

RAILWAY LINES OF IMPORTANCE FOR INTERNATIONAL COMBINED TRANSPORT

(1) Portugal *	
C-E 05	(Fuentes de Oñoro-) Vilar Formoso-Pampilhosa- <u>Coimbra-Lizbona</u> Porto
C-E 90	Lizbona-Entrocamento-Marvao (- Venecia de Alcántara)
(2) Spain *	
C-E	(Hendaye-) Irún-Burgos-Medina del Campo-Fuentes de Oñoro (-Vilar Formoso)
C-E 07	(Hendaye-) Irún-Burgos- Avila - Madrid Aranda de Duero
C-E 053	Madrid-Córdoba-Bobadilla-Algeciras
C-E 90	(Marvao-) Valencia de Alcántara-Madrid-Barcelona-Port Bou (-Cerbère)
C 90/I	Valencia-Barcelona
(3) Ireland *	
C-E 03	(Larne-Belfast)-Dublin
(4) United Kingdom *	
C-E 03	Glasgow- <u>Stranraer-Larne-Belfast</u> (-Dublin)- <u>Holyhead</u> - Crewe -London- Folkstone-Dover (-Calais) Carlisle
C 03/1	London-Cardiff
C 03/2	<u>Cleveland</u> -Doncaster-London Leeds
C-E 16	London-Harwich (-Zeebrugge)
(5) France *	
C-E 05)	Paris-Bordeaux-Hendaye (-Irún)
C-E 07)	
C 07	Paris-Toulouse
C-E 15	(Quévy-) Feignies -Aulnoye-Paris- <u>Dijon</u> -Lyon- Avignon - Tarascon-Marseille (Erquelinnes-) Jeumont Le Creusot
C 20	Lille-Tourcoing (-Mouscron)
C-E 23	<u>Dunkerque-Aulnoye-Thionville-Metz-Frouard-Toul- Culmont-Chalindrey-Dijon</u> (-Vallorbe)
C-E 25	(Bettembourg-) Thionville-Metz-Strasbourg-Mulhouse- <u>(-Basel)</u> <u>Belfort-Besançon-Dijon</u>
C 25	Thionville-Apach (-Pearl)
C-E 40	Le Havre-Paris-Lérrouville-Onville-Metz-Rémilly-Forbach (-Saarbrücken)
C 40	Paris-Le Mans- <u>Nantes</u> Rennes
C-E 42	Paris-Lérrouville-Nancy-Sarrebourg-Réding-Strasbourg (-Kehl)
C 51	(Dover-) Calais-Lille-Paris
C-E 70	Paris-Mâcon-Ambérieu-Culoz-Modane (-Torino)
C-E 700	Lyon-Ambérieu
C-E 90	(Port Bou-) Cerbère-Narbonne-Tarascon-Marseille- Menton (-Ventimiglia)
C 90/2	Bordeaux-Toulouse-Narbonne

POMEMBNEJŠE ŽELEZNIŠKE PROGE
ZA MEDNARODNI KOMBINIRANI TRANSPORT

(1) Portugalska *	
C-E 05	(Fuentes de Oñoro-) Vilar Formoso-Pampilhosa-Coimbra-Lizbona Porto
C-E 90	Lizbona-Entrocamento-Marvao (- Venecia de Alcantara)
(2) Španija *	
C-E	(Hendaye-) Irún-Burgos-Medina del Campo-Fuentes de Oñoro (-Vilar Formoso)
C-E 07	(Hendaye-) Irún-Burgos- <u>Avila</u> - Madrid Aranda de Duero
C-E 053	Madrid-Córdoba-Bobadilla-Algeciras
C-E 90	(Marvao-) Valencia de Alcántara-Madrid-Barcelona-Port Bou (-Cerbèra)
C 90/1	Valencia-Barcelona
(3) Irska *	
C-E 03	(Larne-Belfast)-Dublin
(4) Velika Britanija *	
C-E 03	Glasgow- <u>Stranraer-Larne-Belfast (-Dublin)-Holyhead</u> - Crewe -London Folkstone-Dover (-Calais) Carlisle
C 03/1	London-Cardiff
C 03/2	<u>Cleveland-Doncaster-London</u> Leeds
C-E 16	London-Harwich (-Zeebrugge)
(5) Francija *	
C-E 05)	Paris-Bordeaux-Hendaye (-Irún)
C-E 07)	
C 07	Paris-Toulouse
C-E 15	(Quévy-) Feignies -Aulnoye-Paris- <u>Dijon</u> -Lyon- Avignon -Tarascon-Marseille (Erquelinnes-) Jeumont Le Creusot
C 20	Lille-Tourcoing (-Mouscron)
C-E 23	<u>Dunkerque-Aulnoye-Thionville-Metz-Frouard-Toul- Culmont-Chalindrey-Dijon</u> (-Vallorbe)
C-E 25	(Bettembourg-) Thionville-Metz-Strasbourg-Mulhouse- <u>(-Basel)</u> Belfort-Besançon-Dijon
C 25	Thionville-Apach (-Pearl)
C-E 40	Le Havre-Paris-Lérrouville-Onville-Metz-Rémilly-Forbach (-Saarbrücken)
C 40	Paris-Le Mans-Nantes Rennes
C-E 42	Paris-Lérrouville-Nancy-Sarrebourg-Réding-Strasbourg (-Kehl)
C 51	(Dover-) Calais-Lille-Paris
C-E 70	Paris-Mâcon-Ambérieu-Culoz-Modane (-Torino)
C-E 700	Lyon-Ambérieu
C-E 90	(Port Bou-) Cerbère-Narbonne-Tarascon-Marseille- Menton (-Ventimiglia)
C 90/2	Bordeaux-Toulouse-Narbonne

	(6) Netherlands *
C-E 15	Amsterdam-Den Haag-Rotterdam Roosendaal (-Antwerpen)
C-E 35	Amsterdam-Utrecht-Arnhem (-Emmerich)
C 10/1	Utrecht-Amersfoort-Hegelo (-Bad Bentheim)
C-E 16	(Harwich-) Hoek Van Holland-Rotterdam-Utrecht
C 16	Rotterdam-Tilburg-Venlo (-Köln)
	(7) Belgium *
C-E 10)	(Dover-) Oostende-Bruxelles-Liège (-Aachen)
C-E 20)	
C 20	(Tourcoing-) Mouscron-Liège-Montzen (-Aachen)
C-E 15	(Roosendaal-) Antwerpen-Bruxelles-Quévy (-Feignies)
C 15	(Jeumont-) Erquelines-Charleroi
C-E 25	Bruxelles-Arlon-Sterpenich (-Kleinbettingen)
C-E 22	(Harwich-) Zeebrugge-Brugge
	(8) Luxembourg *
C-E 25	(Sterpenich)-Kleinbettingen-Luxembourg-Bettembourg (-Thionville)
	(9) Germany *
C 16	(Venlo-) Moenchengladbach-Köln
C 25	(Apach-) Perl-Trier-Koblenz
C-E 35	(Arnhem-) Emmerich-Duisburg- Düsseldorf - Köln-Mainz-Mannheim-Karlsruhe (-Basel) Düsseldorf-Neuss
C-E 43	Frankfurt(M)-Heidelberg-Bruchsal-Stuttgart-Ulm-Augsburg-München- Mannheim
	Freilassing(-Salzburg)
C-E 45	(Rodby-) Puttgarden-Hamburg-Hannover-Bebra-Gemünden-Nürnberg- Augsburg-München (-Kufstein)
C 45/1	(Fredericia-) Flensburg-Hamburg
C 45/2	Bremerhaven-Bremen-Hannover
C 45/3	Travemünde-Lübeck
C-E 451	Nürnberg-Passau (-Wels)
C-E 51	(Gedser-) Rostock-Berlin/Seddin-Leipzig-Plauen-Hof-Nürnberg
C-E 55)	(Trelleborg-) Sassnitz Hafen-Stralsund- Pasewalk -Berlin/Seddin- Dresden-Bad Schandau (-Decin)
C-E 61)	Neusterlitz
C-E 10	(Liège-) Aachen-Köln-Düsseldorf-Dortmund-Münster-Osnabrück-Bremen-Hamburg-Lübeck (-Hanko)
C 10/1	(Hengelo-) Bad Bentheim-Osnabrück
C-E 18	Hamburg-Büchen-Berlin/Seddin
C-E 20	(Liège-) Aachen-Köln-Duisburg-Dortmund-Hannover-Helmstedt-Berlin/Seddin-Frankfurt(O) (-Kunowice)
C-E 30	Dresden-Görlitz (-Zgorzelec)
C-E 32	Frankfurt(M)-Hanau-Fliesen-Bebra-Leipzig
C-E 40	(Forbach-) Saarbrücken-Ludwigshafen-Mannheim-Frankfurt(M)-Gemünden-Nürnberg-Schirnding (-Cheb)
C-E 42	(Strasbourg-) Kehl-Appenweiler-Karlsruhe-Mühlacker-Stuttgart Offenburg
C-E 46	Mainz-Frankfurt(M)

