

II

(EÜ asutamislepingu / Euratomi asutamislepingu kohaselt vastu võetud aktid, mille avaldamine ei ole kohustuslik)

OTSUSED

KOMISJON

KOMISJONI OTSUS,

20. detsember 2007,

milles käsitletakse üleeuroopalise tava- ja kiirraudteevõrgustiku raudteetunnelite ohutusega seotud koostalitluse tehnilist kirjeldust

(teatavaks tehtud numbri K(2007) 6450 all)

(EMPs kohaldatav tekst)

(2008/163/EÜ)

EUROOPA ÜHENDUSTE KOMISJON,

võttes arvesse Euroopa Ühenduse asutamislepingut,

võttes arvesse Euroopa Parlamendi ja nõukogu 19. märtsi 2001. aasta direktiivi 2001/16/EÜ üleeuroopalise tava- ja kiirraudteevõrgustiku koostalitlusvõime kohta, ⁽¹⁾ eriti selle artikli 6 lõiget 1,

võttes arvesse nõukogu 23. juuli 1996. aasta direktiivi 96/48/EÜ üleeuroopalise kiirraudteevõrgustiku koostalitlusvõime kohta, ⁽²⁾ eriti selle artikli 6 lõiget 1,

ning arvestades järgmist:

(2) KTK kehtestamiseks peab ühiseks esindusorganiks määratud Raudtee Koostalitlusvõime Euroopa Assotsiatsioon (AEIF) koostama kõigepealt KTK kavandi.

(3) AEIF on saanud direktiivi 2001/16/EÜ artikli 6 lõike 1 kohaselt mandaadi koostada raudteetunnelite ohutusega seotud KTK kavand.

(4) KTK kavandi on läbi vaadanud direktiivi 2001/16/EÜ artiklis 21 osutatud komitee, mis on loodud vastavalt direktiivile 96/48/EÜ üleeuroopalise kiirraudteevõrgustiku koostalitlusvõime kohta.

(1) Vastavalt direktiivi 2001/16/EÜ artikli 5 lõikele 1 ja direktiivi 96/48/EÜ artikli 5 lõikele 1 hõlmab iga allsüsteemi üks koostalitluse tehniline kirjeldus (KTK). Vajaduse korral võivad ühte allsüsteemi reguleerida mitu KTKd ja üks KTK võib hõlmata mitut allsüsteemi. KTK väljatöötamiseks ja/või läbivaatamiseks ning selle tehnilise ja geograafilise ulatuse kindlaksmääramiseks on vaja direktiivi 2001/16/EÜ artikli 6 lõike 1 või direktiivi 96/48/EÜ artikli 6 lõike 1 kohast mandaati.

(5) Direktiive 2001/16/EÜ ja 96/48/EÜ ning KTKsid kohaldatakse uuendamiste, kuid mitte hooldustöödega seotud asendamiste suhtes. Liikmesriike julgustatakse siiski kohaldama KTKsid ka hooldustöödega seotud asendamiste suhtes, kui see on võimalik ja kui hooldustöö ulatus seda õigustab.

⁽¹⁾ EÜT L 110, 20.4.2001, lk 1. Direktiivi on viimati muudetud direktiiviga 2007/32/EÜ (ELT L 141, 2.6.2007).

⁽²⁾ EÜT L 235, 17.9.1996, lk 6. Direktiivi on viimati muudetud direktiiviga 2007/32/EÜ

(6) Praegusel kujul ei käsitlenud KTK täielikult kõiki olulisi nõudeid. Vastavalt direktiivi 2001/16/EÜ artiklile 17 ja direktiivi 96/48/EÜ artiklile 17 käsitletakse hõlmamata tehnilisi aspekte käesoleva KTK C lisa avatud punktide all.

- (7) Vastavalt direktiivi 2001/16/EÜ artiklile 17 ja direktiivi 96/48/EÜ artiklile 17 peavad kõik liikmesriigid teavitama teisi liikmesriike ja komisjoni asjaomastest riiklikest tehnilistest eeskirjadest, mida kasutatakse avatud punktidega seotud oluliste nõuete rakendamiseks, ning asutustest, kellele liikmesriik on teinud ülesandeks teostada vastavuse või kasutuskõlblikkuse hindamise menetlust ning allsüsteemide koostalitluse vastavuse tõendamiseks kasutatavat kontrollimenetlust direktiivi 2001/16/EÜ artikli 16 lõike 2 tähenduses. Selleks kohaldavad liikmesriigid võimaluse korral direktiivides 2001/16/EÜ ja 96/48/EÜ sätestatud põhimõtteid ja kriteeriume. Liikmesriigid peaksid võimaluse korral kasutama direktiivi 2001/16/EÜ artikli 20 ja direktiivi 96/48/EÜ artikli 20 kohaselt teavitatud asutusi. Komisjon peaks analüüsima liikmesriikide edastatud teavet riiklike eeskirjade, menetluste, menetluste rakendamise eest vastutavate asutuste ning kõnealuste menetluste kestuse kohta ning vajaduse korral arutama komiteega meetmete võtmise vajadust.
- (8) Kõnealune KTK ei peaks eeldama eritehnoloogia ega tehniliste erilahenduste kasutamist, välja arvatud juhul, kui see on üleeuroopalise tavaraudteesüsteemi koostalitluseks hädavajalik.
- (9) KTK põhineb asjaomase kavandi ettevalmistamise ajal kättesaadavatel parimatel erialateadmistel. Tehnoloogia areng ning talitus-, ohutus- ja sotsiaalsed nõuded võivad tingida kõnealuse KTK muutmise või täiendamise. Vajaduse korral tuleb need direktiivi 2001/16/EÜ artikli 6 lõike 3 või direktiivi 96/48/EÜ artikli 6 lõike 3 kohaselt uuesti läbi vaadata või ajakohastada.
- (10) Uuenduste soodustamiseks ja kogemuste arvesse võtmiseks tuleks lisatud KTK korrapäraselt läbi vaadata.
- (11) Uuenduslike lahenduste kavandamisel kirjeldab tootja või tellija kõrvalekallet KTK asjaomasest jaotisest. Euroopa Raudteeamet vormistab lõplikult lahenduse asjakohased talituslikud nõuded ja liideste tehnilised kirjeldused ning töötab välja hindamismeetodid.
- (12) Mandaat nõudis, et raudteetunnelite tehnilise ohutusega seotud KTK hõlmaks õnnetuste ja vahejuhtumite, eriti tulekahjude vältimise- ja tõrjemeetmeid tunnelites. Seetõttu tuli käsitleda kõiki võimalikke ohtusid, sh rööbastelt mahaõidu, kokkupõrke, tulekahju ja ohtlike ainete eraldumisega seotud ohtu. Neid eesmärgi ja ohtusid võetakse arvesse siiski ainult sel määral, kui need mõjutavad allsüsteemi vastavalt direktiivides kirjeldatule ning juhul, kui neist tulenevaid nõudeid saab siduda asjaomaste oluliste nõuetega. Eeldati, et kaalutakse mitut allsüsteemi, peamiselt järgmisi direktiivi II lisas osutatud allsüsteeme: infrastruktuur, veerem, käitamine ja liikluskorraldus, hooldus.
- (13) Rahvusvahelise Raudteeliidu (UIC) ja Ühinenud Rahvaste Organisatsiooni Euroopa Majanduskomisjoni (UNECE) raudteetunneliekspertid hindasid aastatel 2000–2003 ohutuse tagamise meetmeid ja valisid välja parimad meetmed, mida praegu kohaldatakse ohutuse tagamiseks Euroopa olemasolevates ja uutes tunnelites. Aastatel 2003–2005 tegutsenud infrastruktuurihaldajate, raudtee-ettevõtjate ja veeremitootjate esindajatest ning teadlastest koosnev KTK töörühm võttis oma valiku aluseks parimad meetmed. Sarnaselt UICi ja UNECE ekspertidele olid ka Raudtee Koostalitlusvõime Euroopa Assotsiatsiooni eksperdid seisukohal, et raudteede tugevus seisneb õnnetuste ärahoidmises. Vältimismeetmed on tavaliselt kulutasuvamad kui leevendus- või päästemeetmed. Mõistlike kuludega saavutatava optimaalse ohutuse eesmärgini aitab kõige paremini jõuda vältivate ja leevendavate meetmete kombinatsioon, mida täiendavad enesekaitse- ja päästemeetmed.
- (14) Aluseks olevate direktiivide 96/48/EÜ ja 2001/16/EÜ peaeesmärk on koostalitlusvõime. Eesmärk oli ühtlustada praegu rakendatavaid ohutusmeetmeid ja tehnilisi eeskirju, et võimaldada koostalitlust ja pakkuda sõitjatele kogu Euroopas ühesugust ohutuskäsitlust ja ühesuguseid ohutusmeetmeid. Peale selle tuleks käesolevale KTKle (ja veeremi suhtes kehtestatud KTKle) vastaval rongil lubada sõita üldjuhul kõigis üleeuroopalise võrgustiku tunnelites.
- (15) Ühenduse raudteesüsteemi ohutustase on üldiselt kõrge, eriti võrreldes maanteetranspordiga. Tunnelid on statistika järgi isegi ohutumad kui ülejäänud võrgustik. Seda ohutuse taset tuleb säilitada vähemalt praeguses raudteede ümberkorraldamise etapis, millega eraldatakse varem integreeritud raudtee-ettevõtjate funktsioonid ning hakatakse raudteesektoris isereguleerimise asemel rakendama riiklikku reguleerimist. Direktiivi 2004/49/EÜ (ühenduse raudteede ohutuse kohta, millega muudetakse nõukogu direktiivi 95/18/EÜ raudtee-ettevõtjate litsentseerimise kohta ja direktiivi 2001/14/EÜ raudtee infrastruktuuri läbilaskevõime jaotamise ning raudtee infrastruktuuri kasutustasude kehtestamise ja ohutuse sertifitseerimise kohta (raudteede ohutuse direktiiv))⁽³⁾ põhiprintsiip oli järgmine: ohutust tuleks mõistlikus ulatuses ning raudteetranspordi konkurentsivõimet arvesse võttes veelgi suurendada.
- (16) Käesoleva KTK eesmärk on suunata tunnelite ohutusega seotud tehnoloogilist arengut ühtlustatud ja kulutasuvate meetmete poole; need peaksid olema mõistlikus ulatuses samad kogu Euroopas.

⁽³⁾ ELT L 164, 30.4.2004, lk 44.

(17) Kõnealust KTKd kohaldatakse nii maapiirkondades asuvate väikese liiklusega tunnelite kui ka suure rongide ja sõitjate arvuga linnatunnelite suhtes. Selle KTKga nähakse ette vaid miinimumnõuded: vastavus KTKle iseenesest ei taga ohutut kasutuselevõtmist ja ohutut käitamist. Kõik ohutusküsimustega seotud pooled teevad koostööd, et saavutada asjaomase tunneli jaoks sobiv ohutuse tase kooskõlas käesoleva KTK sätete ja koostalitlusvõimet käsitlevate direktiividega. Liikmesriike kutsutakse iga uue tunneli avamisel või juhul, kui koostalitlusvõimelised rongid liiguvad olemasolevates tunnelites, kindlaks tegema, kas kohalikud olud (sh liikluse tüüp ja tihedus) nõuavad lisameetmete võtmist. Liikmesriigid saavad seda kontrollida riskianalüüsi või mõne muu ajakohase meetodi abil. Kõnesolevad kontrollid on osa raudteede ohutuse direktiivi artiklites 10 ja 11 sätestatud ohutussertifikaatide ja -lubade andmise menetlustest.

(18) Mõni liikmesriik rakendab juba ohutuseeskirju, mis nõuavad käesolevas KTKs nõutavast kõrgemat ohutuse taset. Selliseid kehtivaid eeskirju tuleb kaaluda vastavalt raudteede ohutuse direktiivi artiklile 8. Peale selle peavad liikmesriigid kõnealuse direktiivi artikli 4 kohaselt tagama, et ohutus raudteel üldiselt säiliks ja võimaluse korral pidevalt täiustuks, võttes arvesse ühenduse õigusaktide täiustumist ning tehnika ja teaduse arengut ning tegeldes eelisjärjekorras tõsiste õnnetusjuhtumite ärahoidmisega.

(19) Liikmesriikidel on võimalik taotleda rangemate nõuete kehtestamist eriolukordadele, kui need ei kahjusta koostalitlust. Seda võimaldavad raudteede ohutuse direktiivi artikkel 8 ja käesoleva KTK punkt 1.1.6. Selliste rangemate nõuete aluseks võivad olla stsenaariumide analüüsid ja riskianalüüs ning need võivad olla esitatud infrastruktuuri, energia ja käitamise allsüsteemide kohta. Liikmesriikidelt eeldatakse, et nad peaksid rangemate nõuete kehtestamisel silmas raudteede majanduslikku elujõulisust ja konsulteerisid asjaomaste raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjate, raudtee-ettevõtjate ja päästeasutustega.

(20) Tunnelite ja rongide suhtes võetavate meetmete kindlaksmääramisel lähtuti ainult piiratud arvust õnnetuste liikidest. Tehti kindlaks asjaomased meetmed, mille abil kaotatakse seda liiki õnnetusjuhtumitest tulenevad ohud või vähendatakse neid oluliselt. Need jagati vältimismeetmeteks, pehmemdamismeetmeteks, evakuaatsioonimeetmeteks ja päästemeetmeteks. Käesoleva KTK D lisas näidatakse õnnetusjuhtumite ja meetmete vahelisi kvalitatiivseid

seoseid ning seda, milliseid meetmeid millist liiki õnnetusjuhtumite korral rakendada. Seega ei taga kõnealuse KTK kohaldamine inimohvrite ohu puudumist.

(21) Päästeteenistuste rolli ja vastutuse määravad riiklikud asutused. Käesolevas KTKs kirjeldatud päästemeetmed põhinevad eeldusel, et tunneliõnnetustesse sekkuvad päästeteenistused kaitsevad elusid, mitte ainelist vara, nagu sõidukid või ehitised. Selles KTKs kirjeldati üksikasjalikumalt päästeteenistuste eeldatavaid ülesanded iga õnnetuse liigi puhul.

(22) Käesoleva otsuse sätted on kooskõlas nõukogu direktiivi 96/48/EÜ artikli 21 alusel moodustatud komitee arvamusega,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA OTSUSE:

Artikkel 1

Komisjon võtab vastu koostalitluse tehnilise kirjelduse (KTK), mis on seotud raudteetunnelite ohutusega üleeuroopalises tavaraudteevõrgustikus, millele osutatakse direktiivi 2001/16/EÜ artikli 6 lõikes 1, ja üleeuroopalises kiirraudteevõrgustikus, millele osutatakse direktiivi 96/48/EÜ artikli 6 lõikes 1.

KTK on esitatud käesoleva otsuse lisas.

KTKd kohaldatakse täies ulatuses direktiivi 2001/16/EÜ I lisas määratletud üleeuroopalise tavaraudteesüsteemi suhtes ja direktiivi 96/48/EÜ I lisas määratletud üleeuroopalise kiirraudteesüsteemi suhtes, võttes arvesse käesoleva otsuse artiklit 2.

Artikkel 2

1. KTK C lisa avatud punktide hulgas loetletud küsimuste puhul tuleb direktiivi 96/48/EÜ artikli 16 lõike 2 ja direktiivi 2001/16/EÜ artikli 16 lõike 2 kohaseks koostalitlusvõime kindlakstegemiseks järgida tingimusi, mis on kehtestatud liikmesriigis kohaldatavate tehniliste eeskirjadega, millega lubatakse võtta kasutusele käesoleva otsusega hõlmatud allsüsteeme.

2. Iga liikmesriik teatab teistele liikmesriikidele ja komisjonile kuue kuu jooksul pärast käesoleva otsuse teatavakstegemist järgmised andmed:

(a) lõikes 1 osutatud kohaldatavad tehnilised eeskirjad;

(b) kõnealuste eeskirjade täitmise suhtes kohaldatavad hindamis- ja kontrollimenetlused;

- (c) asutused, kellele liikmesriik teeb ülesandeks teostada kõnealuseid hindamis- ja kontrollimenetlusi.

Artikkel 4

Käesolev otsus on adresseeritud liikmesriikidele.

Brüssel, 20. detsember 2007.

Artikkel 3

Käesolevat otsust kohaldatakse alates 1. juulist 2008.

Komisjoni nimel
komisjoni asepresident
Jacques BARROT

LISA

DIREKTIIV 2001/16/EÜ – ÜLEEuroopalise Tavarraudteesüsteemi Koostalitlus**DIREKTIIV 96/48/EÜ – ÜLEEuroopalise Kiirraudteesüsteemi Koostalitlus****KOOSTALITLUSE TEHNILISE KIRJELDUSE KAVAND**

Allsüsteemid: infrastruktuur, energiavarustus, käitamine ja liikluskorraldus, juhtkäsud ja signaalimine, veerem

Teema: raudteetunnelite ohutus

1.	SISSEJUHATUS	10
1.1.	Tehniline kohaldamisala	10
1.1.1.	Tunnelite ohutus osana üldisest ohutusest	10
1.1.2.	Tunneli pikkus	10
1.1.3.	Reisijate veoks ettenähtud raudteeveeremite tuleohutusklassid	10
1.1.3.1.	Veerem kuni 5 km pikkuste tunnelite jaoks	11
1.1.3.2.	Veerem kõigi tunnelite jaoks	11
1.1.3.3.	Veerem maa-aluste jaamadega tunnelite jaoks	11
1.1.4.	Maa-alused jaamad	11
1.1.5.	Ohtlikud kaubad	11
1.1.6.	Liikmesriikides rakendatavad ohutuse erimeetmed	11
1.1.7.	Ohud, mille suhtes kohaldatakse käesolevat KTKd, ja ohud, mida käesolev KTK ei hõlma	11
1.2.	Geograafiline kohaldamisala	12
1.3.	Käesoleva KTK sisu	12
2.	ALLSÜSTEEMI/KOHALDAMISALA MÄÄRATLUS	12
2.1.	Üldine	12
2.2.	Ohustsenaariumid	13
2.2.1.	N-ö kuumad vahejuhtumid: tulekahju, tulekahjule järgnev plahvatus, mürgise suitsu või gaasi eraldumine.	14
2.2.2.	N-ö külmad vahejuhtumid: kokkupõrge, rööbastelt mahasõit	14
2.2.3.	Pikenenud peatus	14
2.2.4.	Erandid	14
2.3.	Päästeteenistuste roll	14
3.	PÕHINÕUDED	15
3.1.	Olulised nõuded vastavalt direktiivile 2001/16/EÜ	15
3.2.	Tunnelite ohutusega seotud üksikasjalikud põhinõuded	15
4.	ALLSÜSTEEMI ISELOOMUSTUS	16
4.1.	Sissejuhatus	16

4.2.	Allsüsteemide talitluslikud ja tehnilised kirjeldused	17
4.2.1.	Tehniliste kirjelduste ülevaade	17
4.2.2.	Infrastruktuuri allsüsteem	19
4.2.2.1.	Pöörangute ja ristööbaste paigaldus	19
4.2.2.2.	Omavolilise juurdepääsu ärahoidmine varuväljapääsudele ja seadmete ruumidele	19
4.2.2.3.	Konstruktiooni tulekaitsenõuded	19
4.2.2.4.	Ehitusmaterjalide tuleohutusnõuded	20
4.2.2.5.	Tulekahju avastamise süsteem	20
4.2.2.6.	Enesepääste-, evakuatsiooni- ja päästevahendid vahejuhtumite korral	20
4.2.2.6.1.	Ohutu piirkonna määratlus	20
4.2.2.6.2.	Üldosa	20
4.2.2.6.3.	Külge- ja/või vertikaalsuunalised varuväljapääsud maapinnale	20
4.2.2.6.4.	Ühenduskäigud teistesse tunnelitesse	20
4.2.2.6.5.	Alternatiivsed tehnilised lahendused	20
4.2.2.7.	Evakuatsiooniteed	21
4.2.2.8.	Evakuatsiooniteede avariivalgustus	21
4.2.2.9.	Evakuatsioonitähised	21
4.2.2.10.	Avariiside	22
4.2.2.11.	Päästeteeistuste juurdepääs	22
4.2.2.12.	Päästealad väljaspool tunnelid	22
4.2.2.13.	Veevarustus	22
4.2.3.	Energiavarustuse allsüsteem	22
4.2.3.1.	Kontaktõhuliini või kontaktrööbaste segmentimine	22
4.2.3.2.	Kontaktõhuliini või kontaktrööpa maandus	22
4.2.3.3.	Elektrivarustus	23
4.2.3.4.	Tunnelite elektrikaablitele esitatavad nõuded	23
4.2.3.5.	Elektriseadmete töökindlus	23
4.2.4.	Juhtkaskude ja signaalimise allsüsteem	23
4.2.4.1.	Teljepuksi ülekuumenemise detektorid	23
4.2.5.	Veeremi allsüsteem	23
4.2.5.1.	Veeremi materjaliomadused	23
4.2.5.2.	Reisirongi tulekustutid	23
4.2.5.3.	Kaubarongide tulekaitse	23
4.2.5.3.1.	Sõiduvõime	23
4.2.5.3.2.	Juhi kaitse	24
4.2.5.3.3.	Inimesi ja kaupa või maanteeõidukeid vedavate rongide tulekaitse	24

4.2.5.4.	Reisirongi tuletõkked	24
4.2.5.5.	Lisameetmed sõiduvõime hoidmiseks reisirongil, kus on puhkenud tulekahju:	24
4.2.5.5.1.	Reisirongide üldeesmärgid ja nõutav sõiduvõime	24
4.2.5.5.2.	Piduritele esitatavad nõuded	24
4.2.5.5.3.	Veojõule esitatavad nõuded	24
4.2.5.6.	Rongi tulekahjuandurid	24
4.2.5.7.	Sidevahendid rongides	24
4.2.5.8.	Hädapidurduse tühistamine	24
4.2.5.9.	Rongi avariivalgustussüsteem	25
4.2.5.10.	Rongi kliimaseadmete väljalülitamine	25
4.2.5.11.	Reisirongi evakuatsiooniplaan	25
4.2.5.11.1.	Sõitjate varuväljapääsud	25
4.2.5.11.2.	Sõitjatele ettenähtud uksed	25
4.2.5.12.	Päästetehistustele suunatud teave ja nende juurdepääs	25
4.3.	Liideste talitluslikud ja tehnilised kirjeldused	25
4.3.1.	Üldosa	25
4.3.2.	Liidesed infrastruktuuri allsüsteemiga	25
4.3.2.1.	Evakuatsiooniteed	25
4.3.2.2.	Tunneli seisukorra kontroll	26
4.3.3.	Liidesed energiarustuse allsüsteemiga	26
4.3.3.1.	Veojõu toitesüsteemide segmentimine	26
4.3.4.	Liidesed juhtkäskude ja signaalimise allsüsteemiga	26
4.3.5.	Liidesed käitamise ja liikluskorralduse allsüsteemiga	26
4.3.5.1.	Tunneli hädaolukorra lahendamise plaan ja õppused	26
4.3.5.2.	Marsruudiraamat	26
4.3.5.3.	Sõitjatele rongis ohutust ja hädaolukordi käsitleva teabe jagamine	26
4.3.5.4.	Rongi meeskonna ja muu personali tunnelitealne pädevus	27
4.3.6.	Liidesed veeremi allsüsteemiga	27
4.3.6.1.	Veeremi materjalomadused	27
4.3.6.2.	Muud veeremile esitatavad nõuded	27
4.3.7.	Liidesed liikumispuudega isikute allsüsteemiga	27
4.3.7.1.	Evakuatsiooniteed	27
4.4.	Käituseeskirjad	27
4.4.1.	Rongide seisukorra kontroll ja asjakohased meetmed	28
4.4.1.1.	Enne rongi käitamist	28

