσχωρήσεως στην παρούσα Συμφωνία, θα ανακοινώνει στον Γενικό Γραμματέα το όνομα και την διεύθυνση της διοικήσεως του στην οποία πρέπει να κοινοποιούνται οι προτεινόμενες τροποποιήσεις των παραρτημάτων της παρούσης Συμφωνίας, σύμφωνα με τα άρθρα 11 και 12 ανωτέρω. Καταγγελία και αναστολή της ισχύος της Συμφωνίας Άρθρο 14 Κάθε Συμβαλλόμενος μπορεί να καταγγείλει την παρούσα Συμφωνία με γραπτή ειδοποίηση προς τον Γενικό Γραμματέα. Η καταγγελία θα τεθεί σε ισχύ

μετά την πάροδο ενός έτος από της ημερομηνίας παραλαβής της ειδοποίησης από τον Γενικό Γραμματέα. Άρθρο 15 Η εφαρμογή της παρούσης Συμφωνίας θα αναστέλλεται αν ο αριθμός των Συμβαλλομένων είναι μικρότερος από τον αριθμό οκτώ για χρονικό διάστημα 12 συναπτών μηνών. Εις πίστωση των ανωτέρω/ οι πληρεξούσιοι, δέοντως εξουσιοδοτημένοι προς τούτο, υπέγραψαν την παρούσα Συμφωνία. Εγένετο στην Γενεύη, σήμερα 31 Μαΐου 1985, σε ένα αντίγραφο στην Αγγλική, την Γαλλική και την Ρωσική γλώσσα, των τριών κειμένων όντων εξ ίσου αυθεντικών. Παράρτημα Ι ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ ΜΕΙΖΟΝΟΣ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΣΗΜΑΣΙΑΣ Αρίθμηση των γραμμών μείζονος διεθνούς σημασίας 1.Οι πρωτεύουσες γραμμές οι οποίες περιλαμβάνουν γραμμές αναφοράς και ενδιάμεσες γραμμές, ονομάζονται γραμμές Α κατηγορίας και έχουν διψήφιους αριθμούς. Οι δευτερεύουσες γραμμές, ονομάζονται γραμμές Β κατηγορίας και έχουν τριψήφιους αριθμούς. 2.Οι γραμμές αναφοράς με προσανατολισμό οπτο βορρά προς νότο έχουν διψήφιους αριθμούς που τελειώνουν σε 5 και αυξάνουν από δυσμών προς ανατολάς. Οι γραμμές αναφοράς με προσανατολισμό από δυσμών προς ανατολάς έχουν διψήφιους αριθμούς που τελειώνουν σε 0 και αυξάνουν από βορρά προς νότο. Οι ενδιάμεσες γραμμές έχουν αντιστοίχως διψήφιους μονούς και δηψήφιους ζυγούς αριθμούς που ευρίσκονται μεταξύ των αριθμών που αντιστοιχούν στις γραμμές αναφοράς μεταξύ των οποίων κείνται οι γραμμές αυτές. 3.Οι γραμμές Β κατηγορίας έχουν τριψήφιους αριθμούς. Από τους αριθμούς αυτούς το πρώτο ψηφίο είναι το πρώτο ψηφίο της πλησιέστερης γραμμής αναφοράς προς βορράν της εν λόγω γραμμής Β κατηγορίας. Το δεύτερο ψηφίο είναι το δεύτερο ψηφίο της πλησιέστερης γραμμής αναφοράς προς δυσμάς της εν λόγω γραμμής Β κατηγορίας. Το τρίτο ψηφίο είναι αύξων αριθμός.

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ Ι. Αρίθμηση γραμμών σε ευρωπαϊκό επίπεδο Βορράς - Νότος Ε 03 Γλασκώβη - Stranraer - Λάρν - Μπέλφαστ - Δουβλίνο -Χόλυχεντ - Crewe - Λονδίνο - Folkestone - Ντόβερ Ε 05 Λισσαβώνα - Κοίμπρα - Βιλαρ Φορμόσο - Φουέντες ντε Ονόρο - Μεντίνα ντελ Κάμπο - Μπούργκος - Ιρούν -Μπορντώ - Παρίσι Ε 07 Παρίσι - Μπορντώ - Hendaye - Ιρούν - Μπούργκος -Αβίλα/Αράντα ντε Ντουέρο - Μαδρίτη Ε 051 Καλαί - Παρίσι Ε 053 Μαδρίτη - Κόρντοβα - Μπομπαντίγια - Αλγεθίρας Ε 15 Αμστερνταμ - Χάγη - Ρόττερνταμ - Ρούσενταλ - Αμβέρσα -Βρυξέλλες - Quevy - Feignies - Aulnoye - Παρίσι - Ντιζόν/ Le Creusot - Λυών - Αβινιόν - Ταρασκόν -Μασσαλία Ε 23 Δουνκέρκη - Aulnoye - Thionville - Μετς - Frouard -Τούλ - Culmont - Chalindrey - Ντιζόν - Vallorbe -Λωζάννη - Brig Ε 25 Βρυξέλλες - Arlon - Sterpenich - Kleinbettingen -Λουξεμβούργο - Bettembourg - Thionville - Μέτς -Στρασβούργο - Μυλουζ - Βασιλεία - Ολτεν - Βέρνη -Brig - Domodossola - Rho - Μιλάνο - Γένοβα Ε 27 Λιέγη Gouvy - Troisvierges - Λουξεμβούργο Ε 3B Άμστερνταμ - Ουτρέχτη - Άρνεμ - Emmerich - Ντουισμπουργκ - Ντύσσελτορφ - Κολωνία - Mainz - Μανχάιμ -Καρλσρούη - Βασιλεία - Ολτεν - Κιάσο - Μιλάνο -Μπολόνια - Φλωρεντία - Ρώμη - Νεάπολη - Σαλέρνο -Μεσσήνη Ε 43 Φρανκφούρτη (Μ)- Χαιδελβέργη/Μανχάιμ - Bruchsal -Στουτγάρδη - Ούλμ - Αουγκσμπουργκ - Μόναχο - Freilassing - Σάλτσμπουργκ Ε 45 Οσλο -.Kornsjo - Γκαίτεμποργκ - Helsingborg - Helsingor - Κοπεγχάγη - Nykobing - Rodby- Puttgarden -Αμβούργο - Αννόβερο - Bebra - Gemunden - Νυρεμβέργη -Αουγκσμπουργκ - Μόναχο - Kufstein - Worgl - Ινσμπρουκ - Brennero - Βερόνα - Μπολόνια - Αγκώνα -Φοτζια - Μπάρι Ε 451 Νυρεμβέργη Passau - Wels Ε 51 Gedser - Rostock Βερολίνο/Seddin - Λειψία - Plauen -Gutenfurst -Hof Νυρεμβέργη Ε 53 Helsingborg - Hassleholm Ε 530 Nykobing - Gedser Ε 55 Στοκχόλμη - Hassleholm- Μάλμο - Trelleborg - Sassnitz Hafen - Stralsund Βερολίνο/Seddin - Δρέσδη Bad Schandau - Decin - Πράγα Linz - Σάλτσμπουργκ - Schwarzach St.Veit - Villach Arnoldstein - Tarvisio - Ούντινε - Βενετία - Μπολόνια Ε 551 Πράγα - Horni Dvoriste - Summerau - Λιντς - Selzthal -St.Michael Ε 59 Μάλμο - Ystad - Swinoujscie - Szczecin - Kostrzyn Gora - Wroclaw - Chalupki Ε 61 Στοκχόλμη - Hassleholm - Μάλμο - Trelleborg - Sassnitz Hafen - Stralsund - Βερολίνο/Seddin - Δρέσδη - Bad Schandau - Decin - Nymburk - Kolin - Brno - Breclav -Μπρατισλάβα Komarno - Komarom - Βουδαπέστη Ε 63 Zilina Μπρατισλάβα Ε 65 Gdynia - Gdansk - Βαρσοβία -

