

LIGJ
Nr.9689, datë 5.3.2007

**PËR ADERIMIN E REPUBLIKËS SË SHQIPËRISË NË “MARRËVESHJEN EUROPIANE
PËR LINJAT HEKURUDHORE NDËRKOMBËTARE KRYESORE”**

Në mbështetje të neneve 78, 83 pika 1 dhe 121 pika 1 të Kushtetutës, me propozimin e Këshillit të Ministrave,

KUVENDI
I REPUBLIKËS SË SHQIPËRISË

VENDOSI:

Neni 1

Republika e Shqipërisë aderon në “Marrëveshjen Europiane për linjat hekurudhore ndërkombëtare kryesore”.

Neni 2

Ky ligj hyn në fuqi 15 ditë pas botimit në Fletoren Zyrtare.

Shpallur me dekretin nr.5221, datë 13.3.2007 të Presidentit të Republikës së Shqipërisë, Alfred Moisiu

MARRËVESHJE EUROPIANE
PËR LINJAT HEKURUDHORE NDËRKOMBËTARE KRYESORE

Palët Kontraktuese,
të vetëdijshme për domosdoshmërinë për të lehtësuar dhe zhvilluar trafikun hekurudhor ndërkombëtar në Europë;

duke pasur parasysh që, për të forcuar marrëdhëniet ndërmjet vendeve europiane, është e rëndësishme të parashikohet një plan i koordinuar për rregullimin dhe ndërtimin e linjave hekurudhore në përshtatje me kërkesat e trafikut ndërkombëtar në të ardhmen;

kanë rënë dakord për sa më poshtë:

Neni 1

Përkufizimi dhe miratimi i rrjetit hekurudhor ndërkombëtar “E”

Palët Kontraktuese miratojnë projektin e rrjetit hekurudhor, që më poshtë do të quhet “Rrjeti hekurudhor ndërkombëtar “E”” dhe të përshkruar në aneksin 1 të kësaj Marrëveshjeje, si një plan i koordinuar për rregullimin dhe ndërtimin e linjave hekurudhore që paraqesin një interes të madh ndërkombëtar, të cilin ato kanë ndërmend ta ndërmarrin në kuadër të programeve, në përputhje me legjislacionet e tyre përkatëse.

Neni 2

Rrjeti hekurudhor ndërkombëtar “E” është i përbërë nga një sistem linjash kryesore dhe linjash plotësuese, ku linjat kryesore janë “linjat e mëdha dhe të rëndësishme” hekurudhore, që sigurojnë tashmë një trafik ndërkombëtar shumë të rëndësishëm ose që pritet të bëhet i tillë në një të ardhme të afërt dhe linjat plotësuese janë ato që, megjithëse e plotësojnë që tani rrjetin e linjave kryesore, do të sigurojnë një trafik hekurudhor ndërkombëtar shumë të rëndësishëm, vetëm në një të ardhme më të largët.

Neni 3

Ndërtimi dhe rregullimi i linjave të rrjetit hekurudhor ndërkombëtar “E”

Rrjeti hekurudhor ndërkombëtar “E” i linjave të mëdha dhe të rëndësishme, të përmendura në nenin 2, është në përputhje me karakteristikat teknike të dhëna në aneksin II të kësaj Marrëveshjeje ose do të silllet në përputhje me dispozitat e këtij aneksi, gjatë punimeve për përmirësim, që do të realizohen në të ardhmen në zbatim të programeve kombëtare.

Neni 4

Caktimi i depozituesit

Depozituesi i kësaj Marrëveshjeje është Sekretari i Përgjithshëm i Organizatës së Kombeve të Bashkuara.

Neni 5

Procedura për nënshkrimin e Marrëveshjes dhe procedura për t’u bërë palë në Marrëveshje

1. Kjo Marrëveshje do të hapet për nënshkrim nga ana e shteteve, të cilat ose janë anëtare të Komisionit Ekonomik të Kombeve të Bashkuara për Europën, ose janë pranuar në Komision me një status konsultues, në përputhje me paragrafin 8 të mandatit të Komisionit, nga data 1 shtator 1985 deri më 1 shtator 1986, në Gjenevë.

2. Këto shtete mund të bëhen palë në këtë Marrëveshje nëpërmjet:

- a) nënshkrimit, i cili ndiqet nga ratifikimi, pranimi apo miratimi; ose
- b) aderimit.

3. Ratifikimi, pranimi, miratimi apo aderimi do të bëhen nëpërmjet depozitimit, pranë Sekretarit të Përgjithshëm të Organizatës së Kombeve të Bashkuara, të një instrumenti që do të përpilohet në përputhje me ligjin dhe do të përmbajë të gjitha formalitetet e nevojshme.

Neni 6

Hyrja në fuqi e Marrëveshjes

1. Kjo Marrëveshje do të hyjë në fuqi 90 ditë pas datës, në të cilën qeveritë e tetë shteteve do të kenë depozituar një instrument ratifikimi, pranimi, miratimi apo aderimi, me kusht që një apo shumë linja të rrjetit hekurudhor ndërkombëtar “E” të lidhin në mënyrë të pandërprerë territoret e të paktën katër prej shteteve që kanë depozituar një instrument të tillë. Në rast se ky kusht nuk përmbushet, Marrëveshja do të hyjë në fuqi 90 ditë pas datës së depozitimit të instrumentit të ratifikimit, pranimi, miratimit apo aderimit, nëpërmjet të cilit do të mund të plotësohet kushti i lartpërmendur.

2. Për çdo shtet, që do të depozitojë një instrument ratifikimi, pranimi, miratimi apo aderimi pas fillimit të periudhës prej 90 ditësh të specifikuar në paragrafin 1 të këtij neni, Marrëveshja do të hyjë në fuqi 90 ditë pas datës së këtij depozitimi.

Neni 7

Kufizime në zbatimin e Marrëveshjes

Asnjë dispozitë e kësaj Marrëveshjeje nuk do të interpretohet sikur i ndalon një Pale Kontraktuese të marrë masa, që janë në përputhje me dispozitat e Kartës së Kombeve të Bashkuara dhe që nuk shkojnë përtej kërkesave që diktohen nga situata, masa që konsiderohen si të domosdoshme nga kjo Palë Kontraktuese për sigurimin e saj të jashtëm dhe të brendshëm. Këto masa, të cilat duhet të jenë të përkohshme, do të njoftohen menjëherë me shkrim te depozituesi, duke shpjeguar me saktësi edhe natyrën e tyre.

Neni 8

Zgjidhja e mosmarrëveshjeve

1. Çdo mosmarrëveshje ndërmjet dy apo më shumë Palëve Kontraktuese, që lidhet me interpretimin apo zbatimin e kësaj Marrëveshjeje, dhe të cilën palët që janë në mosmarrëveshje nuk janë në gjendje ta zgjidhin nëpërmjet bisedimeve apo ndonjë mënyre tjetër, do t'u nënshtrohen arbitrazhit, në rast se kjo gjë kërkohet prej ndonjëres nga Palët Kontraktuese, që janë në mosmarrëveshje dhe, për rrjedhojë, do t'u dërgohet për shqyrtim një apo disa arbitrave të zgjedhur me marrëveshje të përbashkëta midis palëve në proces. Në qoftë se, brenda tre muajsh nga data e formulimit të kërkesës për arbitrazh, palët që janë në mosmarrëveshje, nuk arrijnë të merren vesh lidhur me zgjedhjen e një arbitri apo të arbitrave, secila nga këto palë mund t'i kërkojë Sekretarit të Përgjithshëm të Kombeve të Bashkuara të caktojë një arbitër të vetëm, tek i cili do të shtrohet çështja për vendimmarrje.

