KOMISIJAS LĒMUMS

(2009. gada 22. jūlijs)

par grozījumiem Lēmumā 2006/679/EK, īstenojot savstarpējas izmantojamības tehnisko specifikāciju attiecībā uz Eiropas parasto dzelzceļu sistēmas vilcienu vadības iekārtu un signalizācijas apakšsistēmu

(izziņots ar dokumenta numuru C(2009) 5607)

(Dokuments attiecas uz EEZ)

(2009/561/EK)

EIROPAS KOPIENU KOMISIJA

ņemot vērā Eiropas Kopienas dibināšanas līgumu,

ņemot vērā Eiropas Parlamenta un Padomes 2008. gada 17. jūnija Direktīvu 2008/57/EK par dzelzceļa sistēmas savstarpēju izmantojamību Kopienā (pārstrādāta) [1] un jo īpaši tās 6. panta 1. punktu,

ņemot vērā Eiropas Dzelzceļa aģentūras 2009. gada 23. februāra ieteikumu par Eiropas stratēģisko izvēršanas plānu (ERA-REC-02-2009-ERTMS),

tā kā:

(1) Visās savstarpējas izmantojamības tehniskajās specifikācijās (SITS) jānorāda SITS īstenošanas stratēģija un posmi, kas veicami, lai pakāpeniski pārietu no pašreizējā stāvokļa uz galīgo stāvokli, kad atbilstība SITS būs kļuvusi par normu.

(2) Komisijas 2006. gada 28. marta Lēmumā 2006/679/EK par savstarpējas izmantojamības tehnisko specifikāciju attiecībā uz Eiropas parasto dzelzceļu sistēmas kontroles, vadības un signalizācijas apakšsistēmu [2] izklāstīta SITS attiecībā uz Eiropas parasto dzelzceļu sistēmas vilcienu vadības iekārtu un signalizācijas apakšsistēmu.

(3) Saskaņā ar Lēmuma 2006/679/EK 3. pantu dalībvalstis ir izveidojušas vilcienu vadības iekārtu un signalizācijas SITS valsts īstenošanas plānus un paziņojušas šos īstenošanas plānus Komisijai.

(4) Pamatojoties uz šiem valstu plāniem, ir jāizstrādā ES ģenerālplāns, ievērojot Lēmuma 2006/679/EK pielikuma 7. nodaļā izklāstītos principus.

(5) Lēmuma 2006/679/EK pielikuma 7. nodaļā noteikts, ka ES ģenerālplāns tiks pievienots SITS ar pārskatīšanas procedūras palīdzību un uz to atsauksies kā uz Eiropas stratēģisko izvēršanas plānu.

(6) Direktīvā 2008/57/EK noteikts, ka SITS var izveidot sistēmu, kas nepieciešama, lai noteiktu, vai esošā apakšsistēma ir no jauna jāapstiprina, kā arī noteiktu attiecīgos termiņus.

(7) Vilcienu vadības iekārtu un signalizācijas SITS īstenošanas stratēģija nebūtu jābalsta tikai uz apakšsistēmu atbilstību SITS laikā, kad tās nodod ekspluatācijā, modernizē vai atjaunina, bet šīs stratēģijas pamatā jābūt arī saskaņotai īstenošanai Eiropas transporta koridoros, kuri savieno galvenās Eiropas kravu pārvadājumu zonas. Savstarpēju izmantojamību iespējams panākt tikai tad, ja transporta koridori ir pilnībā aprīkoti, tāpēc Eiropas stratēģiskajā izvēršanas plānā jānosaka attiecīgi termiņi apakšsistēmas atjaunināšanai vai modernizēšanai.

(8) Dalībvalstīm jāpieliek visas pūles, lai ārējais īpašais pārraides modulis kļūtu pieejams to mantotajām B klases sistēmām, kas uzskaitītas SITS B pielikumā.

(9) Eiropas dzelzceļa satiksmes pārvaldības sistēmas (ERTMS) projekti kopumā un Eiropas stratēģiskajā izvēršanas plānā iekļautās dzelzceļa līnijas it īpaši varētu gūt labumu no Kopienas atbalsta saskaņā ar TEN-T programmu vai citām Kopienas finansiālā atbalsta programmām.

(10) Lai ERTMS izvērstu atbilstīgi Eiropas stratēģiskajā izvēršanas plānā noteiktajai jomai un termiņiem, ir nepieciešams attiecīgs finansiālais atbalsts. Tāpēc plānu var koriģēt, lai ņemtu vēra pieejamo finansējumu.

[1] OV L 191, 18.7.2008., 1. lpp.
[2] OV L 284, 16.10.2006., 1. lpp.

(11) ERTMS borta iekārtu piegādātāji ir apstiprinājuši, ka tie spēs uzsākt jaunajam standartam (tā sauktajai 3. bāzlīnijai) atbilstošu borta iekārtu piegādi ne vēlāk kā 2015. gadā; tāpēc starptautiskajā satiksmē izmantojamām lokomotīvēm, ko piegādās pēc šā datuma, kopumā vajadzētu būt aprīkotām ar ERTMS.

(12) Tāpēc attiecīgi jāgroza Lēmums 2006/679/EK.

(13) Šajā lēmumā paredzētie pasākumi ir saskaņā ar atzinumu, ko sniegusi Dzelzceļa savstarpējas izmantojamības un drošības komiteja, kas izveidota saskaņā ar Direktīvas 2008/57/EK 29. pantu,

IR PIEŅĒMUSI ŠO LĒMUMU.

1. pants

Lēmuma 2006/679/EK pielikumu groza šādi.

1) Pielikuma 7.1., 7.2. un 7.3. sadaļu aizstāj ar šā lēmuma pielikuma tekstu.

2) Pielikuma 7.4.2.3. sadaļā atsauci uz 7.2.2.5. sadaļu aizstāj ar atsauci uz 7.2. sadaļu.

2. pants

Komisija līdz 2015. gada 31. decembrim izvērtēs Eiropas stratēģiskā izvēršanas plāna īstenošanu un, izanalizējusi tā īstenošanā līdz 2015. gadam panākto progresu, noteiks jaunajam standartam (3. bāzlīnijai) atbilstošu iekārtu pieejamību un ERTMS izvēršanas atbalstam pieejamā finansējuma avotus un apjomu, ja šajā lēmumā ir vajadzīgi grozījumi, it sevišķi attiecībā uz dzelzceļa līnijām, kurām jābūt aprīkotām līdz 2020. gadam. Šajā analīzē iesaistīs dalībvalstis.

3. pants

Šo lēmumu piemēro no 2009. gada 1. septembra.

4. pants

Šis lēmums ir adresēts dalībvalstīm.