4.4.1.2.	Rongi käitamise ajal	28
4.4.1.2.1.	Ohutuse jaoks olulised seadmed	28
4.4.1.2.2.	Teljepuksi üleküümenemine	28
4.4.2.	Hädaolukorra eeskiri	28
4.4.3.	Tunneli hädaolukorra lahendamise plaan ja õppused	29
4.4.3.1.	Sisu	29
4.4.3.2.	Märgistamine	29
4.4.3.3.	Õppused	29
4.4.4.	Isoleerimis- ja maandustoimingud	29
4.4.5.	Marsruudiraamat	30
4.4.6.	Sõitjatele rongis ohutust ja avariilukordasid käsitleva teabe jagamine	30
4.4.7.	Tunnelite juhtimiskeskuste vaheline koostöö	30
4.5.	Hoolduseeskirjad	30
4.5.1.	Tunneli seisukorra kontroll	30
4.5.2.	Veeremi hooldus	30
4.5.2.1.	Reisirong	30
4.5.2.2.	Kaubarong	31
4.6.	Kutsekvalifikatsioon	31
4.6.1.	Rongi meeskonna ja muu personali tunnelitealane pädevus	31
4.7.	Tervisekaitse- ja ohutusnõuded	31
4.7.1.	Enesepäästevahend	31
4.8.	Infrastruktuuri- ja veeremiregister	31
4.8.1.	Infrastruktuuriregister	31
4.8.2.	Veeremiregister	32
5.	KOOSTALITLUSVÕIME KOMPONENDID	32
6.	KOMPONENTIDE VASTAVUSE JA/VÕI KASUTUSKÕLBLIKKUSE HINDAMINE JA ALLSÜSTEEMI VASTAVUSTÕENDAMINE	32
6.1.	Koostalitlusvõime komponendid	32
6.2.	Allsüsteemid	32
6.2.1.	Vastavushindamine (üldosa)	32
6.2.2.	Vastavushindamise menetlused (moodulid)	34
6.2.3.	Olemasolevad lahendused	34
6.2.4.	Uuenduslikud lahendused	34
6.2.5.	Hoolduse hindamine	35
6.2.6.	Käituseeskirjade hindamine	35
6.2.7.	Lisanõuded raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjaga seotud nõuete järgimise hindamisele	35

6.2.7.1.	Pöörangute ja ristööbaste paigaldus	35
6.2.7.2.	Omapoolilise juurdepääsu vältimine varuväljapääsudele ja seadmete ruumidele	35
6.2.7.3.	Konstruksioonide tulekahitsenõuded	35
6.2.7.4.	Enesepääste-, evakuatsioon- ja päästevahendid vahejuhtumite korral	35
6.2.7.5.	Päästetehnistuste juurdepääs ja varustus	36
6.2.7.6.	Elektriseadmete töökindlus	36
6.2.7.7.	Teljeputsi ülekuumenemise detektorid	36
6.2.8.	Lisanõuded raudtee-ettevõtjale esitatavate nõuete järgimise hindamisele	36
6.2.8.1.	Päästetehnistustele ettenähtud teave ja nende juurdepääs	36
6.2.8.2.	Enesepäästevahend	36
7.	RAKENDAMINE	36
7.1.	Käesoleva KTK kohaldamine kasutuselevõetavate allsüsteemide suhtes	36
7.1.1.	Üldosa	36
7.1.2.	Olemasoleva projekti järgi ehitatud uus veerem	37
7.1.3.	Uutes tunnelites sõitmiseks suunatud olemasolev veerem	37
7.2.	Käesoleva KTK kohaldamine juba kasutusel olevate allsüsteemide suhtes	37
7.2.1.	Sissejuhatus	37
7.2.2.	Üle 1 km pikkuste tunnelite täiustamis- või uuendamismeetmed: infrastruktuuri ja energiavarustuse allsüsteemid	37
7.2.2.1.	Infrastruktuuri allsüsteem	37
7.2.2.2.	Energiavarustuse allsüsteem	38
7.2.3.	Täiustamis- või uuendamismeetmed juhtkaskude ja signaalimise, käitamise ning veeremi allsüsteemide puhul	38
7.2.3.1.	Juhtkaskude ja signaalimise allsüsteem: meetmete võtmist ei nõuta.	38
7.2.3.2.	Käitamise allsüsteem:	38
7.2.3.3.	Veeremi allsüsteem (reisirong)	38
7.2.4.	Muud olemasolevad tunnelid	38
7.3.	KTK läbivaatamine	39
7.4.	Erandid riiklike, kahepoolsete, mitmepoolsete ja rahvusvaheliste lepingute jaoks	39
7.4.1.	Kehtivad lepingud	39
7.4.2.	Uued lepingud ja kehtivate lepingute muutmine	39
7.5.	Erijuhud	40
7.5.1.	Sissejuhatus	40
7.5.2.	Erijuhtude loetelu	40
A LISA –	Infrastruktuuriregister	41
B LISA –	Veeremiregister	43
C LISA –	Avatud punktid	44

D LISA –	Vahejuhtumite liikide ja meetmete vahelised seosed	45
E LISA –	Allsüsteemide hindamine	48
F LISA –	Allsüsteemide EÜ vastavustõendamise moodulid	51
G LISA –	Sõnastik	70

1. SISSEJUHATUS

1.1. Tehniline kohaldamisala

1.1.1. Tunnelite ohutus osana üldisest ohutusest

Käesolev koostalitluse tehniline kirjeldus (KTK) kehtib uute, uuendatud ja ajakohastatud allsüsteemide kohta. See on kehtestatud direktiivide 96/48/EÜ ja 2001/16/EÜ, mida on muudetud direktiiviga 2004/50/EÜ, II lisas osutatud järgmistele allsüsteemidele: infrastruktuur, energiavarustus, juhtkäsud, käitamine ning veerem.

Tunnelite ohutust mõjutavad üldised raudteeohutuse meetmed (nagu näiteks signaalimine), mida käesolevas KTKs ei täpsustata. Siin kehtestatakse ainult erimeetmed tunnelitega seotud ohtude vähendamiseks.

Raudteeohutuse üldmeetmed:

Otseselt raudteede käitamisega seotud ohtude, nagu rööbastelt mahaõidu ja teiste rongidega kokkupõrke ohu puhul rakendatakse raudteeohutuse üldmeetmeid. Tunnelikeskkonna mõju ja seega ka mõnda vastavat vastumeedet käsitletakse käesolevas KTKs sel määral, kuivõrd need mõjutavad raudteetunnelite ohutust.

Erimeetmed tunnelite jaoks:

Käesoleva KTK eesmärk on määrata infrastruktuuri, energiavarustuse, juhtkaskude ja signaalimise, veeremi ning käitamise ja liikluskorralduse allsüsteemide jaoks sidusad meetmed, et tagada seeläbi tunnelite optimaalne turvalisuse tase kõige kulutasuvamal viisil. See võimaldab direktiividele 96/48/EÜ (kiirraudteevõrgustiku kohta) ja 2001/16/EÜ (tavaraudteevõrgustiku kohta) vastavate rongide vaba liikumist ühtlustatud ohutustingimuste alusel üleeuroopalise raudteesüsteemi tunnelites.

1.1.2. Tunneli pikkus

— Käesoleva KTK kõiki nõudeid kohaldatakse tunnelite suhtes, mis on pikemad kui 1 km, kui ei ole märgitud teisiti.

— Tunnelite puhul, mis on pikemad kui 20 km, tuleb teha eraldi ohutusuuring, mille põhjal võib lisanduda nõue võtta täiendavaid ohutusmeetmeid, mida ei ole käesolevas tehnilistes KTKs kirjeldatud, et lubada koostalitlusvõimelisi ronge (asjaomastele KTKdele vastavaid ronge) sõita vastuvõetavas tuleohutusklassis.

— Järjestikuseid tunnelid EI käsitata ühe tunnelina, kui on täidetud järgmised tingimused:

(A) nende vahe avatud teelõigus on pikem kui 500 m

(B) sissepääs ohutusse alasse ja sealt väljapääs asub avatud teelõigus

1.1.3. Reisijate veoks ettenähtud raudteeveeremite tuleohutusklassid

Tunnelisse lubamiseks peab veerem kuuluma ühte kahest järgmisest ohutusklassist A ja B (järgmised määratlused on ühtlustatud veeremi KTK punktiga 4.2.7.2.1 ja standardi prEN45545 1. osaga):

1.1.3.1. Veerem kuni 5 km pikkuste tunnelite jaoks

Veerem, mis on kavandatud ja ehitatud käitamiseks kuni 5 km pikkustes maa-alustes teelõikudes ja tunnelites ning millest saab evakueeruda külje pealt, kuulub A klassi. Tulekahjuhäire tööle hakkamise korral liigub rong ohutusse piirkonda (vt määratlus punktis 4.2.2.6.1), mis asub maksimaalselt neljaminutilise sõiduteekonna kaugusel, eeldusel et rong suudab liikuda kiirusega 80 km/h. Ohutus piirkonnas saavad sõitjad ja töötajad rongist evakueeruda. Kui rong ei saa edasi liikuda, evakueerutakse tunnelite infrastruktuurirajatiste kaudu.

1.1.3.2. Veerem kõigi tunnelite jaoks

Veerem, mis on kavandatud ja ehitatud käitamiseks kõigis üleeuroopalise raudteesüsteemi tunnelites, kuulub B klassi. Selle kategooria rongidel on tuletõkked, et kaitsta sõitjaid ja töötajaid kuumuse ja suitsu eest põlevas rongis kuni 15 minutit. Tuletõkked ja täiendavad ohutusmeetmed sõiduvõime hoidmiseks võimaldavad sellisel rongil väljuda 20 km pikkusest tunnelist ja jõuda ohutusse piirkonda, eeldusel et rong suudab liikuda kiirusega 80 km/h. Kui rong ei saa tunnelist väljuda, evakueerutakse tunnelite infrastruktuurirajatiste kaudu.

1.1.3.3. Veerem maa-aluste jaamadega tunnelite jaoks

Kui tunnelis on maa-alused jaamad, nagu on määratletud punktis 1.1.4, mis on hädaolukorra lahendamise plaanil märgitud evakueerumiskohtadeks, ning kui järjestikuste maa-aluste jaamade ning lähima maa-aluse jaama ja tunneli suudme vahelised teelõigud on lühemad kui 5 km, peavad rongid täitma A klassi nõudeid.

1.1.4. Maa-alused jaamad

Raudtee allsüsteemidega seoses peavad tunnelites asuvad jaamad vastama käesoleva KTK asjakohastele nõuetele.

Peale selle peavad üldsusele juurdepääsetavad jaama osad vastama riiklikele tuleohutusnõuetele.

Kui kõnealused kaks tingimust on täidetud, võib maa-alust jaama pidada ohutuks piirkonnaks punkti 4.2.2.6.1 tähenduses.

1.1.5. Ohtlikud kaubad

Ohtlike kaupade vedamist käsitlevad üldised ohutusmeetmed on määratletud käitamise KTKs ja ohtlike kaupade rahvusvaheliste raudteevõrkude eeskirjas. Käesolevas KTKs ei nähta ette tunneliga seotud erimeetmeid. Asjaomane riiklik asutus võib kehtestada erimeetmeid vastavalt punktile 1.1.6.

1.1.6. Liikmesriikides rakendatavad ohutuse erimeetmed

Üldiselt on käesoleva KTK nõuded ühtlustatud. Raudteede ohutuse direktiivi 2004/49/EÜ artikli 4 punkti 1 kohaselt ei tohi riigid alandada olemasolevat ohutuse taset. Liikmesriigid võivad rakendada rangemaid nõudeid juhul, kui need ei takista direktiivile 2001/16/EÜ, mida on muudetud direktiiviga 2004/50/EÜ, vastavate rongide käitamist.

Liikmesriigid võivad raudteede ohutuse direktiivi 2004/49/EÜ artikli 8 kohaselt kehtestada uusi ja rangemaid nõudeid. Selliste nõuete kehtestamisest tuleb komisjoni eelnevalt teavitada. Rangemad nõuded peavad põhinema riskianalüüsil ja neid peab õigustama konkreetne ohuolukord. Enne kõnealuste nõuete kehtestamist tuleb konsulteerida raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjaga ja asjaomaste päästeasutustega ning teha kulude-tulude analüüs.

1.1.7. Ohud, mille suhtes kohaldatakse käesolevat KTKd, ja ohud, mida käesolev KTK ei hõlma

Käesolev KTK hõlmab eespool osutatud allsüsteemide puhul tekkida võivaid spetsiifilisi ohtusid, mis on seotud sõitjate ja rongi personali ohutusega tunnelites.

Käesolev KTK ei hõlma järgmisi ohtusid:

- terrorism kui tahtlik ja kavandatud tegu, mille eesmärk on põhjustada hävingut, vigastusi ja inimohvreid
- tunnelite püsirajatiste hooldusega seotud töötajate tervis ja ohutus

- ehitiste ja rongide kahjustumisest tulenev rahaline kahju
- loata sisenemine tunnelisse
- rööbastelt mahasõitnud rongi mõju tunneli konstruktsioonile: eksperdihinnangu kohaselt ei ole mahasõitnud rongi mõju piisav, et vähendada tunneli konstruktsiooni kandevõimet
- käesolevas KTKs ei käsitleta mööduvate rongide aerodünaamilistest mõjudest tulenevaid ohutusprobleeme (vt infrastruktuuri allsüsteemi KTK).

1.2. Geograafiline kohaldamisala

Käesoleva KTK geograafiline kohaldamisala on direktiivi 2001/16/EÜ I lisas kirjeldatud üleeuroopaline tavaraudteesüsteem ja direktiivi 96/48/EÜ I lisas kirjeldatud üleeuroopaline kiiraudteesüsteem.

1.3. Käesoleva KTK sisu

Direktiivi 2001/16/EÜ, mida on muudetud direktiiviga 2004/50/EÜ, artikli 5 lõike 3 kohaselt peab käesolev KTK:

- a) esitama selle ettenähtud reguleerimisala (direktiivi I lisas osutatud süsteemi või veeremi osa, direktiivi II lisas osutatud allsüsteem või selle osa) – 2. peatükk;
- b) määratlema põhilised nõuded igale asjaomasele allsüsteemile ja selle liidestele muude allsüsteemidega – 3. peatükk;
- c) kehtestama talituslikud ja tehnilised kirjeldused allsüsteemile ja selle liidestele muude allsüsteemidega. Vajaduse korral võivad kõnealused tehnilised kirjeldused allsüsteemist olenevalt erineda, näiteks olenevalt direktiivi I lisas sätestatud liini-, jaama- ja veeremiliikidest – 4. peatükk;
- d) määratlema koostalitluse komponendid ja liidesed, mida reguleerivad Euroopa tehnilised kirjeldused, kaasa arvatud Euroopa standardid, et saavutada koostalitlus üleeuroopalise tavaraudteesüsteemi piires – 5. peatükk;
- e) määrama kindlaks iga käsitletava juhtumi puhul rakendatavad vastavus- või kasutussobivuse hindamise menetlused. Eelkõige hõlmab see otsuses 93/465/EMÜ määratletud mooduleid või vajaduse korral erimenetlusi, mida tuleb kasutada koostalitluse komponentide vastavuse või kasutussobivuse hindamisel ja allsüsteemide EÜ vastavustõendamisel – 6. peatükk;
- f) määratlema KTK rakendamise strateegia. Eelkõige on vaja kindlaks määrata etapid, mis tuleb läbida saavutada astmeline üleminek praegusest olukorrast lõpliku olukorrani, kus vastavus KTKle on muutunud normiks – 7. peatükk;
- g) määratlema asjaomaste töötajate kutsekvalifikatsioon ning tervisekaitse ja tööohutuse tingimused allsüsteemi käitamiseks ja hooldamiseks vajalikel töödel, samuti KTK rakendamise – 4. peatükk.

Vastavalt artikli 5 lõikele 5 võib erijuhtumite jaoks lisada KTK igale osale erijuhtumid; need on määratletud 7. peatükis.

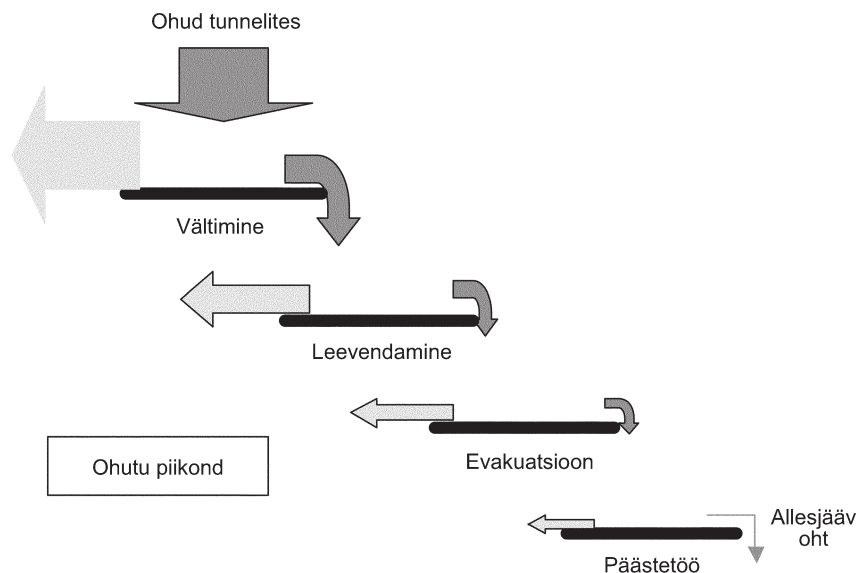
Käesolev KTK sisaldab ka punktides 1.1 ja 1.2 osutatud kohaldamisalale eriomaseid käitus- ja hoolduseeskirju, mida kirjeldatakse üksikasjalikult 4. peatükis.

2. ALLSÜSTEEMI/KOHALDAMISALA MÄÄRATLUS

2.1. Üldine

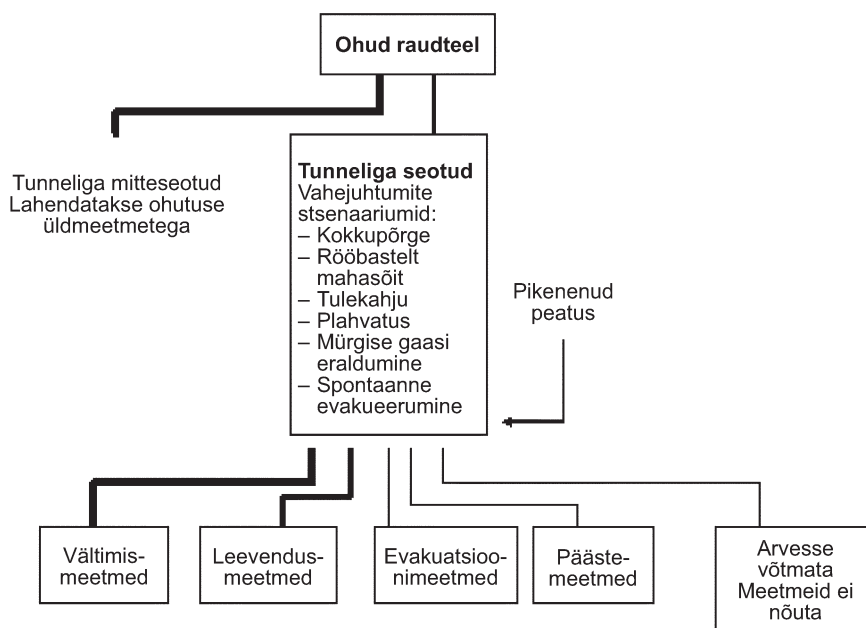
Raudteetunnelite ohutuse KTK laieneb kõigile raudteesüsteemi osadele, mis on olulised käitamise ajal sõitjate ja töötajate ohutuse tagamiseks tunnelites. Asjaomased allsüsteemid on esitatud punktis 1.1, mis käsitleb tehnilist kohaldamisala; samuti nenditakse seal, et käesolevas KTKs käsitletakse ainult tunneliga seotud ohutusmeetmeid. 2. peatüki punktis 2.2 käsitletakse tunnelite ohustsenaariume.

Tunnelite ohutuse edendamiseks võetakse nelja järjestikuse tasandi kaitsemeetmeid: vältimismeetmed, leevendusmeetmed, evakuatsioonimeetmed ja päästemeetmed. Suurima panuse saab anda vältimismeetmetega, millele järgnevad leevendusmeetmed ja nii edasi. Üks raudteede põhiomadusi on nende olemusest tulenev võimalus hoida ära õnnetusi seeläbi, et veerem liigub rööbastel ning liiklust kontrollitakse ja reguleeritakse signaalimissüsteemi abil. Eelloetletud eri tasandite ohutusmeetmetega saavutatakse allesjääva ohu madal tase.



2.2. Ohustsenaariumid

Käesoleva KTK puhul eeldatakse, et üksnes raudteega seonduvaid ohtusid hõlmatakse vastavate meetmetega, mis tulenevad üldjuhul raudteesektoris kohaldatavatest ohutuseeskirjadest ja mida jõustatakse muude KTKdega, mida samuti praegu viimistletakse või mille koostamine volitatakse Euroopa Raudteeagentuurile. Käesolevas KTKs käsitletakse siiski meetmeid, mis aitaksid vältida või leevendada pärast raudteeõnnetust toimuvat evakuatsiooni või päästetööga seotud raskusi.



On tehtud kindlaks asjaomased meetmed, millega kaotatakse või vähendatakse oluliselt kõnealustes stsenaariumides tekkivaid ohte. Kõnesolevad meetmed on välja töötatud vältimise, leevendamise, evakuatsiooni ja päästetööde kategooriates; kuid neid ei käsitleta käesolevas KTKs nende pealkirjade all, vaid asjaomaste allsüsteemide rubriikides.

Sätestatud meetmeid võib käsitada vastusena järgmistele kolme liiki vahejuhtumitele.

- 2.2.1. N-ö kuumad vahejuhtumid: tulekahju, tulekahjule järgnev plahvatus, mürgise suitsu või gaasi eraldumine.

Peamine oht on tuli. Eeldatakse, et tuli saab alguse ühes reisirongis või toiteallikas ning saavutab oma haripunkti 15 minuti jooksul pärast süttimist. Tulekahju avastatakse ja häire antakse nende 15 minuti jooksul.

Võimalusel lahkub rong alati tunnelist.

Kui rong peatub, evakueeritakse sõitjad rongimeeskonna juhtimisel või evakueeruvad nad ise ohutusse piirkonda.

- 2.2.2. N-ö külmad vahejuhtumid: kokkupõrge, rööbastelt mahaõit

Tunneliga seotud meetmed keskenduvad evakueerimist ja päästejõudude sekkumist toetavatele sisse- ja väljapääsu rajatistele. Erinevus kuumadest stsenaariumidest on, et puudub tule tekitatud vaenulikust keskkonnast tulenev ajapiirang.

- 2.2.3. Pikenenud peatus

Pikenenud peatus (kavandamata peatus tunnelis, ilma et seda oleks põhjustanud rongis puhkenud tulekahju, mis kestab kauem kui 10 minutit) ei ohusta iseenesest sõitjaid ega töötajaid. See võib siiski tekitada paanikat ning spontaanset ja kontrollimatut evakueerumist, mille tulemusena ähvardavad inimesi tunnelikeskkonnas esinevad ohud. Tuleb võtta meetmed, et hoida kõnealused olukorrad kontrolli all.