2. Vendimi i arbitrit apo i arbitrave të caktuar në përputhje me paragrafin 1 të këtij neni, do të jetë i detyrueshëm për Palët Kontraktuese që janë në mosmarrëveshje.

Neni 9

Deklaratë lidhur me nenin 8

Çdo shtet mund të deklarojë, në momentin që do të nënshkruajë këtë Marrëveshje apo në momentin që do të depozitojë instrumentin e tij të ratifikimit, të pranimit, të miratimit apo të aderimit, se ai nuk e konsideron veten të lidhur me nenin 8 të kësaj Marrëveshjeje.

Neni 10

Procedura për amendimin e tekstit kryesor

1. Teksti kryesor i kësaj Marrëveshjeje mund të ndryshohet sipas njëres prej procedurave të specifikuar në këtë nen.

2. a) Me kërkesën e një Pale Kontraktuese, çdo amendament i tekstit kryesor të kësaj Marrëveshjeje, që do të propozohet nga kjo palë, do të shqyrtohet nga grupi i punës për transportet hekurudhore i Komisionit Ekonomik për Europën.

b) Në qoftë se amendamenti miratohet nga një shumicë prej dy të tretave të anëtarëve që janë të pranishëm dhe kanë të drejtën e votës, dhe në qoftë se kjo shumicë përfshin një shumicë prej dy të tretave të Palëve Kontraktuese të pranishme dhe me të drejtë vote, ai do t'u komunikohet për pranim të gjitha Palëve Kontraktuese nga ana Sekretarit të Përgjithshëm.

c) Nëse amendamenti pranohet nga dy të tretat e Palëve Kontraktuese, Sekretari i Përgjithshëm do të njoftojë me shkrim të gjitha Palët Kontraktuese dhe amendamenti do të hyjë në fuqi dymbëdhjetë muaj pas datës në të cilën është bërë ky njoftim. Amendamenti do të hyjë në fuqi për të gjitha Palët Kontraktuese, me përjashtim të atyre që do të kenë deklaruar përpara hyrjes së këtij amendamenti në fuqi se nuk e pranojnë atë.

3. Me kërkesën e të paktën një të tretës së Palëve Kontraktuese, Sekretari i Përgjithshëm do të organizojë një konferencë, ku do të ftohen shtetet e përmendura në nenin 5. Procedurat e përcaktuara në nënparagrafët (a) dhe (b) të paragrafit 2 të këtij neni do të zbatohet ndaj çdo amendamenti që do të merret në shqyrtim nga një konferencë e tillë.

Neni 11

Procedura për amendimin e aneksit I

1. Aneksi I i kësaj Marrëveshjeje mund të ndryshohet sipas procedurës së përcaktuar në këtë nen.

2. Me kërkesën e një Pale Kontraktuese, çdo amendament i aneksit I të kësaj Marrëveshjeje, që do të propozohet nga kjo palë, do të shqyrtohet nga grupi i punës për transportet hekurudhore i Komisionit Ekonomik për Europës.

3. Në qoftë se amendamenti miratohet nga shumica e anëtarëve që janë të pranishëm dhe që kanë të drejtën e votës, dhe në qoftë se kjo shumicë përfshin shumicën e Palëve Kontraktuese të pranishme dhe me të drejtë vote, ai do t'u komunikohet nga Sekretari i Përgjithshëm administratave kompetente të Palëve Kontraktuese që janë të interesuara direkt. Do të konsiderohen si Palë Kontraktuese të interesuara direkt:

a) në rast se bëhet fjalë për futjen e një linje kryesore të re apo për modifikimin e një linje kryesore ekzistuese, çdo Palë Kontraktuese, në territorin e së cilës kalon linja në fjalë;

b) në rast se bëhet fjalë për futjen e një linje plotësuese të re apo për modifikimin e një linje plotësuese ekzistuese, çdo Palë Kontraktuese që është në kufi me vendin kërkues në territorin e së cilës (të Palës Kontraktuese) kalon (kalojnë) linja (linjat) ndërkombëtare kryesore, me të cilën (me të cilat) është lidhur linja plotësuese e re apo linja plotësuese që duhet modifikuar. Gjithashtu, do të konsiderohen si kufitarë, në kuptimin e këtij paragrafi dy Palët Kontraktuese, në territorin përkatës të të cilave gjenden pikat fundore të një lidhjeje nëpërmjet trageetit, që është parashikuar në trasenë e linjës (apo linjave) kryesore të specifikuar(a) më lart.

4. Çdo propozim për amendament, që do të komunikohet në përputhje me dispozitat e paragrafit 3 të këtij neni, do të pranohet në qoftë se, brenda një periudhe prej gjashtë muajsh nga data e këtij komunikimi, asnjëra nga administratat kompetente të Palëve Kontraktuese që janë të interesuara direkt nuk njoftojnë me shkrim Sekretarin e Përgjithshëm për ndonjë kundërshtim lidhur me amendamentin. Në rast se administrata e një Pale Kontraktuese deklaron se legjislacioni i vendit të saj e detyron që, për të dhënë pëlqimin, asaj i duhet një autorizim i posaçëm apo miratimi i një organi legjislativ, atëherë nuk do të konsiderohet sikur është dhënë pëlqimi i saj lidhur me ndryshimin e aneksit 1 të kësaj Marrëveshjeje dhe propozimi për ndryshim do të pranohet vetëm në momentin kur ajo do të ketë njoftuar me shkrim Sekretarin e Përgjithshëm që autorizimi apo miratimi i kërkuar është arritur të merret. Në qoftë se ky njoftim me shkrim është bërë brenda një periudhe prej tetëmbëdhjetë muajsh nga data në të cilën Palës Kontraktuese i është komunikuar propozimi për amendament, apo nëse brenda afatit gjashtëmuajor të specifikuar më lart administrata kompetente e Palës Kontraktuese që është direkt e interesuar shpreh kundërshtim ndaj amendamentit të propozuar, ky amendament do të vlerësohet si i papranuar.

5. Çdo amendament i pranuar do t'u komunikohet të gjitha Palëve Kontraktuese nga Sekretari i Përgjithshëm dhe do të hyjë në fuqi për të gjitha Palët Kontraktuese tre muaj pas datës së këtij njoftimi me shkrim.

Neni 12

Procedura për amendimin e aneksit II

1. Aneksi II i kësaj Marrëveshjeje mund të ndryshohet sipas procedurës së specifikuar në këtë nen.

2. Me kërkesën e një Pale Kontraktuese, çdo amendament për aneksin II të kësaj Marrëveshjeje, që do të depozitohet nga kjo palë, do të shqyrtohet nga grupi i punës për transportet hekurudhore i Komisionit Ekonomik për Europën.