Briselē, 2009. gada 22. jūlijā

Komisijas vārdā –
priekšsēdētāja vietnieks
Antonio TAJANI

PIELIKUMS

Lēmuma 2006/679/EK pielikuma 7.1., 7.2. un 7.3. sadaļu aizstāj ar šādu:

"7. VILCIENU VADĪBAS IEKĀRTU SITS ĪSTENOŠANA

Šajā nodaļā izklāstīta SITS īstenošanas stratēģija (ERTMS Eiropas stratēģiskais izvēršanas plāns) un norādīti posmi, kas veicami, lai pakāpeniski pārietu no pašreizējā stāvokļa uz galīgo stāvokli, kad atbilstība SITS būs kļuvusi par normu.

ERTMS Eiropas stratēģisko izvēršanas plānu nepiemēro dzelzceļa līnijām, kas atrodas dalībvalsts teritorijā, ja tai ir savrups dzelzceļa tīkls vai to no Kopienas pārējā dzelzceļa tīkla šķir jūra, vai ja tas ir atdalīts īpašu ģeogrāfisku apstākļu dēļ. Šo stratēģiju nepiemēro lokomotīvēm, ko ekspluatē tikai uz šādām dzelzceļa līnijām.

7.1. ***ERTMS lauka iekārtu ieviešana***

ERTMS Eiropas stratēģiskā izvēršanas plāna mērķis ir nodrošināt to, lai lokomotīvēm, motorvagoniem un citiem dzelzceļa ritekļiem, kas aprīkoti ar ERTMS, pakāpeniski kļūtu pieejamas aizvien vairāk dzelzceļa līnijas, ostas, termināļi un šķirotavas, neizmantojot konkrētu valstu iekārtas papildus ERTMS.

Šādā nolūkā izvēršanas plānā nav ietverta prasība pašreizējās B klases sistēmas noņemt no plānā iekļautajām dzelzceļa līnijām. Tomēr līdz īstenošanas plānā norādītajai dienai neizvirza nosacījumu aprīkot ar B klases sistēmu lokomotīves, motorvagonus un citus dzelzceļa ritekļus, kas aprīkoti ar ERTMS, lai tie varētu piekļūt sliežu ceļam izvēršanas plānā iekļautajās dzelzceļa līnijās.

Ja termināļa zonas, piemēram, ostas vai atsevišķas dzelzceļa līnijas ostā, nav aprīkotas ar jebkādu B klases sistēmu, prasības saistībā ar šo termināļa zonu "savienojumu" ne vienmēr nozīmē to, ka šiem termināļiem vai šīm dzelzceļa līnijām jābūt aprīkotām ar ERTMS, ja vien aprīkošana ar B klases sistēmu nav pieprasīta kā sliežu ceļa pieejamības nosacījums.

Dzelzceļa līnijas, ko veido divi vai vairāki sliežu ceļi, uzskata par aprīkotām, tiklīdz ir aprīkoti divi sliežu ceļi. Ja transporta koridora iecirknī ir vairāk nekā viena dzelzceļa līnija, tad šajā iecirknī jāaprīko vismaz viena dzelzceļa līnija, un visu transporta koridoru uzskata par aprīkotu, tiklīdz visā koridora garumā ir aprīkota vismaz viena dzelzceļa līnija.

7.1.1. **Transporta koridori**

Sešus transporta koridorus, kas raksturoti I papildinājumā, aprīko ar ERTMS saskaņā ar minētajā papildinājumā norādīto grafiku (*).

7.1.2. **Savienojums ar galvenajām Eiropas ostām, šķirotavām, kravu termināļiem un kravu pārvadājumu zonām**

Šā pielikuma II papildinājumā uzskaitītās ostas, šķirotavas, kravu terminālus un kravu pārvadājumu zonas savieno ar vismaz vienu no sešiem I papildinājumā raksturotajiem transporta koridoriem, ievērojot datumu un nosacījumus, kas norādīti II papildinājumā.

7.1.3. **ES finansēti projekti**

Neskarot 7.1.1. un 7.1.2. sadaļu, aprīkošana ar ERTMS/ETCS ir obligāta šādos gadījumos:

— vilcienu vadības iekārtu un signalizācijas kompleksa jaunas vilcienu aizsardzības daļas uzstādīšana vai

— jau ekspluatācijā esošas vilcienu vadības iekārtu un signalizācijas kompleksa vilcienu aizsardzības daļas modernizācija, ja mainās apakšsistēmas funkcijas vai darbība,

dzelzceļa infrastruktūras projektiem, kam piešķirts finansiālais atbalsts no Eiropas reģionālās attīstības fondiem un/vai kohēzijas fondiem (Regula (EK) Nr. 1083/2006 (**)), un/vai TEN-T fondiem (Eiropas Parlamenta un Padomes Lēmums Nr. 1692/96/EK (***)).

Tomēr, ja signalizāciju atjaunina īsos (mazāk nekā 150 km) un pārtrauktos dzelzceļa līnijas iecirkņos, Komisija var atļaut atkāpi no šā noteikuma, ja ERTMS uzstāda pirms agrākā no šiem diviem datumiem:

— 5 gadi pēc projekta pabeigšanas,

— diena, kad dzelzceļa līnijas iecirkni savieno ar citu dzelzceļa līniju, kas aprīkota ar ERTMS.

Šajā iecirknī agrāko no šiem diviem datumiem sauc par "*vēlāku aprīkošanas dienu*".

Attiecīgā dalībvalsts nosūta Komisijai dokumentāciju, kurā ietverta ekonomiskā analīze, kas apliecina, ka var gūt būtiskas ekonomiskas un/vai tehniskas priekšrocības, nododot ERTMS ekspluatācijā *vēlākā aprīkošanas dienā*, nevis ES finansētā projekta īstenošanas laikā.

Dalībvalsts var pamatot šādu klauzulu tikai tad, ja konkursā par vilcienu aizsardzības sistēmas atjauninašanu vai modernizāciju skaidri iekļauta iespēja aprīkot dzelzceļa līniju ar ERTMS vai nu projekta īstenošanas laikā, vai *vēlākā aprīkošanas dienā*.

Komisija veic iesniegtās dokumentācijas un dalībvalsts ierosināto pasākumu analīzi un par šīs analīzes rezultātiem informē Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2008/57/EK (****) 29. pantā minēto komiteju. Ja tiek atļauta atkāpe, dalībvalsts nodrošina, ka ERTMS ir uzstādīta pirms *vēlākas aprīkošanas dienas*.

7.1.4. **Nosacījumi, pie kuriem nepieciešamas izvēles funkcijas**

Atbilstīgi vilcienu vadības iekārtu apakšsistēmas lauka iekārtu kompleksa raksturojumiem un tā saskarnēm ar citām apakšsistēmām dažas no lauka iekārtu funkcijām, kas nav klasificētas kā obligātas, var būt jāievieš atsevišķiem lietojumiem, lai nodrošinātu atbilstību pamatprasībām.