- 2.2.4. Erandid

Stsenaariumid, mida ei käsitleta, on loetletud punktis 1.1.7.

2.3. Päästeteenistuste roll

Päästeteenistuste rolli määramine on asjaomase riikliku asutuse pädevuses. Käesolevas KTKs määratletud päästemeetmete aluseks on eeldus, et tunneliõnnetustesse sekkuvad päästeteenistused kaitsevad eelkõige inimesi, mitte ainelist vara, nagu sõidukid või ehitised. Päästeteenistustelt eeldatakse järgmist:

n-ö kuumade vahejuhtumite puhul

- püüavad päästa inimesi, kes ei ole võimelised jõudma ohutusse piirkonda
- annavad evakueeritavatele esmaabi
- kustutavad tuld nii kaua, kui on vaja, et kaitsta ennast ja õnnetusse sattunud inimesi
- evakueerivad inimesi tunnelis asuvatest ohututest piirkondadest välja

n-ö külma vahejuhtumite puhul

- annavad esmaabi ohtlike vigastustega inimestele
- vabastavad lõksuäänud inimesi
- evakueerivad inimesi

Käesolev KTK ei hõlma ajalisi ega tõhususnõudeid. Arvestades, et paljude inimohvritega õnnetused raudteetunnelites on haruldased, on selge, et aset võivad leida vahejuhtumid, mille tõenäosus on äärmiselt väike ja mille puhul on ka hästivarustatud päästeteenistused võimetud, näiteks kaubarongis puhkenud suur tulekahju.

Asjaomaste riiklike asutuste kinnitatavate hädaolukorra lahendamise plaanide jaoks tuleb välja töötada üksikasjalikud kohalikele oludele kohandatud stsenaariumid. Kui ootused päästeteenistuste suhtes on neis kavades suuremad kui eespool kirjeldatud, võib ette näha vastavad lisameetmed või lisavarustuse.

D lisas esitatakse vahejuhtumite liikide ja meetmete vahelised kvalitatiivsed seosed. Peale selle kirjeldatakse kõnesolevas lisas ka seda, kuidas meetmed jagunevad punktis 2.1 osutatud nelja tasandi – vältimise, leevendamise, evakuitsiooni ja päästetööde – vahel.

3. PÕHINÕUDED

Käesolevas peatükis sätestatakse direktiivi III lisas esitatud olulised nõuded, mida kohaldatakse allsüsteemi, selle osa või sellega seotud aspekti suhtes.

Kõigi kõnealuste oluliste nõuete puhul esitatakse üksikasjalik teave selle kohta, kuidas neid käesolevas KTKs arvesse võetakse, näiteks kas talitlusliku või tehnilise kirjelduse, käitamiseeskirja või töötajate pädevusega seotud tingimuse kehtestamise kaudu.

3.1. Olulised nõuded vastavalt direktiivile 2001/16/EÜ

Direktiivi 2001/16/EÜ (mida on muudetud direktiiviga 2004/50/EÜ) III lisas sätestatakse järgmised olulised nõuded, mida tuleb järgida üleeuroopalises tavaudteesüsteemis:

- ohutus
- töökindlus ja käideldavus
- tervishoid
- keskkonnakaitse
- tehniline ühilduvus

Käesoleva KTKga seoses peetakse oluliseks ohutust ja tehnilist ühilduvust. (Töökindlust ja käideldavust võib käsitada ohutuse eeltingimuseks ning selle tähtsust ei tohiks käesolevas KTKs alahinnata. Tervishoid ja keskkonnakaitse hõlmavad samu üksikasjalikke nõudeid, mida on kirjeldatud direktiivi III lisas).

3.2. Tunnelite ohutusega seotud üksikasjalikud põhinõuded

Järgnevalt on kaldkirjas esitatud direktiivi 2001/16/EÜ (mida on muudetud direktiiviga 2004/50/EÜ) III lisas sätestatud olulised nõuded, mis on tunnelite ohutuse jaoks asjakohased.

III lisa punkt 1.1.1 (üldnõuded): Ohutuse jaoks oluliste komponentide ja eriti rongi liikumisse kaasatud komponentide projekteerimine, ehitamine või kokkupanek, hooldus ja järelevalve peavad tagama ohutuse tasemel, mis vastab võrgustikule kehtestatud eesmärkidele, sealhulgas halvenenud olukordadele kehtestatud eesmärkidele.

Kõnesolev oluline nõue täidetakse talitlusliku ja tehnilise nõude kehtestamisega punktides 4.2 (allsüsteemide talitluslikud ja tehnilised nõuded) ja 4.5 (hoolduseeskirjad).

III lisa punkt 1.1.4 (üldnõuded): Maarajatiste ja veeremi ehitus ning materjalide valik peavad tulekahju korral piirama tule puhkemist, levikut ja tagajärgi ja suitsu tekkimist, levikut ja tagajärgi.

Kõnesolev oluline nõue täidetakse talitlusliku ja tehnilise nõude kehtestamisega punktides 4.2.2.3 (ehitiste tulekaitsenõuded), 4.2.2.4 (ehitusmaterjalide tuleohutusnõuded) ja 4.2.5.1 (veeremi materjaliomadused)

III lisa punkt 2.1.1 (infrastruktuur): Tuleb võtta vajalikud meetmed, et hoida ära soovimatu juurdepääs seadmetele.

Kõnesolev oluline nõue täidetakse talitlusliku ja tehnilise nõude kehtestamisega punktis 4.2.2.2 (volitamata juurdepääsu takistamine avariiväljapääsudele ja seadmeruumidele).

Tuleb kehtestada vajalikud nõuded, et võtta arvesse erilisi ohutustingimusi väga pikkades tunnelites.

Kõnesolev oluline nõue täidetakse käesoleva KTK vastuvõtmisega tervikuna; seda kohaldatakse tunnelite suhtes, mille pikkus on 1–20 km. Tunnelite kohta, mis on pikemad kui 20 km, vt punkt 1.1.2.

III lisa punkt 2.2.1 (energiavarustus): Toitesüsteemide töötamine ei tohi seada ohtu ronge ega inimesi (sõitjad, personal, raudteetöötajad ja kolmandad isikud).

Kõnesolev oluline nõue täidetakse talitlusliku ja tehnilise nõude kehtestamisega punktides 4.2.3.1 (kontaktõhuliini või kontaktrööpa segmentimine), 4.2.3.2 (kontaktõhuliini või kontaktrööpa maandus), 4.2.3.5 (elektriseadmete töökindlus) ja 4.2.3.4 (tunnelite elektrikaablite esitatavad nõuded).

III lisa punkt 2.4.1 (veerem): Ohu korral peavad seadised võimaldama sõitjatel vedurijuhti teavitada ja kaasasoleval personalil temaga ühendust võtta.

Kõnesolev oluline nõue täidetakse talitlusliku ja tehnilise nõude kehtestamisega veeremi KTK punktis 4.2.5.3 (reisijate häiresignaal). Käesolevas raudteetunnelite ohutuse KTKs viidatakse kõnealusele olulisele nõudele punktides 4.2.5.7 (sidevahendid rongides) ja 4.2.5.8 (hädapidurduse tühistamine).

Tuleb tagada tähistatud avariiväljapääsude olemasolu.

Kõnesolev oluline nõue täidetakse talitlusliku ja tehnilise nõude kehtestamisega punktides 4.4.6 (sõitjatele rongis ohutust ja avariiolekordasid käsitleva teabe jagamine) ning 4.2.5.11 (reisirongi evakatsiooniplaan).

Tuleb kehtestada vajalikud nõuded, et võtta arvesse erilisi ohutustingimusi väga pikkades tunnelites.

Kõnesolev oluline nõue täidetakse talitlusliku ja tehnilise nõude kehtestamisega punktides 4.2.5.3 (kaubarongide tulekaitse), 4.2.5.4 (reisirongi tuletõkked), 4.2.5.5 (lisameetmed sõiduvõime hoidmiseks reisirongis, kus on puhkenud tulekahju, 4.2.5.6 (rongi tulekahjuandurid).

Piisava intensiivsuse ja kestusega avariivalgustussüsteem rongides on kohustuslik.

Kõnesolev oluline nõue täidetakse talitlusliku ja tehnilise nõude kehtestamisega punktis 4.2.5.9 (rongi avariivalgustussüsteem).

Rongid peavad olema varustatud valjuhääldisidega, mille kaudu rongi personalil ja juhtimiskeskusel on võimalik inimestega suhelda.

Kõnesolev oluline nõue täidetakse talitlusliku ja tehnilise nõude kehtestamisega punktis 4.2.5.7 (sidevahendid rongides).

III lisa punkt 2.6.1 (käitamine ja liikluskorraldus): Võrgustiku käituseeskirjade, vedurijuhtide, rongi ja juhtimiskeskuste personali kutsequalifikatsiooni kokkulangevus peab tagama ohutu töötamise, arvestades rahvusvaheliste ja riigisiseste teenuste erinevaid nõudeid.

Käitustegevus ja hoolduse intervallid, hooldus- ja juhtimiskeskuste personali koolitus ja kutsequalifikatsioon ning asjaomaste raudtee-ettevõtjate poolt juhtimis- ja hoolduskeskustes sisseseatud kvaliteedi tagamise süsteem peavad tagama kõrge ohutustaseme.

Kõnesolev oluline nõue täidetakse talitlusliku ja tehnilise nõude kehtestamisega punktides 4.4.1 (rongide olukorra kontrollimine ja asjakohane tegevus), 4.4.2 (hädalukorra eeskiri), 4.4.5 (marsruudiraamat), 4.4.3 (tunneli hädalukorra lahendamise plaan ja õppused) ning 4.6.1 (rongi meeskonna ja muu personali tunnelitealane pädevus).

4. ALLSÜSTEEMI ISELOOMUSTUS

4.1. Sissejuhatus

Üleeuroopaline tavaraudteesüsteem, mille suhtes kohaldatakse direktiivi 2001/16/EÜ, mida on muudetud direktiiviga 2004/50/EÜ ning mille osad on kõnealused allsüsteemid, on ühtne süsteem, mille vastavust nõuetele on vaja kontrollida. Kõnesolevat nõuetelevastavust on kontrollitud seoses käesoleva KTK väljatöötamisega, selle liidestega süsteemide suhtes, millesse need on integreeritud, ning raudtee käitus- ja hoolduseeskirjadega.

Kõiki kohaldatavaid olulisi nõudeid silmas pidades kirjeldatakse tavaraudtee infrastruktuuri, energiavarustuse, juhtkaskude ja signaalimise, käitamise ning veeremi allsüsteemide raudteetunnelite ohutuse aspekti peatükis 4.2.

Käesolevat KTKd kohaldatakse uute, uuendatud ja täiendatud tunnelite allsüsteemide (infrastruktuur, energiavarustus, juhtkaskud ja signaalimine, käitamine ning veerem) suhtes. Uuendatud ja täiendatud allsüsteemidele kinnituste taotlemise tingimused on määratletud direktiivi 2001/16/EÜ (mida on muudetud

direktiiviga 2004/50/EÜ artikli 14 lõikes 3 ning rakendusstrateegiat kirjeldatakse 7. peatükis. Täiendamise ja uuendamise puhul võivad nõuded (7. peatükk) olla väiksema ulatusega kui sihtallsüsteemidele esitatavad nõuded (4. peatükk).

Punktides 4.2 ja 4.3 kirjeldatud kõnealuse valdkonna ja selle liideste talitluslikud ja tehnilised kirjeldused ei kohusta kasutama teatavaid kindlaid tehnoloogiaid ega tehnilisi lahendusi, välja arvatud juhul, kui see on üleeuroopalise kiirraudteesüsteemi koostalitluse jaoks vältimatu. Uuenduslikele lahendustele, mis ei vasta käesolevale KTKle ja/või ei ole käesoleva KTK kohaselt hinnatavad, tuleb kehtestada uued nõuded ja/või hindamismeetodid. Tehnoloogia uuendamise võimaldamiseks tuleb need nõuded ja hindamismeetodid välja töötada punktis 6.2.4 kirjeldatud meetodil.

4.2. Allsüsteemide talitluslikud ja tehnilised kirjeldused

3. peatüki olulisi nõudeid silmas pidades on ülalesitatud allsüsteemide talitluslikud ja tehnilised kirjeldused tunnelite ohutuse osas järgmised:

4.2.1. Tehniliste kirjelduste ülevaade

Infrastruktuuri allsüsteem

Pöörangute ja riströöbaste paigaldus

Omanuvallise juurdepääsu ärahoidmine varuväljapääsudele ja seadmete ruumidele

Konstruksioonide tulekaitsenõuded

Ehitusmaterjalide tuleohutusnõuded

Tulekahju avastamine

Enesepääste-, evakuatsiooni- ja päästevahendid vahejuhtumite korral

Ohutu piirkonna määratlus

Üldosa

Külg- ja/või vertikaalsuunalised varuväljapääsud maapinnale

Ühenduskäigud teistesse tunnelitesse

Alternatiivsed tehnilised lahendused

Evakuatsiooniteed

Evakuatsiooniteede avariivalgustus

Avariiside

Päästeteeistuste juurdepääs

Päästealad väljaspool tunneleid

Veevarustus

Energiavarustuse allsüsteem

Kontaktõhuliini või kontaktrööbaste segmentimine

Kontaktõhuliini või kontaktrööpa maandus

Elektrivarustus

Tunnelite elektri kaablitele esitatavad nõuded

Elektriseadmete töökindlus

Juhtkaskude ja signaalimise allsüsteem

Teljeboksi ülekuumenemise detektorid

Veeremi allsüsteem

Veeremi materjaliomadused

Reisirongi tulekustutid

Kaubarongide tulekaitse

Sõiduvõime

Juhi kaitse

Sõitjaid ja kaupa või maantesõidukeid vedavate rongide tulekaitse

Reisirongi tuletõkked

Lisameetmed sõiduvõime hoidmiseks reisirongil, kus on puhkenud tulekahju,

Üldeesmärgid ja reisirongide nõutav sõiduvõime

Piduritele esitatavad nõuded

Veojõule esitatavad nõuded

Rongi tulekahjuandurid

Sidevahendid rongides

Hädapidurduse tühistamine

Rongi avariivalgustussüsteem

Rongi kliimaseadmete väljalülitamine

Reisirongi evakuatsiooniplaan

Sõitjate varuväljapääsud

Sõitjatele ettenähtud uksed

Päästeteenistustele suunatud teave ja nende juurdepääs

Käitusseeskirjad

Rongide seisukorra kontroll ja asjakohased tegevused

Enne rongi käitamist

Rongi käitamise ajal

Ohutuse jaoks olulised seadmed

Teljeboksi ülekuumenemised

Eriolukorra eeskiri

Tunneli hädaolukorra lahendamise plaan ja õppused

Sisu

Märgistamine

Õppused

Maandustoimingud

Marsruudiraamat

Sõitjatele rongis ohutust ja hädaolukordi käsitleva teabe jagamine

Tunneli juhtimiskeskuste vaheline koostöö

Hoolduseeskirjad

Tunneli seisukorra kontroll

Veeremi hooldus

Reisirong

Kaubarong

Kutsekvalifikatsioon

Rongi meeskonna ja muu personali tunnelitealane pädevus

Tervisekaitse- ja ohutusnõuded

Enesepäästevahend

4.2.2. Infrastruktuuri allsüsteem

Ohutusseadmete paigaldamisel tunnelitesse tuleb arvesse võtta mööduvate rongide tekitatavaid aerodünaamilisi mõjusid.

4.2.2.1. Pöörangute ja riströöbaste paigaldus

Raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja peab tagama, et kooskõlas kavandamis-, ohutus- ja käitamisnõuetega paigaldatakse minimaalselt pööranguid ja riströöpeid.

4.2.2.2. Omavolilise juurdepääsu ärahoidmine varuväljapääsudele ja seadmete ruumidele

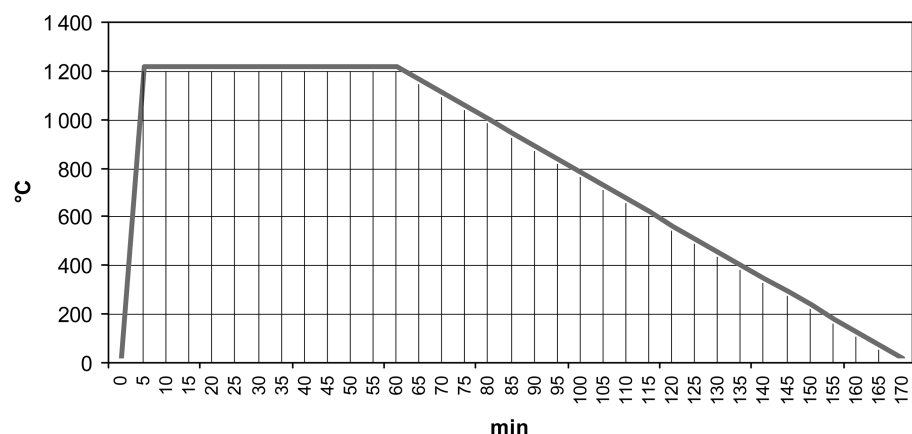
Seadmete ruumide ja varuväljapääsude puhul tuleb omavolilise juurdepääsu vältimiseks kasutada teatavaid füüsiliselt olemasolevaid süsteeme, näiteks lukke. Evakueerumiseks peab alati olema võimalik uksi seestpoolt avada.

4.2.2.3. Konstruktsiooni tulekaitsenõuded

Käesolevat tehnilist kirjeldust kohaldatakse kõigi tunnelite suhtes, olenemata nende pikkusest.

Tulekahju korral peab konstruktsiooni terviklikkus säilima piisavalt kaua, et võimaldada sõitjate ja personali pääsemist ja evakueerimist ning päästeteenistuste sekkumist, ilma et konstruktsioon kokku variseks.

Hinnata tuleb valmis tunnelipinna, olgu selleks siis looduslik kivi või betoonvooderdis, tulekindlust. Pind peab tule temperatuurile teatud aja vastu pidama. Temperatuuri ja aja kõver (EUREKA kõver) on esitatud järgmisel joonisel. See on mõeldud kasutamiseks ainult betoonkonstruktsioonide puhul.



4.2.2.4. Ehitusmaterjalide tuleohutusnõuded

Käesolevat tehnilist kirjeldust kohaldatakse kõigi tunnelite suhtes, olenemata nende pikkusest.

Käesolevat nõuet kohaldatakse ehitusmaterjalide ja tunnelite muude rajatiste kui punktis 4.2.2.3 käsitletud konstruktsioonide suhtes. Need peavad olema vastavalt projekti nõuetele raskesti süttivad, mittesüttivad või kaitstud. Tunneli alustarindi materjal peab vastama standardi EN 13501-1:2002 klassifikatsiooni A2 nõuetele. Mittekandvad paneelid ja muud seadmed peavad vastama standardi 13501-1:2002 klassifikatsiooni B nõuetele.

4.2.2.5. Tulekahju avastamise süsteem

Tehnoruumid on sisse- ja väljapääsuavadega kinnised alad tunnelites või neist väljaspool, kuhu on paigaldatud järgmise otstarbega ohutusseadmed: enesepääste ja evakuatsioon, avariiside, pääste ja tuletõrje ning veojoü toide. Kõnealustes ruumides peavad olema andurid, mis annavad raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjale märku tulekahju puhkemisest.

4.2.2.6. Enesepääste-, evakuatsiooni- ja päästevahendid vahejuhtumite korral

4.2.2.6.1. Ohutu piirkonna määratlus

Määratlus: ohutu piirkond on ala tunnelis või väljaspool seda, mis vastab järgmistele kriteeriumidele:

- seal on võimalik ellu jääda;
- inimesed pääsevad sinna nii teiste abil kui omal käel;
- inimesed võivad vastava võimaluse korral ennast ise päästa või oodata päästmist päästeteenistuste poolt vastavalt hädaolukorra lahendamise plaanis üksikasjalikult kirjeldatud toimingutele;
- mobiiltelefonide või raudteeinfrastruktuuri-ettevõtte juhtimiskeskusega ühendatud püsiliini abil on võimalik sidet pidada.

4.2.2.6.2. Üldosa

Tunneli projekti puhul tuleb arvesse võtta vajadust mitmesuguste seadmete järele, et võimaldada tunnelis asetleidva vahejuhtumi korral sõitjate ja personali enesepäästmist ja evakuatsiooni ning päästeteenistuste sekkumist inimeste päästmise eesmärgil.

Sellele nõudele vastavad punktides 4.2.2.6.3 ja 4.2.2.6.5 kirjeldatud tehnilised lahendused ning valida tuleb üks neist.

4.2.2.6.3. Külj- ja/või vertikaalsuunalised varuväljapääsud maapinnale

Kõnesolevad väljapääsud peavad paiknema vähemalt iga 1 000 m järel.

Maapinnale viivate külj- ja/või vertikaalsuunaliste varuväljapääsude laius peab olema vähemalt 1,5 m ja kõrgus vähemalt 2,25 m. Uksed peavad olema vähemalt 1,4 m laiad ja 2,0 m kõrged. Päästeteenistuste peamiseks juurdepääsukohaks ette nähtud väljapääsudele esitatavaid nõudeid kirjeldatakse punktis 4.2.2.11.

Kõik väljapääsud peavad olema valgustatud ja vastavalt märgistatud.

4.2.2.6.4. Ühenduskäigud teistesse tunnelitesse

Kõrvuti asuvate tunnelite ühenduskäigud võimaldavad kasutada kõrval asuvat tunnelit ohutu piirkonnana. Käigud peavad olema valgustatud ja märgistatud. Ühenduskäikude kõrgus peab olema vähemalt 2,25 m ja laius vähemalt 1,5 m. Käikude uksed peavad olema vähemalt 2,0 m kõrged ja 1,4 m laiad. Kõnealustele nõuetele vastavad ühenduskäigud peavad paiknema vähemalt iga 500 m järel.

4.2.2.6.5. Alternatiivsed tehnilised lahendused

Lubatud on alternatiivsed tehnilised lahendused, millega saavutatakse vähemalt samaväärne ohutuse tase. Alternatiivse lahenduse põhjendamiseks tuleb kokkuleppel asjaomase riikliku ametiasutusega teha tehniline uuring.

4.2.2.7. Evakuatsiooniteed

Käesolevat tehnilist kirjeldust kohaldatakse kõigi tunnelite suhtes, mis on pikemad kui 500 m.

Ühe rööpapaariga tunnelisse tuleb ehitada kõnnitee vähemalt ühele poole rööpaid ja kahe rööpapaariga tunnelis tunneli mõlema seina äärde. Laiemates, rohkem kui kahe rööpapaariga tunnelites tuleb tagada ligipääs kõnniteele igalt rööpapaarilt.

Kõnnitee peab olema vähemalt 0,75 m lai. Vertikaalsuunas peab kõnnitee kohal olema vähemalt 2,25 m vaba ruumi.

Kõnnitee peab olema vähemalt rööbaste kõrgusel.

Vältida tuleb päästealas olevatest takistustest põhjustatud kohalikke ahendeid. Takistused ei tohi vähendada kõnnitee nõutavat miinimumlaiust (0,7 m) ning takistus ei tohi olla pikem kui 2 m.