3. Në qoftë se amendamenti miratohet nga shumica e anëtarëve që janë të pranishëm dhe që kanë të drejtën e votës, dhe në qoftë se kjo shumicë përfshin shumicën e Palëve Kontraktuese të pranishme dhe me të drejtë vote, ai do t'u komunikohet për pranim nga Sekretari i Përgjithshëm administratave kompetente të të gjitha Palëve Kontraktuese.

4. Amendamenti do të pranohet në rast se, brenda një periudhe gjashtëmuajore nga data e këtij komunikimi, më pak se një e treta e administratave kompetente të Palëve Kontraktuese kanë njoftuar me shkrim Sekretarin e Përgjithshëm lidhur me kundërshtimin e tyre ndaj amendamentit.

5. Çdo amendament i pranuar do t'u komunikohet të gjitha Palëve Kontraktuese nga Sekretari i Përgjithshëm dhe do të hyjë në fuqi tre muaj pas datës së këtij njoftimi me shkrim.

Neni 13

Njoftimi me shkrim i adresës së administratës, së cilës duhet t'i komunikohen propozimet për amendament të anekseve të kësaj Marrëveshjeje

Çdo shtet, në momentin që do të nënshkruajë, do të ratifikojë, do të pranojë apo do të miratojë këtë Marrëveshje ose do të aderojë tek ajo, do të njoftojë me shkrim Sekretarin e Përgjithshëm për emrin dhe adresën e administratës së tij, së cilës, në përputhje me dispozitat e neneve 11 dhe 12 të

shprehura më lart, duhet t'i komunikohen propozimet për amendament të anekseve të Marrëveshjes.

Neni 14

Denoncimi i Marrëveshjes dhe pezullimi i vlefshmërisë së saj

Çdo Palë Kontraktuese mund të denoncojë këtë Marrëveshje nëpërmjet një njoftimi me shkrim drejtuar Sekretarit të Përgjithshëm. Denoncimi do të bëhet i vlefshëm një vit pas marrjes së këtij njoftimi me shkrim nga Sekretari i Përgjithshëm.

Neni 15

Zbatimi i kësaj Marrëveshjeje do të pezullohet në rast se numri i Palëve Kontraktuese është më i vogël se tetë gjatë një periudhe të pandërprerë dymbëdhjetë mujore.

Bazuar në sa më lart, të plotfuqishmit, të autorizuar në përputhje me të gjitha rregullat, kanë nënshkruar këtë Marrëveshje.

Bërë në Gjenevë, në ditën e tridhjetënjëtë të muajit maj të vitit njëmijë e nëntë qind e tetëdhjetë e pesë, në një kopje të vetme në gjuhët anglisht, frëngjisht dhe rusisht, ku të tri tekstet janë të barazvlefshme.

ANEKSI I

LINJA HEKURUDHORE QË JANË SHUMË TË RËNDËSISHME NË PLANIN NDËRKOMBËTAR

Vendosja e numrave në linjat me rëndësi shumë të madhe ndërkombëtare

1. Linjave kryesore, të quajtura linja të kategorisë A, të cilat përfshijnë linja që shërbejnë si orientim dhe linja ndërmjetëse, u vendoset një numër me dy shifra;

- linjave plotësuese, të quajtura linja të kategorisë B, u vendoset një numër me tre shifra.

2. Linjat që shërbejnë si orientim, të cilat janë të orientuara në drejtimin veri-jug marrin numra tek me dy shifra që mbarojnë me numrin 5 dhe që shkojnë duke u rritur nga perëndimi drejt lindjes. Linjat që shërbejnë si orientim, të cilat janë të orientuara në drejtimin perëndim-lindje, marrin numra çift me dy shifra që mbarojnë me numrin zero dhe që shkojnë duke u rritur nga veriu në jug. Linjat ndërmjetëse marrin përkatësisht numra tek apo çift me dy shifra, të përfshirë ndërmjet numrave të linjave që shërbejnë si orientim, ndërmjet të cilave (linjave) ndodhen këto linja ndërmjetëse.

3. Linjat e kategorisë B marrin numra me tre shifra, nga të cilat shifra e parë është ajo e linjës orientuese më të afërt që ndodhet në veri të linjës B, për të cilën bëhet fjalë dhe shifra e dytë është ajo e linjës orientuese më të afërt që ndodhet në perëndim të linjës B, për të cilën bëhet fjalë, ndërsa shifra e tretë është një numër rendor.

LISTA E LINJAVE HEKURUDHORE

- I. Vendosja e numrave të linjave në shkallë evropiane
- Veri-Jug
- E 03 Glasgow – Stranraer – Larne – Belfast – Dublin – Holyhead – Crewe - Londër – Folkstone – Dover
- E 05 Lisbonë – Koimbra – Vilar Formoso – Fuentes de Oñoro – Medina del Campo – Burgos – Irún – Bordo – Paris
- E 07 Paris – Bordo – Hendaye – Irún – Burgos – Avila- Madrid Aranda de Duero
- E 051 Calais – Paris
- E 053 Madrid – Kordovë – Bobadilla – Algesiras