Valstu vai izvēles funkciju ieviešana lauka iekārtu kompleksā nedrīkst traucēt iebraukt šajā infrastruktūrā vilcienam, kas atbilst tikai A klases borta iekārtu sistēmas obligātajām prasībām, izņemot to, kas vajadzīgs šādām borta iekārtu izvēles funkcijām:

— ETCS 3. līmeņa lauka iekārtu lietojumam nepieciešama vilciena integritātes uzraudzība uz borta,

— ETCS 1. līmeņa lauka iekārtu lietojumam ar papildu funkcionalitāti nepieciešama atbilstīga borta iekārtu papildu funkcionalitāte, ja palaišanas ātrums uzstādīts uz nulli drošības iemeslu dēļ (piemēram, aizsardzība bīstamos punktos),

— ja ETCS nepieciešama datu pārraide pa radio, GSM-R datu pārraides pakalpojumiem jāatbilst ETCS datu pārraides prasībām,

— borta iekārtu kompleksam, kas ietver KER STM, var būt nepieciešama K saskarnes ieviešana.

7.1.5. **Mantotās sistēmas**

Dalībvalstis nodrošina, ka šīs SITS B pielikumā minēto mantoto sistēmu, kā arī to saskarņu funkcionalitāte paliek tāda, kā noteikts pašlaik, izņemot tādas modifikācijas, kuras varētu uzskatīt par nepieciešamām, lai mazinātu ar drošību saistītas nepilnības šajās sistēmās. Dalībvalstis dara pieejamu nepieciešamo informāciju par to mantotajām sistēmām, kas vajadzīga aparātu izstrādāšanas un sertifikācijas nolūkā, lai nodrošinātu A klases iekārtu savstarpējo izmantojamību ar to mantotajām B klases ierīcēm.

7.1.6. **Paziņošana**

Dalībvalstis par katru I papildinājumā raksturoto transporta koridoru iecirkni vai nu paziņo Komisijai detalizētu grafiku, atbilstīgi kuram transporta koridora iecirkni aprīkos ar ERTMS, vai apstiprina, ka transporta koridora iecirknis jau ir aprīkots. Informāciju paziņo Komisijai vismaz trīs gadus pirms pēdējās dienas, kas paredzēta I papildinājumā raksturotā transporta koridora iecirkņa aprīkošanai.

Dalībvalstis par katru II papildinājumā uzskaitīto ostu, šķirotavu, kravu terminmāli un kravu pārvadājumu zonu paziņo konkrētas dzelzceļa līnijas, kas izmantojamas, lai nodrošinātu savienojumu ar vienu no I papildinājumā norādītajiem transporta koridoriem. Šo informāciju paziņo Komisijai vismaz trīs gadus pirms II papildinājumā minētās dienas, kas ir pēdējā diena šīs ostas, šķirotavas, kravu termināļa vai kravu pārvadājumu zonas aprīkošanai. Ja nepieciešams, Eiropas Komisija var prasīt pielāgojumus, it sevišķi, lai starp aprīkotajām dzelzceļa līnijām nodrošinātu saderību uz robežas. Dalībvalstis vai nu paziņo Komisijai detalizētu grafiku, atbilstīgi kuram šīs konkrētās dzelzceļa līnijas aprīkos ar ERTMS, vai apstiprina, ka šīs konkrētās dzelzceļa līnijas jau ir aprīkotas ar ERTMS. Šo informāciju paziņo Komisijai vismaz trīs gadus pirms II papildinājumā minētās dienas, kas ir pēdējā diena šīs ostas, šķirotavas, kravu termināļa vai kravu pārvadājumu zonas aprīkošanai.

Detalizētajos grafikos it sevišķi norāda dienu, kad tiks pabeigts konkurss dzelzceļa līnijas aprīkošanai, procedūru, ko īstenos savstarpējas izmantojamības nodrošināšanai ar kaimiņvalstīm attiecīgajā transporta koridorā, un galvenos projekta īstenošanas posmus. Dalībvalstis ik pēc divpadsmit mēnešiem ziņo Komisijai par īstenošanas gaitu šajās dzelzceļa līnijās, nosūtot atjauninātu grafiku.

7.1.7. **Kavējumi**

Ja dalībvalstij ir pamats uzskatīt, ka šajā lēmumā noteiktie termiņi tiks kavēti, tā nekavējoties informē Komisiju. Dalībvalsts nosūta Komisijai dokumentāciju, kurā ietverts projekta tehniskais apraksts un atjaunināts grafiks. Dokumentācijā arī izskaidro kavējuma iemeslus un norāda dalībvalsts īstenotos koriģējošos pasākumus.

Dalībvalstij var piešķirt papildu termiņu, kas nepārsniedz trīs gadus, ja kavējuma iemesli ir tādi, ko dalībvalsts nespēj pienācīgi kontrolēt, piemēram, ja piegādātājs nav izpildījis saistības vai ja radušās problēmas apstiprināšanas procesā, jo nav piemērotu testa ritekļu. Dalībvalsts var pamatot šādu klauzulu tikai tad, ja ir izpildīti šādi nosacījumi:

— šā pielikuma 7.1.6. sadaļā minētie paziņojumi saņemti savlaicīgi un ir pilnīgi,

— šā pielikuma 7.1.7. sadaļas pirmajā daļā minētajā dokumentācijā ietverti nepārprotami pierādījumi par to, ka dalībvalsts nespēja pienācīgi kontrolēt kavējuma iemeslus,

— kompetentā iestāde atbild par borta iekārtu un lauka iekārtu piegādātāju darbības koordināciju un produktu integrāciju un testēšanu,

— ir pienācīgi izmantotas esošās laboratorijas,

— ir sniegti pierādījumi par to, ka ir īstenoti attiecīgi pasākumi turpmāku kavējumu mazināšanai.

Komisija veic iesniegtās dokumentācijas un dalībvalsts ierosināto pasākumu analīzi un par šīs analīzes rezultātiem informē Direktīvas 2008/57/EK 29. pantā minēto komiteju.

7.2. ***ETCS borta iekārtu ieviešana***

Jaunas lokomotīves, jaunus motorvagonus un citus jaunus dzelzceļa ritekļus, kas spēj kustēties bez vilces un ir aprīkoti ar vadītāja kabīni un kas ir pasūtīti pēc 2012. gada 1. janvāra vai nodoti ekspluatācijā pēc 2015. gada 1. janvāra, aprīko ar ERTMS.