Käsi puud tuleb paigaldada ohutusse piirkonda viivast kõnniteest umbes 1 m kõrgusele. Käsi puud peavad jääma ettenähtud vähimast vabast ruumist väljapoole. Takistuse ni jõudmisel ja sellest möödumisel peavad käsi puud paiknema tunneli pikitelje suhtes 30° kuni 40° nurga all.

4.2.2.8. Evakuatsiooniteede avariivalgustus

Käesolevat tehnilist kirjeldust kohaldatakse kõigi järjestikuste tunnelite suhtes, mis on pikemad kui 500 m.

Selleks et juhtida sõitjaid ja rongi personali hädaolukorras ohutusse piirkonda, peab evakuatsiooniteedel olema avariivalgustus.

Lubatud on kasutada muud valgustust kui elektervalgustust, kui see täidab oma otstarvet.

Valgustust nõutakse järgmiselt:

ühe rööpapaariga tunnelis: ühel pool (kõnniteega samal pool)

kahe rööpapaariga tunnelis: mõlemal pool.

Valgustuse paigutus: kõnnitee kohal, võimalikult madalal, nii et see ei segaks inimeste liikumist, või käsi puudesse paigaldatuna.

Valgustugevus peab kõnniteel olema vähemalt 1 luks.

Autonoomsus ja töökindlus: reservtoide hädaolukordadeks või muuks otstarbeks, mis tagab kasutatavuse vähemalt 90 minutiks.

Kui avariivalgustus on tavalistes käitamistingimustes välja lülitatud, peab saama seda sisse lülitada järgmiselt:

- tunnelis käsitsi iga 250 m järel;
- kaugjuhtimise teel tunneli käitaja poolt.

4.2.2.9. Evakuatsioonitähised

Käesolevat tehnilist kirjeldust kohaldatakse kõigi tunnelite suhtes, mis on pikemad kui 100 m.

Evakuatsioonitähised märgivad varuväljapääse ning näitavad ohutu piirkonna kaugust ja suunda. Kõik tähised tuleb kavandada vastavalt 24. juuni 1992. aasta direktiivile 92/58/EÜ töökohas kasutatavate ohutus- ja/või tervisekaitsemärkide miinimumnõuete kohta ning standardile ISO 3864-1.

Evakuatsioonitähised tuleb paigaldada külgsuunale. Kahe tähise vaheline kaugus võib olla kõige rohkem 50 m.

Kui tunnelis on avariivarustust, tuleb paigaldada selle asukohta märkivad tähised.

4.2.2.10. Avariiside

Igas tunnelis tuleb GSM-R-süsteemi kaudu võimaldada raadioside rongi ja juhtimiskeskuse vahel. Vajadus täiendavate sidesüsteemide, näiteks avariitelefoni, järele puudub.

Selleks et päästeteenistused saaksid suhelda oma kohapealsete juhtimiseadmete abil, tuleb tagada pidev raadioside. Süsteem peab võimaldama päästeteenistustel kasutada oma sidevahendeid.

4.2.2.11. Päästeteenistuste juurdepääs

Päästeteenistused peavad vahejuhtumi korral pääsema tunnelisse selle suudmete ja/või vastavate varuväljapääsude kaudu (vt punkt 4.2.2.6.3). Kõnealused juurdepääsukohad peavad olema vähemalt 2,25 m laiad ja 2,25 m kõrged. Raudteefrastruktuuri-ettevõtja peab juurdepääsukohtadeks ettenähtud rajatise kirjeldama hädaolukorra lahendamise plaanis.

Kui hädaolukorra lahendamise plaan nõuab juurdepääsu maanteelt, peaks see olema kavandatud päästealale nii lähedal kui võimalik. Hädaolukorra lahendamise plaanis tuleb kirjeldada alternatiivseid juurdepääsuvõimalusi.

4.2.2.12. Päästealad väljaspool tunneleid

Tunneli lähedal juurdepääsuteedel peavad olema vähemalt 500 m² suurused päästealad. Olemasolevaid maanteid võib käsitada päästealadena. Kui juurdepääs maanteelt ei ole praktiliselt võimalik, tuleb päästeteenistustega konsulteerides pakkuda alternatiivseid lahendusi.

4.2.2.13. Veevarustus

Päästeteenistustega konsulteerides tuleb tagada tunneli juurdepääsukohtade veevarustus. Selle võimsus peab olema vähemalt 800 liitrit minutis 2 tunni vältel. Vee allikaks võib olla hüdrant või mis tahes vähemalt 100 m³ suurune veevõtukoht, näiteks basseini, jõgi vm. Hädaolukorra lahendamise plaanis tuleb kirjeldada vee õnnetuspaigale toomise viisi.

4.2.3. Energiavarustuse allsüsteem

Käesolevat punkti kohaldatakse energiavarustuse allsüsteemi infrastruktuuri osa suhtes.

4.2.3.1. Kontaktõhuliini või kontaktrööbaste segmentimine

Käesolevat tehnilist kirjeldust kohaldatakse tunnelite suhtes, mis on pikemad kui 5 km.

Tunnelite veojõu toitesüsteem tuleb jagada osadeks, millest ükski ei ole pikem kui 5 km. Kõnealust tehnilist kirjeldust kohaldatakse ainult juhul, kui signaalimissüsteem võimaldab mitmel rongil tunnelis samaaegselt igal rööbasteel viibida.

Pöörangute asukohad tuleb kavandada vastavalt tunneli hädaolukorra lahendamise plaanile ja nii, et pöörangute arv tunnelis oleks võimalikult väike.

Iga pöörang peab olema kaugjuhitav.

Pöörangul peavad olema sidevahendid ja valgustus, et pööranguseadmeid saaks ohutult käsitsi käitada ja hooldada.

4.2.3.2. Kontaktõhuliini või kontaktrööpa maandus

Tunneli juurdepääsukohtades ja selle osade (vt punkt 4.2.3.1) eralduskohtade lähedal peavad olema maandusseadmed. Need peavad olema käsitsi või kaugjuhitavad püsiseadmed.

Kõnealustes kohtades peavad olema maandamiseks vajalikud sidevahendid ja valgustus.

Raudteefrastruktuuri-ettevõtja ja päästeteenistused peavad hädaolukorra lahendamise plaanis määratlema maandustoimingud ja nendega seotud kohustused (vt punkt 4.4.4 maandustoimingute kohta).

4.2.3.3. Elektrivarustus

Tunneli elektrijaotussüsteem peab sobima hädaolukorra lahendamise plaanile vastava päästetehnistuste varustusega.

Mõned riiklikud päästetehnistused võivad olla elektrivarustuse poolest sõltumatud. Sellisel juhul ei pea kõnealustele komandodele elektrivarustust tagama. Vastav otsus tuleb siiski hädaolukorra lahendamise plaanis ära märkida.

4.2.3.4. Tunnelite elektrikaablitele esitatavad nõuded

Tulekahju korral peavad lahtised kaablid olema raskesti süttivad, vähemürgised ja väikese suitsutihedusega. Kõnesolevad tingimused on täidetud, kui kaablid vastavad EN 50267-2-1 (1998), EN 50267-2-2 (1998) ja EN 50268-2 (1999) standarditele.

4.2.3.5. Elektriseadmete töökindlus

Ohutuse jaoks olulised elektriseadmed (tulekahjuandurid, avariivalgustus, avariiside ja mis tahes muud seadmed, mida raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja või tellija peab sõitjate ohutuse tagamiseks tunnelis hädavajalikuks) peavad olema kaitstud mehaaniliste mõjude, kuumuse või tule eest. Jaotussüsteem tuleb kavandada nii, et see taluks vältimatut kahju (näiteks) alternatiivsete ühenduste pingestamise abil. Elektrisüsteem peab suutma mis tahes olulise elemendi tõrke korral täielikult toimida. Avariivalgustusele ja sidesüsteemile peab olema tagatud reservtoide 90 minuti jooksul.

4.2.4. Juhtkaskude ja signaalimise allsüsteem

Käesolevat punkti kohaldatakse juhtkaskude ja signaalimise allsüsteemi rööpaid käsitleva osa suhtes.

4.2.4.1. Teljepuksi ülekuumenemise detektorid

Tunnelitega raudteevõrgustikes tuleb strateegilistesse kohtadesse paigaldada teeäärsed ülekuumenenud teljepuksi andurid või muud märguandmiseadmed, mis võimaldavad küllalt suure tõenäosusega avastada ülekuumenenud teljepuksi enne rongi sisenemist tunnelisse, et peatada rong enne tunnelit (tunnelit).

Raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja peab määratlema teeäärsed detektorid ja nende asukohad infrastruktuuriregistris. Raudtee-ettevõtja peab lisama sellekohase teabe marsruudiraamatusse.

4.2.5. Veeremi allsüsteem

4.2.5.1. Veeremi materjaliomadused

Materjalide ja osade valikul tuleb arvesse võtta nende tulekindlust.

Reisirong: kiirraudteesüsteemi veeremi allsüsteemi KTK punkti 4.2.7.2.2 kohaldatakse ka tavaraudteeveeremi suhtes.

Kaubarong: vt tavaraudteesüsteemi veeremi allsüsteemi KTK (kaubavagunid, versioon EN07 kuupäevaga 5.1.2005) punkt 4.2.7.2.2.4 materjalinõuete kohta.

4.2.5.2. Reisirongi tulekustutid

Kiirraudteesüsteemi veeremi allsüsteemi KTK punkti 4.2.7.2.3.2 sätteid kohaldatakse ka tavaraudtee reisirongide suhtes.

4.2.5.3. Kaubarongide tulekaitse

4.2.5.3.1. Sõiduvõime

Kaubarongide veduritele ega vagunitele, kus on puhkenud tulekahju, ei esitata erinõudeid sõiduvõime osas (lisaks sellele, mida kaubavagunitelt nõutakse tavaraudteeveeremi KTKs), kuigi ka kaubarongide puhul taotletakse eesmärki tuua rong tunnelist välja. Kaubarongide veduritel peavad samuti olema tulekahjuandurid nagu reisirongide veduritelgi (4.2.5.6).

4.2.5.3.2. Juhi kaitse

Miinimumnõue juhi kaitseks tule eest: veduritel peab olema tuletõke juhikabiini kaitseks. Tuletõkked peavad täitma terviklikkuse nõuet vähemalt 15 minuti jooksul. Tulekindluskatse tuleb läbi viia vastavalt standardis EN 1363-1 vaheseina katsetuse kohta sätestatud nõuetele.

(Märkus: vt juhi kaitse kohta ka punkt 4.7.1)

4.2.5.3.3. Inimesi ja kaupa või maanteeõidukeid vedavate rongide tulekaitse

Inimesi ja kaupa või maanteeõidukeid vedavate rongide reisivagunid peavad vastama käesoleva KTK punkti 4.2.5 asjaomastele nõuetele. Riiklike õigusaktidega võib kehtestada käitamisele lisanõudeid, et võtta arvesse kõnealuste rongide lisaohtusid, kui need nõuded ei takista direktiivile 2001/16/EÜ (mida on muudetud direktiiviga 2004/50/EÜ) vastavate rongide liikumist. (Riiklike, kahepoolsete, mitmepoolsete ja rahvusvaheliste lepingute puhul tehtavaid erandeid kirjeldatakse punktis 7.4). Vedurid peavad vastama reisirongide veduritele esitatavatele nõuetele. Kaubavagunite suhtes kohaldatakse vastavat KTKd.

4.2.5.4. Reisirongi tuletõkked

Kiirraudteesüsteemi veeremi allsüsteemi KTK punkti 4.2.7.2.3.3 tulekindluse kohta kohaldatakse ka tavaraudteeveeremi suhtes.

4.2.5.5. Lisameetmed sõiduvõime hoidmiseks reisirongil, kus on puhkenud tulekahju:

4.2.5.5.1. Reisirongide üldeesmärgid ja nõutav sõiduvõime

Käesolev punkt hõlmab meetmeid, mida tuleb võtta, suurendamaks tõenäosust, et rong, kus on puhkenud tulekahju, jätkab sõitu:

- punkti 1.1.3.1 kohasesse tuleohutusklassi A kuuluva veeremi puhul 4 minutit. Kõnealust nõuet järgitakse, kui on täidetud piduritele esitatavad nõuded (4.2.5.5.2)
- punkti 1.1.3.2 kohasesse tuleohutusklassi B kuuluva veeremi puhul 15 minutit. Kõnealust nõuet järgitakse, kui on täidetud piduritele ja veojõule esitatavad nõuded (4.2.5.5.2 ja 4.2.5.5.3).

Tunnelite puhul, mis on pikemad kui 20 km, tuleb kaaluda täiendavate infrastruktuuri ja käitamisega seotud ohutusmeetmete võtmist. Tuleohutusklassi B kuuluva, asjakohasele KTKle vastava rongi käitamist üle 20 km pikkustes tunnelites ei tohi keelata.

4.2.5.5.2. Piduritele esitatavad nõuded

Kiirraudteesüsteemi veeremi allsüsteemi KTK punktis 4.2.7.2.4 sätestatud piduritele esitatavaid nõudeid kohaldatakse ka tuleohutusklassidesse A ja B kuuluva tavaraudteeveeremi suhtes.

4.2.5.5.3. Veojõule esitatavad nõuded

Kiirraudteesüsteemi veeremi allsüsteemi KTK punktis 4.2.7.2.4 sätestatud veojõule esitatavaid nõudeid kohaldatakse ka tuleohutusklassi B kuuluva tavaraudteeveeremi suhtes.

4.2.5.6. Rongi tulekahjuandurid

Kiirraudteesüsteemi veeremi allsüsteemi KTK punktis 4.2.7.2.3.1 sätestatud nõudeid kohaldatakse ka tavaraudteeveeremi suhtes.

4.2.5.7. Sidevahendid rongides

Kiirraudteesüsteemi veeremi allsüsteemi KTK punktis 4.2.5.1 sätestatud nõudeid kohaldatakse ka tavaraudteeveeremi suhtes.

4.2.5.8. Hädapidurduse tühistamine

Kiirraudteesüsteemi veeremi allsüsteemi KTK punkti 4.2.5.3 sõitjate häiresignaali käsitlevaid sätteid kohaldatakse ka tavaraudteeveeremi suhtes.

4.2.5.9. Rongi avariialgustussüsteem

Kiirraudteesüsteemi veeremi allsüsteemi KTK punkti 4.2.7.13 avariialgustust käsitlevaid sätteid kohaldatakse ka tavaraudteesüsteemi reisirongide suhtes, kuid selle erinevusega, et tavaraudteesüsteemi reisirongidelt nõutakse autonoomset tööd 90 minuti vältel pärast peamise toiteallika tõrget.

4.2.5.10. Rongi kliimaseadmete väljalülitamine

Kiirraudteesüsteemi veeremi allsüsteemi KTK punkti 4.2.7.12.1 sõitjate ning rongi meeskonna kliimaseadmega ruume käsitlevaid sätteid kohaldatakse ka tavaraudtee reisirongide suhtes

4.2.5.11. Reisirongi evakuatsiooniplaan

4.2.5.11.1. Sõitjate varuväljapääsud

Tavaraudtee reisirongide varuväljapääsude asetus, kasutus ja tähised peavad vastama kiirraudteesüsteemi veeremi allsüsteemi KTK punkti 4.2.7.1.1 alapunktide A kuni C nõuetele.

4.2.5.11.2. Sõitjatele ettenähtud uksed

Ustel peavad olema hädaolukorras eraldi seest- ja väljastpoolt avamise seadmed kooskõlas kiirraudteesüsteemi veeremi allsüsteemi KTK punkti 4.2.2.4.2.1 alapunktiga g.

4.2.5.12. Päästeteenistustele suunatud teave ja nende juurdepääs

Päästeteenistustele tuleb hädaolukordade lahendamise võimaldamiseks anda veeremi kirjeldus. Eelkõige tuleb neile teatada, kuidas veeremisse pääseda.

4.3. Liideste talitluslikud ja tehnilised kirjeldused

4.3.1. Üldosa

Raudteetunnelite ohutuse KTK on seotud teiste KTKdega ja selles esitatakse mitme teise allsüsteemiga seotud nõudeid ühel järgmistest viisidest:

- osutades lihtsalt teise allsüsteemi konkreetsele nõudele
- osutades teise allsüsteemi konkreetsele nõudele ja täiendades seda erinõuetega raudteetunnelitele (nt punkt 4.5.1 tunneli seisukorra kontrolli kohta)
- osutades teise allsüsteemi konkreetsele nõudele ja teatades, et seda nõuet kohaldatakse ka allsüsteemi suhtes, mille kohta ei ole veel KTKd kehtestatud (nt punktis 4.2.5.2 reisirongi tulekustutite kohta osutatakse kiirraudteesüsteemi veeremi allsüsteemi KTK punktile 4.2.7.2.3.2 ja sätestatakse, et seda kohaldatakse ka tavaraudteeveeremi suhtes).

Liideste loetelu on esitatud allpool. Viiteid teistele KTKde nõuetele tuleb käsitada soovitusena tavaraudteesüsteemi KTKde jaoks, millele osutatakse.

4.3.2. Liidesed infrastruktuuri allsüsteemiga

Tavaraudteesüsteemi tunnelite ohutuse allsüsteemi KTK	Kiirraudteesüsteemi infrastruktuuri allsüsteemi KTK
4.2.2.7 Evakuatsiooniteed	4.2.23.2 Tunnelite evakuatsiooniteed
4.5.1. Tunneli seisukorra kontroll	4.5.1 Hoolduskava

Viiteid liidestele tavaraudteesüsteemi infrastruktuuri allsüsteemiga tuleb täpsustada hiljem, kui tavaraudteesüsteemi infrastruktuuri allsüsteemi KTK on vastu võetud.

4.3.2.1. Evakuatsiooniteed

Evakuatsiooniteede määratlus on esitatud tavaraudteesüsteemi tunnelite ohutuse allsüsteemi KTK punktis 4.2.2.7. Kiirraudteesüsteemi infrastruktuuri allsüsteemi KTKs on kõnealusele nõudele osutatud. Selle eest vastutab tavaraudteesüsteemi tunnelite ohutuse allsüsteemi KTK.

4.3.2.2. Tunneli seisukorra kontroll

Tunneli seisukorra kontrollimisel lähtutakse kiirraudteesüsteemi infrastruktuuri allsüsteemi KTK punktis 4.5.1 ja kavandatavas tavaraudteesüsteemi infrastruktuuri allsüsteemi KTKs sätestatud hoolduskava üldnõuetest, millele lisanduvad käesoleva KTK punktis 4.5.1 esitatud lisanõuded.

4.3.3. Liidesed energiavarustuse allsüsteemiga

Tavaraudteesüsteemi tunnelite ohutuse allsüsteemi KTK	Kiirraudteesüsteemi energiavarustuse allsüsteemi KTK
4.2.3.1 Kontaktõhuliini või kontaktrööbaste segmentimine	4.2.7. Energiavarustuse järjepidevus häirete korral

Viiteid liidestele tavaraudteesüsteemi energiavarustuse allsüsteemiga tuleb täpsustada hiljem, kui tavaraudteesüsteemi energiavarustuse allsüsteemi KTK on vastu võetud.

4.3.3.1. Veojõu toitesüsteemide segmentimine

Tunnelite ohutuse KTK punktis 4.2.3.1 kontaktõhuliini või kontaktrööbaste segmentimise kohta ning kiirraudteesüsteemi energiavarustuse allsüsteemi KTK punktis 4.2.7 käsitletakse samu probleeme: kontaktõhuliini osadeks jaotamine ja töötamise järjepidevus. Kõnealused punktid on omavahel seotud.

4.3.4. Liidesed juhtkaskude ja signaalimise allsüsteemiga

Tavaraudteesüsteemi tunnelite ohutuse allsüsteemi KTK	Kiirraudteesüsteemi juhtkaskude ja signaalimise allsüsteemi KTK	Tavaraudteesüsteemi juhtkaskude ja signaalimise allsüsteemi KTK
4.2.4.1 Teljepuksi ülekuumenemise detektorid		4.2.4.1

Teljepuksi ülekuumenemise detektorid peavad avastama ülekuumenenud teljepuksi. Raudteetunnelite ohutuse KTKs ei kehtestata allsüsteemidele nõudeid, vaid määratakse kindlaks ainult detektorite asukohad.

4.3.5. Liidesed käitamise ja liikluskorralduse allsüsteemiga

Tavaraudteesüsteemi tunnelite ohutuse allsüsteemi KTK	Kiirraudteesüsteemi käitamise allsüsteemi KTK	Tavaraudteesüsteemi käitamise allsüsteemi KTK
4.4.1 Rongide seisukorra kontroll ja vastavad meetmed		4.2.2.7.1 4.2.3.3 4.2.3.3.2 4.2.3.6.3 4.2.3.7
4.4.3 Tunneli hädaolukorra lahendamise plaan ja õppused		4.2.3.7
4.4.5 Marsruudiraamat		4.2.1.2.2
4.4.6 Sõitjatele rongis ohutust ja hädaolukordasid käsitleva teabe jagamine		4.2.3.7
4.6.1 Rongi meeskonna ja muu personali tunnelitealane pädevus		4.6 ning H ja J lisa

4.3.5.1. Tunneli hädaolukorra lahendamise plaan ja õppused

Lisaks tavaraudteesüsteemi käitamise allsüsteemi KTK punktis 4.2.3.7 sätestatud hädaolukordade haldamise nõuetele esitatakse käesoleva KTK punktis 4.4.3 tunnelite hädaolukordade lahendamise plaaniga seotud erinõuded.

4.3.5.2. Marsruudiraamat

Tunnelitega liinide puhul tuleb marsruudiraamatus täpsustada lisaks tavaraudteesüsteemi käitamise allsüsteemi KTK punktis 4.2.1.2.2 sätestatud nõuetele ka käesoleva KTK punkti 4.4.5 nõudeid.

4.3.5.3. Sõitjatele rongis ohutust ja hädaolukordi käsitleva teabe jagamine

Lisaks tavaraudteesüsteemi käitamise allsüsteemi KTK punktis 4.2.3.7 esitatud hädaolukordade haldamise nõuetele kirjeldatakse käesoleva KTK punktis 4.4.6 tunnelite ohutusega seotud erinõudeid.

4.3.5.4. Rongi meeskonna ja muu personali tunnelitealane pädevus

Lisaks tavaraudteesüsteemi käitamise allsüsteemi KTK punktile 4.6, milles käsitletakse rongi personalilt tunnelitealase pädevuse saavutamiseks nõutavaid erialaseid teadmisi ja keelepädevust ning vastavat hindamismenetlust, täpsustatakse käesoleva KTK punktis 4.6.1 tunnelites tekkinud hädaolukordade lahendamiseks vajalikku pädevust.

4.3.6. Liidesed veeremi allsüsteemiga

Tavaraudteesüsteemi tunnelite ohutuse allsüsteemi KTK	Kiirraudteesüsteemi veeremi allsüsteemi KTK	Tavaraudteesüsteemi kaubavagunite allsüsteemi KTK
4.2.5.1 Veeremi materjaliomadused	4.2.7.2.2	4.2.7.2.1
4.2.5.2 Veeremi tulekustutid	4.2.7.2.3.2	
4.2.5.3 Kaubarongide tulekaitse		
4.2.5.4 Reisirongi tuletõkked	4.2.7.2.3.3	
4.2.5.5 Lisameetmed sõiduvõime parandamiseks reisirongil, kus on puhkenud tulekahju	4.2.7.2.4	
4.2.5.6 Rongi tulekahjuandurid	4.2.7.2.3.1	
4.2.5.7 Sidevahendid rongides	4.2.5.1	
4.2.5.8 Hädapidurduse tühistamine	4.2.5.3	
4.2.5.9 Rongi avariivalgustussüsteem	4.2.7.13	
4.2.5.10 Rongi kliimaseadmete väljalülitamine	4.2.7.12.1	
4.2.5.11 Reisirongi evakuaatsiooniplaan	4.2.7.1.1 A–C 4.2.2.4.2.1 g	

Viited liidestele tavaraudteesüsteemi muu veeremiga kui kaubavagunitega tuleb täpsustada hiljem, kui asjaomane tavaraudteesüsteemi veeremi allsüsteemi KTK on vastu võetud.