- E 15 Amsterdam – Hagë – Rotterdam – Roosendaal – Anversë – Bruksel – Quevy – Feignies – Aulnoye – Paris – Dizhon – Lion – Avinjon Le Creusot – Taraskon – Marsejë
- E 23 Dunkerque – Aulnoye – Thionville – Metz – Frouard – Toul – Culmont – Chalindrey – Dizhon – Vallorbe – Lozanë – Brig
- E 25 Bruksel – Arlon – Sterpenich – Kleinbettingen – Luksenburg – Bettembourg – Thionville – Metz – Strasburg – Moulhouse – Bazel – Olten – Bernë – Brig – Domodossola – Rho Milano – Genova
- E 27 Liezhë – Gouvy – Troisvierges – Luksenburg
- E 35 Amsterdam – Utrecht – Arnhem – Emmerich – Duisbourg – Düsseldorf – Köln – Mainz – Mannheim – Karlsruhe – Bazel – Olten – Kiasso – Milano – Bolonja – Firenze – Roma – Napoli – Salerno – Messina
- E 43 Frankfurt (M) – Heidelberg – Bruchsal – Shtutgard – Ulm – Mannheim Augsburg – Mynih – Freilassing – Salzburg
- E 45 Oslo – Kornsjø – Göteborg – Helsingborg – Helsingør – København – Nykøbing – Rødby – Puttgarden – Hamburg – Hannover – Bebra – Gemünden – Nürnberg – Augsburg – Mynih – Kufstein – Wörgl – Innsbruck – Brennero – Verona – Bolonja – Ankona – Foxhia – Bari
- E 451 Nürnberg – Passau – Wels
- E 51 Gedser – Rostock – Berlin/Seddin – Laipcig – Plauen – Gutenfürst – Hof – Nürnberg
- E 53 Helsingborg – Hässleholm
- E 530 Nykøbing – Gedser
- E 55 Stokholm – Hässleholm – Malmö – Trelleborg – Sassnitz –Hafen – Stralsund – Berlin/Seddin – Dresden – Bad Schandau – Dečín – Pragë
Linz – Salzburg – Schwarzach St. Veit – Villach – Arnoldstein – Tarvisio – Udine – Venecia – Bolonja
- E 551 Pragë – Horni Dvoriste – Summerau – Linz – Selzthal – St. Michael
- E 59 Malmö – Ystad – Swinoujscie – Szczecin – Kostrzyn – Gora – Wroclaw – Chalupki
- E 61 Stekholm – Hässleholm – Malmö – Trelleborg – Sassnitz –Hafen – Stralsund – Berlin/Seddin – Dresden – Bad Schandau – Dečín – Nymburk – Kolin – Brno – Breclav – Bratislava – Komarno – Komarom – Budapest
- E 63 Zilina – Bratislava
- E 65 Gdynia – Gdansk – Varshavë – Katowice – Zebrzydowice – Petrovice u Karviné – Ostrava – Breclav – Bernhardstahl –Wien – Semmering – Bruck a.d.Mur – Klagenfurt – Villach – Rosenbach – Jesenice – Ljubljana – Pivka – Rijeka
- E 67 Bruck a.d.Mur – Graz – Spielfild Strass – Maribor – Zidani Most
- E 69 Budapest – Murakeresztur – Kotoriba – Pragersko – Zidani Most – Ljubljana – Divaca – Koper
- E 71 Budapest – Murakeresztur – Gyékényes – Botovo – Koprivnica – Zagreb – Karlovac – Rijeka
- E 751 Zagreb – Sunja – Knin – Perković – Split – Šibenik
- E 771 Subotica – Vinkovci – Strizivojna – Vrpolje – Sarajevo – Kardeljevo
- E 79 Beograd – Bar
- E 85 Budapest – Kelebia – Subotica – Nish – Shkup – Gevgelia – Kraljevo Idomeni – Thessaloniki – Athinai
- E 851 Lvov – Vadul Siret – Vicsani – Pascani
- E 853 Larissa – Volos
- E 855 Sofia – Kulata – Promachon – Thessaloniki
- E 95 Moskë – Kiev – Benderi – Ungeni – Iasi – Pascani – Buzau – Ploeshti – Bukurersht – Videle – Giurgiu – Ruse – Gorna – Dimitrovgrad
- E 951 Sindel – Karnobat
- Perëndim – Lindje
- E 10 Oostende-Bruksel-Liège-Aachen-Köln-Düsseldorf-Dormund-Münster-Osnabrück-Bremen-Hamburg-Lübeck-Hanko-Helsinki-Riihimäkj-Kouvola-Vainikkala-Luzhaika-Leningrad-Moskva

- E 16 Loadër - Harwich - Hoek van Holland - Rotterdam - Utrecht
E 18 Hamburg-Büchen –Schwanheide-Berlin Seddin
E 20 Oostende-Bruksel-Liege-Aachen-Köln-Duisburg–Dortmund-Hannover-Helmstedt-
Marienbom-Berlin/Seddin-Frankfur (O)-
Kunowice-Poznan-Warszawa-Terespol-Brest-Moskva
E 22 Zeebrugge-Brugge
E 30 Dresden-Görlitz-Zgorzelec-Wroclaw-Katowice- Krakow-Przemys
Medyka-Mostiska-Lvov-Kiev-Moskva
E 32 Frankfurt-Hanau-Flieden-Bebra-Gerstungen-Leipzig
E 40 Le Havre-Paris-Lérouville-Onville-Metz-Rémilly-Forbach
Saarbrücken-Ludwigshafen-Mannheim-Frankfurt (M)
Gemünden-Nürnberg-Schirnding-Cheb-Plzeň-Praha-Kolin-Ostrava-Zilina-Propad
Tatry-Košice-Ciema-n.T.-Cop-Lvov
E 400 Frankfurt (M) - Gemünden
E 42 Paris-Lérouville-Nancy-Sarrebouurg-Rèding-Strasbourg Kehl-Appenweier-Karlsruhe-
Mühlacker-Stuttgart Offenburg
E 46 Mainz-Frankfurt (M)
E 50 Paris-Culoz-Genève-Lausanne-Bem-Zürich-Buchs-Innsbruck--Wörgl-Kufstein
(Rosenheim-Freilasing) Salzburg-Linz-Wien Hegyeshalom- Schwarzach St. Veit
Budapest-Miskole-Nyiregyhaza-Zahony -Cop-Lvov-Kiev-Moskva
E 502 Bischofshofen-Salzthal
E 52 Bratislava-N Zamky-Sturovo-Szob-Budapest-Cegled-Szolnek-
Debrecen-Nyiregyhaza
E 54 Arad-Deva-Teius-Vinatori-Brasov-Bucuresti
E 56 Budapest-Rakos-Ujszasz-Szolnok-Lökösháza-Curtici-Arad-Timsora-Craiova-
Bucuresti
E 560 Buzaú – Galati – Reni – Benderi
E 562 Bukuresht – Konstancë
E 66 Beograd – Vrsac – Stamora Moravita – Timishoara
E 660 Ruse – Kapsican
E 680 Sofia – Mezdra – Gorna – Kapsican – Sindel – Varna
E 70 Paris – Mâcon – Ambérieu – Culoz – Modane – Torino – Rho – Milano – Verona –
Trieste – Villa Opicina – Sezana – Ljubljana – Zidani Most – Zagreb – Beograd –
Nish – Dimitrovgrad – Dragoman - Sofje – Plovdiv – Dimitrovgrad – Svilengrad –
Kapikule – Stamboll – Haydarpasha – Ankara
E 700 Lion – Ambérieux
E 702 Ankara – Kapiköy – [Razi (Iran)]
E 704 Ankara – Nusaybin – [Kamichli (Republika Arabe e Sirisë) – Tel
Kotchek (Irak)]
E 72 Torino – Genova
E 720 Plovdiv – Zimnitsa – Karnabat – Burgas
E 90 Lisbonë – Entrocamento – Valencia de Alcantara – Madrid – Barcelonë –
Port Bou – Cerbère – Narbonne – Taraskon – Marseijë – Menton –
Ventimiglia – Genova – Pisa – Livorno – Romë
- II. Vendorsja e numrave të linjave në shkallë kombëtare¹
- 1) Portugalia
E 05 (Fuentes de Oñoro -) Vilar Formoso – Coimbra – Lisbonë
E 90 Lisbonë – Entrocamento – Marvao – (-Valencia de Alcantara)
- 2) Spanja
E 05 (Hendaye-) Irún – Burgos – Medina des Campo – Fuentes de
Oñoro (- Vilar Formoso)
E 07 (Hendaye-) Irún – Burgos – Avila - Madrid Aranda de Duero

¹ Në listën e mëposhtme, stacionet hekurudhore që janë paraqitur brenda kllapave, ndodhen në itinerare të tjerë ose jashtë vendit për të cilin bëhet fjalë.