Κατοβίτσες - Zebrzydowice - Petrovice u Karvine - Ostrava - Breclav - Bernhardstahl - Βιέννη - Semmering  
- Bruck a.d.Mur -Klagenfurt - Villach - Rosenbach - Jesenice - Λιουμπλιάνα -Pivka - Rijeka E 67 Bruck  
a.d.Mur - Γκράτς - Spielfeld Strass - MariborZidani Most E 69 Βουδαπέστη Murakeresztur - Kotoriba -  
Pragersko Zidani - Most - Λιουμπλιάνα Divaca - Koper E 71 Βουδαπέστη Murakeresztur - Gyekenyes -  
Botono Korvinica Ζάγκρεμπ - Καρλοβατς - Ριέκα E 751 Ζάγκρεμπ Sunja - Knin - Perkovic - Σπλίτ/ Sibenik E  
771 Subotica - Vinkovci - Strizivojna - Vrpolje Σεράγεβο Kardeljevo E 79 Βελιγράδι - Μπαρ E 85  
Βουδαπέστη - Kelebia - Subotica - Βελιγράδι -Nis/Kraljevo - Σκόπια - Γευγελή- Ειδομένη - Θεσσαλονίκη -  
Αθήναι E 851 Λβόφ - Vadul Siret - Vicsani - Pascani E 853 Λάρισσα - Βόλος ΚΣόφια - Κουλατα - Προμαχών -  
Θεσσαλονίκη E 95 Μόσχα - Κίεβο - Benderi - Ungeni - Iasi - Pascani Buzau - Ploiesti - Βουκουρέστι Videle -  
Giurgiu Ruse - Gorna - Dimitrograd E 951 Sindel - Karnobat Ανατολή - Δύση E 10 Οστάνδη - Βρυξέλλες -  
Λιέγη - Ααχεν - Κολωνία -Ντύσσελντορφ - Ντόρτμουντ - Munster - Osnabruck -Βρέμη - Αμβούργο - Lubeck  
- Hanko - Ελσίνκι -Riihimaki - Κουνολα - Vainikkala - Luzhaika - Λένινγκραντ - Μόσχα E 16 Λονδίνο -  
Harwich - Hoek Van Holland - Ρόττερνταμ -Ουτρέχτη E 18 Αμβούργο Buchen - Schwanheide -  
Βερολίνο/Seddin E 20 Οστάνδη - Βρυξέλλες - Λιέγη - Άαχεν - Κολωνία -Duisburg - Ντόρτμουντ - Αννόβερο -  
Helmstedt - Marienborn - Βερολίνο/Seddin- Φρανκφούρτη(Ο) - Kunowice -Poznan - Βαρσοβία -Terespol-  
Brest - Μόσχα E 22 Zeebrugge - Μπρύζ E 30 Δρέσδη - Gorlitz - Zgorzelec - Wroclaw - Κατοβίτσες -Κρακοβία  
- Przemysl - Medyka - Mostiska - Λβόφ -Κίεβο - Μόσχα E 32 Φρανκφούρτη - Hanau - Flieden - Bebra  
Gerstungen -Λειψία E 40 Χάβρη - Παρίσι - Lerouville - Onville - Μετς - Remilly - Forbach - Saarbrucken -  
Ludwigshafen - Μανχάιμ -Φρανκφούρτη M) Gemunden - Νυρεμβέργη - Schirnding - Cheb - Plzen -Πράγα -  
Kolin - Ostrava - Zilina - Propad - Tatry -Kosice - Cierna - n.T.- Cop - Λβόφ E 400 Φρανκφούρτη (M)  
Gemunden E 42 Παρίσι - Lerouville - Νανσύ - Sarrebourg - Reding -Στρασβούργο - Kehl - Arrenweier -  
Καρλσρούη/Οφφενμπουργκ - Muhlacke - Στουτγάρδη E 46 Mainz Φρανκφούρτη (M) E 50 Παρίσι - Culoz-  
Γενεύη - Λωζάννη - Βέρνη - Ζυρίχη -Buchs - Ινσμπρουκ - Worgl - Kufstein (Rosenheim-  
Freilassing/Schwarzach St.Veit- Σάλτσμπουργκ - Linz -Βιέννη - Hegyeshalom - Βουδαπέστη - Miskolc -  
Nyiregyhaza - Zahony - Cop - Λβόφ Κίεβο - Μόσχα E 502 Bischofshofen - Selzthal E 52 Μπρατισλάβα - N  
Zamky - Sturovo - Szob - Βουδαπέστη ICegled - Szolnok - Debrecen - Nyiregyhaza E 54 Arad - Deva-  
Teius - Vinatori - Brasov - Βουκουρέστι E 56 Βουδαπέστη - Rakow - Ujszasz - Szolnok - Lokoshaza Curtici  
- Arad - Τιμισοάρα - Κραιόβα - Βουκουρέστι E 560 Buzau - Galati - Reni - Benderi E 562 Βουκουρέστι -  
Κωνσταντζα E 66 Βελιγράδι - Vrsac - Stomora Morativa Τιμισοάρα E 660 Ruse - Kaspican E 680 Σόφια  
Mezdra - Gorna - Kaspican - Sindel - Βάρνα E 70 Παρίσι - Macon- Amberieu - Culoz - Modane - Τορίνο -  
Rho - Μιλάνο - Βερόνα - Τεργέστη - Βίλλα Οπιτσίνα -Σεζάνα - Λιουμπλιάνα - Ζιντάνι Μοστ - Ζάγκρεμπ -  
Βελιγράδι - Νις - Ντιμιτροβγκράντ - Ντραγκομάν -Σόφια - Πλόβντιβ - Ντιμιτροβγκράντ - Σβιλενγκραντ -  
Καρίκουλε -Κωνσταντινούπολη Hagdarsa - Αγκυρα E 700 Λυών - Amberieu E 702 Αγκυρα - Καρίκου - [(Razi  
(Ιράν)] E 704 Αγκυρα - Nusaybin -[Kamichli (Αραβική Δημοκρατία Συρίας) - Tel Kotchek (Ιράκ)] E 72 Τορίνο -  
Γένοβα E 720 Πλοβντίβ - Ζίμνιτσα - Κάρνοματ - Μπουργκάς ΕλίσσαβώνΕντροκαμέντο Βαλέντσιαντε  
ΑλκαντάραΜαδρίτη - Βαρκελώνη - Port Bou - Cerbere - Narbonne -Tarascon - Μασσαλία - Mencon -  
Ventimiglia - Γένοβα -Πίζα - Λιβόρνο ΡόμαII.Αριθμησηγραμμών σε εθνικόεπίπεδο1.ΠορτογαλίαE 05  
(Φουέντες ντε Ονόρο)- Βιλαρ Φορμόσο - Κοίμπρα -Λισσαβών E 90 Λισσαβών - Εντροκαμέντο - Μαρθάο - (-  
Βαλέντσια ντε Αλκαντάρα) 2.ΙσπανίαE 05 (Hendaye-) Ιρουν - Μπουργκος - Μεδίνα ντελ Κάμπο -Φουέντες ντε  
Ονορο (-Βιλαρ Φορμόσο E 07 (Hendaye-) Ιρουν - Μπουργκος - Αβίλα/Αράντα ντε Ντουέρο - Μαδρίτη E 053  
Μαδρίτη - Κόρντοβα - Μπομπαντίγια - Αλγεθίρας E 90 (Μαρθάο-) Βαλέντσια ντε Αλκαντάρα - Μαδρίτη -  
Βαρκελώνη - Port Bou (-Cerbere) 3.ΙρλανδίαE 03 (Lame - Μπέλφαστ) - Δουβλίνο 4.Ηνωμένο Βασίλειο E 03  
Γλασκώβη - Stranraer - Lame - Μπέλφαστ Holyhead - Crewe - Λονδίνο - Φόλκενστον/ - Ντόβερ E 16