4.3.6.1. Veeremi materjaliomadused

Punktis 4.2.5.1 kirjeldatakse veeremi materjalide ja osade põlemiskäitumist. Selles nõutakse tavaraudteesüsteemi reisirongi materjalidelt ja osadelt samu omadusi nagu kiirraudteesüsteemi veeremilt ja viidatakse seega kiirraudteesüsteemi veeremi allsüsteemi KTK punktile 4.2.7.2.2. Tavaraudteesüsteemi kaubarongi jaoks on vastavad omadused määratletud tavaraudteesüsteemi kaubavagunite allsüsteemi KTK punktis 4.2.7.2.1.

4.3.6.2. Muud veeremile esitatavad nõuded

Tavaraudtee veeremile raudteetunnelite ohutuse allsüsteemi KTK punktides 4.2.5.2 ja 4.2.5.4 kuni 4.2.5.11 esitatavad nõuded on samad mis kiirraudteevõrgustiku veeremile esitatavad nõuded.

4.3.7. Liidesed liikumispuudega isikute allsüsteemiga

Tavaraudteesüsteemi tunnelite ohutuse allsüsteemiga seotud KTK	Liikumispuudega isikute allsüsteemi KTK
4.2.2.7 Evakuatsiooniteed	4.2.2.3 Ratastoolidele ettenähtud ala

4.3.7.1. Evakuatsiooniteed

Evakuatsiooniteede mõõtmete valikul on arvestatud tavaraudteesüsteemi liikumispuudega isikute allsüsteemi, kus ratastoolide jaoks on ette nähtud 0,75 m laiune ala.

4.4. Käituseeskirjad

Järgmised käituseeskirjad ei ole allsüsteemide hindamise osa.

3. peatükis esitatud olulisi nõudeid silmas pidades on käesoleva KTK allsüsteemides käsitletavad tunnelite ohutusega seotud käituseeskirjad järgmised:

4.4.1. Rongide seisukorra kontroll ja asjakohased meetmed

Rongi ohutuse jaoks olulisi seadmeid peab kontrollima:

- raudtee-ettevõtja või veeremi hoolduse eest vastutav isik veeremi hoolduse ajal (vaata punkt 4.5.2),
- raudtee-ettevõtja enne rongi käitamist,
- raudtee-ettevõtja rongi käitamise ajal.

Käesolev nõue täiendab tavaraudteesüsteemi käitamise allsüsteemi KTK punkti 4.2.2.7.

4.4.1.1. Enne rongi käitamist

Tavaraudteesüsteemi käitamise allsüsteemi KTK punktis 4.2.3.3 esitatud nõue on tunnelite ohutuse jaoks oluline.

4.4.1.2. Rongi käitamise ajal

Tavaraudteesüsteemi käitamise allsüsteemi KTK punktides 4.2.3.3.2, 4.2.3.6.3 ja 4.2.3.7 esitatud nõuded on tunnelite ohutuse jaoks olulised.

4.4.1.2.1. Ohutuse jaoks olulised seadmed

Kui sõidu ajal avastatakse, et üks alljärgnevatest seadmetest

- valjuhääldi
- avariivalgustus
- ukse avamise süsteem
- hädapidurduse tühistamise süsteem
- tulekahjuandur
- rongiraadio

on vigane, peab raudtee-ettevõtjal olema kava selle kohta, kuidas kõnealuses olukorras jätkata rongi ohutut käitamist või rong peatada.

Rongi meeskond peab raudteefrakstruktuuri-ettevõtjat kõnesolevast olukorrast viivitamata teavitama.

4.4.1.2.2. Teljepuksi ülekuumenemine

Kui avastatakse, et teljepuks on üle kuumenenud:

- peab rikkega rong niipea kui võimalik sobivas kohas enne tunnelit (tunneleid) peatuma;
- tuleb raudteefrakstruktuuri-ettevõtjat rongi peatumise kohast viivitamata teavitada;
- peab rongi meeskond riketega osi kontrollima;
- raudtee-ettevõtjal peab olema kava selle kohta, kuidas halvenenud oludes jätkata ohutut käitamist.

4.4.2. Hädaolukorra eeskiri

Raudteefrakstruktuuri-ettevõtja käitamiseeskirjades tuleb vastu võtta ja vajaduse korral edasi arendada põhimõtet, et vahejuhtumi korral (välja arvatud rööbastelt mahaõidu korral, mis nõuab kohest peatumist)

- peatatakse rong enne tunnelisse sisenemist või tuuakse tunnelist välja;

- jaamadega tunnelites võib rongi evakueerida maa-alusel platvormil. Raudteefrastruktuuri-ettevõtja ja raudtee-ettevõtja peavad välja töötama kõnesolevat olukorda reguleerivad eeskirjad ja need tuleb hädaolukorra lahendamise plaanis üksikasjalikult esitada.

Kõigil juhtudel peab rongi meeskond raudteefrastruktuuri-ettevõtjat viivitamata teavitama ning teisi sõiduplaanikohaseid ronge ei tohi tunnelisse lubada.

4.4.3. Tunneli hädaolukorra lahendamise plaan ja õppused

Raudteefrastruktuuri-ettevõtja juhtimisel ning vajaduse korral koostöös raudtee-ettevõtjate, päästeteenistuste ja asjaomaste ametiasutustega tuleb iga tunneli jaoks koostada hädaolukorra lahendamise plaan. See peab vastama tavaraudteesüsteemi käitamise allsüsteemi KTK punktis 4.2.3.7 (hädaolukorra lahendamise kohta) esitatud nõuetele ja järgmistele lisanõuetele.

Kui ühel rööbasteel olevad tunnelid on sarnased, võib hädaolukorra lahendamise plaan olla üldine.

4.4.3.1. Sisu

Hädaolukorra lahendamise plaan peab olema kooskõlas olemasolevate enesepääste-, evakueerimis- ja päästevahenditega.

Hädaolukorra lahendamise plaan peab sisaldama vähemalt järgmist:

- Kõigi oluliste organisatsioonide ülesanded, nimed, aadressid ja telefoninumbrid; kõigist kõnealuste andmete muudatustest tuleb viivitamata teatada ja raudteefrastruktuuri-ettevõtja peab hädaolukorra lahendamise plaani vastavalt muutma.
- Tunneli märgistus peab olema kordumatu ning plaan peab sisaldama päästeteenistuste juurdepääsuteede täpset kirjeldust ja skeemi.
- Tunnelis asetleidva õnnetuse korral sõitjate tunnelist evakueerimise meetmed ja strateegia. Pikenenud peatuse korral (määratlus punktis 2.2 ohustenaariumide kohta) peab olema võimalik teha otsus ja hakata vastavalt sellele sõitjaid evakueerima (alustada evakueerimist või saata teele vastav evakueerimisrõng) 60 minuti jooksul pärast rongi peatumist. Otsus peab põhinema sõitjate rongile jäämise või ohutusse piirkonda evakueerimise riskide analüüsil.
- Isoleerimis- ja maandustoimingud (vt punkt 4.4.4)

4.4.3.2. Märgistamine

Kõik evakuaatsiooniteede või ühenduskäikude (vt punkt 4.2.2.6) uksed peavad olema mõlemalt poolt ainulaadselt märgistatud. Märgistus peab olema kirjas hädaolukorra lahendamise plaanis ja marsruudiraamatus ning seda tuleb kasutada raudtee-ettevõtjate, raudteefrastruktuuri-ettevõtja ja päästeteenistuste teabevahetuses. Märgistuse igast olulisest muudatusest tuleb viivitamata teatada. Vastavalt tavaraudteesüsteemi käitamise allsüsteemi KTK punktile 4.2.1.2.2.2 peab raudteefrastruktuuri-ettevõtja muutma vastavalt hädaolukorra lahendamise plaani ja raudtee-ettevõtja marsruudiraamatut.

4.4.3.3. Õppused

Enne tunneli või tunnelite seeria avamist tuleb korraldada täiemahuline evakueerimis- ja päästmisõppus, mis kaasab kõik hädaolukorra lahendamise plaanis määratletud töötajad.

Hädaolukorra lahendamise plaanis tuleb määratleda, kuidas tutvustada kõigile asjaomastele organisatsioonidele infrastruktuuri ning kui sageli peavad toimuma tunneliskäigud ja õppused või muud koolitused.

4.4.4. Isoleerimis- ja maandustoimingud

Kui päästeteenistused nõuavad veojõu toite väljalülitamist, tuleb neile tagada kontaktliinide kandetrosside või kontaktrööbaste asjakohaste osade väljalülitamine enne nende sisenemist tunnelisse või selle osasse.

Veojõu toite väljalülitamine on raudteefrastruktuuri-ettevõtja ülesanne. Maanduse eest vastutajad tuleb määratleda hädaolukorra lahendamise plaanis. Ette tuleb näha vahejuhtumi toimumiskoha isoleerimine.

4.4.5. Marsruudiraamat

Tavaraudteesüsteemi käitamise allsüsteemi KTK punktis 4.2.1.2.2.1 osutatud marsruudiraamat peab sisaldama asjakohast ohutusala teavet tunnelite kohta.

4.4.6. Sõitjatele rongis ohutust ja avariiolekordasid käsitleva teabe jagamine

Nagu tavaraudteesüsteemi käitamise allsüsteemi KTK punktis 4.2.3.7 nõutakse, peavad raudtee-ettevõtjatel olema sisse seatud menetlused sõitjate teavitamiseks ohutus- ja hädaolukorra toimingutest tunnelites. Kõnealune teave tuleb anda vähemalt selle riigi keeles, kus rong sõidab, ja inglise keeles. Võimalikult palju tuleb kasutada visuaalset teavet (piktogramme). Põhiline teave, mida esitada tuleks, on järgmine:

- Ärge hoidke oma pagasit, jalgrattaid jm koridorides ning uste, varuväljapääsude ja tulekustutite ees.
- Tulekahju korral üritage võimalusel rongis olevate kustutitega tuld kustutada.
- Teavitage rongi meeskonda.
- Kui vahetut ohtu ei ole, oodake rongi meeskonna juhiseid.
- Vajaduse korral või vastavate juhiste saamisel minge teise vagunisse.
- Kui rong on seisma jäänud, järgige rongi meeskonna juhiseid.
- Hädaolukorra puhul rongist lahkudes järgige varuväljapääsumärke.
- Hoiduge kõrvalteedel liikuvate rongide eest.

4.4.7. Tunnelite juhtimiskeskuste vaheline koostöö

Asjaomaste juhtimiskeskuste (nt energiavarustuse, käitamise, tunnelirajatiste) vahelise koostöö tegemise kord peab olema kooskõlas hädaolukorra lahendamise plaaniga.

4.5. Hoolduseeskirjad

3. peatükis esitatud olulisi nõudeid silmas pidades on käesolevas KTKs käsitletavates allsüsteemides tunnelite ohutusega seotud hoolduseeskirjad järgmised:

4.5.1. Tunneli seisukorra kontroll

Käesolevat tehnilist kirjeldust kohaldatakse kõigi tunnelite suhtes, olenemata nende pikkusest.

Kiirraudteesüsteemi infrastruktuuri allsüsteemi KTK punktis 4.5.1 ja samuti kavandatavas tavaraudteesüsteemi infrastruktuuri allsüsteemi KTKs sätestatud hoolduskavas tuleb arvesse võtta järgmisi täiendavaid kontrollieeskirju:

- raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja teostatavad iga-aastased visuaalsed kontrollid
- raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja hoolduskava kohased üksikasjalikud kontrollid
- erikontrollid pärast avariisid ja loodusõnnetusi, mis võisid mõjutada tunneli seisukorda
- uuendamise ja/või täiustamise ajal ja pärast seda ning enne rongide käitamise taastamist tunnelis tuleb seda kontrollida asjakohaste meetoditega, kindlustamaks, et tagatud on konstruktsiooni püsivus ja et rööpmelaiust ei ole rikutud.

4.5.2. Veeremi hooldus

4.5.2.1. Reisirong

Reisirongi moodustava veeremi hoolduskava peab sisaldama selgelt järgmiste ohutuse jaoks oluliste seadmete kontrolli:

- valjuhääldi
- avariivalgustus

- uste avamise süsteem
- hädapidurduse tühistamise süsteem
- kliimaseadmete väljalülitamise seadmed
- rongiraadio
- rongi tulekahjuandurite (kui need on paigaldatud) toimimise katsetus
- evakuatsiooniplaan

4.5.2.2. Kaubarong

Kaubarongi veduri hoolduskava peab sisaldama selgelt vähemalt ühe enesepäästevahendi olemasolu kontrolli veduris.

4.6. Kutsekvalifikatsioon

Käesoleva KTKga reguleeritavate allsüsteemide puhul tunnelite ohutust arvesse võtvaks käitamiseks nõutav ning käesoleva KTK punkti 4.4 kohane kutsekvalifikatsioon peab olema järgmine:

4.6.1. Rongi meeskonna ja muu personali tunnelitealane pädevus

Kõigil kutselistel rongijuhtidel ja vagunisajatatel ning rongide liikumiseks lube andvatel töötajatel peavad olema teadmised hädaolukorras toimetulekuks ja oskus neid teadmisi praktikas rakendada. Rongijuhtidele ja/või vagunisajatatele kehtestatud üldnõuded on esitatud tavaraudteesüsteemi käitamise allsüsteemi KTK punktis 4.6 kutsekvalifikatsiooni kohta ning H (rongi juhtimiseks vajaliku kutsekvalifikatsiooni miinimumnõuded) ja J (rongi saatmiseks seotud tegevusteks vajaliku kutsekvalifikatsiooni miinimumnõuded) lisas.

Kogu rongi meeskond peab teadma, mida teha tunnelites ohutuse tagamiseks, ning eelkõige peavad meeskonnaliikmed oskama rongi tunnelis evakueerida. See hõlmab sõitjate suunamist teise vagunisse või rongist välja ning nende juhtimist ohutusse alasse.

Rongi abitöötajad (nt toitlustajad ja koristajad), kes ei kuulu rongi meeskonda, nagu on määratletud allpool, peavad olema lisaks oma põhiväljaõppele koolitatud ka toetama rongi meeskonna tööd. ⁽¹⁾

Allsüsteemide hooldamise ja käitamisega tegelevate inseneride ja juhtide erialases väljaõppes tuleb käsitleda ka raudteetunnelite ohutuse teemat.

4.7. Tervisekaitse- ja ohutusnõuded

Käesolevas KTKs käsitletavate allsüsteemide puhul tunnelite ohutuks käitamiseks ja käesoleva KTK rakendamiseks nõutavad töötajate tervisekaitse- ja ohutusnõuded on järgmised:

4.7.1. Enesepäästevahend

Kaubarongide mehitatud veduritel peavad olema EN 402:2003 standardile või 403:2004 standardile vastavad enesepäästevahendid juhi ja teiste veduris viibivate isikute jaoks. Raudtee-ettevõtja peab valima ühele kõnealusest kahest standardist vastavad enesepäästevahendid.

4.8. Infrastruktuuri- ja veeremiregister

Vastavalt direktiivi 2001/16/EÜ artikli 24 lõikele 1 tuleb igas KTKs täpselt kindlaks määrata teave, mis peab sisalduma infrastruktuuri- ja veeremiregistris.

4.8.1. Infrastruktuuriregister

Vt käesoleva KTK A lisa

⁽¹⁾ Rongi meeskonna mõiste on määratletud käitamise KTK sõnastikus järgmiselt: rongi personal, kes on tunnistatud pädevaks ja määratud raudtee-ettevõtja poolt täitma rongis asjaomaseid ohutusega seotud eriulesandeid, nt juht või vagunisajaaja.

4.8.2. Veeremiregister

Vt käesoleva KTK B lisa

5. **KOOSTALITLUSVÕIME KOMPONENDID**

Raudteetunnelite ohutuse KTKs koostalitlusvõime komponente ei määratleta.

6. **KOMPONENTIDE VASTAVUSE JA/VÕI KASUTUSKÕLBLIKKUSE HINDAMINE JA ALLSÜSTEEMI VASTAVUSTÕENDAMINE**6.1. **Koostalitlusvõime komponendid**

Ei kohaldata, kuna käesolevas KTKs ei ole koostalitlusvõime komponente määratletud.

6.2. **Allsüsteemid**

6.2.1. Vastavushindamine (üldosa)

Tellija, nagu raudtee-ettevõtja, raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja, veeremitootja, või tellija ühenduses registreeritud volitatud esindaja peab esitama veeremi või energiavarustuse või juhtkaskude ja signaalimise või infrastruktuuri allsüsteemi vastavushindamise taotluse teavitatud asutusele, mille ta valib oma soovi kohaselt.

Praegu tuleb eristada:

- allsüsteeme, mille KTK on juba vastu võetud: tavaraudteesüsteemi juhtkaskud ja signaalimine, tavaraudteesüsteemi käitamine ja tavaraudteesüsteemi veerem (kaubavagunid)
- ning allsüsteeme, mille KTK ei ole veel vastu võetud: tavaraudteesüsteemi muu veerem kui kaubavagunid, tavaraudteesüsteemi energiavarustus ja tavaraudteesüsteemi infrastruktuur

Esimeste puhul tuleb vastavust tunnelite ohutuse KTKle hinnata asjaomast allsüsteemi reguleeriva KTK vastavushindamise raames. Teiste puhul (tavaraudteesüsteemi muu veerem kui kaubavagunid, tavaraudteesüsteemi infrastruktuur ja tavaraudteesüsteemi energiavarustus) kirjeldatakse hindamist kas käesolevas peatükis või olemasolevate kiirraudteesüsteemi allsüsteemide KTK (veerem, infrastruktuur ja energiavarustus) asjaomastes peatükkides.

Kui tavaraudteesüsteemi tunnelite ohutuse allsüsteemi KTK 4. peatüki tehniline kirjeldus on piisav, ei esitata käesolevas peatükis lisateavet hindamise kohta.

Viited on esitatud järgmises tabelis.

Tehniline kirjeldus	Viide
4.2.2.1. Pöörangute ja ristööbaste paigaldus	Tavaraudteesüsteemi tunnelite ohutuse allsüsteemi KTK punkt 6.2.7.1
4.2.2.2 Omavolilise juurdepääsu vältimine varuväljapääsudele ja seadmete ruumidele	Tavaraudteesüsteemi tunnelite ohutuse allsüsteemi KTK punkt 6.2.7.2
4.2.2.3 Konstruktioonide tulekaitsenõuded	Tavaraudteesüsteemi tunnelite ohutuse allsüsteemi KTK punkt 6.2.7.3
4.2.2.4 Ehitusmaterjalide tuleohutusnõuded	Tavaraudteesüsteemi tunnelite ohutuse allsüsteemi KTK punkt 4.2.2.4
4.2.2.5 Tulekahju avastamise süsteem	Tavaraudteesüsteemi tunnelite ohutuse allsüsteemi KTK punkt 4.2.2.5
4.2.2.6 Enesepääste-, evakuatsiooni- ja päästevahendid vahejuhtumite korral	Tavaraudteesüsteemi tunnelite ohutuse allsüsteemi KTK punkt 6.2.7.4
4.2.2.7 Evakuatsiooniteed	Tavaraudteesüsteemi tunnelite ohutuse allsüsteemi KTK punkt 4.2.2.7
4.2.2.8 Evakuatsiooniteede avariivalgustus	Tavaraudteesüsteemi tunnelite ohutuse allsüsteemi KTK punkt 4.2.2.8
4.2.2.9 Evakuatsioonitähised	Tavaraudteesüsteemi tunnelite ohutuse allsüsteemi KTK punkt 4.2.2.9
4.2.2.10 Avariiside	Tavaraudteesüsteemi tunnelite ohutuse allsüsteemi KTK punkt 6.2.7.5
4.2.2.11 Päästeteenistuste juurdepääs	Tavaraudteesüsteemi tunnelite ohutuse allsüsteemi KTK punkt 6.2.7.5
4.2.2.12 Päästealad väljaspool tunnelid	Tavaraudteesüsteemi tunnelite ohutuse allsüsteemi KTK punkt 6.2.7.5

Tehniline kirjeldus	Viide
4.2.2.13 Veevarustus	Tavaraudteesüsteemi tunnelite ohutuse allsüsteemi KTK punkt 6.2.7.5
4.2.3.1 Kontaktõhuliini või kontaktrööbaste segmentimine	Tavaraudteesüsteemi tunnelite ohutuse allsüsteemi KTK punkt 4.2.3.1
4.2.3.2 Kontaktõhuliini või kontaktrööpa maandus	Tavaraudteesüsteemi tunnelite ohutuse allsüsteemi KTK punkt 6.2.7.5
4.2.3.3 Elektrivarustus	Tavaraudteesüsteemi tunnelite ohutuse allsüsteemi KTK punkt 6.2.7.5
4.2.3.4 Tunnelite elektrikaablitele esitatavad nõuded	Tavaraudteesüsteemi tunnelite ohutuse allsüsteemi KTK punkt 4.2.3.4
4.2.3.5 Elektriseadmete töökindlus	Tavaraudteesüsteemi tunnelite ohutuse allsüsteemi KTK punkt 6.2.7.6
4.2.4.1 Teljepuksi üleküümenemise detektorid	Tavaraudteesüsteemi tunnelite ohutuse allsüsteemi KTK punkt 6.2.7.7
4.2.5.1 Veeremi materjaliomadused	Kiirraudteesüsteemi veeremi allsüsteemi KTK/tavaraudteesüsteemi kaubavagunite allsüsteemi KTK
4.2.5.2 Reisirongi tulekustutid	Kiirraudteesüsteemi veeremi allsüsteemi KTK
4.2.5.3 Kaubarongide tulekaitse	Tavaraudteesüsteemi tunnelite ohutuse allsüsteemi KTK punkt 4.2.5.3
4.2.5.4 Reisirongi tuletõkked	Kiirraudteesüsteemi veeremi allsüsteemi KTK
4.2.5.5 Lisameetmed sõiduvõime hoidmiseks reisirongil, kus on puhkenud tulekahju	Tavaraudteesüsteemi tunnelite ohutuse allsüsteemi KTK punkt 4.2.5.5
4.2.5.6 Rongi tulekahjuandurid	Kiirraudteesüsteemi veeremi allsüsteemi KTK
4.2.5.7 Sidevahendid rongides	Kiirraudteesüsteemi veeremi allsüsteemi KTK
4.2.5.8 Hädapidurduse tühistamine	Tavaraudteesüsteemi tunnelite ohutuse allsüsteemi KTK punkt 4.2.5.8
4.2.5.9 Rongi avariivalgustussüsteem	Tavaraudteesüsteemi tunnelite ohutuse allsüsteemi KTK punkt 4.2.5.9
4.2.5.10 Rongi kliimaseadmete väljalülitamine	Kiirraudteesüsteemi veeremi allsüsteemi KTK
4.2.5.11 Reisirongi evakatsiooniplaan	Tavaraudteesüsteemi tunnelite ohutuse allsüsteemi KTK punkt 4.2.5.11
4.2.5.12 Päästeteenistustele ettenähtud teave ja nende juurdepääs	Tavaraudteesüsteemi tunnelite ohutuse allsüsteemi KTK punkt 6.2.8.1
4.4.1 Rongide seisukorra kontroll ja vastavad meetmed	Tavaraudteesüsteemi käitamise allsüsteemi KTK
4.4.2 Eriolukorra eeskiri	Tavaraudteesüsteemi käitamise allsüsteemi KTK
4.4.3 Tunneli hädaolukorra lahendamise plaan ja õppused	Tavaraudteesüsteemi käitamise allsüsteemi KTK
4.4.4 Maandustoimingud	Tavaraudteesüsteemi käitamise allsüsteemi KTK
4.4.5 Marsruudiraamat	Tavaraudteesüsteemi käitamise allsüsteemi KTK
4.4.6 Sõitjatele rongis ohutust ja hädaolukordasid käsitleva teabe jagamine	Tavaraudteesüsteemi käitamise allsüsteemi KTK
4.4.7 Tunnelite juhtimiskeskuste vaheline koostöö	Tavaraudteesüsteemi käitamise allsüsteemi KTK
4.5.1 Tunneli seisukorra kontroll	Tavaraudteesüsteemi tunnelite ohutuse allsüsteemi KTK punkt 6.2.5
4.5.2 Veeremi hooldus	Tavaraudteesüsteemi tunnelite ohutuse allsüsteemi KTK punkt 6.2.5
4.6.1. Rongi meeskonna ja muu personali tunnelitealne pädevus	Tavaraudteesüsteemi tunnelite ohutuse allsüsteemi KTK punkt 4.6.1
4.7.1. Enesepäästevahend	Tavaraudteesüsteemi tunnelite ohutuse allsüsteemi KTK punkt 6.2.8.2

Teavitatud asutusel peab olema luba:

- kas kõigi ülal esitatud allsüsteemide hindamiseks
- või ainult ühe allsüsteemi hindamiseks, kuid sellisel juhul peab ta teiste allsüsteemide hindamiseks sõlmima volitatud teavitatud asutustega kokkulepped teiste allsüsteemidega seotud asjakohastele nõuetele vastavuse hindamise kohta (vt käesoleva KTK punkt 4.2)

Taotleja(d) peab (peavad) koostama vastava(te) allsüsteemi(de) EÜ vastavustõendamise deklaratsiooni (d) vastavalt direktiivi 2001/16/EÜ (mida on muudetud direktiiviga 2004/50/EÜ) artikli 18 lõikele 1 ja lisale VI.