Šo prasību nepiemēro jaunām manevrēšanas lokomotīvēm un citām jaunām lokomotīvēm, jauniem motorvagoniem un citiem jauniem dzelzceļa ritekļiem, kas aprīkoti ar vadītāja kabīni, ja tie ir projektēti izmantošanai vienīgi valsts iekšējā satiksmē vai reģionālā pārrobežu satiksmē. Tomēr dalībvalsts var ieviest papildu prasības valsts mērogā, it sevišķi ar šādu mērķi:

— ierobežot piekļuvi ar ERTMS aprīkotām dzelzceļa līnijām, atļaujot to tikai ar ERTMS aprīkotām lokomotīvēm, lai varētu izbeigt esošo valsts sistēmu ekspluatāciju,

— pieprasīt, lai jaunas manevrēšanas lokomotīves un/vai citi jauni dzelzceļa ritekļi, kas aprīkoti ar vadītāja kabīni – pat ja tie ir projektēti izmantošanai vienīgi valsts iekšējā satiksmē vai reģionālā pārrobežu satiksmē –, būtu aprīkoti ar ERTMS.

7.3. ***Īpaši GSM-R ieviešanas noteikumi***

Šos noteikumus piemēro papildus 7.1. un 7.2. sadaļā izklāstītajiem noteikumiem.

7.3.1. **Lauka iekārtas**

Aprīkošana ar GSM-R ir obligāta šādos gadījumos:

— vilcienu vadības iekārtu un signalizācijas kompleksa jaunas radio daļas uzstādīšana,

— jau ekspluatācijā esošas vilcienu vadības iekārtu un signalizācijas kompleksa radio daļas modernizācija, ja mainās apakšsistēmas funkcijas vai darbība.

7.3.2. **Borta iekārtas**

Ritošo sastāvu, kas paredzēts izmantošanai dzelzceļa līnijā, kurā ir vismaz ar A klases saskarnēm aprīkots iecirknis (pat tad, ja tas ir papildus B klases sistēmai), obligāti aprīko ar GSM-R šādos gadījumos:

— vilcienu vadības iekārtu un signalizācijas kompleksa jaunas radio daļas uzstādīšana,

— jau ekspluatācijā esošas vilcienu vadības iekārtu un signalizācijas kompleksa radio daļas modernizācija, ja mainās apakšsistēmas funkcijas vai darbība.

7.3.3. **Mantotās sistēmas**

Dalībvalstis nodrošina, ka šīs SITS B pielikumā minēto mantoto sistēmu, kā arī to saskarņu funkcionalitāte paliek tāda, kā noteikts pašlaik, izņemot tādas modifikācijas, kuras varētu uzskatīt par nepieciešamām, lai mazinātu ar drošību saistītas nepilnības šajās sistēmās. Dalībvalstis dara pieejamu nepieciešamo informāciju par to mantotajām sistēmām, kas vajadzīga aparātu izstrādāšanas un sertifikācijas nolūkā, lai nodrošinātu A klases iekārtu savstarpējo izmantojamību ar to mantotajām B klases ierīcēm.

(*) Šā pielikuma I papildinājumā norādīta pēdējā diena aprīkošanai, lai pakāpeniski tiktu veidots saskaņots ERTMS tīkls. Vairākos gadījumos ir panākta brīvprātīga vienošanās par agrāku aprīkošanas dienu.

(**) OV L 210, 31.7.2006., 25. lpp.

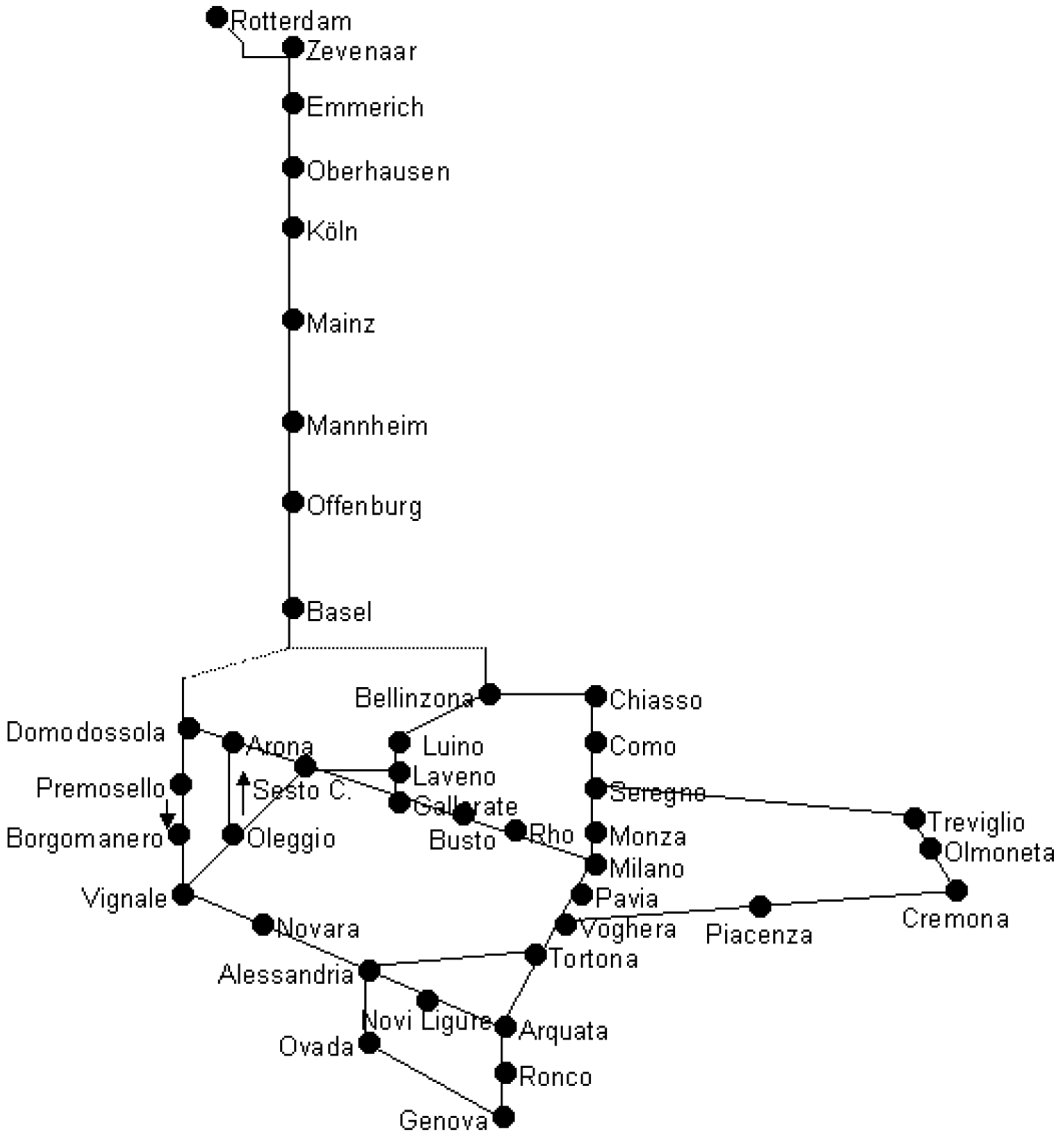
(***) OV L 228, 9.9.1996., 1. lpp.