	(6) Nizozemska *
C-E 15	Amsterdam-Den Haag-Rotterdam Roosendaal (-Antwerpen)
C-E 35	Amsterdam-Utrecht-Arnhem (-Emmerich)
C 10/1	Utrecht-Amersfoort-Hegelo (-Bad Bentheim)
C-E 16	(Harwich-) Hoek Van Holland-Rotterdam-Utrecht
C 16	Rotterdam-Tilburg-Venlo (-Köln)
	(7) Belgija *
C-E 10)	(Dover-) Oostende-Bruxelles-Liège (-Aachen)
C-E 20)	
C 20	(Tourcoing-) Mouscron-Liège-Montzen (-Aachen)
C-E 15	(Roosendaal-) Antwerpen-Bruxelles-Quévy (-Feignies)
C 15	(Jeumont-) Erquennes-Charleroi
C-E 25	Bruxelles-Arlon-Sterpenich (-Kleinbettingen)
C-E 22	(Harwich-) Zeebrugge-Brugge
	(8) Luksemburg *
C-E 25	(Sterpenich-) Kleinbettingen-Luxembourg-Bettembourg (-Thionville)
	(9) Nemčija *
C 16	(Venlo-) Moenchengladbach-Köln
C 25	(Apach-) Perl-Trier-Koblenz
C-E 35	(Arnhem-) Emmerich-Duisburg- <u>Düsseldorf -</u> Köln-Mainz-Mannheim-Karlsruhe (-Basel) <u>Düsseldorf-Neuss</u>
C-E 43	Frankfurt(M)- <u>Heidelberg</u> -Bruchsal-Stuttgart-Ulm-Augsburg-München- Mannheim Freilassing (-Salzburg)
C-E 45	(Rodby-) Puttgarden-Hamburg-Hannover-Bebra-Gemünden-Nürnberg- Augsburg-München (-Kufstein)
C 45/1	(Fredericia-) Flensburg-Hamburg
C 45/2	Bremerhaven-Bremen-Hannover
C 45/3	Travemünde-Lübeck
C-E 451	Nürnberg-Passau (-Wels)
C-E 51	(Gedser-) Rostock-Berlin/Seddin-Leipzig-Plauen-Hof-Nürnberg
C-E 55)	(Trelleborg-) Sassnitz Hafen-Stralsund- <u>Pasewalk</u> -Berlin/Seddin- Dresden-Bad Schandau (-Decin)
C-E 61)	Neusterlitz
C-E 10	(Liège-) Aachen-Köln-Düsseldorf-Dortmund-Münster-Osnabrück-Bremen-Hamburg-Lübeck (-Hanko)
C 10/1	(Hengelo-) Bad Bentheim-Osnabrück
C-E 18	Hamburg-Büchen-Berlin/Seddin
C-E 20	(Liège-) Aachen-Köln-Duisburg-Dortmund-Hannover-Helmstedt-Berlin/Seddin-Frankfurt(O) (-Kunowice)
C-E 30	Dresden-Görlitz (-Zgorzelec)
C-E 32	Frankfurt(M)-Hanau-Fliesen-Bebra-Leipzig
C-E 40	(Forbach-) Saarbrücken-Ludwigshafen-Mannheim-Frankfurt(M)-Gemünden-Nürnberg-Schirnding (-Cheb)
C-E 42	(Strasbourg-) Kehl-Appenweiler- <u>Karlsruhe-Mühlacker-Stuttgart</u> Offenburg
C-E 46	Mainz-Frankfurt(M)

	(10) Switzerland *
C-E 23	(Dijon-) <u>Vallorbe-Lausanne-Brig</u>
C-E 25	(Mulhouse-) Basel-Olten-Bern-Brig (-Domodossola)
C-E 35	(Karlsruhe-) Basel-Olten-Chiasso (-Milano)
C 35	(Karlsruhe-) Basel-Brugg-Immensee-Bellinzona- <u>(-Luino)</u> Chiasso (-Milano)
C-E 50	(Culoz-) <u>Genève-Lausanne-Bern-Zürich-Buchs</u> (-Innsbruck)

	(11) Italy *
C-E 25	(Brig-) Domodossola-Novara-Milano-Genova
C-E 35	(Chiasso-) <u>Milano-Bologna-Firenze-Roma-Napoli- Salerno-Villa S. Giovanni-Messina</u>
C 35	(Bellinzona-) Luino-Gallarate-Rho-Milano
C-E 45	(Innsbruck-) Brennero-Verona-Bologna-Ancona-Foggia-Bari-Brindisi
C-E 55	(Arnoldstein) Tarvisio-Udine- <u>Venezia-Bologna</u> Trieste
C-E 70	(Modane-) Torino-Rho-Milano-Verona-Trieste-Villa Opicina (-Sežana)
C-E 72	Torino-Genova
C-E 90	(Menton-) <u>Ventimiglia-Genova-Pisa-Livorno-Roma</u>
C 90/1	La Spezia-Fidenza-Parma
C 90/2	Livorno-Pisa-Firenze

	(12) Norway *
C-E 45	Oslo-(Kornsjø)
C 61	Oslo (-Charlottenberg-Stockholm)

	(13) Sweden *
C 10/2	Stockholm (-Turku)
C-E 45	(Kornsjø-) Göteborg-Helsingborg (-Helsingør)
C 45/1	Göteborg (-Frederikshavn)
C 45/3	Malmö (-Travemünde)
C-E 53	Helsingborg-Hässleholm
C-E 55)	Stockholm-Hässleholm-Malmö-Trelleborg (-Sassnitz Hafen)
C-E 61)	
C 55	Hallsberg-Göteborg
C-E 59	Malmö-Ystad- (-Szczecin)
C 61	(Oslo-) Charlottenberg-Karlstad-Hallsberg-Stckholm

	(14) Denmark *
C-E 45	(Helsingborg-) Helsingør-København-Nykøbing-Rodby (-Puttgarden)
C 45/1	(Göteborg-) <u>Frederikshavn-Arhus-Fredericia</u> (-Flensburg) København
C-E 530	Nykøbing-Gedser (-Rostock)

(10) Švica *

C-E 23	(Dijon-) <u>Vallorbe-Lausanne-Brig</u>
C-E 25	(Mulhouse-) Basel-Olten-Bern-Brig (-Domodossola)
C-E 35	(Karlsruhe-) Basel-Olten-Chiasso (-Milano)
C 35	(Karlsruhe-) Basel-Brugg-Immenensee-Bellinzona- <u>(-Luino)</u> Chiasso (-Milano)
C-E 50	(Culoz-) <u>Genève-Lausanne-Bern-Zürich-Buchs (-Innsbruck)</u>

(11) Italija *

C-E 25	(Brig-) Domodossola-Novara-Milano-Genova
C-E 35	(Chiasso-) <u>Milano-Bologna-Firenze-Rim-Neapelj- Salerno-Villa S. Giovanni-Messina</u>
C 35	(Bellinzona-) Luino-Gallarate-Rho-Milano
C-E 45	(Innsbruck-) Brennero-Verona-Bologna-Ancona-Foggia-Bari-Brindisi
C-E 55	(Arnoldstein) Tarvisio-Udine- <u>Benetke-Bologna</u> Trst
C-E 70	(Modane-) Torino-Rho-Milano-Verona-Trst-Opčine (-Sežana)
C-E 72	Torino-Genova
C-E 90	(Menton-) <u>Ventimiglia-Genova-Pisa-Livorno-Rim</u>
C 90/1	La Spezia-Fidenza-Parma
C 90/2	Livorno-Pisa-Firenze

(12) Norveška *

C-E 45	Oslo-(Kornsjø)
C 61	Oslo (-Charlottenberg-Stockholm)

(13) Švedska *

C 10/2	Stockholm (-Turku)
C-E 45	(Kornsjø-) Göteborg-Helsingborg (-Helsingør)
C 45/1	Göteborg (-Frederikshavn)
C 45/3	Malmö (-Travemünde)
C-E 53	Helsingborg-Hässleholm
C-E 55)	Stockholm-Hässleholm-Malmö-Trelleborg (-Sassnitz Hafen)
C-E 61)	
C 55	Hallsberg-Göteborg
C-E 59	Malmö-Ystad- (-Szczecin)
C 61	(Oslo-) Charlottenberg-Karlstad-Hallsberg-Stockholm

(14) Danska *

C-E 45	(Helsingborg-) Helsingør-København-Nykøbing-Rodby (-Puttgarden)
C 45/1	(Göteborg-) <u>Frederikshavn-Arhus-Fredericia (-Flensburg)</u> København
C-E 530	Nykøbing-Gedser (-Rostock)

	(15) Austria *
C-E 43	(Freilassing-) Salzburg
C-E 45	(München-) Kufstein-Wörgl-Innsbruck (-Brennero)
C-E 451	(Nürnberg-Passau-) Wels
C-E 55	Linz-Salzburg-Schwarzach St. Veit-Villach-Arnoldstein (-Tarvisio)
C-E 551	(Horní-Dvůr) Summerau-Linz-Selzthal-St. Michael
C-E 65	(Breclav-) Bernhardthal-Wien-Semmering-Bruck a.d. Mur-Klagenfurt-Villach-Rosenbach (-Jesenice)
C-E 67	Bruck a.d. Mur-Graz-Spielfeld Strass (-Šentilj)
C-E 50	(Buchs-) Innsbruck-Wörgl-Kufstein (-Rosenheim-Freilassing -Salzburg-Linz-Wien (-Hegyeshalom) Schwarzach St. Veit Ebenfurt (-Sopron)

	(16) Poland *
C-E 59	<u>Swinoujście-Szczecin-Kostrzyn-Zielona Góra-Wrocław-Opole-Chalupki</u>
C 59	Wrocław-Miedzylesie (-Lichkov)
C-E 65	<u>Gdynia-Gdańsk-Tczew-Warszawa-Katowice-Zebrzydowice</u> (-Petrovice U. Karviné) Bydgoszcz
C 65	Nowa Sol-Zagan-Wegliniec-Zawidow (-Frydlant)
C-E 20	Frankfurt(O)- Kunowice-Poznań-Lowicz-Warszawa-Luków Terespol (-Brest) Skierniewice
C-E 30	(Görlitz-) Zgorzelec Wrocław-Katowice-Kraków-Przemysł-Medyka (-Mostiska)

	(17) Czech and Slovak Federal Republic *
C-E 55	(Bad Schandau-) Decin-Praha
C-E 551	Praha-Horní Dvůr (-Summerau)
C 59	(Miedzylesie-) Lichkov-C. Trebová
C-E 61	(Bad Schandau-) Decin-Nymburk-Kolin-Brno-Breclav-Bratislava- <u>Komarno(-Komárom)</u> <u>Rusovce (-Hegyeshalom)</u>
C-E 63	Zilina-Bratislava
C-E 65	(Zebrzydowice-) Petrovice u. Karvine-Ostrava-Breclav (-Bernhardstahl)
C 65	(Zawidow-) Frydlant-Turnov-Praga
C-E 40	(Schirnding-) Cheb-Plzeň-Praha-Kolin-Hranice na Morave-Ostrava- <u>Puchov</u>
	Zilina-Poprad Tatry-Kosice-Čierna nad Tisou (-Čop)
C-E 52	Bratislava-N. Zámky-Sturovo (-Szob)

	(18) Hungary *
C-E 61	<u>(Bratislava-Komarno-) -Komárom-Budapest</u> <u>Hegyeshalom</u>
C-E 69	Budapest-Murakeresztúr (-Kotoriba)
C-E 71	Budapest-Murakeresztúr-Gyékényes (-Botovo-Koprivnica)
C-E 85	Budapest-Kelebia (-Subotica)
C-E 50	(Wien-) <u>Hegyeshalom</u> -Győr-Budapest-Miskolc-Nyíregyháza-Záhony (-Čop) <u>Sopron</u>
C-E 52	(Stúrovo-) Szob-Budapest-Cegléd-Szolnok-Debrecen-Nyíregyháza
C-E 56	Budapest-Rákos-Ujszász-Szolnok-Lökösháza (-Curtici)