- E 053 Madrid – Cordoba – Bobadilla – Algeciras
E 90 (Marvao-) Valencia de Alcántara – Madrid – Barcelona – Port Bou (-Cerbère)
- 3) Irlanda
E 03 (Larne – Belfast) – Dublin
- 4) Mbretëria e Bashkuar
E 03 Glasgow – Stranraer – Larne – Belfast
Holyhead – Crewe – Londër – Folkestone – Dover
E 016 Londër – Harvich (- Hoek van Halland)
- 5) Franca
E 05 Paris – Bordeau – Hendaye (- Irún)
E 051 Calais - Paris
E 07 Paris – Bordeau - Hendaye-) Irún
E 15 (Quévy-) Feignies – Aulnoye – Paris – Dizhon - Lion - Le Creusot
Avignon – Tarascon – Marsejë
E 23 Dunkerque – Aulnoye – Thionville – Metz – Frouard – Toul – Culmont
– Chalindrey – Dijon (-Vallorbe)
E 25 (Bettembourg-) – Thionville – Metz – Frouard –Strasburg –
Mulhouse (- Basel)
E 40 Le Havre – Paris – Lérrouville – Onville – Metz – Rémilly –
Forbach – (-Saarbrühcken)
E 42 Paris – Lérrouville –Nancy – Sarrebourg – Réding – Strasburg – (- Kehl)
E 50 Paris – Culoz (-Gjenevë)
E 70 Paris – Mâcon – Ambérieux – Culoz – Madane (-Torina)
E 700 Lion - Ambérieux
E 90 (Port Bou -)Cerbère – Narbonne – Tarascon – Marsejë –
Menton – (Ventimiglia)
- 6) Holanda
E 15 Amsterdam-Den Haag-Rotterdam-Roosendaal (-Antwerpen)
E 35 Amsterdam-Utrecht-Arnhem (-Emmerich)
E 16 (Harwich-) Hoek van Holland-Rotterdam-Utrecht
- 7) Belgjika
E 10 Oostende-Bruxelles-Liège (-Aachen)
E 15 (Roosendaal-) Antwerpen-Bruxelles-Quévy (-Feignies)
E 25 Bruxelles-Arlon-Sterpenich (-Kleinbettingen)
E 27 Liège-Gouvy (-Troisvierges)
E 20 Oostende-Bruxelles-Liège (Aachen)
E 22 Zeebrugge-Brugge
- 8) Luksemburgu
E 25 (Sterpenich)-Kleinbettingen-Luxembourg-Bettembourg (-Thionville)
E 27 (Gouvy-) Troisvierges-Luxembourg
- 9) Republika Federale e Gjermanisë
E 35 (Arnhem-) Emmerich-Duisburg-Düsseldorf-Köln-Mainz-Mannheim-
Karlsruhe (-Basel)
E 43 Frankfurt (M)-Heidelberg-Bruchsal-Stuttgart-Ulm-Augsburg-München-
Mannheim Freilassing (-Salzburg)
E 45 (Rødby-) Puttgarden-Hamburg-Hannover-Bebra-Gemünden-Nürnberg-
Augsburg-München-Kufstein (-Wörgl)
E 451 Nürnberg-Passau (-Wels)
E 51 (Gutenfürst-) Hof-Nürnberg
E 10 (Liège-) Aachen-Köln-Düsseldorf-Dortmund-Münster-Osnabrück-Bremen-Hamburg-
Lübeck (-Hanko)
E 18 Hamburg-Büchen (-Schwanheide)
E 20 (Liège) Aachen-Köln-Duisburg-Dortmund-Hannover-Helmstedt
(-Marienborn)

- E 32 Frankfurt-Hanau-Flieden-Bebra (-Gerstungen)
- E 40 (Forbach-) Saarbrücken-Ludwigshafen-Mannheim-Frankfurt (M)
Gemünden-Nürnberg-Schirnding- (-Cheb)
- E 400 Frankfurt (M)-Gemünden
- E 42 (Strasbourg-) Kehl-Appenweier-Karlsruhe-Mühlacker-Stuttgart
Offenburg
- E 46 Mainz-Frankfurt (M)
- 10) Svica
- E 23 (Dijon-) Vallorbe-Lausanne-Brig
- E 25 (Mulhouse-) Basel-Olten-Bern-Brig (-Domodossola)
- E 35 (Karlsruhe-) Basel-Olten-Chiasso (-Milano)
- E 50 (Culoz-) Genève-Lausanne-Bern-Zürich-Buchs (-Innsbruck)
- 11) Italia
- 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-Genova
- E 90 (Menton-) Ventimiglia-Genova-Pisa-Livorno-Roma
- 12) Norvegja
- E 45 Oslo(-Kornsjø)
- 13) Suedia
- E 45 (Kornsjø)-Göteborg-Helsingborg (-Helsingør)
- E 53 Helsingborg-Hässleholm
- E 55 Stockholm-Hässleholm-Malmö-Trelleborg (-Sassnitz Hafen)
- E 59 Malmö-Ystad (-Szczecin)
- E 61 Stockholm-Hässleholm-Malmö-Trelleborg (-Sassnitz Hafen)
- 14) Danimarka
- E 45 (Helsingborg-) Helsingør-København-Nykøbing-Rødby (Puttgarden)
- E 530 Nykøbing-Gedser (-Rostock)
- 15) Austria
- E 43 (Freilassing-) Salzburg
- E 45 (München-) Kufstein-Wörgl-Innsbruck (-Brennero)
- E 451 (Nürnberg-Passau)-Wels
- E 55 Linz-Salzburg-Schwarzach St. Veit-Villach-Arnoldstein (-Tarvisio)
- E 551 (Horni-Dvoriste-) Summerau-Linz-Selzthal-St. Michael
- E 65 (Břeclav-) Bernhardsthal-Wien-Semmering-Bruck a.d. Mur-Klagenfurt-
Villach-Rosenbach (-Jesenice)
- E 67 Bruck a.d. Mur-Graz-Spielfeld Strass (-Sentilj)
- E 50 (Buchs-) Innsbruck-Wörgl-Kufstein (-Rosenheim-Freilassing)-Salzburg-
Schwarzach St. Veit Linz-Wien (-Hegyeshalom)
- E 502 Bischofshofen-Selzthal
- 16) Republika Demokratike Gjermane
- E 51 (Gedser-) Rostock-Berlin/Seddin-Leipzig-Plauen Gutenfürst (-Hof)
- E 55 (Trelleborg-) Sassnitz Hafen-Stralsund-Berlin/Seddin-Dresden-Bad
Schandau (-Dečín)
- E 61 (Trelleborg-) Sassnitz Hafen-Stralsund-Berlin/Seddin-Dresden-Bad
Schandau (-Dečín)
- E 18 (Büchen-) Schwanheide-Berlin/Seddin
- E 20 (Helmstedt-) Marienborn-Berlin/Seddin-Frankfurt(0) (-Kunowice)
- E 30 Dresden-Görlitz (-Zgorzelec)
- E 32 (Bebra-) Gerstungen-Leipzig
- 17) Polonia
- E 59 Swinoujście-Szczecin-Kostfzyn-Ziecona Góra-Wroclaw-Opole-Chalupki