EÜ vastavustõendamise deklaratsioon(id) on vajalik(ud) allsüsteemi kasutuselevõtmise loa saamiseks.

Allsüsteemi vastavust tuleb hinnata kooskõlas käesoleva KTK punktiga 6.2.2 ja E lisaga ning vastavalt ühele või mitmele järgmistest moodulitest:

Allsüsteemide EÜ vastavustõendamise moodulid (vt F lisa)

Moodul SB: tüübihindamine projekteerimise ja väljatöötamise etapis

Moodul SD: toote kvaliteedijuhtimise süsteem tootmisetapis

Moodul SF: toote vastavustõendamine tootmisetapis

Moodul SG: tooteühiku vastavustõendamine

Moodul SH2: täielik kvaliteedijuhtimise süsteem koos projektihindamisega projekteerimise, väljatöötamise ja tootmise etappides

Heakskiitmise korra ja hindamise sisu määratlevad taotleja ja teavitatud asutus vastavalt käesolevale KTKle ja kooskõlas käesoleva KTK 7. peatükis esitatud eeskirjadega.

6.2.2. Vastavushindamise menetlused (moodulid)

Taotleja peab valima ühe alljärgnevas tabelis esitatud moodulitest või moodulite kombinatsioonidest.

Tabel

Hindamismenetlused

Hinnatav allsüsteem	Moodul SB+SD	Moodul SB+SF	Moodul SG	Moodul SH2
Veeremi allsüsteem	X	X		X
Energiavarustuse allsüsteem	X	X	X	X
Infrastruktuuri allsüsteem			X	X
Juhtkäskude ja signaalimise allsüsteem			X	X

Asjaomastes etappides hinnatavad allsüsteemi omadused on esitatud E lisas. Taotleja peab kinnitama, et iga toodetud allsüsteem vastab tüübile. Tähis X E lisa tabeli E neljandas veerus märgib, et vastavat omadust tuleb tõendada iga allsüsteemi puhul eraldi.

Hoolduse allsüsteemi hindamist kirjeldatakse punktis 6.2.5.

6.2.3. Olemasolevad lahendused

Kui olemasolevat lahendust on taotluse saamiseks samadel tingimustel juba hinnatud, kohaldatakse järgmist menetlust:

Taotleja peab näitama, et eelmise taotluse hindamiseks tehtud katsetuste ja kontrollide tulemused on kooskõlas käesoleva KTK nõuetega. Sellisel juhul kehtib eelmine allsüsteemiga seotud omaduste tüübihindamine ka uue taotluse kohta.

6.2.4. Uuenduslikud lahendused

Kui allsüsteem sisaldab uuenduslikku lahendust, nagu on määratletud punktis 4.1, peab tootja või tellija üles märkima kõrvalekalde käesolevas KTKs sätestatud asjakohasest nõudest ja esitama selle Euroopa Raudteeagentuurile. Agentuur peab koostama lahenduse jaoks vajalikud talitluslikud ja liideste tehnilised kirjeldused ning töötama välja nende järgimise hindamise meetodid.

Vajalikud talitluslikud ja liideste tehnilised kirjeldused ning hindamismeetodid lisatakse KTKsse läbivaatamise käigus. Pärast direktiivi 2001/16/EÜ (mida on muudetud direktiiviga 2004/50/EÜ) artikli 21 lõike 2 kohase komisjoni otsuse jõustumist lubatakse uuendusliku lahenduse kasutamist enne KTKsse lisamist.

6.2.5. Hoolduse hindamine

Vastavalt direktiivi 2001/16/EÜ (mida on muudetud direktiiviga 2004/50/EÜ) artikli 18 lõikele 3 vastutab teavitatud asutus tehnilise dokumentatsiooni koostamise eest, mis sisaldab ka hooldusdokumente. See tähendab, et eelkõige peab teavitatud asutus kontrollima:

- hooldusdokumentide olemasolu,
- hooldusdokumentides veeremi jaoks kiirraudteesüsteemi veeremi allsüsteemi KTK punktis 4.2.10.2 osutatud elementide olemasolu,

kuid asutus ei pea kontrollima hooldusdokumentide sisu kehtivust.

Hoolduse vastavushindamine kuulub asjaomase riikliku ametiasutuse pädevusse.

6.2.6. Käituseeskirjade hindamine

Raudtee-ettevõtja või raudteefrastrukturi-ettevõtja peab tõendama vastavust käesoleva KTK nõuetele. Seda võivad nad teha direktiivis 2004/49/EÜ kirjeldatud ohutuse juhtimissüsteemi osana. Käesolevas KTKs sätestatud käituseeskirjadele vastavuse tõendamiseks ei pea teavitatud asutus seda eraldi hindama, välja arvatud juhul, kui seda nõuab käitamise KTK.

Asjaomane pädev asutus peab enne uue või muudetud ohutusloa või -sertifikaadi väljaandmist hindama kõiki uusi või muudetud käitusmenetlusi ja -toiminguid enne nende rakendamist. Kõnealune hindamine peab olema osa ohutussertifikaadi või -loa andmise protsessist.

6.2.7. Lisanõuded raudteefrastrukturi-ettevõtjaga seotud nõuete järgimise hindamisele

6.2.7.1. Pöörangute ja riströöbaste paigaldus

Teavitatud asutus peab kontrollima, et tehniline dokumentatsioon sisaldaks tehnilist uuringut, milles põhjendatakse pöörangute ja riströöbaste asukohti tunnelis ning kinnitatakse, et paigaldatud on minimaalne arv pööranguid ja riströöpade vastavalt punkti 4.2.2.1 nõuetele.

6.2.7.2. Omavolilise juurdepääsu vältimine varuväljapääsudele ja seadmete ruumidele

Hindamisel tuleb teha kindlaks, et:

- varuväljapääsude ustel ja seadmete ruumide ustel on sobivad lukud,
- kasutatavad lukud on vastavuses tunneli ja selle infrastruktuuri turvalisuse üldstrateegiaga,
- varuväljapääsude uksi ei saa seestpoolt lukustada ning evakueeruvad sõitjad saavad neid avada,
- päästeteenistuste jaoks on sisse seatud juurdepääsukord.

6.2.7.3. Konstruktsioonide tulekahitsenõuded

Teavitatud asutus peab hindama punktis 4.2.2.3 määratletud konstruktsioonide tulekahitsenõuete järgimist, kasutades raudteefrastrukturi-ettevõtja või muu tellija tehtud arvutuste tulemusi.

6.2.7.4. Enesepääste-, evakuatsiooni- ja päästevahendid vahejuhtumite korral

Teavitatud asutus peab kontrollima, kas kasutatavat lahendust on üksikasjalikult kirjeldatud tehnilises dokumentatsioonis ja kas see on punktis 4.2.2.6 esitatud nõuetega kooskõlas. Punktis 4.2.2.6.5 osutatud alternatiivse tehnilise lahendusega seoses peab teavitatud asutus kontrollima, kas vajalik tehniline uuring on tehtud ja kas see on saanud asjaomase riikliku asutuse heakskiidu.

6.2.7.5. Päästeteenistuste juurdepääs ja varustus

Teavitatud asutus peab tehnilist dokumentatsiooni kontrollides ja päästeteenistustega konsulteerimise tulemusel saadud tõendeid kaaludes veenduma, et järgmiste punktide nõuded on täidetud:

- 4.2.2.10 Avariiside
- 4.2.2.11 Päästeteenistuste juurdepääs
- 4.2.2.12 Päästealad väljaspool tunnelid
- 4.2.2.13 Veevarustus
- 4.2.3.2 Kontaktõhuliini või kontaktrööpa maandus
- 4.2.3.3 Elektrivarustus

6.2.7.6. Elektriseadmete töökindlus

Teavitatud asutus peab veenduma ainult selles, et teostatud on punkti 4.2.3.5 talituslikele nõuetele vastav vearežiimi analüüs.

6.2.7.7. Teljepuksi ülekuumenemise detektorid

Teavitatud asutus peab veenduma, et punkti 4.2.4.1 kohaselt on kasutusele võetud teljepuksi ülekuumenemise detektorid või seda ennetavad seadmed ning et raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja on kehtestanud häirele järgnevad toimingud, millega hoitakse ära rikkekahtlusega veeremi sisenemine tunnelisse või peatumine tunnelis.

6.2.8. Lisanõuded raudtee-ettevõtjale esitatavate nõuete järgimise hindamisele

Käesolevas KTKs tavaraudteesüsteemi veeremile kehtestatud nõuded on samad mis kiirraudteesüsteemi veeremi allsüsteemi KTKs. Seega tuleb vastavust veeremile esitatavatele nõuetele hinnata kiirraudteesüsteemi veeremi allsüsteemi KTK 6. peatükis sätestatud hindamisnõuete kohaselt, välja arvatud järgmiste punktide puhul, kus esitatakse lisanõudeid ja -teavet:

4.2.5.3 Kaubarongide tulekaitse

4.2.5.12 Päästeteenistustele ettenähtud teave ja nende juurdepääs

6.2.8.1. Päästeteenistustele ettenähtud teave ja nende juurdepääs

Teavitatud asutus peab pärast päästeteenistustega konsulteerimist kontrollima, kas punktis 4.2.5.12 sätestatud nõuded on täidetud.

6.2.8.2. Enesepäästevahend

Vastavushindamist kirjeldatakse standardites EN401:1994, EN402:2003, EN403:2004.

7. RAKENDAMINE

Käesolevas raudteetunnelite ohutuse KTKs määratletakse uute, uuendatud või täiustatud (tavaraudteeliinide) tunnelite või uute, uuendatud või täiustatud tavaraudtee veeremi puhul nõutavad põhiparameetrid, et ühtlustada praegust raudteetunnelite üldist ohutuse taset kogu Euroopas. Seda võib saavutada peamiselt infrastruktuurile, veeremile ja käitamisele esitatavate ohutusnõuete optimaalse kombinatsiooni abil. Järgmiseks üleminekuks praeguselt olukorralt lõppolukorrale, kus KTK järgimine on norm, sätestatakse käesolevas peatükis raudteetunnelite ohutuse KTK rakendusstrateegia.

7.1. Käesoleva KTK kohaldamine kasutuselevõetavate allsüsteemide suhtes

7.1.1. Üldosa

4., 5. ja 6. peatükki kohaldatakse täielikult käesoleva KTK geograafilise kohaldamisalasse (vt punkt 1.2) kuuluvate allsüsteemide suhtes, mis võetakse kasutusele pärast käesoleva KTK jõustumist.

Eelkõige viitavad need nii uutele tunnelitele kui ka uutele tunneliprojektidele. Väljatöötatud projektide ja juba sõlmitud lepingute kohta vaata direktiivi 2001/16/EÜ artikli 7 punkt a.

7.1.2. Olemasoleva projekti järgi ehitatud uus veerem

Enne käesoleva KTK jõustumist olemas olnud projekti järgi ehitatud uue veeremi, mille käitamiseks määratletud liinidel on üks või mitu liikmesriiki juba loa andnud, võib nelja aasta jooksul pärast käesoleva KTK jõustumist kasutusele võtta, ilma et oleks vaja tõendada vastavust raudteetunnelite ohutuse KTKle, tingimusel et veeremit kasutatakse liinidel, millele anti kinnitus.

Kui kõnealune veerem on suunatud käitamiseks üle 1 km pikkuste tunnelitega liinidel, peab sellel siiski olema hädapidurduse tühistamise seade, mis vastab käesoleva KTK punktile 4.2.5.8.

7.1.3. Uutes tunnelites sõitmiseks suunatud olemasolev veerem

Olemasolevate rongide käitamist käesolevale KTKle vastavates tunnelites ei tohi takistada, välja arvatud juhul, kui see vähendaks teavitatud riiklike eeskirjadega kehtestatud üldist ohutuse taset.

7.2. **Käesoleva KTK kohaldamine juba kasutusel olevate allsüsteemide suhtes**

7.2.1. Sissejuhatus

Juba kasutusel olevaid allsüsteeme täiustatakse ja uuendatakse vastavalt direktiivi 2001/16/EÜ artikli 14 lõikele 3.

Üleminekustrateegias (vt punkt 7.2.2) osutatakse, kuidas kohandada uuendamise- või täiustamisprotsessis tunneli iga olemasolevat allsüsteemi käesolevale KTKle vastavaks.

Täiustamine ja uuendamine on määratletud direktiivi 2001/16/EÜ artikli 2 punktides l, m ja n. Sellega ettenähtud meetmeid kohaldatakse nii täiustamis- kui uuendamistööde suhtes.

Käesoleva KTK ennetava rakendamise võimaldamiseks ärgitatakse liikmesriike edendama ja toetama rakendusstrateegiat. Alati kui täiustatakse või uuendatakse juba kasutusel oleva tunneli või veeremi allsüsteemi, tuleks kaaluda võimalust hõlmata kõnealusesse tegevusse ka osi, mida täiendamise- või uuendamiskavas ei olnud ette nähtud, kuid mida saaks viia vastavusse käesoleva KTKga, seda eelkõige juhtudel, kui see mõjub positiivselt ohutusele ja parandusi saab teha väikeste lisakulutustega.

Juhul kui tunneli ohutuse jaoks olulist allsüsteemi hinnatakse uuendamise- või täiustamistööde tulemusel muudele KTKdele vastavuse suhtes uuesti, nõutakse käesolevale KTKle vastavuse uut hindamist ainult selliste süsteemide ja komponentide puhul, mida kõnesolevad tööd otseselt mõjutavad.

7.2.2. Üle 1 km pikkuste tunnelite täiustamis- või uuendamismeetmed: infrastruktuuri ja energiaravustuse allsüsteemid

Järgmiste tunnelite ohutust mõjutavate allsüsteemide osade täiustamisel või uuendamisel tuleb rakendada järgmisi meetmeid. Koostusid ja komponente, mida konkreetne täiustamis- või uuendamiskava ei hõlma, ei pea kõnealuse kava rakendamisel nõuetega vastavusse viima.

7.2.2.1. Infrastruktuuri allsüsteem

- 4.5.1 Tunneli seisukorra kontroll (vastutaja: raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja)
- 4.2.2.2 Omavolilise juurdepääsu vältimine varuväljapääsudele ja seadmete ruumidele (vastutaja: raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja)
- 4.2.2.4 Ehitusmaterjalide tuleohutusnõuded (ainult uuele paigaldatavale materjalile. Vastutaja: raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja, hankeüksus)
- 4.2.2.9 Evakuatsioonitähised (vastutaja: raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja)
- 4.2.2.10 Avariiside (vastutaja: raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja)

7.2.2.2. Energiavarustuse allsüsteem

4.2.3.4 Tunnelite elektriikaablitele nende paigaldamisel esitatavad nõuded (vastutaja: raudteefrastruktuuri-ettevõtja)

7.2.3. Täiustamis- või uuendamismeetmed juhtkaskude ja signaalimise, käitamise ning veeremi allsüsteemide puhul

Järgmiste tunnelite ohutust mõjutavate allsüsteemide osade täiustamisel või uuendamisel tuleb rakendada järgmisi meetmeid. Koostusid ja komponente, mida konkreetne täiustamis- või uuendamiskava ei hõlma, ei pea selle kava rakendamisel nõuetega vastavusse viima.

7.2.3.1. Juhtkaskude ja signaalimise allsüsteem: meetmete võtmist ei nõuta.

7.2.3.2. Käitamise allsüsteem:

Käitamismeetmeid rakendatakse olemasolevates tunnelites olenemata muude allsüsteemide uuendamise- või täiustamistöödest vastavalt tavaraudteesüsteemi käitamise allsüsteemi KTK 7. peatükis esitatud nõuetele.

— 4.4.3 Tunneli hädaolukorra lahendamise plaan ja õppused (vastutaja: raudteefrastruktuuri-ettevõtja)

— 4.4.4 Maandustoimingud (vastutaja: raudteefrastruktuuri-ettevõtja)

— 4.4.5 Marsruudiraamat (vastutaja: raudtee-ettevõtja)

— 4.6.1 Rongi meeskonna ja muu personali tunnelitealane pädevus (vastutajad: raudteefrastruktuuri-ettevõtja ja raudtee-ettevõtja)

— 4.4.6 Sõitjatele rongis ohutust ja hädaolukordi käsitleva teabe jagamine (vastutaja: raudtee-ettevõtja)

7.2.3.3. Veeremi allsüsteem (reisirong)

— 4.2.5.1 Veeremi materjalomadused (ainult uue paigaldatava materjali suhtes) (vastutaja: raudtee-ettevõtja)

— 4.2.5.2 Reisirongi tulekustutid (vastutaja: raudtee-ettevõtja, hankeüksus)

— 4.2.5.7 Sidevahendid rongides (vastutaja: raudtee-ettevõtja, hankeüksus)

— 4.2.5.8 Hädaapidurduse tühistamine (vastutaja: raudtee-ettevõtja), välja arvatud veduriga rongide puhul, mille suhtes kohaldatakse riiklikke otsuseid

— 4.2.5.9 Rongi avariivalgustussüsteem (vastutaja: raudtee-ettevõtja, hankeüksus)

— 4.2.5.10 Rongi kliimaseadmete väljalülitamine (vastutaja: raudtee-ettevõtja)

— 4.2.5.11.1 Reisirongi evakuatsiooniplaan (vastutaja: raudtee-ettevõtja, hankeüksus)

— 4.2.5.12 Päästeteenistustele ettenähtud teave ja nende juurdepääs (vastutaja: raudtee-ettevõtja, hankeüksus)

Kaubavagunite puhul nõutakse tavaraudteesüsteemi veeremi (kaubavagunite) allsüsteemi KTK järgimist.

7.2.4. Muud olemasolevad tunnelid

Käesolevat KTKd ei kohaldata olemasolevate allsüsteemide suhtes, mida ei uuendata ega täiustata. Käesolevat KTKd ei kohaldata alla 1 000 m pikkuste tunnelite täiustamise või uuendamise suhtes.

Seoses eesmärgiga ühtlustada üleeuroopalise raudteesüsteemi ohutuse taset juhitakse tähelepanu ÜRO Euroopa Majanduskomisjoni soovitudele (TRANS/AC.9/9, 1.12.2003), mille E osas öeldakse: „Kasutusel on juba väga palju tunnelid. Paljud neist ehitati ajal, mil ohutusnõuded ei olnud nii ranged kui praegu. On selge, et neid ei ole võimalik

mõistlike kuludega kohandada uutele tunnelitele esitatavatele nõuetele.

Kuid raudteetunnelite ohutus ei ole ainult struktuurimeetmetest – seda saab tagada ka veeremiga seotud meetmete ja käitamismeetmete abil. Seega soovib huvitatud ühendus hinnata olemasolevate tunnelite ohutuskavade ⁽²⁾ kehtestamisel tunnelite ohutuse taset ja vajaduse korral kavandada kõnealuse taseme tõstmist meetmete abil, mida saab võtta mõistlike kuludega. Huvitatud ühendus eeldab, et kõnesolevad meetmed valitakse uutele tunnelitele esitatavate miinimumnõuete seast, seades esikohale mittestruktuursed meetmed.”

7.3. KTK Läbivaatamine

Vastavalt direktiivi 2001/16/EÜ (mida on muudetud direktiiviga 2004/50/EÜ) artikli 6 lõikele 3 vastutab ühine esindusorgan „KTK ülevaatuse koostamise ja ajakohastamise ning asjakohaste soovitude tegemise eest artiklis 21 viidatud komiteele, et võtta arvesse tehnilisi arenguid või sotsiaalseid nõudeid.”

Peale selle võib käesolevat KTKd mõjutada teiste KTKde järkjärguline vastuvõtmine ja läbivaatamine. Käesoleva KTK kavandavad muudatused vaadatakse põhjalikult läbi ning ajakohastatud KTKd avaldatakse eeldatavalt iga 3 aasta järel.

Esindusorganile tuleb teatada kõigist kaalutavatest uuenduslikest lahendustest, et otsustada nende KTKsse lisamise üle.

7.4. Erandid riiklike, kahepoolsete, mitmepoolsete ja rahvusvaheliste lepingute jaoks

7.4.1. Kehtivad lepingud

Liikmesriigid teatavad kuue kuu jooksul pärast käesoleva KTK jõustumist komisjonile järgmistest tunnelitega seotud nõudeid sisaldavatest lepingutest, mille alusel toimub käesoleva KTK kohaldamisalasse kuuluvate rongide kasutamine:

- liikmesriikide ja raudtee-ettevõtjate või raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjate vahelised tähtajatud või tähtajalised riiklikud, kahepoolsed või mitmepoolsed lepingud, mis on vajalikud kavandatava transporditeenuse spetsiifilise või kohaliku laadi tõttu;
- raudtee-ettevõtjate, raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjate või liikmesriikide vahelised kahe- või mitmepoolsed lepingud, mis tagavad märkimisväärse kohaliku või piirkondliku koostalitluse;
- ühe või mitme liikmesriigi ja vähemalt ühe kolmanda riigi vahelised või liikmesriikide raudtee-ettevõtjate või raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjate ja vähemalt ühe kolmanda riigi raudtee-ettevõtja või raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja vahelised rahvusvahelised lepingud, mis tagavad märkimisväärse kohaliku või piirkondliku koostalitluse.