(15) **Avstrija ***

C-E 43	(Freilassing-) Salzburg
C-E 45	(München-) Kufstein-Wörgl-Innsbruck (-Brennero)
C-E 451	(Nürnberg-Passau-) Wels
C-E 55	Linz-Salzburg-Schwarzach St. Veit-Villach-Arnoldstein (-Tarvisio)
C-E 551	(Horní-Dvůr) Summerau-Linz-Selzthal-St. Michael
C-E 65	(Breclav-) Bernhardthal-Wien-Semmering-Bruck a.d. Mur-Klagenfurt-Villach-Podrožca (-Jesenice)
C-E 67	Bruck a.d. Mur-Graz-Špilje (-Šentilj)
C-E 50	(Buchs-)Innsbruck-Wörgl-Kufstein (-Rosenheim-Freilassing -Salzburg-Linz-Wien (-Hegyeshalom) Schwarzach St. Veit Ebenfurt (-Sopron)

(16) **Poljska ***

C-E 59	<u>Swinoujście-Szczecin-Kostrzyn-Zielona Góra-Wrocław-Opole-Chałupki</u>
C 59	Wrocław-Miedzylesie (-Lichkov)
C-E 65	<u>Gdynia-Gdańsk-Tczew-Warszawa-Katowice-Zebrzydowice (-Petrovice U. Karvine)</u> Bydgoszcz
C 65	Nowa Sol-Zagan-Wegliniec-Zawidow (-Frydlant)
C-E 20	Frankfurt(O)- Kunowice-Poznan-Lowicz-Warszawa-Lukow- Terespol (-Brest) Skierniewice
C-E 30	(Görlitz) <u>Zgorzelec Wrocław-Katowice-Kraków- Przemyśl-Medyka (-Mostiska)</u>

(17) **Česka in Slovaška Federativna Republika ***

C-E 55	(Bad Schandau-) Decin-Praga
C-E 551	Praga-Horní Dvůr (-Summerau)
C 59	(Miedzylesie-) Lichkov-C.Trebova
C-E 61	(Bad Schandau-) Decin-Nymburk-Kolín-Brno-Breclav-Bratislava- <u>Komarno(-Komárom)</u> <u>Rusovce (-Hegyeshalom)</u>
C-E 63	Zilina-Bratislava
C-E 65	(Zebrzydowice-) Petrovice u. Karvine-Ostrava-Breclav (-Bernhardstahl)
C 65	(Zawidow-) Frydlant-Turnov-Praga
C-E 40	(Schirnding-)Cheb-Plzeň-Praga-Kolín-Hranič na Morave-Ostrava- <u>Puchov</u>
	Zilina-Poprad Tatry-Kosice-Čierna nad Tisou (-Čop)
C-E 52	Bratislava-N.Zámky-Sturovo (-Szob)

(18) **Madžarska ***

C-E 61	<u>(Bratislava-Komarno-) -Komárom-Budimpešta</u> <u>Hegyeshalom</u>
C-E 69	Budimpešta-Murakeresztúr (-Kotoriba)
C-E 71	Budimpešta-Murakeresztúr-Gyékényes (-Botovo-Koprivnica)
C-E 85	Budimpešta-Kelebia (-Subotica)
C-E 50	(Wien-) <u>Hegyeshalom</u> -Győr-Budimpešta-Miskolc- Nyiregyháza-Záhony (-Čop) Sopron
C-E 52	(Stúrovo-)Szob-Budimpešta-Cegléd-Szolnok-Debrecen-Nyiregyháza
C-E 56	Budimpešta-Rákóc-Ujszász-Szolnok-Lökösháza (-Curtici)

	(19) Yugoslavia *
C-E 65	(Rosenbach-) Jesenice-Ljubljana-Pivka-Reka
C-E 67	(Spielfeld Strass-) Šentilj-Maribor-Zidani Most
C-E 69	(Murakeresztúr-) Kotoriba-Pragersko-Zidani Most-Ljubljana-Divača-Koper
C-E 71	(Gyékényes-) Botovo-Koprivnica-Zagreb-Karlovac- Rijeka
C-E 85	(Kelebia-) Subotica-Beograd- Niš -Skopje- Gevgelija (-Idomeni) Kraljevo
C-E 70	(Villa Opicina-) Sežana-Ljubljana-Zidani Most-Zagreb-Beograd-Niš-Dimitrovgrad (-Dragoman)

	(20) Greece *
C-E 85	(Gevgelija-) Idomeni-Thessaloniki-Athinai
C-E 855	(Kulata-) Promachon-Thessaloniki

	(21) Romania *
C-E 95	(Ungeni-) Iasi-Pascani-Buzau-Ploiesti-Bucuresti-Videle-Giurgiu (-Ruse)
C 95	Craiova-Calafat (-Vidin)
C-E 54	Arad-Deva-Teius-Vinatori-Brasov-Bucuresti
C-E 56	(Lökösháza-) Curtici-Arad-Timisoara-Craiova- Bucuresti
C-E 562	Bucuresti-Constanta

	(22) Bulgaria *
C-E 95	(Giurgiu-) Ruse-Gorna Oriahovitza-Dimitrovgrad
C 95	(Cafalat-) Vidin-Sofija
C-E 680	Sofija-Mezdra-Gorna Oriahovitza-Kaspican-Sindel-Varna
C-E 70	(Dimitrovgrad-) Dragoman-Sofija-Plovdiv- Dimitrovgrad Sever-Svilengrad (-Kapikule)
C-E 720	Plovdiv- <u>Zimintza-Karnobat-Burgas</u>
C-E 855	Sofija-Kulata (-Promachon)

	(23) Finland *
C-E 10	Hanko-Helsinki-Riihimäki-Kouvola-Vainikkala (-Luzhaika)
C 10/2	(Stockholm-) Turku-Helsinki

	(24) Union of Soviet Socialist Republics *
C-E 95	(Iasi-) Ungeni-Kichinev-Benderi-Kiev-Moskva
C-E 10	(Vainikkala-) Luzhaika-Leningrad-Moskva
C-E 20	(Terespolo-) Brest-Moskva
C-E 30	(Medyka-) Mostiska-Lvov-Kiev-Moskva
C-E 40	(Čierna N. Tis-) Čop-Lvov
C-E 50	(Zahony-) Čop-Lvov-Kiev-Moskva

	(25) Turkey *
C-E 70	(Svilengrad-) Kapikule-Istanbul-Haydarpasa-Ankara
C-E 702	<u>Ankara</u> -Kapiköy-/Razi-(Iran)/ Bandırma-Anmara
C-E 702	Samsun-Sivas-Malatya-Kapiköy-/Razi(Iran)/
C-E 704	<u>Ankara</u> -Nusaybin-/Kamishli(Syria)/- Tel Ketchet (Iraq)/ Mersin-Adana-Iskenderun

(19) Jugoslavija *

C-E 65	(Rosenbach-) Jesenice-Ljubljana-Pivka-Reka
C-E 67	(Spielfeld Strass-) Šentilj-Maribor-Zidani Most
C-E 69	(Murakeresztúr-) Kotoriba-Pragersko-Zidani Most-Ljubljana-Divača-Koper
C-E 71	(Gyékényes-) Botovo-Koprivnica-Zagreb-Karlovac- Reka
C-E 85	(Kelebia-) Subotica-Beograd- <u>Niš</u> -Skopje- Gevgelija (-Idomeni) Kraljevo
C-E 70	(Opčine-) Sežana-Ljubljana-Zidani Most-Zagreb-Beograd-Niš-Dimitrovgrad (-Dragoman)

(20) Grčija *

C-E 85	(Gevgelija-) Idomeni-Solun-Atene
C-E 855	(Kulata-) Promachon-Solun

(21) Romunija *

C-E 95	(Ungeni-) Iasi-Pascani-Buzau-Ploiesti-Bucuresti-Videle-Giurgiu (-Ruse)
C 95	Craiova-Calafat (-Vidin)
C-E 54	Arad-Deva-Teius-Vinatori-Brasov-Bucuresti
C-E 56	(Lökösháza-) Curtici-Arad-Timisoara-Craiova- Bucuresti
C-E 562	Bucuresti-Constanta

(22) Bolgaria *

C-E 95	(Giurgiu-) Ruse-Gorna Oriahovitza-Dimitrovgrad
C 95	(Cafalat-) Vidin-Sofija
C-E 680	Sofija-Mezdra-Gorna Oriahovitza-Kaspican-Sindel-Varna
C-E 70	(Dimitrovgrad-) Dragoman-Sofija-Plovdiv- DimitrovgradSever-Svilengrad (-Kapikule)
C-E 720	Plovdiv- <u>Zimintza-Karnobat-Burgas</u>
C-E 855	Sofija-Kulata (-Promachon)

(23) Finska *

C-E 10	Hanko-Helsinki-Riihimäki-Kouvola-Vainikkala (-Luzhaika)
C 10/2	(Stockholm-) Turku-Helsinki

(24) Zveza Sovjetskih Socialističnih Republik *

C-E 95	(Iasi-) Ungeni-Kichinev-Benderi-Kiev-Moskva
C-E 10	(Vainikkala-) Luzhaika-Leningrad-Moskva
C-E 20	(Terespolo-) Brest-Moskva
C-E 30	(Medyka-) Mostiska-Lvov-Kiev-Moskva
C-E 40	(Čierna N. Tis-) Čop-Lvov
C-E 50	(Zahony-) Čop-Lvov-Kiev-Moskva

(25) Turčija *

C-E 70	(Svilengrad-) Kapikule-Istanbul-Haydarpasa-Ankara
C-E 702	<u>Ankara</u> -Kapiköy-/Razi-(Iran)/ Bandirma-Anmara
C-E 702	Samsun-Sivas-Malatya-Kapiköy-/Razi(Iran)/
C-E 704	<u>Ankara</u> -Nusaybin-/Kamishli(Syria)/- Tel Kotchet (Iraq)/ Mersin-Adana-Iskenderun

General note and explanation of line numbers

"C-E" denotes railway lines essentially identical to relevant E lines of the European Agreement of Main International Railway Lines (AGC) of 1985.