Λονδίνο - Harwich (-Hoek Van Holland) Στον κατάλογο πόλεων που ακολουθεί, θα πρέπει να σημειωθεί ότι οι σταθμοί που εμφανίζονται σε παρενθέσεις ευρίσκονται σε άλλα δρομολόγια ή έξω από την προκειμένη χώρα.

5.Γαλλία Ε 05 Παρίσι - Μπορντώ - Hendaye (-Ιρούν) Ε 051 Καλαί - Παρίσι Ε 07 Παρίσι - Μπορντώ Hendaye (-Ιρούν) Ε 15 (Quevy-) Feignies - Aulnoye - Παρίσι - Ντιζόν/Le Creusot Λυών - Αβινιόν - Tarascon - Μασσαλία Ε 23 Δουνκερκη Aulnoye - Thionville - Μετς - Frouard Τούλ - Culmont - Chalindrey - Ντιζόν (-Vallorbe) Ε 25 (Bettembourg-)Thionville - Μετς - Στρασβούργο Μυλουζ (-Βασιλεία) Ε 40 Χάβρη - Παρίσι - Lerouville - Onville - Μετς - Remilly - Forbach (-Saarbrucken Ε 42 Παρίσι - Lerouville - Νασού - Sarrebourg - Reding Στρασβούργο (-Kehl) Ε 50 Παρίσι - Culoz (- Γενεύη) Ε 70 Παρίσι - Macon- Amberieu - Culoz - Modane (- Τορίνο) Ε 700 Λυών Amberieu Ε 90 (Port Bou- Cerbere - Narbonne - Tarascon - Μασσαλία Menton - (Ventimiglia) 6.Ολλανδία Ε 15 Αμστερνταμ - Χάγη - Ρόττερνταμ - Ρούσενταλ (-Αμβέρσα) Ε 35 Αμστερνταμ - Ουτρέχτη - Αρνεμ (-Emmerich) Ε 16 (Harwich-) Hoek Van Holland - Ρόττερνταμ - Ουτρέχτη 7.Βέλγιο Ε 10 Οσάνδη - Βρυξέλλες - Λιέγη (-Ααχεν) Ε 15 (Ρούσενταλ-) Αμβέρσα - Βρυξέλλες - Quevy (-Feignies) Ε 23 Βρυξέλλες - Arlon - Sterpenich (-Kleinbettingen) Ε 27 Λιέγη - Gouvy (- Troisvierges) Ε 20 Οσάνδη - Βρυξέλλες - Λιέγη (-Ααχεν) Ε 22 Zeebrugge - Μπρύζ 8.Λουξεμβούργο Ε 25 (Sterpenich) - Kleinbettingen - Λουξεμβούργο - Bettembourg (-Thionville) Ε 27 (Gouvy-) Troisvierges - Λουξεμβούργο 9.Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας Ε 35 (Αρνεμ-) Emmerich- Duisburg - Ντύσσελντορφ - Κολωνία Mainz- Μανχάιμ - Καρλσρούη (-Βασιλεία) Ε 43 Φρανκφούρτη (Μ) - Χαιδελβέργη/Μανχάιμ - Bruchsal Στουτγάρδη - Ουλμ - Αουγκσμπουργ - Μόναχο - Freilassing (-Σάλτσμπουργκ) Ε 45 (Rodby-) Puttgarden - Αμβούργο - Αννόβερο - Bebra Gemunden - Νυρεμβέργη - Αουγκσμπουργκ - Μόναχο Kufstein (-Worgl) Ε 451 Νυρεμβέργη - Passau (-Wels) Ε 51 (Gutenfurst-) Hof- Νυρεμβέργη Ε 10 Λιέγη - Ααχεν - Κολωνία- Ντύσσελντορφ - Ντόρτμουντ Munster - Osnabruck - Βρέμη - Αμβούργο - Λυβέκη (-Hanko) Ε 18 Αμβούργο - Buchen (-Schwanheide) Ε 20 (Λιέγη-) Ααχεν - Κολωνία - Duisburg - Ντόρτμουντ Αννόβερο - Helmstadt (-Marienborn) Ε 32 Φρανκφούρτη - Hanau - Flieden - Bebra (-Gerstungen) Ε 40 (Forbach-) Saarbrucken - Ludwigshafen - Μανχάιμ Φρανκφούρτη (Μ) Gemunden - Νυρεμβέργη - Schirnding (-Cheb) Ε Φρανκφούρτη (Μ) Gemunden Ε (Στρασβούργο-) Kehl- Appenweier - Καρλσρούη - Muhlacker Στουτγάρδη /Οφφενμπαουγκ Ε Mainz Φρανκφούρτη (Μ) 10.Ελβετία Ε 23 (Ντιζόν-) Vallorbe - Λωζάννη - Brig Ε 25 (Μυλουζ-) Βασιλεία - Ολτεν-Βέρνη - Brig (-Domodossola) Ε (Καρλσρούη-) Βασιλεία Ολτεν Chiasso (-Μιλάνο) Ε (Culoz-) Γενεύη Λωζάννη Βέρνη-Ζυρίχη Buchs (-Ινναμπρουκ) 11.Ιταλία Ε 25 (Brig-) Domodossola - Rho Μιλάνο - Γένοβα Ε 35 (Chiasso-) Μιλάνο - Μπολόνια - Φλωρεντία - Ρώμη - Νεάπολη - Σαλέρνο - Μεσσήνη Ε 45 (Ινναμπρουκ-) Brennero - Βερόνα - Μπολόνια - Ανκώνα - Φότζια - Μπάρι Ε 55 (Arnoldstein-) Tarvisio - Ούντινε - Βενετία - Μπολόνια Ε 70 (Μοντάνε-) Τορίνο - Rho - Μιλάνο - Βερόνα - Τεργέστη Βίλλα Οπισίνα (-Σεζάνα) Ε 72 Τορίνο - Γένοβα Ε 90 (Menton-) Ventimiglia - Γένοβα - Πίζα - Λιβόρνο - Ρώμη 12.Νορβηγία Ε 45 Οσλο-(-Kornsjo) 13.Σουηδία Ε 45 (Kornsjo) - Γκαίτεμποργκ - Helsingborg - (-Helsingor) Ε 53 Helsingborg - Hassleholm Ε 55 Στοκχόλμη - Hassleholm - Μάλμο - Trelleborg (-Sassnitz Hafen) Ε 59 Μάλμο - Ystad (-Szczecin) Ε 61 Στοκχόλμη - Hassleholm - Μάλμο - Trelleborg -Sassnitz Hafen) 14.Δανία Ε 45 (Helsingborg-) Helsingor - Κοπεγχάγη - Nykobing Rodby (Puttgarden) Ε 530 Nykobing - Gedser (-Rostock) 15.Αυστρία Ε 43 (Freilassing-) Σάλτσμπουργκ Ε 45 (Μόναχο-) Kufstein - Worgl - Ινναμπρουκ (-Brennero) Ε 451 (Νυρεμβέργη - Passau) - Wels Ε 55 Linz - Σάλτσμπουργκ - Schwarzach St. Veit - Villach Arnoldstein (-Tarvisio) Ε 551 (Horni - Dvoriste-) Summerau - Linz - Selzthal St.Michael Ε 65 (Breckl-) Bernhardsthal - Βιέννη - Senunering - Bruck a.d.Mur-Klagenfurt - Villach - Rosenbah (-Jesenice) Ε 67 Bruck a.d. Mur - Γκράτς - Spielfeld Strass (-Sentilj) Ε 50 (Buchs-) Ινναμπρουκ - Worgl - Kufstein (-RosenheimFreilassing)/Schwarzach St.Veit - Σάλτσμπουργκ - Linz - Βιέννη - (-Hegyeshalom) Ε 502 Bischofshofen - Selzthal 16.Λαϊκή Δημοκρατία της Γερμανίας Ε 51 (Gedser-) Rostock - Βερολίνο/Seddin - Λειψία - Plauen Gutenfurst (-Hof) Ε 55 (Trelleborg-)