(****) OV L 191, 18.7.2008., 1. lpp.

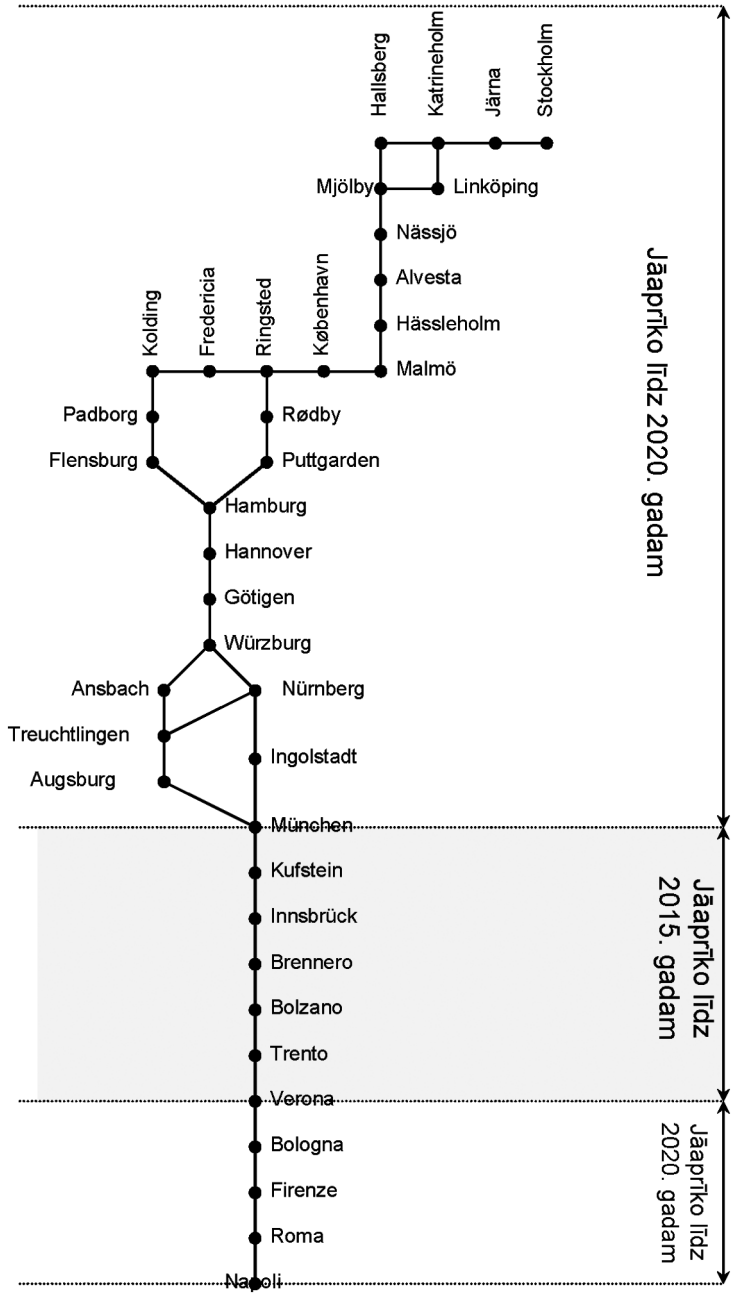
I papildinājums

Konkrētas dzelzceļa līnijas, kas veido transporta koridorus

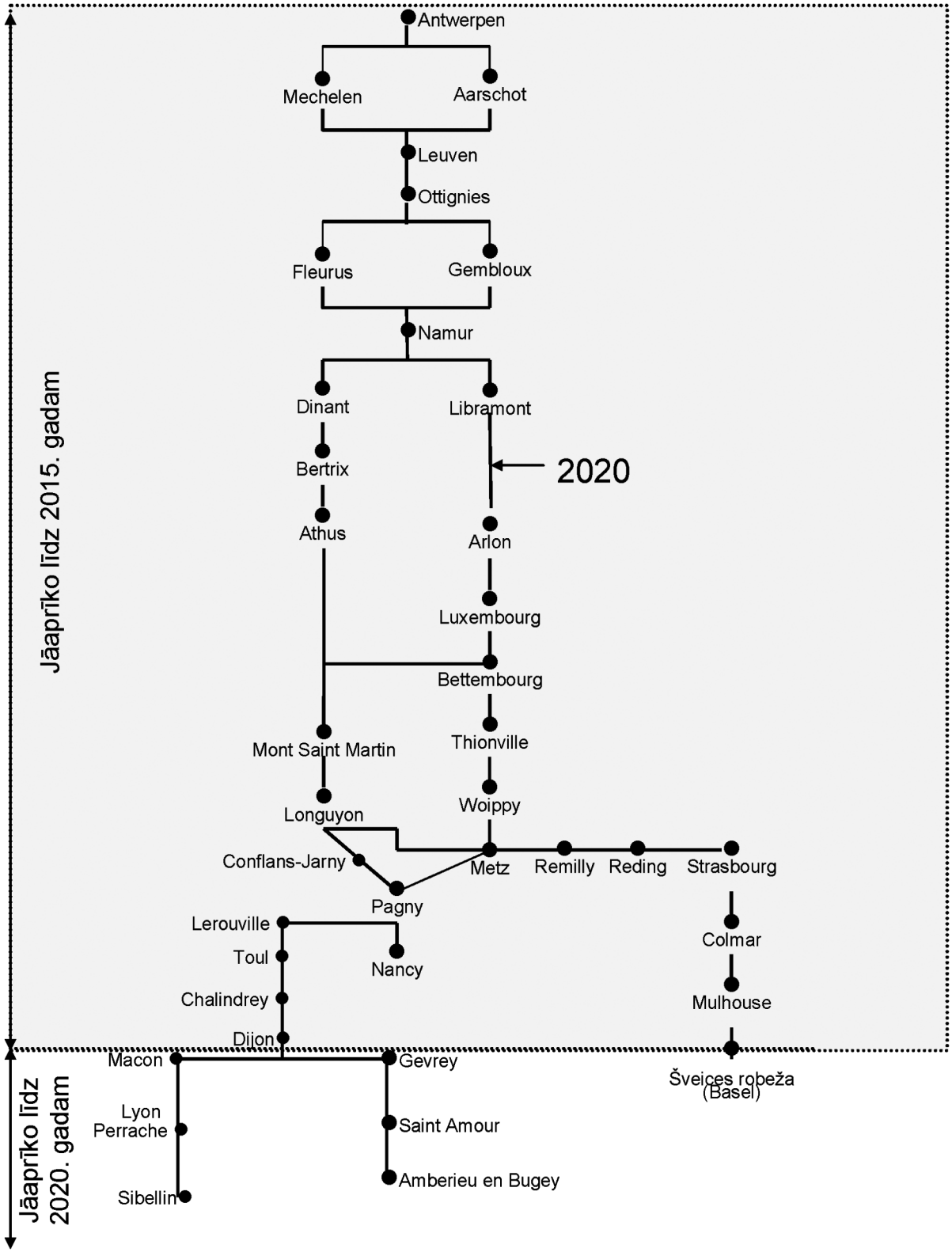
A koridors – jāaprīko līdz 2015. gadam



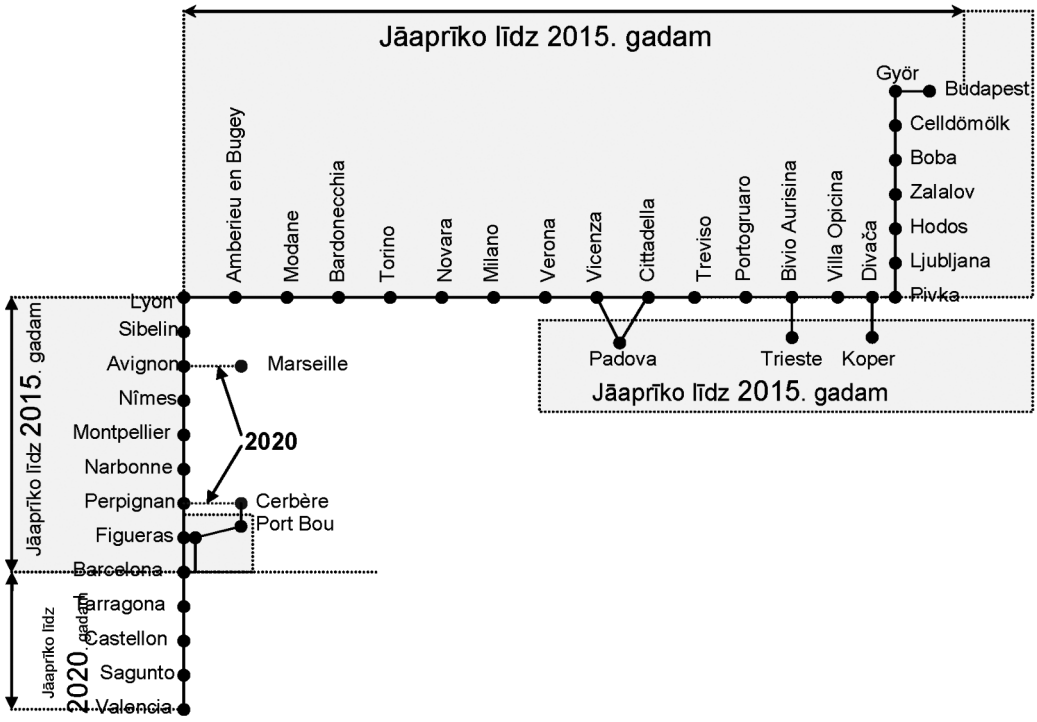
B koridors [1]


Hallsberg
Katrineholm
Järna
Stockholm
Mjölby
Linköping
Nässjö
Alvesta
Hässleholm
Malmö