"C" denotes other lines important for international combined transport. "C" line numbers are identical to those of the nearest E line and are sometimes followed by a serial number.

The E number has been placed for easy reference and comparison with the lines contained in the AGC. It in no way indicates whether States are or intend to become Contracting Parties to the AGC.

** Symbols employed*

() = Station outside country concerned /for instance (Hendaye-)/

_____ = Alternative routes (for instance Avila)
Arando de Duero)

----- = Section of an AGC line important for international combined transport (concerns only C-E lines)

..... = Section of line important for combined transport, but not part of the relevant AGC line (concerns only C-E lines).

Splošna opomba in pojasnilo k oznakam prog

"C-E" označuje železniške proge, ki so istovetne progam E Evropskega sporazuma o pomembnejših mednarodnih železniških progah (AGC) iz leta 1985.

"C" označuje druge pomembne proge za mednarodni kombinirani prevoz. Številke prog "C" so istovetne številkam najbližje proge E in jim včasih sledi serijska številka.

Oznaka E je namenjena za lažje razlikovanje in primerjavo s progami, ki so zajete v AGC. Oznaka vsekakor ne pomeni, da so države postale ali nameravajo postati pogodbenice v sporazumu AGC.

** Uporabljeni simboli*

() = postaja zunaj določenega ozemlja /npr. (Hendaye-)/

_____ = alternativne smeri (npr. Avila
Arando de Duero)

----- = odsek AGC proge, pomembne za mednarodni kombinirani prevoz (se nanaša le na proge C-E)

..... = odsek proge, pomembne za kombinirani prevoz, vendar ne del odgovarjajoče proge AGC (se nanaša le na C-E proge).

Annex II

Aneks II

**INSTALLATIONS IMPORTANT
FOR INTERNATIONAL COMBINED TRANSPORT**

**OBJEKTI, POMEMBNI ZA MEDNARODNE PROGE
KOMBINIRANEGA TRANSPORTA**

A. Terminals of importance for international combined transport

A. Pomembni terminali za mednarodne proge kombiniranega transporta

AUSTRIA

Graz-Messendorf
Linz
Salzburg
Villach-Furnitz
Wels
Wien

AVSTRIJA

Graz-Messendorf
Linz
Salzburg
Villach-Furnitz
Wels
Wien

BELGIUM

Antwerpen
Bressoux (Liège)
Bruxelles
Châtelet
Lauwe LAR
Zeebrugge

BELGIJA

Antwerpen
Bressoux (Liège)
Bruxelles
Châtelet
Lauwe LAR
Zeebrugge

BULGARIA

Burgas
Dimitrovgrad Sever
Gorna Oriahovitza
Filipovo
Ruse
Sofija
Stara Zagora
Varna

CZECH AND SLOVAK FEDERAL REPUBLIC

Bratislava
Brno
Česke Budejovice
Cheb
Čierna n. Tisou
Decin
Jihlava
Kolin
Kosice
Lovosice
Ostrava
Plzen
Praha Zizkov
Prerov
Zilina

DENMARK

Arhus
Glostrup
København
Padborg

FINLAND

Helsinki-Pasila

FRANCE

Avignon-Courtine
Bordeaux-Bastide
Dunkerque
Hendaye
Le Havre
Lille-St. Sauveur
Lyon-Venissieux
Marseille-Canet
Paris-La Chapelle
Paris-Nosiy-Le-Sec
Paris-Pompadour
Paris-Rungis
Paris-Valenton
Perpignan
Strasbourg
Rouen-Sotteville
Toulouse

GERMANY

Augsburg-Oberhausen
Basel Bad GBF
Berlin
Bielefeld Ost
Bochum-Langendreer
Bremen-Grolland Roland
Bremerhaven-Nordhafen
Dresden
Düsseldorf-Bilk
Duisburg-Ruhrort Hafen
Frankfurt (Main) Ost

BOLGARIJA

Burgas
Dimitrovgrad Sever
Gorna Oriahovitza
Filipovo
Ruse
Sofija
Stara Zagora
Varna

ČEŠKA IN SLOVAŠKA REPUBLIKA

Bratislava
Brno
Česke Budjovice
Cheb
Čierna n. Tisou
Decin
Jihlava
Kolin
Kosice
Lovosice
Ostrava
Plzen
Praga Zizkov
Prerov
Zilina

DANSKA

Arhus
Glostrup
København
Padborg

FINSKA

Helsinki-Pasila

FRANCIJA

Avignon-Courtine
Bordeaux-Bastide
Dunkerque
Hendaye
Le Havre
Lille-St. Sauveur
Lyon-Venissieux
Marseille-Canet
Paris-La Chapelle
Paris-Noisy-Le-Sec
Paris-Pompadour
Paris-Rungis
Paris-Valenton
Perpignan
Strasbourg
Rouen-Sotteville
Toulouse

NEMČIJA

Augsburg-Oberhausen
Basel Bad GBF
Berlin
Bielefeld Ost
Bochum-Langendreer
Bremen-Grolland Roland
Bremerhaven-Nordhafen
Dresden
Düsseldorf-Bilk
Duisburg-Ruhrort Hafen
Frankfurt (Main) Ost

Freiburg (Breisgau) GBF
Hagen HBF
Hamburg-Wilhelmsburg
Hamburg-Rothenburgsort
Hamburg-Süd
Hamburg-Waltershof
Hannover-Linden
Ingoldstadt Nord
Karlsruhe HBF
Kiel HGBF
Köln Eifeltor
Leipzig
Lübeck HBF
Ludwigsburg
Mainz Gustavsburg
Mannheim RBF
München HBF
Neuss
Neu Ulm
Nürnberg HGBF
Offenburg
Regensburg
Rheine
Rostock
Saarbrücken HGBF
Schweinfurt HBF
Wuppertal-Langfeld

GREECE

Aghii Anargyri (Athinai)
Thessaloniki

HUNGARY

Budapest
Sopron
Záhony
Szeged
Debrecen

IRELAND

Dublin-North Wall

ITALY

Bari-Lamasinata
Bologna-Interporto
Busto Arsizio
Brindisi
Livorno
Milano-G. Pirelli
Milano-Rogoredo
Modena
Napoli-Granili
Napoli Traccia
Novara
Padova-Interporto
Pescara-P. N.
Pomezia-S. P.
Rivalta Scrivia
Torino-Orbassano
Trieste
Verona-Q. E.

LUXEMBOURG

Bettembourg

Freiburg (Breisgau) GBF
Hagen HBF
Hamburg-Wilhelmsburg
Hamburg-Rothenburgsort
Hamburg-Süd
Hamburg-Waltershof
Hannover-Linden
Ingoldstadt Nord
Karlsruhe HBF
Kiel HGBF
Köln Eifeltor
Leipzig
Lübeck HBF
Ludwigsburg
Mainz Gustavsburg
Mannheim RBF
München HBF
Neuss
Neu Ulm
Nürnberg HGBF
Offenburg
Regensburg
Rheine
Rostock
Saarbrücken HGBF
Schweinfurt HBF
Wuppertal-Langfeld

GRČIJA

Aghii Anargyri (Athinai)
Thessaloniki

MADŽARSKA

Budimpešta
Sopron
Záhony
Szeged
Debrecen

IRSKA

Dublin-North Wall

ITALIJA

Bari-Lamasinata
Bologna-Interporto
Busto Arsizio
Brindisi
Livorno
Milano-G. Pirelli
Milano-Rogoredo
Modena
Neapelj-Granaili
Neapelj Traccia
Novarna
Padova-Interporto
Pescara-P.N.
Pomezia-S.P.
Rivalta Scrivia
Torino-Orbassano
Trst
Verona-Q.E.

LUKSEMBURG

Bettembourg

NETHERLANDS

Rotterdam-Haven
Rotterdam-Noord
Venlo
Ede

NORWAY

Oslo-Alnabru

POLAND

Gdansk
Gdynia
Krakow
Lodz
Malaszewicze
Poznan
Sosnowiec
Szczecin
Swinoujscie
Warszawa
Wroclaw

PORTUGAL

Alcantara (Lisboa)
Espinho
Leixoes
Lisboa-Beirolas

ROMANIA

Bucuresti
Constanta
Craiova
Oradea

SPAIN

Algeciras
Barcelona
Irún
Madrid
Port-Bou
Tarragona
Valencia(-Silla)

SWEDEN

Göteborg
Helsingborg
Malmö
Stockholm-Årsta

SWITZERLAND

Aarau-Birrfeld
Basel SBB
Berne
Chiasso
Genève
Lugano-Vedeggio
Luzern
Renens
Zürich

TURKEY

Bandirma
Derince
Iskenderun
Istanbul
Mersin
Samsun

NIZOZEMSKA

Rotterdam-Haven
Rotterdam-Noord
Venlo
Ede

NORVEŠKA

Oslo-Alnabru

POLJSKA

Gdansk
Gdynia
Krakow
Losz
Malaszewicze
Poznan
Sosnowiec
Szczecin
Swinoujscie
Warszawa
Wroclaw

PORTUGALSKA

Alcantara (Lisboa)
Espinho
Leixoes
Lisboa-Beirolas

ROMUNIJA

Bucurest
Constanta
Craiova
Oradea

ŠPANIJA

Algeciras
Barcelona
Irún
Madrid
Port-Bou
Tarragona
Valencia (-Silla)

ŠVEDSKA

Göteborg
Helsingborg
Malmö
Stockholm-Arsta

ŠVICA

Aarau-Birrfeld
Basel SBB
Berne
Chiasso
Genève
Lugano-Vedeggio
Luzern
Renens
Zürich

TURČIJA

Bandirma
Derince
Iskenderun
Istanbul
Mersin
Samsun

UNION OF SOVIET SOCIALIST REPUBLICS

Brest
Čop
Kiev
Moskva-Lvov

UNITED KINGDOM

Belfast
Birmingham
Bristol
Cardiff
Cleveland
Coatbridge (Glasgow)
Glasgow
Harwich
Holyhead
Ipswich
Leeds
Liverpool-Garston
London-Stratford
London-Willesden
Manchester-Trafford Park
Southampton
Tilbury

YUGOSLAVIA

Beograd
Koper
Ljubljana
Rijeka
Zagreb

ZVEZA SOVJETSKIH SOCIALISTIČNIH REPUBLIK

Brest
Čop
Kiev
Moskva-Lvov

ZDRUŽENO KRALJESTVO

Belfast
Birmingham
Bristol
Cardif
Cleveland
Coatbridge (Glasgow)
Glasgow
Harwich
Holyhead
Ipswich
Leeds
Liverpool-Garston
London-Stratford
London-Willesden
Manchester-Trafford Park
Southampton
Tilbury