- E 65 Gdynia-Gdansk-Warszawa-Katowice-Zebrzydowice (-Petrovice U. Karviné)
 E 20 (Frankfurt(0))-Kunowice-Poznan-Warszawa-Terespol (-Brest)
 E 30 (Görlitz-) Zgorzelec-Wroclaw-Katowice-Krakow-Przemysl-Medyka
 (-Mostiska)
- 18) Československo
 E 55 (Bad Schandau-) Dečín-Praha
 E 551 Praha-Horní Dvůr (-Summerau)
 E 61 (Bad Schandau-) Dečín-Nymburk-Kolin-Brno-Břeclav-Bratislava-Komárno-
 (Komárom)
 E 63 Žilina-Bratislava
 E 65 (Zebrzydowice-) Petrovice u. Karviné-Ostrava-Břeclav (-Bernhardstahl)
 E 40 (Schirnding-) Cheb-Plzeň-Praha-Kolin-Ostrava-Žilina-Poprad Tatry-
 Košice-Čierna N. Tis. (-Čop)
 E 52 Bratislava-N. Zámky-Stúrovo (-Szob)
- 19) Hungaria
 E 61 (Komárno) Komárom-Budapest
 E 69 Budapest-Murakeresztúr (-Kotoriba)
 E 71 Budapest-Murakeresztúr-Gyékényes (-Botovo-Koprivnica)
 E 85 Budapest-Kelebia (-Subotica)
 E 50 (Wien) Hegyeshalom-Budapest-Miskolc-Nyiregyháza-Zahony (Čop)
 E 52 (Stúrovo-) Szob-Budapest-Cegléd-Szolnok-Debrecen-Nyiregyháza
 E 56 Budapest-Rákos-Ujszász-Szolnok-Lökösháza (-Curtici)
- 20) Jugosllavia
 E 65 (Rosenbach-) Jesenice-Ljubljana-Pivka-Rijeka
 E 67 (Spielfeld Strass-) Sentilj-Maribor-Zidani Most
 E 69 (Murakeresztúr-) Kotoriba-Pragersko-Zidani Most-Ljubljana-Divača-Koper
 E 71 (Gyékényes-) Botovo-Koprivnica-Zagreb-Karlovac-Rijeka
 E 751 Zagreb-Sunja-Knin-Perkovic-Split-Sibenik
 E 771 Subotica-Vinkovci-Strizivojna-Vrpolje-Sarajevo-Kardeljvo
 E 79 Beograd-Bar
 E 85 (Kelebia-) Subotica-Beograd-Niš -Skopje-Gevgelia(-Idomeni) Kraljevo
 E 66 Beograd-Vršač (-Stamora Moravita)
 E 70 (Villa Opicina-) Sezena-Ljubljana-Zidani Most-Zagreb-Beograd-Niš-
 Dimitrovgrad (-Dragoman)
- 21) Greqi
 E 85 (Gevgelia-) Idomeni-Thessaloniki-Athinai
 E 853 Larissa-Volos
 E 855 (Kulata-) Promachon-Thessaloniki
- 22) Rumania
 E 851 (Vadu1 Siret-) Vicsani-Pacsani
 E 95 (Ungeni-) Lasi-Pascani-Buzau-Ploiesti-Bucuresti-Videle-Giurgiu (-Ruse)
 E 54 Arad-Deva-Teius-Vinatori-Brasov-Bucuresti
 E 56 (Lökösháza-) Curtici-Arad-Timisoara-Craiova-Bucuresti
 E 560 Buzau-Galati (-Reni-Benderi)
 E 562 Bucuresti-Costanta
 E 66 (Vršač-) Stamora Moravita-Timisoara
- 23) Bullgaria
 E 95 (Giurgiu-) Ruse-Gorna-Dimitrovgrad
 E 951 Sindel-Karnobat
 E 660 Ruse-Kaspičan
 E 680 Sofia-Mezdra-Gorna-Kaspičan-Sindel-Varna
 E 70 (Dimitrovgrad-) Dragoman-Sofija-Plovdiv-Dimitrovgrad-Svilengrad
 (-Kapikule)
 E 720 Plovdiv-Zimnitsa-Karnobat-Burgas
 E 855 Sofia-Kulata (-Promachon)

- 24) Finlanda
 E 10 Hanko-Helsinki-Riihimäki-Kouvola-Vainikkala (-Luzhaika)
- 25) Bashkimi i Republikave Sovjetike Socialiste
 E 851 Lvov-Vadu1 Siret (-Vicsani)
 E 95 (Iasi-) Ungeni-Kichinev-Benderi-Kiev-Moskva
 E 10 (Vainikkala-) Luzhaika-Leningrad-Moskva
 E 20 (Terespol-) Brest-Moskva
 E 30 (Medyka-) Mostiska-Lvov-Kiev-Moskva
 E 40 (Čierna N. Tis-) Čop-Lvov
 E 50 (Zahony-) Čop-Lvov-Kiev-Moskva
 E 560 (Galati-) Reni-Benderi
- 26) Turqia
 E 70 (Svilengrad-) Kapikule-Istanbul-Haydarpasa-Ankara
 E 702 Ankara-Kapiköy-[Razi (Iran)]
 E 704 Ankara-Nusaybin-[Kamichli (République arabe syrienne)-Tel Kotchek (Iraq)]

ANEKSI II KARAKTERISTIKAT TEKNIKE TË LINJAVE HEKURUDHORE KRYESORE NDËRKOMBËTARE

Vërejtje paraprake

Parametrat janë përmbledhur në tabelën 1.

Vlerat e treguara në kolonën A të tabelës 1 duhet të konsiderohen si objektiva të rëndësishëm, që duhen arritur në përputhje me planet kombëtare të zhvillimit të hekurudhave dhe çdo mënjanim nga këto vlera duhet të konsiderohet si i jashtëzakonshëm.

Dallohen dy kategori kryesore linjash:

1. Linjat ekzistuese, të cilat mund të përmirësohen atje ku shihet e nevojshme; shpesh herë është e vështirë dhe ndonjëherë e pamundur të ndryshohen sidomos karakteristikat e tyre gjeometrike; për rrjedhojë, kërkesat për linja të tilla duhet të jenë të moderuara.

2. Linjat e reja, të cilat duhen ndërtuar; brenda disa limiteve të natyrës ekonomike, mund të zgjidhen lirisht karakteristika e tyre, në veçanti ato gjeometrike; është e domosdoshme të dallohen dy nënkategori:

a) linjat të destinuara vetëm për transportin e udhëtarëve (duke përjashtuar transportet e mallrave);

b) linjat me trafik të përzierë apo të kombinuar, të destinuara për transportin e udhëtarëve edhe të mallrave.

Parametrat që janë ruajtur, nuk e pengojnë në asnjë mënyrë përparimin teknik. Këto parametra përbëjnë kërkesa minimale. Një rrjet hekurudhor mund të miratojë parametra më ambiciozë, nëse e gjykon të nevojshme.

Për analogji, specifikimet e treguara në tabelën 1 zbatohen gjithashtu, në qoftë se shihet e nevojshme, në shërbimet e trageteve, të cilat janë pjesë e pandashme e rrjetit hekurudhor.