Kolding
Fredericia
Ringsted
København
Padborg
Rødby
Flensburg
Puttgarden
Hamburg
Hannover
Götigen
Würzburg
Ansbach
Nürnberg
Treuchtlingen
Ingolstadt
Augsburg
München
Kufstein
Innsbrück
Brennero
Bolzano
Trento
Verona
Bologna
Firenze
Roma
Napoli
Jāaprīko līdz 2020. gadam
Jāaprīko līdz 2015. gadam
Jāaprīko līdz 2020. gadam

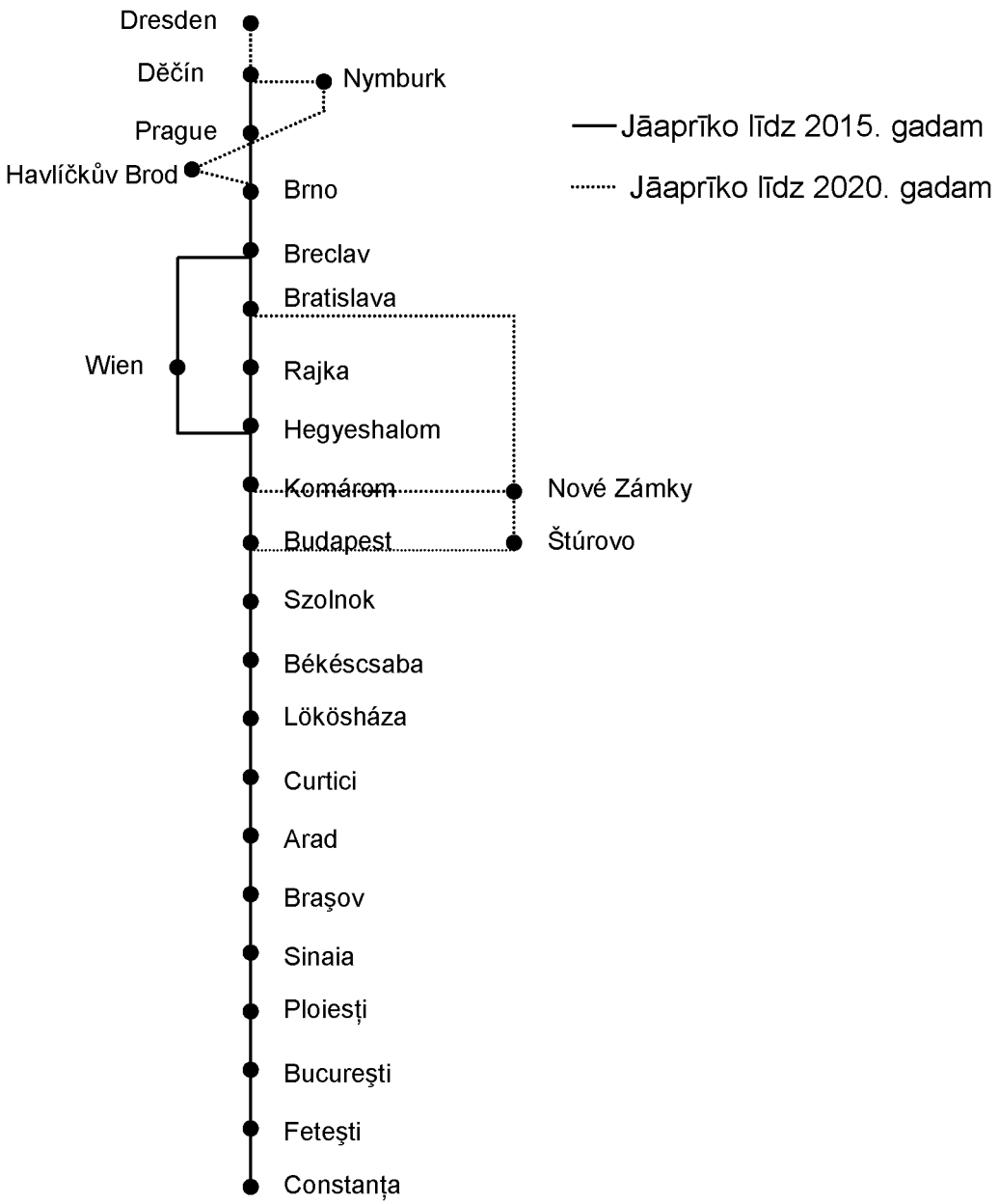
C koridors [2]