JUGOSLAVIJA

Beograd
Koper
Ljubljana
Reka
Zagreb

B. Border crossing points of importance for international combined transport¹

Vilar Formoso (CP) – Fuentes de Onoro (RENFE)
Marvao (CP) – Valencia de Alcantara (RENFE)
Irún (RENFE) – Hendaye (SNCF)
Port Bou (RENFE) – Cerbère (SNCF)
Dublin (CIE) – Holyhead (BR)

Dundalk (CIE) – Newry (NIR)
Dover (BR) – Calais (SNCF)
– Dunkerque (SNCF)
– Oostende (SNCB)
Harwich (BR) – Zeebrugge (SNCB)
Menton (SNCF) – Ventimiglia (FS)
Modane (SNCF) – Bardonecchia (FS)

Brig (SBB-CFF) – Domodossola (FS)
Bâle (SNCF) – Basel (SBB-CFF)
Strasbourg (SNCF) – Kehl (DB)
Forbach (SNCF) – Saarbrücken (DB)
Apach (SNCF) – Perl (DB)

Thionville (SNCF) – Bettembourg (CFL)
Feignies (SNCF) – Quévy (SNCB)
Jeumont (SNCF) – Erquelinnes (SNCB)
Tourcoing (SNCF) – Mouscron (SNCB)
Roosendaal (NS) – Essen (SNCB)

Emmerich (DB/NS)
Venlo (NS/DB)
Bad Bentheim (DB/NS)
Montzen (SNCB) – Aachen (DB)
Sterpenich (SNCB) – Kleinbettingen (CFL)

B. Pomebni mejni prehodi za mednarodne proge kombiniranega transporta 1/

Vilar Formoso (CP) – Fuentes de Onoro (RENFE)
Marvao (CP) – Valencia de Alcantara (RENFE)
Irún (RENFE) – Hendaye (SNCF)
Port Bou (RENFE) – Cerbre (SNCF)
Dublin (CIE) – Holyhead (BR)

Dundalk (CIE) – Newry (NIR)
Dover (BR) – Calais (SNCF)
– Dunkerque (SNFC)
– Oostende (SNCB)
Harwich (BR) – Zeebrugge (SNCB)
Menton (SNCF) – Ventimiglia (FS)
Modane (SNCF) – Bardonecchia (FS)

Brig (SBB-CFF) – Domodossola (FS)
Bale (SNCF) – Basel (SBB-CFF)
Strasbourg (SNCF) – Kehl (DB)
Forbach (SNCF) – Saarbrücken (DB)
Apach (SNCF) – Perl (DB)

Thionville (SNCF) – Bettembourg (CFL)
Feignies (SNCF) – Quévy (SNCB)
Jeumont (SNCF) – Erquelinnes (SNCB)
Tourcoing (SNCF) – Mouscron (SNCB)
Roosendaal (NS) – Essen (SNCB)

Emmerich (DB/NS)
Venlo (NS/DB)
Bad Benthiem (DB/NS)
Montzen (SNCB) – Aachen (DB)
Sterpenich (SNCB) – Kleinbettingen (CFL)

Basel (DB/SBB-CFF)
Flensburg (DB) – Padborg (DSB)
Puttgarden (DB) – Rødby (DSB)
Schierning (DB) – Cheb (CSD)
Passau (DB/OBB)

Salzburg (DB/OBB)
Kufstein (DB/OBB)
Buchs (SBB-CFF/OBB)
Luino (SBB-CFF/FS)
Chiasso (SBB-CFF/FS)

Brennero (FS/OBB)
Villa Opicine (FS) – Sezana (JZ)
Tarvisio (FS) – Arnoldstein (ÖBB)
Charlottenberg (NSB/SJ)
Kornsjö (NSB/SJ)

Helsingborg (SJ) – København (DSB)
Trelleborg (SJ) – Sassnitz (DR)
Ystad (SJ) – Swinoujście (PKP)
Göteborg (SJ) – Frederikshavn (DSB)
Malmö (SJ) – Travemünde (DB)

Gedser (DSB) – Rostock (DR)
Rosenbach (ÖBB) – Jesenice (JZ)
Spielfeld-Strass (ÖBB) – Sentily (JZ)
Ebenfurth (ÖBB) – Sopron (GYSEV/MAV)
Nickelsdorf (ÖBB) – Hegyeshalom (MAV)

Bernhardsthal (ÖBB) – Breclav (CSD)
Summerau (ÖBB) – Horni Dvoriste (CSD)
Frankfurt/O. (DR) – Kunowice (PKP)
Görlitz (DR) – Zgorzelec (PKP)
Bad Schandau (DR) – Decin (CSD)

Terespol (PKP) – Brest (SZD)
Medyka (PKP) – Mostiska (SZD)
Zebrzydowice (PKP) – Petrovice (CSD)
Zavidow (PKP) – Frydlant (CSD)
Medzylesie (PKP) – Lichkov (CSD)

Čierna (CSD) – Čop (SZD)
Komarno (CSD) – Komárom (MAV)
Sturovo (CSD) – Szob (MAV)
Rajka (MAV) – Rusovce (CSD)
Murakeresztur (MAV) – Kotoriba (JZ)

Gyékényes (MAV) – Botovo (JZ)
Keleba (MAV) – Subotica (JZ)
Zahony (MAV) – Čop (SZD)
Lököshaza (MAV) – Curtici (CFR)
Dimitrovgrad (JZ) – Dragoman (BDZ)

Gevgelia (JZ) – Idomeni (CH)
Iasy (CFR) – Ungeny (SZD)
Giurgiu (CFR) – Ruse (BDZ)
Svilengrad (BDZ) – Kapikule (TCDD)
Vidin (BDZ) – Calafat (CFR)

Kulata (BDZ) – Promachon (CH)
Vainikkala (VR) – Luzhaika (SZD)
Turku (VR) – Stockholm (SJ)
Kapiköy (TCDD) – Razi (RAI)
Nusaybin (TCDD) – Kamischli (CFS)

Basel (DB/SBB-CFF)
Flensburg (DB) – Padborg (DSB)
Puttgarden (DB) – Rødby (DSB)
Schierning (DB) – Cheb (CSD)
Passau (DB/OBB)

Salzburg (DB/OBB)
Kufstein (DB/OBB)
Buchs (SBB-CFF/OBB)
Luino (SBB-CFF/FS)
Chiasso (SBB-CFF/FS)

Brennero (FS/OBB)
Opčine (FS) – Sežana (JŽ)
Tarvisio (FS) – Arnoldstein (ÖBB)
Charlottenberg (NSB/SJ)
Kornsjö (NSB/SJ)

Helsingborg (SJ) – København (DSB)
Trelleborg (SJ) – Sassnitz (DR)
Ystad (SJ) – Swinoujście (PKP)
Göteborg (SJ) – Frederikshavn (DSB)
Malmö (SJ) – Travemünde (DB7)

Gedser (DSB) – Rostock (DR)
Podrožca (ÖBB) – Jesenice (JŽ)
Špilje (ÖBB) – Šentilj (JŽ)
Edenfurth (ÖBB) – Sopron (GYSEV/MAV)
Nickelsdorf (ÖBB) – Hegyeshalom (MAV)

Bernhardsthal (ÖBB) – Breclav (CSD)
Summerau (ÖBB) – Horni Dvoriste (CSD)
Frankfurt/O. (DR) – Kunowice (PKP)
Görlitz (DR) – Zgorzelec (PKP)
Bad Schandau (DR) – Decin (CSD)

Terespol (PKP) – Brest (SZD)
Medyka (PKP) – Mostiska (SZD)
Zebrzydowice (PKP) – Petrovice (CSD)
Zavidow (PKP) – Frydlant (CSD)
Medzylesie (PKP) – Lichkov (CSD)

Čierna (CSD) – Čop (SZD)
Komarno (CSD) – Komárom (MAV)
Sturovo (CSD) – Szob (MAV)
Rajka (MAV) – Rusovce (CSD)
Murakeresztur (MAV) – Kotoriba (JŽ)

Gyékényes (MAV) – Botovo (JŽ)
Keleba (MAV) – Subotica (JŽ)
Zahony (MAV) – Čop (SZD)
Lököshaza (MAV) – Curtici (CFR)
Dimitrovgrad (JŽ) – Dragoman (BDZ)

Gevgelia (JŽ) – Idomeni (CH)
Iasy (CFR) – Ungeny (BDZ)
Giurgiu (CFR) – Ruse (BDZ)
Svilengrad (BDZ) – Kapikule (TCDD)
Vidin (BDZ) – Calafat (CFR)

Kulata (BDZ) – Promachon (CH)
Vainikkala (VR) – Luzhaika (SZD)
Turku (VR) – Stockholm (SJ)
Kapiköy (TCDD) – Razi (RAI)
Nusaybin (TCDD) – Kamischli (CFS)

¹ After each border crossing point the relevant railway administration using the station is indicated in brackets. If only one station is listed it is jointly used by both railway administrations.

¹ Po vsakem nazivu mejnega prehoda je v oklepajih navedena kratica železnice, ki uporablja železniško postajo. Če je navedena samo ena postaja, pomeni, da jo uporabljata obe železnici.

C. Gauge interchange stations of importance for international combined transport*

<u>Irún</u> – Hendaye	(Spain – France)
<u>Port Bou</u> – Cerbère	(Spain – France)
<u>Hanko</u>	(Finland)
Terespol – Brest	(Poland – USSR)
Przemysl – Mostiska	(Poland – USSR)
Čierna – Čop	(Czech and Slovak Federal Republic – USSR)
Zahony – Čop	(Hungary – USSR)
Iasi – Ungeny	(Romania – USSR)

Note: Gauge interchange stations are also bordercrossing points.

* If the change of axes or the transfer of loading units to wagons of a different gauge is carried at one station only, this station is underlined.