Kõnealuste lepingute vastavust ELi õigusaktidele, sealhulgas mittediskrimineerimise põhimõttele ja eriti käesolevale KTKle, hinnatakse ning komisjon võtab vajalikud meetmed, muutes näiteks käesolevat KTKd, et lisada vajalikud erijuhtumid või üleminekumeetmed.

Kõnealused lepingud on lubatud seni, kuni võetakse vajalikud meetmed, kaasa arvatud käesoleva KTKga seotud lepingute sõlmimine ELi ning Vene Föderatsiooni ja muude ELiga piirnevate SRÜ riikide vahel.

Ohtlike kaupade rahvusvaheliste raudteevadude eeskirjade kokkuleppes (RID) ja rahvusvaheliste raudteevadude konventsioonist (COTIF) ei ole vaja teatada, kuna need on üldtuntud.

7.4.2. Uued lepingud ja kehtivate lepingute muutmine

Uute lepingute sõlmimisel või kehtivate lepingute muutmisel tuleb võtta arvesse ELi õigusakte ja eelkõige käesolevat KTKd. Liikmesriigid peavad teatama komisjonile kõnealustest lepingutest või muudatustest. Sel juhul kohaldatakse punktis 7.4.1 sätestatud korda.

⁽²⁾ Ohutuskava määratlus on esitatud Ühinenud Rahvaste Organisatsiooni Euroopa Majanduskomisjon soovitude D osas.

7.5. **Erijuhud**

7.5.1. Sissejuhatus

Allpool loetletud erijuhtude suhtes lubatakse kohaldada järgmisi erisätteid.

Erijuhud jagunevad kahte kategooriasse: sätteid kohaldatakse püsivalt (P-juhtum) või ajutiselt (A-juhtum). Ajutise kohaldamise juhtudel soovitatakse asjaomastel liikmesriikidel täita vastava allsüsteemi nõuded kas aastaks 2010 (A1-juhtum), nagu on eesmärgiks seatud Euroopa Parlamendi ja nõukogu 23. juuli 1996. aasta otsusega 1692/96/EÜ üleeuroopalise transpordivõrgu arendamist käsitlevate ühenduse suuniste kohta, või aastaks 2020 (A2-juhtum).

7.5.2. Erijuhtude loetelu

Erijuhtusid ei ole ette nähtud.

A LISA

INFRASTRUKTUURIREGISTER

Infrastruktuuriregistrile esitatavad nõuded

Teave	Oluline koostalitluse jaoks	Oluline ohutuse jaoks
Põhiteave		
Liikluse liik (reisijad, kaup, ohtlikud kaubad või nende kombinatsioon, sh nii reisijaid kui kaupu hõlmavad režiimid)		
Raudteeliini tüüp		
Tunneli algus ja lõpp (liinikilomeetrites)	✓	
Tunneli tüüp (ühe rööpmepaariga, kahe rööpmepaariga)	✓	
Maa-aluse jaama asukoht (positsioon tunneli- või liinikilomeetrites)	✓	✓
Tehniline teave		
tunneli pikkus (m)	✓	✓
maksimumkiirus (km/h) Kiirusrežiimid (tüüpide või rongide miinimum- ja maksimumkiirused)	✓	✓
Ristlõige (m ²)	✓	✓
varuväljapääsude asukohad (liinikilomeetrites)	✓	✓
varuväljapääsu liik (šaht treppidega, lift, horisontaalne, käigu pikkus)		
Kahe rööpmepaariga tunneli puhul: ristkäikude asukohad	✓	
avariivalgustus	✓	✓
avariiside (süsteem, kanal jne)	✓	✓
päästeteeenistuste juurdepääsukoht	✓	
päästealade asukohad	✓	
veetorud tule kustutamiseks (on olemas, kuivad, täidetud)	✓	
tulekustutusvee läbilaskemaht	(✓)	
kontaktõhuliini maandusseade (automaatne/käsitsijuhitav)	✓	✓
>5 km: kontaktõhuliini segmentimine, lülitite asukohad	✓	
evakuatsioonitee minimaalne laius	✓	
laadimisgabariit (kahekorruselised vagunid)	✓	
Kasutatavad lisaohutusmeetmed (liik ja asukoht):	✓	✓
Maa-aluse jaama pikkus (m)	✓	
Maa-aluse jaama kaugus maapinnast (m)	✓	
Maa-aluse jaama sisse- ja väljapääsurajatised (trepid, lift, eskalaator)		✓
Maa-aluse jaama ventilatsioon		✓
Maa-aluse jaama tulekaitsemeetmed (nt veeudu)		✓

Teave	Oluline koostalitluse jaoks	Oluline ohutuse jaoks
Operatiivteave		
Asjaomaste raudtee juhtimiskeskuste nimed	✓	✓
Vastutava päästeteenistuse juhtimiskeskuse nimi	✓	✓
Muude asjaomaste juhtimiskeskuste nimed		✓
Evakuatsiooniplaan (jah/ei)	✓	✓
Reisirongi nõutav tuleohutusklass (1.1.3)	✓	✓

B LISA

VEEREMIREGISTER

Veeremiregistrile esitatavad nõuded

Teave	Oluline koostalitluse jaoks	Oluline ohutuse jaoks
Põhiteave		
Veeremi nimetus		
Tüüp	✓	
A. Kiirveerem		
B. Tavaveerem		
C. Kaubaveoveerem		
a. Elektrivedur		
b. Diiselledur		
c. Elektriline mootorrong		
d. Diisel-mootorrong		
e. Tavaline reisivagun		
f. Kahekorruseline reisivagun		
g. Magamisvagun		
h. Muud (nt auruvedur)		
Reisirongi tuleohutusklass (A või B, vaata punkt 1.1.3)	✓	✓
Veerem, mis ei ole ette nähtud tunnelites käitamiseks		
Tehniline teave		
Teljepuksi üleküümenemise detektorid (rongis või mitte)	✓	✓
Materjali tulekindlus (süttivus)		✓
Tuletõkked (asukohad, minutid)	✓	✓
Hädapidurduse tühistamine (jah/ei)	✓	✓
Rongi tulekahjuandurid (vedur, tehnoruumid jne)		✓
Sidevahendid rongides (jah/ei)		✓
Side juhtimiskeskusega (jah/ei)	✓	✓
Rongi avariivalgustussüsteem rongis (jah/ei)		✓
Kliimaseadmete väljalülitamine (kohalik ja/või tsentraalne, käsitsijuhitav ja/või automaatne)		✓
Sõitjate varuväljapääsud (liigid ja pikkused meetrites)	✓	✓
Sõitjatele rongis ohutust ja avariiolukordasid käsitleva teabe jagamine (jah/ei ja keeled)	✓	✓
Päästeteenistustele ettenähtud teave ja nende juurdepääs		✓

Veeremiregistrisse tuleb kanda ka selline põhiteave nagu:

2. Pooled

- Omanik või haldaja
- Veeremi kinnitanud teavitatud asutus

- Teavitatud asutuse määranud riiklik asutus
- Käitamiseks loa välja andnud riiklik asutus

3. Vastavushindamine:

- Vastavustunnistus
- EÜ vastavustõendamise deklaratsioon
- Käitamise luba
- Kohaldatud KTKd

C LISA

AVATUD PUNKTID

6. peatüki punktis F4 osutatud hoolduseeskirjade vastavushindamise menetlus

D LISA

VAHEJUHTUMITE LIIKIDE JA MEETMETE VAHELISED SEOSSED

Nagu transpordi ja energia peadirektoraadi ja päästeteenistuste tööseminaril soovitati, on punktis 2.2 määratletud kolm peamist ohustenaariumi

- 2.2.1 N-ö kuumad vahejuhtumid: tulekahju, plahvatus, millele järgneb tulekahju, mürgise suitsu või gaasi eraldumine
- 2.2.2 N-ö külmad vahejuhtumid: kokkupõrge või rööbastelt mahasõitmine
- 2.2.3 Pikenenud peatus: spontaanne evakuatsioon

seotud käesolevas KTKs määratletud meetmetega. Järgmises tabelis esitatakse vahejuhtumite liikide ja meetmete vahelised kvalitatiivsed seosed, näidates, millised meetmed on suunatud millisele vahejuhtumi liigile.

Ohutuse edendamiseks tunnelites võetakse nelja järjestikuse tasandi meetmeid: vältimis-, leevendamise-, evakuatsiooni ja päästemeetmeid.

Näiteks n-ö kuumade vahejuhtumite puhul on alusstrateegia järgmine:

Vältimine: sobivate halvasti süttivate materjalide kasutamine (punkt 4.2.5.1) vähendab tulekahju puhkemise ohtu. Peale selle takistab tulekahju puhkemist rongi seisukorra kontroll ja vastavad meetmed (4.4.1).

Leevendamine: sobivate halvasti süttivate materjalide kasutamine (punkt 4.2.5.1) vähendab oluliselt kuumust ja suitsu teket ning tule leviku kiirust reisirongides. Tulekustutitega (4.2.5.2) võidakse takistada tulekahju suurenemist. Tule avastamisel antakse häire (4.2.5.7). Esmalt otsivad sõitjad kaitset rongi kahjustamata osas ning B klassi kuuluvate rongide puhul kaitsevad neid tuletõkked (4.2.5.4). Suitsu levimise vältimiseks lülitatakse välja kliimaseade (4.2.5.10). Kui võimalik, lahkub rong tunnelist. Hädapidurduse tühistamise süsteem (4.2.5.8) hoiab ära soovimatu peatumise tunnelis ning põleva rongi sõiduvõime hoidmiseks on kehtestatud lisameetmed (4.2.5.5).

Evakuatsioon ja pääste: kui rong on tunnelis soovimatult peatunud, aitab sobivate halvasti süttivate, vähemürgiste ja väikse suitsutihedusega materjalide kasutamine (4.2.5.1) kaasa evakuatsiooniks sobiva keskkonna säilimisele tunnelis. Kui rong peatub, evakueeritakse sõitjad ja rongi meeskond juhatab nad ohutusse piirkonda (4.6.1). Veerem (4.2.5.11) ja tunneli infrastruktuur (4.2.2.6–4.2.2.10) on projekteeritud nii, et see võimaldaks evakueerimist tunnelis. Päästeteenistusi teavitatakse, kuidas pääseda tunnelitesse (4.2.2.11) ja veeremisse (4.2.5.12).

Selgitus: infrastruktuuri, energiavarustuse ning juhtkaskude ja signaalimise allsüsteemide meetmed on sinisel, veeremi meetmed rohelisel ning käitamise meetmed kollasel taustal.

A Kuum vahejuhtum

	Vältimine	Leevendamine	Evakuatsioon ja pääste
Tulekahju, plahvatus, mürgise gaasi eraldumine	4.2.5.1 Veeremi materjaliomadused	4.2.5.1 Veeremi materjaliomadused	4.2.5.1 Veeremi materjaliomadused
	4.4.1 Rongide seisukorra kontroll ja vastavad meetmed	4.2.2.4 Ehitusmaterjalide tuleohutusnõuded	4.2.2.3 Konstruktsioonide tulekaitsenõuded
		4.2.3.1 Kontaktõhuliini või kontakttrööbaste segmentimine	4.2.2.7 Evakuatsiooniteed
		4.2.3.4 Tunnelite elektrikaablitele esitatavad nõuded	4.2.2.8 Evakuatsiooniteede avariivalgustus
		4.2.3.5 Elektriseadmete töökindlus	4.2.2.10 Avariiside
		4.2.4.1 Teljepuksi ülekuumemise detektorid	4.2.2.11 Päästeteenistuste juurdepääs
		4.2.5.2 Reisirongi tulekustutid	4.2.2.12 Päästealad väljaspool tunnelit

	Vältimine	Leevendamine	Evakuatsioon ja pääste
		4.2.5.3 Kaubarongide tulekaitse	4.2.2.13 Veevarustus
		4.2.5.4 Reisirongi tuletõkked	4.2.3.2 Kontaktõhuliini või kontakttrööpa maandus
		4.2.5.5 Lisameetmed reisirongi sõiduvõime hoidmiseks	4.2.3.3 Elektrivarustus
		4.2.5.7 Sidevahendid rongides	4.2.5.11 Reisirongi evakuatsiooni-plaan
		4.2.5.8 Hädapidurduse tühistamine	4.2.5.12 Päästeteenistustele ettenähtud teave ja nende juurdepääs
		4.2.5.9 Rongi avariivalgustussüsteem	4.4.3 Tunneli hädaolukorra lahendamise plaan ja õppused
		4.2.5.10 Rongi kliimaseadmete väljalülitamine	4.4.4 Maandustoimingud
		4.4.2 Eriolukorra eeskiri	4.7.1 Enesepäästevahend (kaubarongi personalile)
		4.4.5 Marsruudiraamat	
		4.4.6 Sõitjatele rongis ohutust ja avariilukordasid käsitleva teabe jagamine	
		4.4.7 Tunneli ja juhtimiskeskuste vaheline koostöö	
		4.6.1 Rongi meeskonna ja muu personali tunnelitealane pädevus	

B Külml vahejuhtum

	Vältimine	Leevendamine	Evakuatsioon ja pääste
Kokkupõrge või rööbastelt mahasõitmine	4.2.2.1 Pöörangute ja rüüstõbastepaigaldus	4.2.3.1 Kontaktõhuliini või kontakttrööbastepaigaldamine	4.2.2.6 Enesepäästmis-, evakuatsiooni- ja päästevahendite korral
	4.5.1 Tunneli seisukorra kontroll	4.2.3.5 Elektriseadmete töökindlus	4.2.2.7 Evakuatsiooniteed
		4.2.5.7 Sidevahendid rongides	4.2.2.8 Evakuatsiooniteede avariivalgustus
			4.2.2.9 Evakuatsioonitähised
		4.4.5 Marsruudiraamat	4.2.2.10 Avariiside
		4.4.6 Sõitjatele rongis ohutust ja avariilukordasid käsitleva teabe jagamine	4.2.2.11 Päästeteenistuste juurdepääs
		4.4.7 Tunneli ja juhtimiskeskuste vaheline koostöö	4.2.2.12 Päästealad väljaspool tunnelid
		4.6.1 Rongi meeskonna ja muu personali tunnelitealane pädevus	4.2.2.13 Veevarustus

	Vältimine	Leevendamine	Evakuatsioon ja pääste
		4.4.2 Eriolukorra eeskiri	4.2.3.2 Kontaktõhuliini või kontakttrööpa maandus
		4.2.5.9 Rongi avariivalgustussüsteem	4.2.3.3 Elektrivarustus
			4.2.5.11 Reisirongi evakuatsiooniplan
			4.2.5.12 Päästeteenistustele ettenähtud teave ja nende juurdepääs
			4.4.3 Tunneli hädaolukorra lahendamise plan ja õppused
			4.4.4 Maandustoimingud

C Pikenenud peatus

	Vältimine	Leevendamine	Evakuatsioon ja pääste
Spontaanne evakuatsioon	4.2.5.7 Sidevahendid rongides	4.4.2 Eriolukorra eeskiri	4.2.2.6 Enesepäästmis-, evakuatsiooni- ja päästevahendid vahejuhtumite korral
	4.4.6 Sõitjatele rongis ohutust ja avariiolukordasid käsitleva teabe jagamine	4.4.3 Tunneli hädaolukorra lahendamise plan ja õppused	4.2.2.7 Evakuatsiooniteed
	4.4.7 Tunneli ja juhtimiskeskuste vaheline koostöö		4.2.2.8 Evakuatsiooniteede avariivalgustus
			4.2.2.9 Evakuatsioonitähised
	4.6.1 Rongi meeskonna ja muu personali tunnelitealane pädevus		4.2.2.10 Avariiside
	4.2.5.9 Rongi avariivalgustussüsteem		4.2.2.11 Päästeteenistuste juurdepääs
			4.2.2.12 Päästealad väljaspool tunnelid

E LISA

ALLSÜSTEEMIDE HINDAMINE

E.1 Kohaldamisala

Käesolevas lisas kirjeldatakse allsüsteemide vastavushindamist.

E.2 Näitajad ja moodulid

Tabelis E on allsüsteemi näitajad, mida peab hindama projekteerimis-, arendus- ja tootmisfaasis, märgitud X-iga.

Tabel E

Hindamine

1	2	3	4	5	6
		Projekteerimis- ja arendusfaas	Tootmisfaas		
	Hinnatavad näitajad	Projektiläbivaatus	Ehitus, montaaž, paigaldus	Koostetöö (enne kasutuselevõttu)	Valideeri-mine täielikes töötingimustes
4.2.2.1.	Pöörangute ja riströöbaste paigaldus	X			
4.2.2.2.	Omaõlilise juurdepääsu vältimine varuväljapääsudele ja seadmete ruumidele	X		X	
4.2.2.3.	Konstruktioonide tulekaitse nõuded	X			
4.2.2.4.	Ehitusmaterjalide tuleohutus nõuded	X			
4.2.2.5.	Tulekahju avastamine	X		X	
4.2.2.6.	Enesepäästmis-, evakuatsiooni- ja päästevahendid vahejuhtumite korral	X			
4.2.2.6.1.	Ohutu piirkonna määratlus				
4.2.2.6.2.	Üldosa				
4.2.2.6.3.	Külge- ja/või vertikaalsuunalised maapinnale viivad avariiväljapääsud	X			
4.2.2.6.4.	Ühenduskäigud teistesse tunnelitesse	X			
4.2.2.6.5.	Alternatiivsed tehnilised lahendused	X			
4.2.2.7.	Evakuatsiooniteed	X			
4.2.2.8.	Evakuatsiooniteede avariivalgustus	X		X	
4.2.2.9.	Evakuatsioonitähised	X			
4.2.2.10.	Avariiside	X			
4.2.2.11.	Päästeteenistuste juurdepääs	X			
4.2.2.12.	Päästealad väljaspool tunnelid	X			
4.2.2.13.	Veevarustus	X			

1	2	3	4	5	6
		Projekteerimis- ja arendusfaas	Tootmisfaas		
	Hinnatavad näitajad	Projektiläbivaatus	Ehitus, montaaž, paigaldus	Koostetöö (enne kasutuselevõttu)	Valideerimine täielikes töötingimustes
4.2.3.1.	Kontaktõhuliini või kontakttrööbaste segmentimine	X		X	
4.2.3.2.	Kontaktõhuliini või kontakttrööpa maandus	X		X	
4.2.3.3.	Elektrivarustus	X			
4.2.3.4.	Tunnelite elektrikaablitele esitatavad nõuded	X			
4.2.3.5.	Elektriseadmete töökindlus	X			
4.2.5.1.	Veeremi materjalomadused	X			
4.2.5.2.	Reisiringi tulekustutid	X			
4.2.5.3.	Kaubarongide tulekaitse	X			
4.2.5.4.	Reisiringi tuletõkked	X			
4.2.4.1.	Teljepuksi ülekuumenemise detektorid	X			
4.2.5.5.	Lisameetmed sõiduvõime hoidmiseks reisiringis, kus on puhkenud tulekahju, e	X			
4.2.5.5.1.	Reisiringide üldeesmärgid ja nõutav sõiduvõime				
4.2.5.5.2.	Piduritele esitatavad nõuded	X			
4.2.5.5.3.	Veole esitatavad nõuded	X			
4.2.5.6.	Rongi tulekahjuandurid	X			
4.2.5.7.	Sidevahendid rongides	X			
4.2.5.8.	Hädapidurduse tühistamine	X	X		
4.2.5.9.	Rongi avariivalgustussüsteem	X			X
4.2.5.10.	Rongi kliimaseadmete väljalülitamine	X			X
4.2.5.11.	Reisiringi evakuatsiooniplaan	X			
4.2.5.12.	Päästeteenistustele ettenähtud teave ja nende juurdepääs	X			

1	2	3	4	5	6
		Projekteerimis- ja arendusfaas	Tootmisfaas		
	Hinnatavad näitajad	Projektiläbivaatus	Ehitus, montaaž, paigaldus	Koostetöö (enne kasutuselevõttu)	Valideeri-mine täielikes töötingimustes
4.4.1	Rongide olukorra kontrollimine ja vastavad meetmed Märkus: punktis 6.2.6 selgitatakse, miks peab käituseeskirjade hindamine olema iga asjaomase liikmesriigi ohutusasutuse kohustus ja miks neid ei pea eraldi hindama teavitatud asutus. Seega ei esitata käesolevas tabelis punktides 4.4 ja 4.6 sätestatud nõudeid.				
4.5.1.	Tunneli seisukorra kontroll	X			
4.5.2.	Veeremi hooldus	X			
4.7.1.1.	Enesepäästemaskid	X			

F LISA

ALLSÜSTEEMIDE EÜ VASTAVUSTÕENDAMISE MOODULID

F.1 Moodulite loetelu

Allsüsteemide moodulid

- Moodul SB: tüübihindamine
- Moodul SD: toote kvaliteedijuhtimise süsteem
- Moodul SF: tootetõendus
- Moodul SG: üksiktoote vastavustõendamine
- Moodul SH2: täielik kvaliteedijuhtimise süsteem koos projekti hindamisega

Hoolduseeskirjade moodul

- Mooduli vastavushindamise menetlus

F.2 Koostalitlusvõime komponentide moodulid

Ei kohaldata (koostalitlusvõime komponente ei ole määratud)

F.3 Allsüsteemide EÜ vastavustõendamine moodulid

F.3.1 Moodul SB: tüübihindamine

1. Käesolev moodul hõlmab EÜ vastavustõendamine menetlust, mille kohaselt teavitatud asutus kontrollib ja kinnitab tellija või tema ühenduses registreeritud volitatud esindaja taotluse alusel, kas infrastruktuuri, energiarustuse, juhtkaskude ja signaalimise või veeremise allsüsteemi tüüp, mis esindab kavandatavat toodangut,

- vastab käesolevale KTKle ja muudele kohaldatavatele KTKdele, vastates seega direktiivi 2001/16/EÜ olulistele nõuetele ⁽¹⁾
- vastab muudele asutamislepingust tulenevatele normidele.

Käesoleva mooduli raames ette nähtud tüübihindamine võib hõlmata eri hindamisetappe: projekti hindamine, tüübihindamine või tootmisprotsessi läbivaatus, mis on sätestatud vastavas KTKs.

2. Tellija ⁽²⁾ peab esitama allsüsteemi EÜ vastavustõendamine (tüübihindamine) taotluse teavitatud asutusele, mille ta valib oma äranägemisel.

Taotlus peab sisaldama:

- tellija või tema volitatud esindaja nime ja aadressi,
- punktis 3 osutatud tehnilist dokumentatsiooni.

3. Taotleja peab esitama teavitatud asutusele kavandatavat toodangut esindava allsüsteemi näidise ⁽³⁾ (edaspidi „tüüp“).

Tüübi alla võivad kuuluda mitmed allsüsteemi versioonid, kui versioonide erinevus ei mõjuta KTK sätete kohaldamist.

⁽¹⁾ Olulised nõuded sisalduvad tehnilistes näitajates, liidestest ja tõhususnõuetes, mis on sätestatud KTK 4. peatükis.

⁽²⁾ „Tellija“ tähendab käesolevas moodulis allsüsteemi tellijat, nagu on määratletud direktiivis, või tema ühenduses registreeritud volitatud esindajat.

⁽³⁾ KTK vastava osaga võib kindlaks määrata vajalikud konkreetsed nõuded.