Antwerpen
Mechelen
Aarschot
Leuven
Ottignies
Fleurus
Gembloux
Namur
Dinant
Libramont
2020
Bertrix
Athus
Arlon
Luxembourg
Bettembourg
Mont Saint Martin
Thionville
Longuyon
Woippy
Conflans-Jarny
Metz
Remilly
Reding
Strasbourg
Pagny
Lerouville
Colmar
Toul
Nancy
Chalindrey
Mulhouse
Dijon
Macon
Gevrey
Šveices robeža (Basel)
Lyon Perrache
Saint Amour
Sibellin
Amberieu en Bugey
Jāaprīko līdz 2015. gadam
Jāaprīko līdz 2020. gadam

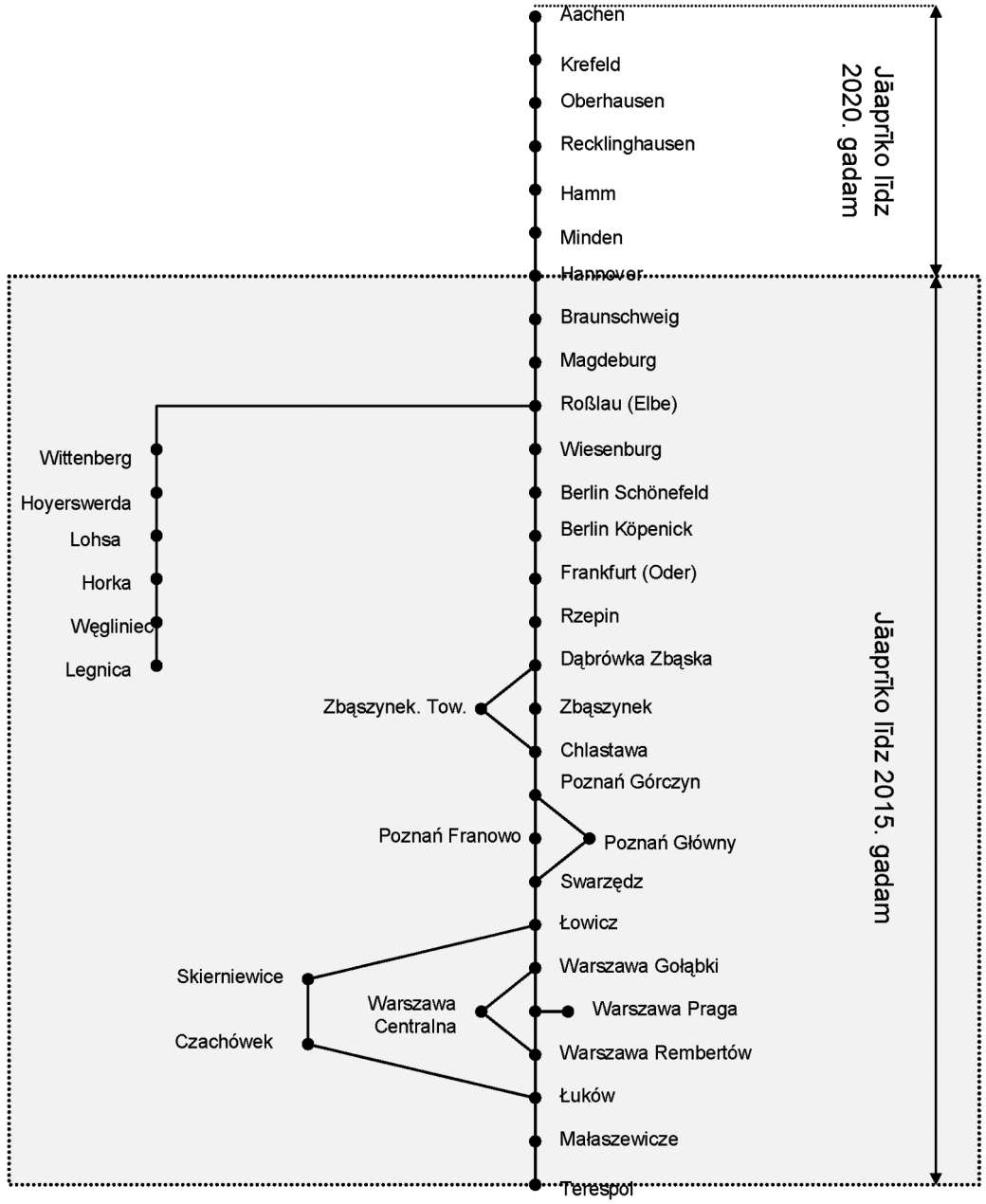
D koridors ([3])


Jāaprīko līdz 2015. gadam
Amberieu en Bugey
Modane
Bardonecchia
Torino
Novara
Milano
Verona
Vicenza
Cittadella
Treviso
Portogruaro
Bivio Aurisina
Villa Opicina
Divača
Pivka
Ljubljana
Hodos
Zalalov
Boba
Celldömölk
Budapest
Győr
Padova
Trieste
Koper
Jāaprīko līdz 2015. gadam
Lyon
Sibelin
Avignon
Nîmes
Montpellier
Narbonne
Perpignan
Figueras
Barcelona
Marseille
Cerbère
Port Bou
2020
Jāaprīko līdz 2015. gadam
Jāaprīko līdz 2020. gadam
Tarragona
Castellon
Sagunto
Valencia