Sassnitz Hafen - Stralsund -Βερολίνο/Seddin - Δρέσδη - Bad Schandau (-Decin) E 18 (Buchen-) Schwanheide - Βερολίνο/Seddin E 20 (Helmstedt-) Marienborn - Βερολίνο/Seddin - Φρανκφούρτη (O) (-Kunowice) E 30 Δρέσδη - Gorlitz (-Zgorzelec) E 32 (Bebra-) Gerstungen - Λειψία 17.ΠολωνίαE 59 Swinoujscie - Szczecin - Kostrzyn - Ziecona Gora Wroclaw - Opole - Chalupki E 65 Gdynia - Γκντανσκ - Βαρσοβία - Κατοβίτσε - Zebrydowice (-Petrovice U.Karvine) E 20 (Φρανκφούρτη (O)) - Kunowice - Poznan - Βαρσοβία Terespol (-Brest) E 30 (Gorlitz-) Zgorzelec - Wroclaw - Κατοβίτσε - Κρακοβία Przemysl - Medyka (-Mostiska)Τσεχοσλοβακία E 55 (Bad Schandau-) Decin Πράγα E 551 Πράγα - Horni Dvoriste (-Summerau) E 61 (Bad Schandau-) Decin - Nymburk - Kolin - Brno Breclav - Μπρατισλάβα - Komarno - (Komarom) E 63 Zilina Μπρατισλάβα E 65 (Zebrydowice-)Petrovice u. Karvine - Ostrava Breclav (-Bernhardstahl) E 40 (Schirnding-) Cheb - Plzen - Πράγα - Koliri - Ostrava Zilina - Poprad Tatry - Kosice - Cierna N.Tis.(-COP) E 52 Μπρατισλάβα - N.Zamky - Sturono (-Szob) 19.ΟυγγαρίαE 61 (Komarno) Komarom Βουδαπέστη E 69 Βουδαπέστη Murakeresztur (-Kotoriba) E 71 Βουδαπέστη Murakeresztur - Gyekenyes (- Botovo Korprivnica) E 85 Βουδαπέστη - Kelebia (-Subotica) E 50 (Βιέννη) Hegyeshalom - Βουδαπέστη - Miskolc - Nyiregyhaza - Zahony (COP) E 52 (Sturono-) Szob - Βουδαπέστη - Gegled - Szolnok Debrecen - Nyiregyhaza E 56 Βουδαπέστη - Rakos - Ujszasz - Szolnok - Lokoshaza (Curtici) 20.ΓιουγκοσλαβίαE 65 (Rosenbach-) Jesenice - Λιουμπλιάνα - Pivka - Rijeka E 67 (Spielfeld Strass-) Sentilj - Maribor - Zidani Most E 69 (Murakeresztur-) Kotoriba - Pragersko - Zidani Most Λιουμπλιάνα - Divaca - Koper E 71 (Gyekenyes-) Botovo - Korprivnica - Ζάγκρεμπ - Karlovac - Rijeka ΕΖάγκρεμπSunja KninPerkovic Σπλίτ/SibenikESubotica - Vinkovci - Strizivojna - Vrpolje - Σεράγεβο - Kardeljovo E 79 Βελιγράδι, - Μπαρ . E 85 (Kelebia-)Subotica - Βελιγράδα - Νις/Kraljevo Σκόπια - Γευγελή - (-Ειδομένη) E 66 Βελιγράδα - Vrsac (-Stamora Moravita) E 70 (Βιλλα Οπιτσίνα-) - Σεζένα - Λιουμπλιάνα - Zidani Most - Ζάγκρεμπ - Βελιγράδι - Νις - Dimitrovgrad (-Dragoman) 21.ΕλλάςE 85. (Γευγελή-) Ειδομένη - Θεσσαλονίκη - Αθήναι E 853 Λάρισα - Βόλος E 855 (Κούλατα-) Προμαχών - Θεσσαλονίκη 22.ΡουμανίαE 851 (Vadul Siret-) Vicsani - Pacsani E 95 (Ungeni-) Lasi - Pascani - Buzau Ploiesti - Βουκουρέστι - Videle - Giurgiu (-Ruse) E 54 Arad - Deva - Teius - Vinatori - Brasov - Βουκουρέστι E 56 (Lokoshaza-) Curtici - Arad - Τιμισοάρα - Κραιόβα -Βουκουρέστι E 560 Buzau - Galati (-Reni Benderi) E 562 Βουκουρέστι - Κωνσταντζα E 66 (Vrsac-) Stamora Moravita - Τιμισοάρα 2 3. ΒουλγαρίαE 95 (Giurgiu-) Ruse - Gorna - Dimitrovgrad E 951 Sindel - Karnobat E 660 Ruse - Kaspican E 680 Σόφια - Mezdra - Gorna - Kaspican - Sindel - Βάρνα E 70 (Dimitrovgrad-) Dragoman - Σόφια - Πλόβντιβ - Dimitrovgrad (-Karikule) ΕΡΠlovdivZimnitza KarnobatBurgas ΕΣόφιαΚουλατα (-Προμαχών)24.Φινλανδία ΕΗankoΕλσίνκι RiihimakiKouvola Vainikkala(-Luzhaika) 25.ΕνωσηΣοβιετικών ΣοσιαλιστικώνΔημοκρατιών E 851 Λβόφ - Vadul Siret (-Vicsani) E 95 (Iasi-) Ungeni - Kichinev - Benderi - Κίεβο - Μόσχα E 10 (Vainikkala-) Luzhaika - Λένινγκραντ - Μόσχα E 20 (Terespol-) Brest - Μόσχα E 30 (Medyka-) Mostiska - Λβόφ - Κίεβο - Μόσχα E 40 (Cierna N.Tis-) COP - Λβόφ E 50 (Zahony-) COPΛβόφ - Κίεβο - Μόσχα E 560 (Galati-) Reni - Benderi 26.ΤουρκίαE 70 (Svilengrad-) Karikule - Κωνσταντινούπολη - Haydarpaşa - Αγκυρα E 702 Αγκυρα - Καπίκιοϊ - [Razi (Ιράν)] E 704 Αγκυρα - Nusaybin -[Kamichli (Αραβική Δημοκρατία Συρίας) - Tel Kotchek (Ιράκ)]

Παράρτημα II ΤΕΧΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΩΝ ΚΥΡΙΩΝ ΔΙΕΘΝΩΝ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ

Προκαταρκτικές παρατηρήσεις Οι παράμετροι συνοψίζονται στον πίνακα 1. Οι αξίες που παρουσιάζονται στην στήλη Α του πίνακα 1 πρέπει να θεωρηθούν ως σημαντικοί αντικειμενικοί σκοποί προς επίτευξη σύμφωνα με τα εθνικά σχέδια αναπτύξεως των σιδηροδρόμων, και κάθε απόκλιση από αυτές τις αξίες θα πρέπει να θεωρείται ως κατ'εξαίρεση. Οι γραμμές διαιρέθηκαν σε δυο κύριες κατηγορίες: 1)Υφιστάμενες γραμμές, δυνάμενες να βελτιωθούν όπου αυτό χρειάζεται. Είναι συχνά δύσκολο και μερικές φορές αδύνατο να τροποποιηθούν π.χ. τα γεωμετρικά χαρακτηριστικά τους, και ως εκ τούτου οι απαιτήσεις από αυτές τις γραμμές θα πρέπει να έχουν ορισμένες ανοχές, (β) Νέες γραμμές που θα κατασκευασθούν: μέσα σε ορισμένα