D. Ferry links/ports forming part of the international combined transport network

Holyhead	– Dublin	(United Kingdom – Ireland)
Calais	– Dover	(France – United Kingdom)
Oostende	– Dover	(Belgium – United Kingdom)
Dunkerque	– Dover	(France – United Kingdom)
Stanrear	– Larne	(United Kingdom)
Zeebrugge	– Harwich	(Belgium – United Kingdom)
Zeebrugge	– Dover	(Belgium – United Kingdom)
Puttgarden	– Rodby	(Germany – Denmark)
København	– Helsingborg	(Denmark – Sweden)
Lübeck-		
Travemünde	– Hanko	(Germany – Finland)
Gedser	– Rostock	(Denmark – Germany)
	(Warnemünde)	
Göteborg	– Frederiks-	(Sweden – Denmark)
	havn	
Malmö	– Trave-	(Sweden – Germany)
	münde	
Trelleborg	– Sassnitz	(Sweden – Germany)
Ystad	– Swinoujscie	(Sweden – Poland)
Helsinki	– Gdynia	(Finland – Poland)
Helsinki	– Stockholm	(Finland – Sweden)
Turku	– Stockholm	(Finland – Sweden)
Samsun	– Constanta	(Turkey – Romania)
Mersin	– Venezia	(Turkey – Italy)

Note: Ferry links are also border crossing points, except the links between Stanrear-Larne and Messina-Villa S. Giovanni.

Annex III

**TECHNICAL CHARACTERISTICS
OF THE NETWORK OF IMPORTANT
INTERNATIONAL COMBINED TRANSPORT LINES**

Preliminary remarks

The *parameters* are summarized in the table below. The values shown in column A of the table are to be regarded as important objectives to be reached in accordance with national railway development plans. 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;

C. – Postaje za menjavo širine koloteka, pomembne za mednarodne proge kombiniranega transporta*

<u>Irún</u>	- Hendaye	(Španija - Francija)
<u>Port Bou</u>	- Cerbère	(Španija - Francija)
<u>Hanko</u>		(Finska)
Terespol	- Brest	(Poljska - ZSSR)
Przemysl	- Mostiska	(Poljska - ZSSR)
Čiern	- Čop	(Česka in Slovaška Zvezna Republika - ZSSR)
Zahony	- Čop	(Madžarska - ZSSR)
Iasi	- Ungeny	(Romunija - ZSSR)

Opomba: Postaje za menjavo širine koloteka so tudi mejni prehodi.

* Če se menjajo podvozja ali pretovarjajo tovarne enote na vagone z drugačnimi dimenzijami podvozja samo na eni od postaj, je ta postaja podčrtana.

D. Trajektnne povezavelluke, ki so del omrežja mednarodne proge kombiniranega transporta

Holyhead	- Dublin	(Velika Britanija - Irska)
Calais	- Dover	(Francija - Velika Britanija)
Ostende	- Dover	(Belgija - Velika Britanija)
Dunkerque	- Dover	(Francija - Velika Britanija)
Stanrear	- Larne	(Velika Britanija)
Zeebrugge	- Harwich	(Belgija - Velika Britanija)
Zeebrugge	- Dover	(Belgija - Velika Britanija)
Puttgarden	- Rodby	(Nemčija - Danska)
København	- Helsingborg	(Danska - Švedska)
Lübeck-		
Travemünde	- Hanko	(Nemčija - Finska)
Gedser	- Rostock	(Danska - Nemčija)
	(Warnemünde)	
Göteborg	- Frederiks-	
	havn	(Švedska - Danska)
Malmö	- Travemünde	(Švedska - Nemčija)
Trelleborg	- Sassnitz	(Švedska - Nemčija)
Ystad	- Swinoujscie	(Švedska - Poljska)
Helsinki	- Gdynia	(Finska - Poljska)
Helsinki	- Stockholm	(Finska - Švedska)
Turku	- Stockholm	(Finska - Švedska)
Samsun	- Constanta	(Turčija - Romunija)
Mersin	- Benetke	(Turčija - Italija)

Opomba: Trajektnne povezave so tudi mejni prehodi, z izjemo povezave med Stanrear-Larne in Messina-Villa S. Giovanni.

Aneks III

**TEHNIČNE KARAKTERISTIKE OMREŽIJ
POMEMBNIH MEDNARODNIH PROG
KOMBINIRANEGA TRANSPORTA**

Predhodne opombe

Parametri so povzeti v spodnji tabeli. Prikazane vrednosti v stolpcu A tabele predstavljajo pomemben cilj razvojnih načrtov nacionalnih železnic. Vsaka odstopanja od teh vrednosti so izjeme.

Proge so razdeljene v dve glavni kategoriji:

a) *Obstoječe* proge, katere je možno izboljšati, kjer je to primerno; ker je pogosto težko in včasih nemogoče modificirati njihove geometrične karakteristike, se mora za te proge upoštevati olajšave.

(b) *New lines to be built.*

By analogy, the specifications given in the following table also apply, where appropriate, to ferry-boat services which are an integral part of the railway network.

INFRASTRUCTURE PARAMETERS FOR THE NETWORK OF IMPORTANT INTERNATIONAL COMBINED TRANSPORT LINES

	A		B
	Existing lines which meet the infrastructure requirements and lines to be improved or reconstructed		new lines
	at present	target values	
1. Number of tracks	(not specified)		2
2. Vehicle loading gauge	UIC B ²⁾		UIC C ¹⁾
3. Minimum distance between track centres ¹⁾		4.0 m	4.2 m
4. Nominal minimum speed	100 km/h ³⁾	120 km/h ³⁾	120 km/h ³⁾
5. Authorized mass per axle:			
Wagons ≤ 100 km/h	20 t	22.5 t	22.5 t
≤ 120 km/h	20 t	20 t	20 t
6. Maximum gradient ¹⁾	(not specified)		12.5 mm/m
7. Minimum useful siding length	600 m	750 m	750 m

¹⁾ Not of immediate relevance for combined transport, but recommended for efficient international combined transport.

²⁾ UIC: International Union of Railways.

³⁾ Minimum standards for combined transport trains (see annex IV).

Explanation of the parameters contained in the table above

1. Number of tracks

International combined transport lines must provide high capacity and allow for precise timing of operation.

It is generally possible to meet both requirements only on lines with at least two tracks; however, single track lines would be allowed if the other parameters of the Agreement are complied with.

2. Vehicle loading gauge

This is the minimum loading gauge for international combined transport lines.

On *new* lines, only a small marginal investment cost is normally incurred by adopting a high loading gauge, and the UIC C gauge has therefore been chosen.

The C 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 of 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 transport of containers/swap bodies 2.6 m wide and 2.9 m high on suitable 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 C gauge is in almost all cases impossible from the economic and financial standpoints.

b) *Nove proge za izgradnjo.*

Specifikacije, navedene v sledeči tabeli, veljajo, kjer je to primerno, tudi za trajektne proge, ki so integralni del železniškega omrežja.

INFRASTRUKTURNI PARAMETRI ZA OMREŽJE POMEMBNEJSIH PROG ZA MEDNARODNI KOMBINIRANI TRANSPORT

	A		B
	Obstoječe proge z ustrezno infrastrukturo in proge, ki jih je treba zboljšati ali prenoviti		Nove proge
	sedanje	načrtovane vrednosti	
1. Število tirov	(ni določeno)		2
2. Nakladalni profil vozila	UIC B ²⁾		UIC C ¹⁾
3. Najmanjši razmik med tiri ¹⁾		4.0 m	4.2 m
4. Nazivna najmanjša hitrost	100 km/h ³⁾	120 km/h ³⁾	120 km/h ³⁾
5. Dovoljena osna obremenitev:			
vagoni ≤ 100 km/h	20 t	22.5 t	22.5 t
≤ 120 km/h	20 t	20 t	20 t
6. Največji vzpon ¹⁾	(ni določen)		12,5 mm/m
7. Najmanjša delovna dolžina izogibalšč	600 m	750 m	750 m

¹⁾ Se ne nanaša posebej na kombinirani transport, se pa priporoča za učinkovitejši mednarodni kombinirani transport.

²⁾ UIC: Mednarodna železniška zveza.

³⁾ Minimalni standardi za vlake v kombiniranem transportu (glej dodatek IV).

Pojasnilo parametrov, prikazanih v tabeli

1. Število tirov

Proge za mednarodni kombinirani transport morajo zagotavljati visoko zmogljivost in točnost voznega reda.

Na splošno je to dvoje mogoče uresničevati le na vsaj dvotirnih progah; enotirne proge so lahko dovoljene, če so doseženi drugi parametri sporazuma.

2. Nakladalni profil

To je minimalni nakladalni profil za proge za mednarodni kombinirani prevoz.

Na *novih* progah se z uporabo visokega nakladalnega profila navadno samo neznatno povečajo investicijski stroški in se zaradi tega lahko izbere profil UIC C1.

Profil C1 na primer omogoča:

prevoz cestnih tovornih vozil in avtovlakov (tovornjak s prikolico, členkasto vozilo, vlačilec s polpriklopnikom) v skladu z evropskim cestnim nakladalnim profilom (višina 4 m, širina 2,5 m) na posebnih vagonih z nakladalno višino 60 cm nad zgornjim robom tirnice;

prevoz navadnih cestnih polpriklopnikov širine 2,5 m in višine 4 m na žepastih vagonih z običajnimi podstavnimi vozički;

prevoz zabojnikov ISO širine 2,44 m in višine 2,9 m na navadnih nizkopodnih vagonih;

prevoz zamenljivih tovarišč širine 2,5 m na navadnih nizkopodnih vagonih;

prevoz zabojnikov/zamenljivih tovarišč širine 2,6 m in višine 2,9 m na primernih vagonih.

Na *obstojećih* progah čez gorate predele (npr. Pireneje, Centralni masiv, Alpe, Juro, Apenine, Karpate) je mnogo predorov, ki izpolnjujejo tehnične pogoje glede nakladalnih profilov ali profilov z nekoliko večjo višino v osi proge. Z gospodarskega in finančnega stališča je povečanje teh profilov, da bi bili v skladu s profilom UIC C1, skoraj v vseh primerih neupravičeno.

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;

The transport of containers/swap bodies, 2.6 m wide and 2.9 m high, on special low-loader wagons.

Most of the *existing* international combined transport lines offer at least the UIC B gauge. In the case of the others, improvement to this standard does not normally require major investments.

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.

5. Authorized mass per axle

This is the authorized mass per axle which international combined transport lines should be able to bear.

International combined transport lines should be capable of taking the most modern existing and future vehicle traffic, in particular:

Wagons with a mass per axle of 20 tonnes, which corresponds to UIC class C; 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 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.