TABELA 1
PARAMETRAT E INFRASTRUKTURËS PËR LINJAT KRYESORE
HEKURUDHORE NDËRKOMBËTARE

	A	B	
	Linjat ekzistuese, që u përgjigjen kushteve të infrastrukturës dhe linjat që duhen përmirësuar apo rindërtuar	Linja të reja B ₁ Të destinuara vetëm për transportin e udhëtarëve	B ₂ Të destinuara për transportin e udhëtarëve dhe të mallrave
1. Numri i rrugëve hekurudhore	-	2	2
2. Gabariti i mjeteve të transportit	UIC ¹ B	UIC CI	UIC CI
3. Distanca minimale ndërmjet akseve të linjave hekurudhore	4.0 m.	4.2 m.	4.2 m.
4. Shpejtësia minimale e përcaktuar	160 km/orë	300 km/orë	250 km/orë
5. Peshat e autorizuar për një aks:			
Lokomotiva (≤200km/orë)	22.5 t	-	22.5 t
Automotricat dhe trenat automotricë (≤300 km/orë)	17 t	17t	17t
Vagonë udhëtarësh	16 t	-	16t
Vagonë mallrash:			
≤100 km/orë	20t	-	22.5t
120km/orë)	20 t	-	20 t
140 km/orë	18 t	-	18 t
6. Masa e autorizuar për metër linear	8 t	-	8 t
7. Trena etalon për kalkulimin e urave	UIC 71	-	UIC 71
8. Pjerrësia maksimale	-	35 mm/m	12.5 mm/m
9. Gjatësia minimale e platformave të stacioneve kryesore	400 m	400 m	400 m
10. Gjatësia e dobishme minimale e linjave dytësore	750 m	-	750 m
11. Kryqëzimi i linjës hekurudhore me rrugën automobilistike në të njëjtin nivel	asnjë	asnjë	asnjë

¹ BIC: Bashkimi Ndërkombëtar i Hekurudhave

1. Numri i linjave hekurudhore

Linjat kryesore ndërkombëtare duhet të ofrojnë një kapacitet të lartë dhe një saktësi të madhe lëvizjeje.

Në parim, plotësimi i këtyre dy kërkesave është i mundur vetëm nga linjat hekurudhore që janë të paktën dyfishe.

2. Gabariti i mjeteve të transportit

Bëhet fjalë për gabaritin minimal në linjat kryesore ndërkombëtare

Në linjat e reja, përdorimi i një gabariti të rëndësishëm në përgjithësi kërkon vetëm një kosto të dorës së dytë investimesh të kufizuara, gjë që lejon të ruhet gabariti C1 i UIC-it

Gabariti C1 lejon në mënyrë të veçantë:

- transportimin e mjeteve të transportit rrugor për mallra dhe të mjeteve të tjerë të transportit rrugor të lidhur me njëri-tjetrin (kamionë me rimorkio, mjete transporti të artikuluar, traktorë dhe gjysmërimorkio) me gabarit rrugor evropian (4 metra lartësi, 2.50 metra gjerësi), mbi vagonë të posaçëm me një lartësi vendosjeje të ngarkesës prej 60 centimetrash mbi nivelin e shinave;

- transportimin e gjysmërimorkiove rrugore të zakonshme me një gjerësi prej 2.50 metrash dhe një lartësi prej 4 metrash të vendosura mbi vagonë me sponde të pajisur me karreta të zakonshme;

- transportimi i kontenierëve ISO me një gjerësi prej 2,44 metrash dhe me një lartësi prej 2,90 metrash të vendosur në vagonë të sheshtë të zakonshëm;

- transportimi i arkave të lëvizshme me një gjerësi prej 2,50 metrash të vendosur në vagonë të sheshtë të zakonshëm.

Linjat ekzistuese që përshkojnë krahina malore (të tilla si: Pirenejtë, Masivin Qendror, Alpet, Zhyranë, Apeninet, Karpatet etj.) kanë tunele të shumta, të cilat u përshtaten gabaritet të Unitetit Teknik apo gabariteve me një lartësi shumë pak më të madhe në aksin e linjës hekurudhore. T'i rritësh këto, për t'i përshtatur me gabaritin C1 të UIC-it. Është, në pothuajse të gjitha rastet, e pamundur nga pikëpamja ekonomike dhe financiare.

Për këtë arsye, për këto linja është ruajtur gabariti B e UIC-it, i cili lejon në mënyrë të veçantë:

- transportimin e kontenierëve ISO me një gjerësi prej 2.44 metrash dhe me një lartësi prej 2.90 metrash, mbi vagonë-platformë, kontenier-mbajtës, me një lartësi vendosjeje të ngarkesës prej 1.18 metrash mbi nivelin e shinave;

- transportimin e arkave të lëvizshme një gjerësi prej 2.50 metrash dhe një lartësi prej 2.60 metrash, mbi vagonë platformë normalë (plani i vendosjes së ngarkesës është në një lartësi prej 1.246 metrash);

- transportimi i gjysmërimorkiove në vagonë me sponde.

Shumica e linjave kryesore ndërkombëtare ekzistuese kanë të paktën një gabarit B të UIC-se. Për sa i përket linjave të tjera, përmirësimi i tyre për t'i çuar në këtë standard në përgjithësi nuk kërkon investime të rëndësishme.

3. Distanca minimale ndërmjet akseve të linjave hekurudhore

Bëhet fjalë për distancën minimale ndërmjet akseve të linjave hekurudhore kryesore dyfishe, jashtë stacioneve hekurudhore.

Rritja e distancës ndërmjet dy akseve të linjave hekurudhore paraqet avantazhet e mëposhtme:

- Pakësimin e presionit aerodinamik gjatë kryqëzimit të dy trenave: ky avantazh rritet në mënyrë proporcionale me shpejtësinë.

- Një lloj lehtësimi nga detyrimet e imponuara nga transportimi i ngarkesave të jashtëzakonshme, që e kalojnë gabaritin.

- Mundësi për përdorimin e pajisjeve mekanike të fuqishme për mirëmbajtjen dhe ripërtëritjen e linjave hekurudhore.

Në linjat hekurudhore ekzistuese dyfishe dhe jashtë stacioneve, distanca ndërmjet akseve është nga 3,50 deri në 4 metra. Duhet bërë përpjekje për të arritur këtë distancë kur këto linja hekurudhore të ripërtërihen tërësisht, me qëllim që të arrihet në një distancë minimale prej 4 metrash.

Në linjat e reja, zgjedhja e një distance të gjerë ndërmjet akseve të linjave në përgjithësi kërkon një kosto të dorës së dytë investimesh të kufizuara, të paktën jashtë tuneleve dhe deri në 4,20 metra. Për rrjedhojë, është ruajtur distanca minimale ndërmjet akseve prej 4,20 metrash. Ajo është e mjaftueshme për shpejtësitë e mëdha deri në 300 km/orë (rasti i linjës së re të shpejtësisë së madhe Paris-Jug-Lindje ndërmjet Parisit dhe Lionit).

4. Shpejtësia minimale e përcaktuar

Kjo shpejtësi minimale përcakton zgjidhjen e karakteristikave gjeometrike të trasesë (rrezja e kurbës në pjerrësinë transversale të linjës hekurudhore për të mposhtur forcën centrifugale), të instalimeve të sigurisë (distancat e frenimit) dhe të koeficienteve të frenimit të mjeteve lëvizëse.