οικονομικά πλαίσια, τα γεωμετρικά χαρακτηριστικά μπορούν να επιλεγούν ελεύθερα. Γι αυτό είναι αναγκαίο να διακρίνουμε δύο υποκατηγορίες: 2) Γραμμές που προορίζονται αποκλειστικά για κίνηση επιβατών (και όχι εμπορευμάτων), 1) Γραμμές για μικτή ή συνδυασμένη κίνηση, τόσο για εξυπηρέτηση επιβατών όσο και εμπορευμάτων. Οι εγκρινόμενες παράμετροι με κανένα τρόπο δεν θα εμποδίζουν την τεχνική πρόοδο. Είναι απλώς οι ελάχιστες προϋποθέσεις. Ένα σιδηροδρομικό δίκτυο μπορεί να υιοθετήσει πιο απαιτητικές παραμέτρους αν κρίνει ότι αυτό χρειάζεται. Κατ αναλογία, οι προδιαγραφές που δίδονται στον πίνακα 1 θα έχουν εφαρμογή, όπου συντρέχει λόγος, και προκειμένου περί γραμμών μέσω φέρυ-μπώτ που αποτελούν αναπόσπαστα μέρη του σιδηροδρομικού δικτύου. Πίνακας 1 ΠΑΡΑΜΕΤΡΟΙ ΥΠΟΔΟΜΗΣ ΓΙΑ ΚΥΡΙΕΣ ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ (Στήλες: Α=Υφιστάμενες γραμμές που πληρούν τις προϋποθέσεις υποδομής και γραμμές που θα υποστούν βελτίωση ή ανακατασκευή, Β=Νέες γραμμές, Β1=Για κίνηση επιβατών μόνο, Β2=Για κίνηση επιβατών και εμπορευμάτων) ΑΒ Β1Β2 1.Αριθμός γραμμών 2.Διαστάσεις φορτώσεως οχήματος UIC\* Β UIC C1 UIC C1 3.Ελάχιστη απόσταση μεταξύ κέντρων τροχιών 4,0 μέτρα 4,2 μέτρα 4,2 μέτρα 4.Ονομαστική ελάχιστη ταχύτητα 160 χλμ/ω 300 χλμ/ω 250 χλμ/ω 5.Επιτρεπόμενη μάζα ανά άξονα: Ατμομηχανές (<200 χλμ/ω) 22.5 t 22.5 t Αυτοκ/μαξες και Αυτ/τοι συρμοί (<300 χλμ/ω) 17 t 17 t 17 t Αμαξες 16 t 16 t Βαγόνια < 100 χλμ/ω 20 t 22.5 t 120 χλμ/ω 20 t 20 t 140 χλμ/ω 18 t 18 t 6.Επιτρεπόμενη μάζα ανα γραμμικό μέτρο 8 t 8 t 7.Δοκιμαστικό τραίνο (σχεδίαση γεφυρών) UIC 71 UIC 71 8.Μεγίστη κλίση 35 mm/m 12.5 mm/m 9.Ελάχιστο μήκος πλατφόρμας σε κύριους σταθμούς 400 m 400 m 400 m 10.Ελάχιστο ωφέλιμο μήκος παράπλευρης γραμμής 750 m 750 m 11.Ισόπεδοι κόμβοι Μηδέν Μηδέν Μηδέν UIC: Διεθνής Ένωση Σιδηροδρόμων 1.Αριθμός γραμμών Οι κύριες διεθνείς γραμμές πρέπει να εξασφαλίζουν μεγάλη ικανότητα και να επιτρέπουν την λειτουργία με χρονική ακρίβεια. Είναι γενικώς δυνατόν να ικανοποιούνται και οι δύο απαιτήσεις μόνον σε γραμμές που έχουν τουλάχιστον δύο τροχιές. 2.Διαστάσεις φορτώσεως οχημάτων Πρόκειται για τις ελάχιστες διαστάσεις φορτώσεως για τις κύριες διεθνείς γραμμές. Στις νέες γραμμές, απαιτείται συνήθως μόνον μια μικρή οριακή επένδυση για να μπορούν να χρησιμοποιηθούν υψηλές διαστάσεις φορτώσεως, και ως εκ τούτου επελέγησαν οι διαστάσεις UIC C1. Για παράδειγμα, οι διαστάσεις C1 επιτρέπουν: Την μεταφορά φορτηγών αυτοκινήτων και οδικών συρμών (φορτηγό με ρυμουλκούμενο, αρθρωτό όχημα, ελκυστήρα με επικαθήμενο ρυμουλκούμενο) σύμφωνα με τις Ευρωπαϊκές οδικές διαστάσεις φορτώσεως (ύψος 4 μέτρα, πάτος 2,5 μέτρα) σε ειδικά βαγόνια με ύψος φορτώσεως 60 εκατοστομέτρων άνω του περιπέδου της σιδηροτροχιάς. Την μεταφορά συνήθων επικαθήμενων ρυμουλκούμενων πλάτους 2,5 μέτρων και ύψους 4 μέτρων σε ανοικτά βαγόνια με συνήθεις τροχοφορείς. Την μεταφορά εμπορευματοκιβωτίων ISO πλάτους 2,44 μέτρων και ύψους 2,9 μέτρων σε συνήθη επίπεδα βαγόνια. Την μεταφορά εναλλάξιμων εμπορευματοκιβωτίων πλάτους 2,5 μέτρων σε συνήθη επίπεδα βαγόνια. Οι υφιστάμενες γραμμές που διασχίζουν ορεινές περιοχές (όπως τα Πυρηναία, τον Κεντρικό Ορεινό Ογκο, τις Άλπεις, τον Ιούρα, τα Απέννινα, τα Καρπάθια) έχουν πολλές σήραγγες που ακολουθούν τις διαστάσεις της Τεχνικής Μονάδας ή διαστάσεις με ελαφρώς μεγαλύτερο ύψος στο κέντρο της γραμμής. Σε όλες σχεδόν τις περιπτώσεις είναι αδύνατο, από οικονομικής και χρηματοδοτικής απόψεως, να αυξηθούν αυτές οι διαστάσεις ώστε να συμφωνούν με τις διαστάσεις UIC C1. Ως εκ τούτου, για αυτές τις γραμμές επελέγησαν οι διαστάσεις UIC B, δεδομένου ότι αυτές επιτρέπουν π.χ.: Την μεταφορά εμπορευματοκιβωτίων ISO πλάτους 2,44 μέτρων και ύψους 2,9 μέτρων σε συνήθη επίπεδα βαγόνια, με ύψος φορτώσεως 1,18 μέτρα πάνω από το επίπεδο της γραμμής. Την μεταφορά εναλλάξιμων εμπορευματοκιβωτίων πλάτους 2,5 και ύψους 2,6 μέτρων πάνω σε συνήθη βαγόνια (ύψος Φορτώσεως 1,246 μέτρα). Την μεταφορά επικαθήμενων ρυμουλκούμενων σε ανοικτά βαγόνια. Οι περισσότερες από τις υφιστάμενες κύριες διεθνείς γραμμές προσφέρουν τουλάχιστον το εύρος της UIC B. Στην περίπτωση των άλλων, οι βελτιώσεις που χρειάζονται για να φθάσουν σε αυτό το επίπεδο δεν απαιτούν συνήθως μεγάλες επενδύσεις. 3.Ελάχιστη απόσταση μεταξύ κέντρων τροχιών Αυτή είναι η ελάχιστη