7. Minimum useful siding length

The minimum useful siding length on international combined transport lines is significant for combined transport trains (see annex IV).

Annex IV

PERFORMANCE PARAMETERS OF TRAINS AND MINIMUM INFRASTRUCTURE STANDARDS

A. Requirements for efficient international combined transport services

1. In order to be able to guarantee in efficient and expeditious flow of transport, necessitated by modern methods of production and distribution of goods, international combined transport services should fulfil in particular the following requirements:

(a) departure/arrival in line with customers' requests (in particular late closing times for loading and early placing at disposal of goods), regular services;

(b) short duration of door-to-door transport, high punctuality record, reliable transport times;

(c) reliable and timely information on the transport procedure, simple documentation, low risk of damage;

(d) capability of carrying all types of standard containers and of all loading units that can be carried in international European road haulage. In this context, the foreseeable developments regarding weights and dimensions of loading units have to be taken into consideration.

2. These requirements should be fulfilled through:

(a) high transport speed (measured from the place of departure to the place of destination, including all stops), which should be about the same, or possibly exceed that of end-to-end transport by road;

Zaradi omenjenega je bil za te proge izbran profil UIC B, ki, na primer, omogoča:

· prevoz zabojnikov ISO širine 2,44 m in višine 2,90 m, na nizkopodnih vagonih za zabojnike z nakladalno višino 1,18 m nad zgornjim robom tirnic;

· prevoz zamenljivih tovarišč širine 2,5 m in višine 2,6 m na navadnih nizkopodnih vagonih (nakladalna višina 1,246 m);

· prevoz polpriklopnikov na posebnih žepastih vagonih;

· prevoz zabojnikov/zamenljivih tovarišč širine 2,6 m in višine 2,9 m na posebnih nizkopodnih vagonih.

Na večini *obstojećih* prog za mednarodni kombinirani transport je vsaj profil UIC B. Pri drugih progah izboljšanje tega standarda običajno ne zahteva večjih naložb.

4. Najmanjša nazivna hitrost

Najmanjša nazivna hitrost določa geometrijske lastnosti preseka (polmer krivin in naklona), varnostne naprave (zavorne razdalje) in zavorni koeficient voznih sredstev.

5. Dovoljena osna obremenitev

To je osna obremenitev, ki so jo proge za mednarodni kombinirani transport sposobne prenesti.

Proge v mednarodnem kombiniranem prevozu morajo biti sposobne sprejemati najodobnejši obstoječi in prihodnji železniški transport, predvsem:

vagone z osno obremenitvijo 20 ton, ki ustreza kategoriji UIC C; osna obremenitev vagonov 22,5 tone pri 100 km/h je bila sprejeta v skladu z nedavnimi sklepi UIC-ja. Omejitve osne obremenitve 20 ton za hitrost 120 km/h so omejitve, določene s predpisi Mednarodne železniške zveze (UIC).

6. Najmanjša dolžina izogibališča

Najmanjša dolžina izogibališča na progah za mednarodni kombinirani transport je pomembna za vlake v kombiniranem prevozu (glej IV. dodatek).

Aneks IV

PARAMETRI ZMOGLJIVOSTI VLAKOV IN MINIMALNI INFRASTRUKTURNI NORMATIVI

A. Zahteve v zvezi z učinkovitostjo storitev v mednarodnem kombiniranem transportu

1. Da bi lahko zagotovile učinkovit in hiter prevoz, ki ga zahtevajo moderne tehnike proizvodnje in distribucije blaga, morajo storitve v mednarodnem kombiniranem transportu izpolnjevati predvsem naslednje zahteve:

(a) odhod/prihod, dogovorjen z zahtevami naročnikov (zlasti skrajni nakladalni časi in pravočasna dostava blaga), redne storitve;

(b) hiter prevoz od vrat do vrat, velika točnost, zanesljivost voznih redov;

(c) zanesljivo in pravočasno obveščanje o prevoznem postopku, enostavna dokumentacija, nizko tveganje škode;

(d) zmožnost prevažanja vseh vrst klasičnih zabojnikov in tovornih enot v mednarodnem evropskem cestnem transportu. Pri tem je treba upoštevati predvidljiv razvoj tež in velikosti transportnih enot.

2. Te zahteve bi morali izpolniti z:

(a) veliko transportno hitrostjo (merjeno od kraja odhoda do namembnega kraja skupaj z vsemi postanki), ki naj bi bila približno enaka ali po možnosti večja kot hitrost cestnega transporta od kraja do kraja;

(b) utilization of non-working hours of consignees (e. g. transport during the night), in order to be able to place the goods at the disposal in the morning hours as desired by the customers;

(c) suitable and sufficient equipment and infrastructure capacities (e. g. adequate loading gauges);

(d) direct trains, if possible (i. e. excluding or reducing to a minimum *en route* transfer of the consignments to other trains);

(e) organizational measures to improve the flow of transport by using modern telecommunication systems.

3. In order to meet the requirements described above, trains and infrastructure facilities should be of satisfactory efficiency, i. e. they should meet certain minimum standards that have to be complied with by all authorities concerned on a given transport relation.

4. The performance parameters and standards below have been established in particular for large international transport volumes, i. e. for transport relations with regular traffic of direct trains or with at least larger wagon groups. Single wagons or special transports could still be operated by conventional goods trains if this satisfies the needs of the customers and the railways concerned.

B. Performance parameters of trains

5. Trains used for international combined transport should meet the following minimum standards:

Minimum standards	At present	Target values ^{a)}
Nominal minimum speed	100 km/h	120 km/h
Length of train	600 metres	750 metres
Weight of train	1 200 tonnes	1 500 tonnes
Axle load (wagons)	20 tonnes	20 tonnes (22.5 tonnes at a speed of 100 km/h)

^{a)} These values should be achieved approximately by the year 2000. They shall not exclude earlier achievement of higher standards as long as these do not impede the international development of combined transport.

If direct trains cannot be run, trains should, if possible, consist of only few wagon groups, the wagons in each group having the same destination. There should be no stops *en route* for operational reasons or frontier-crossing controls, if feasible.

6. Rolling stock shall meet the above standards relating to speed and axle load and shall be capable of carrying all those loading units which have to be taken into consideration in respect of weights and dimensions.

7. Trains of combined transport shall be rated as those with highest priority. Their timetable shall be designed so as to comply with customers requests for reliable and regular transport services.

C. Minimum standards for railway lines

8. Railway lines to be used for combined transport shall have an adequate train capacity per day, in order to avoid waiting times for trains of combined transport. These trains should not be delayed by non-working hours.

9. For the improvement of railway lines the infrastructure parameters contained in annex III shall be applicable.

D. Minimum standards for terminals

10. For the efficient handling of consignments in terminals the following requirements shall be met:

(b) koriščenjem nedelovnega časa pošiljateljev blaga (npr. prevoz ponoči), da bi blago lahko prispelo do prejemnika v jutranjih urah;

(c) primerno in zadostno opremo ter infrastrukturnimi zmogljivostmi (npr. primernimi nakladalnimi profilii);

(d) direktnimi vlaki, če je to mogoče (t.j. brez ali z minimalnim prekladanjem tovora na druge vlake *med potjo*);

(e) organizacijskimi ukrepi za izboljšanje pretoka blaga s pomočjo sodobnih telekomunikacijskih sistemov.

3. Da bi lahko izpolnili opisane zahteve, morajo biti vlaki in infrastrukturni objekti zadovoljive učinkovitosti, t.j. biti morajo v skladu z določenimi minimalnimi standardi, ki jih morajo upoštevati vsi pristojni organi na določeni progi.

4. Parametri in standardi zmogljivosti, opisani spodaj, so bili določeni predvsem za velike kompozicije v mednarodnem transportu, t.j. za prevoze z rednimi direktnimi vlaki ali vsaj večjimi vagonskimi sklopi. Posebne prevoze bi še vedno lahko opravljali s klasičnimi tovarnimi vlaki, če to zadovoljuje potrebe naročnikov in železniških podjetij.

B. Parametri zmogljivosti vlakov

5. Vlaki, ki se uporabljajo v mednarodnem kombiniranem transportu, morajo izpolnjevati naslednje minimalne standarde:

Minimalni standardi	Sedanje vrednosti	Načrtovane vrednosti*
Nazivna najmanjša hitrost	100 km/h	120 km/h
Dolžina vlaka	600 metrov	750 metrov
Teža vlaka	1200 ton	1500 ton
Oсна obremenitev (vagoni)	20 ton	20 ton (22,5 tone pri hitrosti 100 km/h)

* Te vrednosti naj bi dosegli do leta 2000. Te vrednosti ne izključujejo zgodnejšega doseganja višjih standardov, če ti ne ovirajo mednarodnega razvoja kombiniranega prevoza.

Če prevoz ni mogoč z direktnimi vlaki, morajo biti vlaki, če je to mogoče, sestavljeni le iz nekaj vagonskih sklopov, vagoni v vsakem sklopu pa morajo biti namenjeni v isti namembni kraj. *Med potjo* se vlaki ne smejo ustavljati zaradi obratovalnih razlogov ali pri prehodu mej, če je to izvedljivo.

6. Železniška vozna sredstva morajo izpolnjevati standarde o hitrosti in osni obremenitvi in morajo biti sposobna prevažati vse tiste tovarne enote, ki jih je glede teže in velikosti treba upoštevati.

7. Vlaki v kombiniranem prevozu se štejejo za vlake z največjo prednostjo. Njihov vozni čas mora biti usklajen z zahtevami naročnikov glede zanesljivih in rednih storitev.

C. Minimalni standardi za železniške proge

8. Dnevna zmogljivost železniških prog, ki se uporabljajo za kombinirani transport, mora biti takšna, da vlakom v kombiniranem transportu ne bo treba čakati. Njihova vožnja se ne sme zakasniti na račun ur počitka.

9. Za zboljšanje železniških prog veljajo infrastrukturni parametri, navedeni v III. dodatku.

D. Minimalni standardi za terminale

10. Za učinkovito ravnanje s pošiljkami v terminalih morajo biti izpolnjene naslednje zahteve:

(a) The period from the latest time of acceptance of goods to the departure of trains, and from the arrival of trains to the availability of wagons ready for the unloading of loading units shall not exceed one hour, unless the wishes of customers regarding the latest time of acceptance or disposal of goods can be complied with by other means.

(b) The waiting periods for road vehicles delivering or collecting loading units shall be as short as possible (20 minutes maximum).