Në linjat ekzistuese shpejtësitë maksimale janë në funksion të rrezeve të kurbave. Shpejtësia minimale e përcaktuar, që është mbajtur (160 km/orë), përdoret, si rregull, në seksionet me trase që është në vijë të drejtë dhe në kurbat me rreze të madhe. Në disa raste traseja dhe sistemi i sinjalizimit mund të përmirësohen pa investime tepër të rëndësishme, në mënyrë që në disa mund të arrihet shpejtësia prej 160 km/orë.

Në linjat e reja mund të miratohen shpejtësi të përcaktuara shumë më të larta. Shpejtësitë nominale që janë ruajtur, u korrespondojnë atyre të linjave të reja që janë ndërtuar kohët e fundit, apo që janë në ndërtim e sipër ose në fazën e projektit.

Shpejtësia e përcaktuar nuk është e njëjtë me shpejtësinë e shfrytëzimit . Shpejtësia e shfrytëzimit është herësi që del si rezultat i pjesëtimit të distancës ndërmjet vendit të nisjes dhe atij të mbërritjes së një treni me kohën që është dashur për të përshkuar këtë distancë, përfshirë këtu edhe ndalesat ndërmjetëse.

5. Peshë e autorizuar për aks

Bëhet fjalë për peshën e autorizuar për aks, që do të duhet të përballohet nga linjat kryesore ndërkombëtare.

Linjat kryesore ndërkombëtare do të duhet të jenë në gjendje të thithin pajisjet më moderne ekzistuese dhe ato të ardhshme dhe në veçanti:

- Lokomotiva që kanë një peshë për aks prej 22,5 tonësh. Mbi linja që pranojnë në përgjithësi një peshë për aks prej 20 tonësh, tolerohen lokomotivat që kanë një peshë për aks pak më të lartë, sepse raporti i numrit të akseve të lokomotivës me numrin total të akseve është në përgjithësi shumë i vogël dhe sepse elasticiteti (i sustave) i një lokomotive provokon më pak konsumim sesa elasticiteti i një vagoni.

- Automotricat dhe trenat automotricë, që kanë një peshë për aks prej 17 tonësh (kjo është peshë për aks e TGV-ve (trenat e shpejtësisë së madhe), të Shoqërisë Kombëtare të Hekurudhave Franceze.

- Vagonë udhëtarësh, që kanë një peshë për aks prej 16 tonësh (në një park të zakonshëm, asnjë vagon udhëtarësh nuk ka dhe nuk do të ketë një peshë për aks me një ngarkesë që i kalon 16 tonët).

- Vagonë mallrash, që kanë një peshë për aks prej 20 tonësh, që i korrespondon asaj të klasës C të UIC-it. Në linja të reja me trafik të përzier ose të kombinuar është miratuar një peshë për aks prej 22,5 tonësh për shpejtësi deri në 100 km/orë, në përputhje me vendimet e kohëve të fundit të UIC-it. Kufizimet e peshës për aks në 20 tonë për një shpejtësi prej 120 km/orë dhe në 18 tonë për një shpejtësi prej 140 km/orë korrespondojnë me rregulloren e UIC-it.

Peshat për aks të treguara vlejné për një diametër rrote të barabartë ose më të madh se 840 mm, në përputhje me rregulloren e UIC-it.

Peshë e autorizuar për metër të gjatësisë jashtë amortizatorëve të vagonëve që do të duhet të pranojnë linjat e rëndësishme ndërkombëtare është prej 8 tonësh, në përputhje me kategorinë C4 të UIC-it.

7. Tren etalon për kalkulimin e urave

Bëhet fjalë për një "tren etalon", që përfaqëson vlerat minimale, mbi të cilat duhet të bazohen kalkulimet e urave që ndodhen në linjat kryesore ndërkombëtare.

Në linjat e reja, me trafik të përzier ose të kombinuar, përdoret treni etalon i quajtur UIC 71.

Për linjat e reja, të rezervuara për transportin e udhëtarëve, nuk është vendosur ndonjë standard ndërkombëtar.

8. Pjerrësia maksimale

Bëhet fjalë për pjerrësinë maksimale në linjat kryesore ndërkombëtare.

Në linjat ekzistuese pjerrësia është një e dhënë, që është praktikisht e pamundur të modifikohet.

Në linjat e reja, të rezervuara për transportin e udhëtarëve, është mbajtur vlera prej 35 mm/m (ky është standardi që përdoret në linjat e shpejtësisë së madhe Paris-Jug-Lindje ndërmjet Parisit dhe Lionit).

Në linjat e reja, me trafik të përzier ose të kombinuar, është mbajtur vlera prej 12,50 mm/m. Kjo është vlera më e lartë nga të gjitha vlerat e planifikimeve kombëtare të ditëve të sotme.

Pjerrësia është në funksion të gjatësisë së terrenit të pjerrët: sa më i gjatë të jetë plani i pjerrët, aq më e dobët është pjerrësia dhe anasjelltas.

9. Gjatësia minimale e platformave të stacioneve të mëdha hekurudhore

Është mbajtur gjatësia prej 400 metrash që është miratuar nga UIC-i. Një platformë me një gjatësi prej 400 metrash do të nxërrë në mënyrë të veçantë:

- një tren të përbërë nga një lokomotivë dhe 13 vagonë udhëtarësh të një gjatësie prej 27,50 metrash ose nga një lokomotivë dhe 14 vagonë të një gjatësie prej 26,40 metrash.

- një tren të përbërë nga dy TGV që përdoret në linjën Paris-Jug-Lindje.

Zgjatimi i platformave të linjave kryesore përtej 400 metrave nuk është miratuar për dy arsye:

- "Distanca që refuzohet" nga udhëtari këmbësor, veçanërisht në stacionet fundore, pa vazhdim linje.

- një investim tepër i lartë, veçanërisht për transformimin e stacioneve fundore ekzistuese, pa vazhdim linje.

10. Gjatësia e dobishme minimale e linjave dytësore

Gjatësia e dobishme minimale e linjave dytësore të linjave kryesore ndërkombëtare ka rëndësi vetëm për trenat e mallrave.

Është ruajtur gjatësia prej 750 metrash që është miratuar nga UIC-ja. Kjo gjatësi lejon sidomos qarkullimin dhe stacionimin e trenave të mallrave me një peshë bruto të tërhequr më të madhe se 5000 tonë në kategorinë C4 (8 tonë bruto për metër); nga ana tjetër një tren prej 1500 tonësh bruto të tërhequr, për t'u stacionuar në linjat dytësore, ka një masë prej pak më shumë se dy tonësh për metër.

11. Kryqëzimi i linjës hekurudhore me rrugën automobilistike në të njëjtin nivel

Linjat kryesore ndërkombëtare të reja duhet të ndërtohen pa asnjë kryqëzim në të njëjtin nivel me rrjetin rrugor

Në linjat kryesore ndërkombëtare ekzistuese është planifikuar zëvendësimi sistematik i kryqëzimeve në të njëjtin nivel me rrjetin rrugor, me mbikalime apo me nënkalime rrugore, me përjashtim të ndonjë rasti të jashtëzakonshëm, ku ky zëvendësim është i pamundur materialisht.