απόσταση μεταξύ των κέντρων των τροχιών προκειμένου περί κυρίων γραμμών διπλής τροχιάς έξω από σταθμούς. Μια αύξηση στην απόσταση μεταξύ των κέντρων των τροχιών παρουσιάζει τα εξής πλεονεκτήματα: Μείωση της αεροδυναμικής πίεσης όταν συναντώνται δύο σιδηρόδρομοι. Το πλεονέκτημα αυτό αυξάνει κατ' αναλογία προς την ταχύτητα. Κάποιο βαθμό ανακουφίσεως όσον αφορά τους περιορισμούς που τίθενται στην μεταφορά εξεχόντων φορτίων. Δυνατότητα αξιοποίησης ισχυρού εκμηχανισμένου εξοπλισμού για την συντήρηση και ανακαίνιση των τροχιών. Στις υφιστάμενες γραμμές διπλής τροχιάς και έξω από σταθμούς, απόσταση μεταξύ κέντρων τροχιών ποικίλει μεταξύ 3,5 και 4 μέτρων. Όταν οι τροχιές ανακαινίζονται εντελώς, πρέπει να καταβάλλονται προσπάθειες να αυξάνεται η απόσταση, με σκοπό να φθάσουμε σε ελάχιστη απόσταση 4 μέτρων. Στις νέες γραμμές, η επιλογή μιας όσο το δυνατόν μεγαλύτερης αποστάσεως μεταξύ κέντρων τροχιών συνήθως συνεπάγεται μια περιορισμένη και οριακή επένδυση, τουλάχιστον όσον αφορά τις περιοχές έξω από σήραγγες και μέχρι τα 4,2 μέτρα. Μπορεί ως εκ τούτου να επιλεγεί μια ελάχιστη απόσταση 4,2 μέτρων μεταξύ κέντρων τροχιών. Αυτή η απόσταση επαρκεί για μεγάλες ταχύτητες μέχρι 300 χλμ/ώρα (π.χ. η νέα γραμμή υψηλής ταχύτητας Παρισιού-Λυών από το Παρίσι προς Ν.Α.).

4. Ονομαστική ελαχίστη ταχύτητα Η ονομαστική ελαχίστη ταχύτητα προσδιορίζει τα γεωμετρικά χαρακτηριστικά της περιοχής (ακτίνα στροφής και κλίση), τις εγκαταστάσεις ασφαλείας (αποστάσεις πεδησεως) και τον συντελεστή πεδησεως των συρμών. Στις υφιστάμενες γραμμές, οι μέγιστες ταχύτητες εξαρτώνται από την ακτίνα των στροφών. Η ονομαστική ελαχίστη ταχύτητα που επιλέχθηκε (160 χλμ/ω) είναι αυτή που αποτελεί την γενική πρακτική σε τμήματα γραμμών με ίσιες τροχιές ή με στροφές μεγάλης ακτίνας. Σε μερικές περιπτώσεις η διαρρύθμιση και η σηματοδότηση μπορούν να βελτιωθούν χωρίς υπερβολικές επενδύσεις, ώστε να καταστεί δυνατόν να επιτυγχάνεται ταχύτητα 160 χλμ/ω σε ορισμένα τμήματα. Στις νέες γραμμές μπορούν να υιοθετηθούν πολύ υψηλότερες ονομαστικές ταχύτητες. Οι ονομαστικές ταχύτητες που επιλέχθηκαν είναι οι ταχύτητες που αναπτύσσονται σε νέες γραμμές που ολοκληρώθηκαν προσφάτως, ή είναι υπό κατασκευή ή στο στάδιο του σχεδιασμού. Η ονομαστική ταχύτητα δεν είναι η ίδια με την εμπορική ταχύτητα. Η εμπορική ταχύτητα είναι η απόσταση μεταξύ εκκινήσεως και προορισμού ενός σιδηροδρόμου, διηρημένη προς τον συνολικό χρόνο της διαδρομής, περιλαμβανομένων και των ενδιάμεσων στάσεων.

5. Επιτρεπόμενη μάζα ανά άξονα Αναφέρεται στην επιτρεπόμενη μάζα ανά άξονα που θα πρέπει να είναι σε θέση να φέρουν οι διεθνείς κυρίες γραμμές. Οι διεθνείς κύριες γραμμές θα πρέπει να μπορούν να δέχονται την πιο σύγχρονη υφιστάμενη και μελλοντική κίνηση οχημάτων και ισχυροποιημένα: Ατμομηχανές με μάζα ανά άξονα 22,5 τόνων, σε γραμμές που συνήθως δέχονται μάζα ανά άξονα 20 τόνων. Οι ατμομηχανές με ελαφρώς μεγαλύτερη μάζα ανά άξονα μπορούν να γίνουν ανεκτές διότι η αναλογία των αξόνων της ατμομηχανής προς τον συνολικό αριθμό των αξόνων είναι συνήθως μικρή και η ανάρτηση μιας ατμομηχανής προκαλεί μικρότερη καταπόνηση από εκείνη ενός βαγονιού. Αυτοκινητάμαξες και αυτοκίνητοι συρμοί με μάζα ανά άξονα 17 τόνων (αυτή είναι η μάζα ανά άξονα των συρμών TGV των Γαλλικών Σιδηροδρόμων). Βαγόνια με μάζα ανά άξονα 16 τόνων (στα υφιστάμενα και στα προγραμματιζόμενα συνήθη βαγόνια, κανένα από αυτά δεν έχει ή θα έχει μάζα ανά άξονα μεγαλύτερη από 16 τόνους όταν είναι φορτωμένο). Βαγόνια με μάζα ανά άξονα 20 τόνων, που αντιστοιχούν στα UIC Κατηγορίας C. Για τις νέες γραμμές μικτής ή συνδυασμένης κινήσεως, έχει υιοθετηθεί μάζα βαγονιού ανά άξονα 22,5 τόνων μέχρι 100 χλμ/ω, σύμφωνα με τις πρόσφατες αποφάσεις της HTC. Τα όρια μάζας ανά άξονα των 20 τόνων για ταχύτητα 120 χλμ/ω και 18 τόνων για ταχύτητα 140 χλμ/ω είναι αυτά που ορίζονται από τους κανονισμούς της UIC. Οι αναφερόμενες αξίες μάζας ανά άξονα αφορούν τροχούς διαμέτρου όχι μικρότερης των 840 mm, σύμφωνα με τους κανονισμούς της UIC.

6. Επιτρεπόμενη μάζα ανά γραμμικό μέτρο Η επιτρεπόμενη μάζα ανά μέτρο μήκους στους προφυλακτήρες των οχημάτων που θα πρέπει να είναι σε θέση να δέχονται οι διεθνείς γραμμές, ορίσθηκε σε 8 τόνους σύμφωνα με την κατηγορία C4 της UIC.