E koridors


Dresden
Děčín
Nymburk
Prague
Havlíčkův Brod
Brno
Breclav
Bratislava
Wien
Rajka
Hegyeshalom
Komárom
Nové Zámky
Budapest
Štúrovo
Szolnok
Békéscsaba
Lökösháza
Curtici
Arad
Braşov
Sinaia
Ploieşti
Bucureşti
Feteşti
Constanța
Jāaprīko līdz 2015. gadam
Jāaprīko līdz 2020. gadam

F koridors



(1) Neskarot tiesību aktus, kas attiecas uz Eiropas ātrgaitas dzelzceļa tīklu, savienojumus var nodrošināt, izmantojot ātrgaitas dzelzceļa līniju posmus, ja kravas vilcieniem ir piešķirti vilcienu ceļi. No 2020. gada tiks nodrošināts vismaz viens ar ERTMS aprīkots savienojums starp Dāniju un Vāciju (Flensburga–Hamburga vai Rēdbija–Putgardena), bet iespējams, ka netiks nodrošināti divi savienojumi. Brennera bāzes tuneli aprīkos ar ERTMS pēc infrastruktūras darbu pabeigšanas (plānotais termiņš – 2020. gads).

(2) Savienojumu starp Nansī un Redingu nodrošinās no 2020. gada.

(3) Līdz 2020. gadam aprīkos divus papildu atzarus Monmeljāna – Grenoble – Valansa un Liona – Valansa – Arla – Miramā (Ronas kreisais krasts).

II papildinājums

Galvenās Eiropas ostas, šķirotavas, kravu termināļi un kravu pārvadājumu zonas [1]

Valsts	Kravu pārvadājumu zona	Datums	Piezīme
Beļģija	Antverpene	31.12.2015.	Arī savienojumu ar Roterdamu nodrošinās no 2020. gada
	Ģente	31.12.2020.	
	Zēbrige	31.12.2020.	
Bulgārija	Burgasa	31.12.2020.	Savienojums ar E koridoru paredz aprīkot iecirkni Burgasa–Sofija un Sofija–Vidina–Kalafata, un Kalafata–Kurtiči Rumānijā (PP22)
Čehija	Prāga	31.12.2015.	
	Lovosice	31.12.2020.	
Dānija	Taulova	31.12.2020.	Savienojums ar šo terminmāli paredz, ka dzelzceļa līnija Flensburga–Padborga ir izvēlēta kā savienojums, kas aprīkots ar ERTMS – sk. pielikuma I papildinājuma 1. zemsvītras piezīmi
Vācija	Drēzdene [1]	31.12.2020.	No 2020. gada nodrošinās arī tiešu savienojumu starp E koridoru un F koridoru (no Drēzdenes uz Hanoveri)
	Lībeka	31.12.2020.	
	Duisburga	31.12.2015.	
	Hamburga [2]	31.12.2020.	
	Ķelne	31.12.2015.	
	Minhene	31.12.2015.	
	Hannovere	31.12.2015.	
	Rostoka	31.12.2015.	
	Ludvigshāfene/ Manheima	31.12.2015.	
	Nirnberga	31.12.2020.	
Grieķija	Pireja	31.12.2020.	Savienojums ar E koridoru paredz aprīkot iecirkni Kulata–Sofija Bulgārijā
Spānija	Alhesirasa	31.12.2020.	
	Madride	31.12.2020.	
	Pamplona	31.12.2020.	Vajadzīgi trīs savienojumi. Savienojums ar Parīzi caur *Hendaye*, savienojums no Pamplonas uz Madridi un savienojums no Pamplonas uz D koridoru caur Saragosu
	Saragosa	31.12.2020.	
	Taragona	31.12.2020.	
	Barselona	31.12.2015.	
	Valensija	31.12.2020.	

Valsts	Kravu pārvadājumu zona	Datums	Piezīme
Francija	Marseļa	31.12.2020.	
	Perpiņāna	31.12.2015.	
	Aviņona	31.12.2015.	
	Liona	31.12.2015.	
	Havra	31.12.2020.	
	Lille	31.12.2020.	
	Dinkerka	31.12.2020.	
	Parīze	31.12.2020.	No 2020. gada nodrošinās šādus savienojumus: i) *Hendaye*, ii) Lamanša tunelis, iii) Dižona, iv) Meca caur Epernē un Šampaņas Šalonu
Itālija	Spēcija	31.12.2020.	
	Dženova	31.12.2015.	
	Džoija Tauro	31.12.2020.	
	Verona	31.12.2015.	
	Milāna	31.12.2015.	
	Taranto	31.12.2020.	
	Bari	31.12.2020.	
	Paduja	31.12.2015.	
	Trieste	31.12.2015.	
	Novāra	31.12.2015.	
	Boloņa	31.12.2020.	
	Roma	31.12.2020.	
Luksemburga	Betemburga	31.12.2015.	
Ungārija	Budapešta	31.12.2015.	
Nīderlande	Amsterdama	31.12.2020.	
	Roterdama	31.12.2015.	Arī savienojumu ar Antverpeni nodrošinās no 2020. gada
Austrija	Grāca	31.12.2020.	
	Vīne	31.12.2020.	
Polija	Gdiņa	31.12.2015.	
	Katovice	31.12.2020.	
	Vroclava	31.12.2015.	No 2020. gada dzelzceļa līniju Vroclava–Legnica aprīkos, lai nodrošinātu tiešu savienojumu ar Vācijas robežu (Gerlica)
	Glivice	31.12.2015.	
	Poznaņa	31.12.2015.	
	Varšava	31.12.2015.	
Portugāle	Siniša	31.12.2020.	
	Lisabona	31.12.2020.	
Rumānija	Konstanca	31.12.2015.	

Valsts	Kravu pārvadājumu zona	Datums	Piezīme
Slovēnija	Kopera	31.12.2015.	
	Ļubļana	31.12.2015.	
Slovākija	Bratislava	31.12.2015.	
Apvienotā Karaliste	Bristole	Savienojumu ar šo termināli nodrošinās, kad C koridoru pagarinās līdz Lamanša tunelim	

(1) Vācija darīs visu iespējamo, lai pēc iespējas drīzāk aprīkotu E koridora iecirkni Drēzdene–Čehijas robeža.
(2) Vācija nodrošinās aprīkošanu dzelzceļa savienojumā ar Hamburgu, bet ostas teritorija 2020. gadā varētu būt tikai daļēji aprīkota.

(1) Šajā papildinājumā iekļauto transporta mezglu sarakstu var pārskatīt, ja vien pārskatīšanas rezultātā nesamazinās kravu pārvadājumu apjoms vai netiek būtiski ietekmēti projekti citās dalībvalstīs."