(c) The terminal site shall be selected in such a way that:

it is easily and quickly accessible by road from the economic centres;

within the rail network, it is well connected with long-distance lines and, for transport connections with wagon-group traffic, has good access to the fast freight trains of combined transport.

11. The minimum standards for intermediate stations stipulated below shall also relate to terminals.

E. Minimum standards for intermediate stations

12. Stops of trains of combined transport *en route*, necessary for technical or operational reasons, for example at wagon group exchange or gauge interchange stations, shall at the same time be used for carrying out work which otherwise would require additional stops (i. e. frontier controls, changing of the locomotive). The infrastructure of such intermediate stations shall comply with the following requirements:

Sufficient train capacity per day on feeder lines to avoid delays of trains in combined transport.

The entries and exits to and from the feeder lines shall allow the trains to filter in and out without delay. Their capacity shall be large enough to avoid delays of arriving and/or departing trains of combined transport.

Sufficient track capacity for the various types of track, as required for the specific work to be carried out in a station, in particular for arrival/departure track, train formation tracks, sorting lines and turn-out tracks, loading tracks and gauge interchange tracks.

The above-mentioned tracks shall have loading gauges that correspond to those of the railway lines to be used (UIC B or UIC C1).

The length of track shall be sufficient to accommodate complete trains of combined transport.

In the case of electric traction the tracks shall be accessible by electric tractive units (at frontier stations: to electric tractive units of the connecting railway concerned).

The capacity for trans-shipment, wagon group exchange, gauge interchange and frontier control shall guarantee that necessary stops can be made as short as possible.

(a) Stations for the exchange of wagon groups

13. Combined transport shall, if possible, be carried out by direct trains between the forwarding and the receiving stations. If this is not economical due to the low volume of consignments, and if the transfer of consignments of combined transport is therefore unavoidable, it should be done at least by wagon groups. Stop-over times to carry out these tasks shall not exceed 30 minutes each. This could be achieved by an appropriate formation of trains (which should run over as long distances as possible, also across borders) together with an adequate infrastructure of the wagon group exchange stations.

(a) Čas od zadnjega prejema blaga do odhoda vlakov in od prihoda vlakov do pripravljenosti vagonov za razkladanje tovornih enot ne sme biti daljši od ene ure, razen če se želje naročnikov glede zadnje ure prejema ali izročitve blaga ne uskladijo kako drugače.

(b) Čakalna doba za cestna vozila, ki dostavljajo ali prevzemajo tovarne enote, mora biti čim krajša (največ 20 minut).

(c) Pri izbiri lokacije za terminal je treba upoštevati:

da je zlahka in hitro dostopna po cesti iz smeri gospodarskih središč;

da je znotraj železniškega omrežja dobro povezana s progami na velike razdalje in da ima, kar zadeva prevoze z vagonskimi kompozicijami, dober dostop do hitrih tovornih vlakov v kombiniranem prevozu.

11. Minimalni standardi za vmesne postaje se tudi nanašajo na terminale.

E. Minimalni standardi za vmesne postaje

12. Postanki vlakov v kombiniranem transportu *med potjo*, potrebni iz tehničnih ali operativnih razlogov, na primer na postajah ob zamenjavah vagonskih kompozicij ali spremembi širine kolotekov, se hkrati izkoristijo tudi za opravila, ki bi sicer zahtevala dodatno ustavljanje vlakov (t.j. mejni nadzor, zamenjava lokomotive). Infrastruktura vmesnih postaj mora biti v skladu z naslednjimi zahtevami:

Zadostna dnevna zmogljivost vlakov na dovoznih progah, da vlaki v kombiniranem transportu nimajo zamude.

Vstopi in izstopi na in z dovoznih prog morajo vlakom omogočati tekoče prehajanje. Njihova zmogljivost mora biti takšna, da vlaki v kombiniranem transportu pri prihodih oz. odhodih nimajo zamude.

Zadostna zmogljivost različnih vrst tirov, ki se zahteva za opravljanje posebnih del na teh postajah, zlasti tirov za prihode in odhode vlakov, tirov za sestavo vlakov, ranžirnih tirov in tirov za odklone v levo ali desno, nakladalnih tirov in tirov za spremembo širine kolotekov.

Omenjeni tiri morajo imeti nakladalne profile, ki so v skladu s profili uporabljenih železniških prog (UIC B ali UIC C1).

Dolžina tira mora biti tolikšna, da lahko sprejme celotni vlak v kombiniranem transportu.

Pri električni vleki morajo biti tiri dostopni za električne vlečne naprave (na mejnih postajah: električne vlečne naprave priključne železnice).

Zmogljivosti pretovarjanja, izmenjava vagonskih kompozicij, sprememba širine koloteka in mejni nadzor morajo zagotavljati čim krajše postanke vlakov.

(a) Postaje za izmenjavo vagonskih kompozicij

13. Kombinirani transport se, kolikor je mogoče, opravlja z direktnimi vlaki med odhodnimi in namembnimi postajami. Če to zaradi premajhnih pošiljk ni gospodarno in je pretovarjanje pošiljk zaradi tega neizogibno, naj se opravi vsaj po vagonskih kompozicijah. Postanki zaradi pretovarjanja ne smejo biti daljši od 30 minut. To se lahko doseže z ustrezno sestavo vlakov (ki naj vozijo na kolikor mogoče dolgih razdaljah, tudi čez meje) in primerno infrastrukturo postaj za izmenjavo vagonskih kompozicij.

(b) *Border-crossing points*

14. Trains of combined transport shall run as far as possible all the way across borders to a station where the exchange of wagon groups is necessary in any case or to their final point of destination, without having to stop *en route*. There shall be, if possible, no stops at the border or, if unavoidable, only very short stops (of no more than 30 minutes). This shall be achieved:

by not carrying out work normally effected at the frontier or, if this is not possible, by shifting this work to inland places where the trains have to stop in any case for technical and/or administrative reasons;

by stopping only once, if at all, at joint border stations.

(c) *Gauge interchange stations*

15. To be able to fulfil future requirements, time saving and cost-effective procedures shall have to be developed. When transferring loading units to wagons of the other gauge, the requirements developed above for terminal trans-shipment shall be applied analogously. Stops at such gauge interchange stations should take as little time as possible. The available gauge interchange or transfer capacity shall be sufficient to guarantee short stops.

(d) *Ferry links/ports*

16. Transport services shall correspond with the ferry services offered. Stops at the ports for consignments in combined transport should be as short as possible (if possible not more than one hour). In addition to an appropriate infrastructure of the ferry port station and appropriate ferry boats (see paragraph 17 below) this shall be achieved by the following measures:

For necessary frontier control measures the requirements mentioned in paragraph 14 shall apply;

Timetables for ferries and railways should be co-ordinated and advance information to accelerate the loading of ships and/ or train formation shall be provided.

17. Ferry boats used for combined transport shall comply with the following requirements:

Appropriate sizes and types of vessels as required by the relevant loading units/goods wagons.

Quick loading and unloading of ferry boats and storage of loading units/wagons in accordance with the requirements of the subsequent carriage by rail (separation of combined transport from passenger and/or road transport, where appropriate).

If loading units stay on wagons during the crossing ferry boats shall be easily accessible, and time-consuming marshalling operations should not be necessary. Loading gauge, axle mass, etc. should comply with the line parameter described in annex III.

If the transfer of loading units has to be effected without wagons, the possibly necessary transport by road between ferry terminal and railway terminal should be characterized by short distances and good road connections.

(b) *Mejni prehodi*

14. Vlaki v kombiniranem transportu naj vozijo čim dlje čez meje do postaje, na kateri je že tako treba zamenjati vagonске kompozicije, ali do končnega namembnega kraja brez ustavljanja *med potjo*. Če je to možno, naj se na mejah ne ustavljajo, če pa je to neizogibno, naj bodo postanki zelo kratki (največ 30 minut). To pa se doseže:

če se siceršnji postopki na mejah ne opravijo ali, kadar to ni možno, če se ti postopki opravijo v drugih krajih na ozemlju, kjer se morajo vlaki tako in tako ustaviti zaradi tehničnih oz. upravnih razlogov;

če se vlaki ustavijo le enkrat, če sploh, na skupnih mejnih postajah.

(c) *Postaje za spremembo širine koloteka*

15. Da bi lahko izpolnili prihodnje zahteve, je treba razviti postopke, ki so časovno in stroškovno ekonomični. Pri pretovarjanju tovornih enot na vagone z drugačnim kolotekom veljajo podobne zahteve kot za pretovarjanje na terminalih. Postanki na postajah za spremembo širine kolotekov naj bodo kolikor mogoče kratki, zato mora biti njihova zmožljivost takšna, da to omogoča, prav tako pa tudi zmožljivost pretovarjanja.

(d) *Trajektne povezave/pristanišča*

16. Prevozne storitve morajo ustrezati ponujenim trajektnim storitvam. Postanki v pristaniščih za tovore v kombiniranem prevozu naj bodo čim krajši (če je to mogoče, ne daljši kot eno uro). Da bi to dosegli, so poleg primerne infrastrukture trajektnega pristanišča in ustreznih ladij (glej spodnji 1. odstavek) potrebni še naslednji ukrepi:

za potrebne postopke mejnega nadzora veljajo zahteve, omenjene v 14. odstavku;

vozni redi za trajekte in vlake morajo biti usklajeni, zagotovljeno mora biti tudi vnaprejšnje obveščanje, da se pospeši nakladanje ladij oz. vlakovnih kompozicij.

17. Trajekti, ki se uporabljajo za kombinirani transport, morajo ustrezati naslednjim zahtevam:

primerna velikost in vrsta plovil, ki ustrezajo posameznim tovornim enotam/vagonom;

hitro nakladanje in razkladanje trajektov in skladiščenje transportnih enot/vagonov v skladu z zahtevami poznejšega železniškega transporta (ločevanje kombinirane prevoza od potniškega oz. cestnega transporta, kjer je to ustrezno);

če tovorne enote med plovbo ostanejo na vagonih, morajo biti trajekti zlahka dostopni, razne operacije manipuliranja, ki vzamejo veliko časa, pa opuščene. Nakladalni profil, osna obremenitev itd. morajo biti v skladu s parametri, opisanimi v III. dodatku.

Če se tovorne enote ne pretovarjajo na vagone, naj bo cestna razdalja med trajektnim in železniškim terminalom čim krajša, cestna povezava pa čim boljša.