7.Δοκιμαστικό τραίνο (σχεδίαση γεφυρών) Αναφέρεται στο ελάχιστον δοκιμαστικό τραίνο στο οποίο θα πρέπει να βασίζεται η σχεδίαση γεφυρών για τις διεθνείς κύριες γραμμές. Σε νέες γραμμές για μικτή ή συνδυασμένη κίνηση, χρησιμοποιείται το δοκιμαστικό τραίνο UIC 71. 2ε νέες γραμμές που είναι προορισμένες για επιβατική κίνηση, δεν έχουν τεθεί διεθνή πρότυπα. 3.Μέγιστη κλίση Αυτή είναι η κλίση που δεν πρέπει να υπερβούμε στις κύριες διεθνείς γραμμές. Στις υφιστάμενες γραμμές, η κλίση είναι ένας παράγων που είναι πρακτικώς αδύνατον να μεταβληθεί. Στις νέες γραμμές που είναι περιορισμένες για επιβατική κίνηση, η αξία των 35 mm/m έχει υιοθετηθεί (αυτό είναι το πρότυπο που χρησιμοποιείται στην γραμμή υψηλής ταχύτητας Παρισιού - NA που συνδέει το Παρίσι με την Λυών). Σε νέες γραμμές για μικτή ή συνδυασμένη κίνηση, έχει υιοθετηθεί η αξία των 12,5 mm/m. Αυτή είναι η υψηλότερη αξία σε όλα τα τρέχοντα εθνικά σχέδια. Η κλίση εξαρτάται από το μήκος της κατωφερείας. Οσο μεγαλύτερη είναι η κατωφέρεια, τόσο μικρότερη και η κλίση και αντιστρόφως. 9.Ελάχιστο μήκος πλατφόρμας σε κύριους σταθμούς Έχει επιλεγεί το μήκος των 400 μέτρων που έχει υιοθετήσει η UIC. Μια πλατφόρμα με μήκος 400 μέτρων θα δέχεται επί παραδείγματι: Ένα τραίνο αποτελούμενο από μια ατμομηχανή και 13 βαγόνια μήκους 27,5 μέτρων, ή μια ατμομηχανή και 14 βαγόνια μήκους 26,4 μέτρων. Ένα τραίνο που αποτελείται από δυο συρμούς TGV όπως χρησιμοποιείται στην γραμμή Παρισιού -NA. Πλατφόρμα κυρίου σταθμού που υπερβαίνει τα 4 00 μέτρα δεν υιοθετήθηκε για δύο λόγους: Αντίσταση Επιβατών από πεζούς επιβάτες ιδιαίτως σε αδιέξοδους σταθμούς. Υπερβολικό κόστος επενδύσεως, ιδιαίτως σε σχέση με την μετατροπή υφισταμένων αδιεξόδων σταθμών. 10.Ελάχιστο ωφέλιμο μήκος παράπλευρης γραμμής Το ελάχιστο ωφέλιμο μήκος παράπλευρης γραμμής σε κύριες διεθνείς γραμμές έχει σημασία μόνον σε εμπορικούς συρμούς. Έχει επιλεγεί το μήκος των 750 μέτρων που έχει υιοθετήσει η UIC. Αυτό επιτρέπει την κίνηση και στάθμευση των εμπορικών συρμών μικτού βάρους έλξεως άνω των 5.000 τόνων στην κατηγορία C4 (8 μικτοί τόνοι ανά μέτρο μήκους). Επι πλέον, ένας συρμός 1.500 τόνων έλξεως σταθμευμένος στα μια παράπλευρη γραμμή 750 μέτρων έχει μάζα λίγο μεγαλύτερη από 2 τόνους ανά μέτρο μήκους. 11.Ισόπεδοι κόμβοι Οι νέες κύριες διεθνείς γραμμές πρέπει να κατασκευάζονται χωρίς κανένα ισόπεδο κόμβο. Στις υφιστάμενες κύριες διεθνείς γραμμές, σχεδιάζεται η συστηματική αντικατάσταση των ισόπεδων κόμβων με υπόγειες ή εναέριες διαβάσεις, εκτός από μερικές περιπτώσεις που αυτή η αντικατάσταση είναι πρακτικώς αδύνατη. ΧΑΡΤΗΣ ΤΩΝ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ ΠΟΥ ΑΠΟΤΕΛΟΥΝ ΜΕΡΟΣ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ Ο παρών χάρτης δίδει, μόνον για πληροφοριακούς σκοπούς, μια γεωγραφική εικόνα των δρομολογίων που ακολουθούν οι σιδηροδρομικές γραμμές που αναφέρονται στο παράρτημα Ι της παρούσης Συμφωνίας, όπως αυτές υφίστανται κατά τον χρόνο συντάξεως της παρούσης Συμφωνίας. Υπόμνημα Η διάκριση μεταξύ κυρίων και δευτερευουσών γραμμών στο σύνολο του Ευρωπαϊκού δικτύου έχει αποφασισθεί από το GREN (TRANS/SC2/GREN/2, παράγραφοι 4 και 5). I. Παχειά συνεχής γραμμή: κύριες γραμμές των οποίων το δρομολόγιο έχει προταθεί από Κυβερνήσεις II. Λεπτή συνεχής γραμμή: δευτερεύουσες γραμμές των οποίων το δρομολόγιο έχει προταθεί από Κυβερνήσεις III. Στικτές γραμμές: εξυπηρέτηση με φέρυ Δια της παρούσης βεβαιώνω ότι το ανωτέρω κείμενο είναι ένα ακριβές αντίγραφο της ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΣΥΜΦΩΝΙΑΣ ΓΙΑ ΤΙΣ ΚΥΡΙΕΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ (AGC) που συνετάγη στην Γενεύη την 31.5.1985, το πρωτότυπο της οποίας είναι κατατεθειμένο στον Γενικό Γραμματέα των Ηνωμένων Εθνών, όπως αυτή η Συμφωνία ήταν ανοικτή προς υπογραφή. Για τον Γενικό Γραμματέα Ο Νομικός Σύμβουλος Carl-August Fleischhauer υπογραφή Ηνωμένα Έθνη, Νέα Υόρκη, 25.10.1985

## Άρθρο 2

1. Η αποδοχή κάθε νεότερης αναθεώρησης των διατάξεων της Συμφωνίας, που κυρώνεται με το νόμο αυτόν, καθώς και η ρύθμιση τεχνικών και λεπτομερειακών ζητημάτων εφαρμογής της, γίνεται με απόφαση του αρμόδιου κατά περίπτωση υπουργού ή με κοινή απόφαση των συναρμόδιων κατά περίπτωση υπουργών,

που δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως

### **Άρθρο 3**

1. Η ισχύς του νόμου αυτού αρχίζει από τη δημοσίευσή του στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως και της Συμφωνίας που κυρώνεται από την ολοκλήρωση των προϋποθέσεων του άρθρου 6 αυτής. Παραγγέλλομε τη δημοσίευση του παρόντος στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως και την εκτέλεσή του ως νόμου του Κράτους.

*Αθήνα, 1995-01-26*

### **Υπογράφωντες:**

ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ

ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΔΙΚΑΙΟΣΥΝΗΣ

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ

Κ. ΠΑΠΟΥΛΙΑΣ

Α. ΤΖΟΥΡΑΣ

Γ. ΚΟΥΒΕΛΑΚΗΣ