Teavitatud asutus võib nõuda veel lisanäidiseid, kui see on kontrollimiseks vajalik.

Kui konkreetsed katse- või kontrollimeetodid seda nõuavad ning see on KTKga või seal osutatud Euroopa tehnilise kirjeldusega ⁽⁴⁾ ette nähtud, tuleb esitada alakoostu või koostu näidis või näidised või allsüsteemi eelkoostatud näidis.

Tehniline dokumentatsioon ja näidis(ed) peavad võimaldama toote projektist, valmistamisest, paigaldamisest, hooldamisest ja tööpõhimõttest arusaamist ning selle alusel peab olema võimalik hinnata vastavust käesolevale KTKle.

Tehniline dokumentatsioon peab sisaldama:

- allsüsteemi, selle üldise konstruktsiooni ja struktuuri kirjeldust,
- infrastruktuuri- või veeremiregistrit, kaasa arvatud kõiki KTKs esitatud andmeid
- eelprojekti ja tootmisteavet, näiteks jooniseid ning detailide, alakoostude, koostude, elektriskeemide jms skeme,
- allsüsteemi projekti- ja tootmisteabe, hoolduse ja toimimise mõistmiseks vajalikke kirjeldusi ja selgitusi,
- kohaldatud tehnilisi kirjeldusi, sealhulgas Euroopa tehnilisi kirjeldusi,
- kõiki vajalikke tõendeid eespool osutatud tehniliste kirjelduste kasutamise kohta, eelkõige juhtudel, kus Euroopa tehnilisi kirjeldusi ja vastavaid norme ei ole täielikult kohaldatud,
- allsüsteemis kasutatavate koostalitlusvõime komponentide loendit,
- koostalitlusvõime komponentide EÜ vastavusdeklaratsioonide või kasutussobivuse deklaratsioonide koopiaid ning direktiivide VI lisas esitatud andmeid,
- tõendeid muudele asutamislepingust tulenevatele normidele vastavuse kohta (sealhulgas sertifikaadid)
- allsüsteemi tootmise ja montaažiga seotud tehnilist dokumentatsiooni,
- allsüsteemi projekteerimises, valmistamises, montaažis ja paigaldamises osalevate tootjate nimekirja,
- allsüsteemi kasutustingimusi (kasutusaja või läbisõidu piirangud, kulumispiirangud jne),
- allsüsteemi hooldustingimusi ja hooldusega seotud tehnilist dokumentatsiooni
- kõiki tehnilisi nõudeid, mida tuleb allsüsteemi tootmise, hoolduse või kasutuse puhul arvesse võtta
- konstruktsiooniarvutuste, tehtud uuringute jm tulemusi,
- katsearuandeid.

Kui KTK nõuab täiendava teabe esitamist tehnilise dokumentatsiooni kohta, tuleb need lisada.

4. Teavitatud asutus peab tegema järgmist:

4.1. tutvuma tehnilise dokumentatsiooniga;

4.2. kontrollima, kas allsüsteemi või allsüsteemi koostude või alakoostude näidis(ed) on toodetud vastavalt tehnilisele dokumentatsioonile, ning tegema või laskma teha KTK ja asjakohaste Euroopa tehniliste kirjelduste sätete kohased tüübikatsed. Tootmist kontrollitakse sobiva hindamismooduli kohaselt;

4.3. kui KTKga nähakse ette projekti hindamine, kontrollima projekteerimismeetodeid, projekteerimisvahendeid ja projekteerimise tulemusi, et hinnata nende vastavust allsüsteemiga seotud nõuetele projekteerimisprotsessi lõppedes;

⁽⁴⁾ Euroopa tehnilise kirjelduse mõiste on esitatud direktiivides 96/48/EÜ ja 2001/16/EÜ. Euroopa tehniliste kirjelduste kasutusviisi selgitatakse kiirraudteesüsteemi KTKde rakendussuunistes.

- 4.4. tegema kindlaks osad, mis on projekteeritud vastavalt KTKle ja Euroopa tehniliste kirjelduste asjakohastele sätetele, ning osad, mis on projekteeritud kõnealuseid Euroopa tehnilisi kirjeldusi kohaldamata;
- 4.5. teostama või laskma teostada vajalikud kontrollid ja katsetused vastavalt punktidele 4.2 ja 4.3, et teha kindlaks, kas asjaomaseid Euroopa tehnilisi kirjeldusi on tegelikult kohaldatud;
- 4.6. tegema või laskma teha vajalikud kontrollid ja katsetused vastavalt punktidele 4.2 ja 4.3, et teha kindlaks, kas valitud lahendused on kooskõlas KTKga, juhul kui asjakohaseid Euroopa tehnilisi kirjeldusi ei kohaldatud.
- 4.7. leppima taotlejaga kokku kontrollide ja vajalike katsetuste tegemise koha.
5. Kui tüüp vastab käesolevale KTKle, peab teavitatud asutus andma taotlejale EÜ tüübihindamistõendi. Tõendis peab olema kirjas tehnilises dokumentatsioonis märgitud tellija ja tootja(te) nimi (nimed) ja aadress(id), kontrollide tulemusel tehtud järeldused, tõendi kehtivuse tingimused ja kinnitatud tüübi identifitseerimiseks vajalikud andmed.

Tõendile tuleb lisada tehnilise dokumentatsiooni asjakohaste osade loend, mille ärakirja tuleb säilitada teavitatud asutuses.

Kui teavitatud asutus keeldub andmast tellijale tüübihindamistõendit, peab ta üksikasjalikult põhjendama oma keeldumist.

Tuleb ette näha kaebuste esitamise kord.

6. Kõik teavitatud asutused peavad edastama teistele teavitatud asutustele asjakohast teavet välja antud ja tühistatud tüübihindamistõendite kohta ning nende tüübihindamistõendite kohta, mille väljaandmisest on keeldutud.
7. Teistel teavitatud asutustel on õigus taotluse korral saada EÜ tüübihindamistõendite ja/või nende lisade ärakirju. Tõendite lisad peavad olema teistele teavitatud asutustele kättesaadavad.
8. Tellija peab kogu allsüsteemi kasutusea jooksul koos tehnilise dokumentatsiooniga säilitama tüübihindamistõendite ja nende lisade koopiad. Need dokumendid tuleb saata igale liikmesriigile, kes seda taotleb.
9. Tootmisfaasis peab taotleja teatama EÜ tüübihindamistõendiga seotud tehnilisi dokumente hoidvale teavitatud asutusele kõigist muudatustest, mis võivad mõjutada KTK täitmist või allsüsteemi ettenähtud kasutustingimusi. Sel juhul peab allsüsteem saama täiendava kinnituse. Sellisel juhul teeb teavitatud asutus ainult need kontrollid ja katsetused, mis on muudatuste jaoks asjakohased ja vajalikud. Täiendav kinnitus antakse algse tüübihindamistõendi lisana või väljastatakse pärast varasema tõendi tühistamist uus tõend.

F.3.2 Moodul SD: toote kvaliteedijuhtimise süsteem

1. Käesolev moodul hõlmab EÜ vastavustõendamise menetlust, mille kohaselt teavitatud asutus kontrollib ja kinnitab tellija või tema ühenduses registreeritud volitatud esindaja taotluse alusel, kas infrastruktuuri, energiavarustuse või veeremi allsüsteemi tüüp, millele teavitatud asutus on juba välja andnud tüübihindamistõendi,
 - vastab käesolevale KTKle ja muudele kohaldatavatele KTKdele, vastates seega direktiivi 2001/16/EÜ olulistele nõuetele, ⁽⁵⁾
 - vastab muudele asutamislepingust tulenevatele normidele,ning on kasutuselevõtmiseks kõlblik.
2. Teavitatud asutus teostab menetluse tingimusel, et:
 - enne hindamist välja antud tüübihindamistõend on taotlusega hõlmatud allsüsteemi suhtes kehtiv,

⁽⁵⁾ Olulised nõuded sisalduvad tehnilistes näitajates, liidestest ja tõhususnõuetes, mis on sätestatud KTK 4. peatükis.

- tellija ⁽⁶⁾ ja asjassepuutuvad peatöövõtjad täidavad punktis 3 sätestatud nõudeid.

Peatöövõtjad on ettevõtted, kelle tegevusest oleneb KTK oluliste nõuete täitmine. Kõnealune mõiste hõlmab:

- kogu allsüsteemi projekti eest (sealhulgas eelkõige allsüsteemi integreerimise eest) vastutavat ettevõtet,
- teisi, ainult allsüsteemi projekti osadega seotud ettevõtteid (kes näiteks monteerivad või paigaldavad allsüsteemi).

Mõiste ei hõlma tootjaid-allhankijaid, kes tarnivad osi ja koostalitlusvõime komponente.

3. Allsüsteemi puhul, mille suhtes tuleb teostada EÜ vastavustõendamise menetlus, peavad tellija või peatöövõtjad, kui neid on, tootmisel ja lõpptoodangu kontrollimisel ning katsetamisel kasutama heakskiidetud kvaliteedijuhtimise süsteemi, mis on sätestatud punktis 5 ja mille suhtes kohaldatakse punktis 6 sätestatud järelevalvet.

Kui kogu allsüsteemi projekti eest (sealhulgas eelkõige allsüsteemi integreerimise eest) vastutab tellija ise või kui tellija osaleb otseselt tootmises (sealhulgas montaaž ja paigaldamine), peab ta kõnealuste tegevuste puhul kasutama heakskiidetud kvaliteedijuhtimise süsteemi, mille suhtes rakendatakse punktis 6 sätestatud järelevalvet.

Kui kogu allsüsteemi projekti eest (sealhulgas eelkõige allsüsteemi integreerimise eest) vastutab peatöövõtja, peab ta tootmise ning lõpptoodangu kontrollimisel ja katsetamisel igal juhul kasutama heakskiidetud kvaliteedijuhtimise süsteemi, mille suhtes rakendatakse punktis 6 sätestatud järelevalvet.

EÜ vastavustõendamise menetlus

- 4.1. Tellija peab oma äranägemisel valitud teavitatud asutusele esitama allsüsteemi EÜ vastavustõendamise taotluse, mis hõlmab kvaliteedijuhtimise süsteemide järelevalve kooskõlastamist, nagu on ette nähtud punktidega 5.3 ja 6.5. Tellija peab oma valikust ja taotluse esitamisest teavitama asjaomaseid tootjaid.

Taotlus peab võimaldama allsüsteemi projektist, valmistamisest, montaažist, paigaldamisest, hooldamisest ja tööpõhimõttest arusaamist ning selle alusel peab olema võimalik hinnata vastavust tüübitunnistuses sätestatud tüübile ja käesolevale KTKle.

Taotlus peab sisaldama:

- tellija või tema volitatud esindaja nime ja aadressi
- kinnitatud tüübi tehnilist dokumentatsiooni, sealhulgas tüübihindamistõendit, mis on välja antud pärast moodulis SB sätestatud menetlust,

ja kui kõnealune dokumentatsioon neid ei sisalda, siis,

- allsüsteemi, selle üldise konstruktsiooni ja struktuuri kirjeldust,
- kohaldatud tehnilisi kirjeldusi, sealhulgas Euroopa tehnilisi kirjeldusi, ⁽⁷⁾
- kõiki vajalikke tõendeid eespool osutatud tehniliste kirjelduste kasutamiseks, eelkõige juhtudel, kus kõnealuseid Euroopa tehnilisi kirjeldusi ja asjaomaseid norme ei ole täielikult kohaldatud. Tõendusmaterjal peab sisaldama tootja vastava labori poolt või tootja nimel tehtud katsetuste tulemusi.
- infrastruktuuri- või veeremiregistrit, kaasa arvatud kõiki KTKs sätestatud andmeid,
- allsüsteemi tootmist ja montaaži käsitlevat tehnilist dokumentatsiooni,

⁽⁶⁾ Tellija tähendab käesolevas moodulis allsüsteemi tellijat, nagu on määratletud direktiivis, või tema ühenduses registreeritud volitatud esindajat.

⁽⁷⁾ Euroopa tehnilise kirjelduse mõiste on esitatud direktiivides 96/48/EÜ ja 2001/16/EÜ. Euroopa tehniliste kirjelduste kasutusviisi selgitatakse kiirraudteesüsteemi KTKde rakendussuunistes.

- tõendeid tootmisetapi vastavuse kohta muudele asutamislepingust tulenevatele normidele (sealhulgas sertifikaadid),
- allsüsteemis kasutatavate koostalitlusvõime komponentide loendit,
- koostalitlusvõime komponentide EÜ vastavusdeklaratsioonide või kasutuskõlblikkuse deklaratsioonide koopiaid ning kõiki direktiivide VI lisas sätestatud andmeid,
- allsüsteemi projekteerimises, tootmises, montaažis ja paigaldamises osalevate tootjate nimekirja,
- tõendeid selle kohta, et võimalik tellija ja/või peatöövõtjad rakendavad kõikides punktis 5.2 osutatud etappides kvaliteedijuhtimise süsteemi ning et tegemist on tõhusa süsteemiga,
- märget teavitatud asutuse kohta, kes vastutab kõnealuste kvaliteedijuhtimise süsteemide heakskiitmise ja järelevalve eest.

4.3. Teavitatud asutus kontrollib esmalt taotluse tüübihindamise ja tüübihindamistõendi kehtivust.

Kui teavitatud asutus leiab, et tüübihindamistõend ei ole enam kehtiv või on ebapiisav ning on tarvis uut hindamist, peab ta oma otsust põhjendama.

Kvaliteedijuhtimise süsteem

5.1. Tellija ja peatöövõtjad, kui neid on, peavad oma kvaliteedijuhtimise süsteemi hindamiseks esitama taotluse teavitatud asutusele, mille nad valivad oma äranägemisel.

Taotlus peab sisaldama:

- kogu asjakohast teavet kavandatud allsüsteemi kohta,
- kvaliteedijuhtimise süsteemi dokumentatsiooni.
- kinnitatud tüübi tehnilist dokumentatsiooni ning selle tüübihindamistõendi koopiat, mis on välja antud pärast moodulis SB sätestatud menetlust.

Isikud, kes on seotud vaid allsüsteemi projekti teatava osaga, peavad esitama andmed üksnes kõnealuse osa kohta.

5.2. Kui kogu allsüsteemi projekti eest vastutab tellija või peatöövõtja, peab kvaliteedijuhtimise süsteem tagama allsüsteemi üldise vastavuse tüübihindamistõendis kirjeldatud tüübile ning allsüsteemi üldise vastavuse käesolevale KTKle. Teiste peatöövõtjate kvaliteedijuhtimise süsteemid peavad tagama, et nende vastav osa allsüsteemis vastab tüübihindamistõendis kirjeldatud tüübile ja käesolevale KTKle.

Kõik taotleja(te) vastuvõetud elemendid, nõuded ja sätted tuleb süstemaatiliselt ja kavakindlalt põhimõtete, menetluste ja juhistena üles kirjutada. Niisugune kvaliteedijuhtimise süsteemi dokumentatsioon peab võimaldama kvaliteediprogrammide, -plaanide, -käsiraamatute ja protokollide ühtmoodi tõlgendamist.

Eelkõige peab kõnealune dokumentatsioon kõikide taotlejate puhul piisavalt kirjeldama järgmist:

- kvaliteedialased eesmärgid ja organisatsiooniline struktuur,
- vastavad tootmise, kvaliteedikontrolli ja kvaliteedi tagamise meetodid, protsessid ja süstemaatilised meetmed, mida kasutatakse,
- enne tootmist, montaaži ja paigaldust ning nende vältel ja pärast neid tehtavad kontrollimised ja katsetused ning nende sagedus,
- kvaliteeti tõendavad protokollid, näiteks ülevaatusaruanded ning katse- ja taatlustulemused, aruanded asjaomaste töötajate pädevuse kohta jne,

ning kogu allsüsteemi projekti eest vastutava tellija või peatöövõtja puhul ka:

- allsüsteemi üldise kvaliteediga seotud (sealhulgas eelkõige allsüsteemi integreerimisega seotud) juhtkonna kohustused ja volitused.

Uuringud, katsetused ja kontrollid peavad hõlmama järgmisi etappe:

- allsüsteemi struktuur, sealhulgas eelkõige tsiviilehitustegevus, komponentide montaaž, lõppseadistus,
- allsüsteemi lõplik katsetamine,
- ning valideerimine täielikes töötingimustes, kui see on KTKga ette nähtud.

- 5.3. Teavitatud asutus, mille tellija on valinud, peab kontrollima, et kõikidel punktis 5.2 osutatud allsüsteemi etappidel rakendatakse taotleja(te) kvaliteedijuhtimise süsteemi(de)ga ette nähtud heakskiitmise ja järelevalve korda. ⁽⁸⁾

Kui allsüsteemi vastavus tüübihindamistõendis kirjeldatud tüübile ja allsüsteemi vastavus KTKle põhineb rohkem kui ühel kvaliteedijuhtimise süsteemil, kontrollib teavitatud asutus eelkõige,

- kas kvaliteedijuhtimise süsteemide vahelised seosed ja liidesed on selgelt dokumenteeritud
- ning kas peatöövõtja üldine vastutus ja juhtimisvolitused kogu allsüsteemi nõuetelevastavuse osas, on piisavalt ja nõuetekohaselt määratletud.

- 5.4. Punktis 5.1 osutatud teavitatud asutus peab hindama kvaliteedijuhtimise süsteemi, et teha kindlaks, kas see vastab punktis 5.2 osutatud nõuetele. Vastavust kõnealustele nõuetele eeldatakse, kui taotleja rakendab EN/ISO 9001-2000 standardis sätestatud projekteerimise, tootmise, lõpptoodangu kontrollimise ja katsetamise osas kvaliteedijuhtimise süsteemi, mis võtab arvesse selle allsüsteemi iseärasusi, mille suhtes seda rakendatakse.

Kui taotleja kasutab sertifitseeritud kvaliteedijuhtimise süsteemi, võtab teavitatud asutus seda hindamisel arvesse.

Kontrollida tuleb üksnes asjaomast allsüsteemi, arvestades taotleja konkreetset osa allsüsteemis. Kontrollivas rühmas peab olema vähemalt üks liige, kellel on asjaomase allsüsteemi tehnoloogia hindamise kogemusi. Hindamise käigus tuleb teha kontrollkäik taotleja ettevõttesse.

Taotlejat tuleb otsusest teavitada. Teade peab sisaldama kontrolli põhjal tehtud järeldusi ning põhjendatud hindamisotsust.

- 5.5. Võimalik tellija ja peatöövõtjad kohustuvad täitma kinnitatud kvaliteedijuhtimise süsteemist tulenevaid kohustusi ja hoidma süsteemi asjakohase ja tõhusana.

Nad peavad teavitama kvaliteedijuhtimise süsteemi kinnitanud teavitatud asutust kõikidest olulistest muudatustest, mis mõjutavad allsüsteemi vastavust KTKle.

Teavitatud asutus peab kavandatavaid muudatusi hindama ja otsustama, kas muudetud kvaliteedijuhtimise süsteem vastab punktis 5.2 sätestatud nõuetele või on vaja uut hindamist.

Ta peab taotlejale oma otsusest teatama. Teade peab sisaldama hindamise põhjal tehtud järeldusi ning põhjendatud hindamisotsust.

6. Teavitatud asutuse vastutusalasse kuuluvate kvaliteedijuhtimise süsteemide järelevalve

- 6.1. Järelevalve eesmärk on tagada, et võimalik tellija ja peatöövõtjad täidavad kinnitatud kvaliteedijuhtimise süsteemi(de)st tulenevaid kohustusi nõuetekohaselt.

⁽⁸⁾ Veeremi KTK puhul võib teavitatud asutus osaleda vedurite või rongide kõikides lõppkatsetustes, mis toimuvad KTK vastavas peatükis sätestatud tingimustel.

6.2. Võimalik tellija ja peatöövõtjad peavad punktis 5.1 osutatud teavitatud asutusele saatma (või laskma saata) kõik selleks vajalikud dokumendid, sealhulgas allsüsteemiga seotud rakenduskavad ja tehnilise dokumentatsiooni (mis on seotud taotleja konkreetse osaga allsüsteemis), eelkõige:

- kvaliteedijuhtimise süsteemi dokumendid, sealhulgas eelkõige meetmed, mis on võetud, et tagada järgmist:

- kogu allsüsteemi projekti eest vastutava tellija või peatöövõtja puhul,

et üldine vastutus ja juhtimisvolitused, mis on vajalikud kogu allsüsteemi nõuetelevastavuse tagamiseks, on piisavalt ja asjakohaselt määratletud,

- iga taotleja puhul,

et kvaliteedijuhtimise süsteemi juhitakse õigesti, et saavutada allsüsteemi tasandi integratsioon,

- kvaliteedijuhtimise süsteemi tootmist (sealhulgas montaaži ja paigaldust) käsitlevas osas ette nähtud kvaliteediantendimised, näiteks inspekteerimisaruanded, katse- ja taatlusandmed, aruanded asjaomaste töötajate erialase pädevuse kohta jne.

6.3. Teavitatud asutus peab regulaarselt tegema auditeid kindlustamaks, et võimalik tellija ja peatöövõtjad järgivad ja kohaldavad kvaliteedijuhtimise süsteemi, ja esitama neile selle kohta auditeerimisaruande. Kui nad kasutavad sertifitseeritud kvaliteedijuhtimise süsteemi, võtab teavitatud asutus seda järelevalve teostamisel arvesse.

Auditeid tehakse vähemalt kord aastas ning vähemalt üks audit peab toimuma punktis 8 osutatud EÜ vastavushindamise menetluse alla kuuluva allsüsteemiga seotud tegevuste (tootmine, montaaž või paigaldamine) ajal.

6.4. Peale selle võib teavitatud asutus ette teatamata külastada taotleja(te) asjassepuutuvaid objekte. Kõnealuste kontrollkäikude käigus võib teavitatud asutus vajaduse korral teha täielikke või osalisi auditeid või teha või lasta teha katsetusi veendumaks, et kvaliteedijuhtimise süsteem toimib vastavalt nõuetele. Ta esitab taotleja(te)le inspekteerimisaruande ning vajaduse korral auditi- ja/või katsearuanded.

6.5. Kui tellija poolt valitud teavitatud asutus, kes vastutab EÜ vastavustõendamise eest, ei teosta kõikide asjassepuutuvate kvaliteedijuhtimise süsteemide järelevalvet, peab ta kooskõlastama kõigi selle eest vastutavate teavitatud asutuste järelevalvetevõime, et:

- veenduda allsüsteemi integreerimisega seotud erinevate kvaliteedijuhtimise süsteemide vaheliste liidete nõuetekohases haldamises,

- koguda koos tellijaga hindamiseks vajalikke andmeid, et tagada erinevate kvaliteedijuhtimise süsteemide kooskõla ja üldine järelevalve.

Kooskõlastamise käigus on teavitatud asutusel õigus:

- saada kõik teiste teavitatud asutuste välja antud dokumendid (kinnitused ja järelevalvedokumendid),

- osaleda punktis 6.3 osutatud järelevalveauditites,

- algselt punktis 6.4 osutatud täiendavaid auditeid, et täita koos teiste teavitatud asutustega oma kohustusi.

7. Punktis 5.1 osutatud teavitatud asutusel peab olema kontrolliks, auditeerimiseks ja järelevalveks juurdepääs ehitusplatsidele, tootmishoonetele, montaaži- ja paigalduskohtadele, laopindadele ja vajaduse korral eelkooste- ja katserajatistele ning üldiselt kõikidele kohtadele ja ruumidele, mida ta peab oma ülesannete täitmisel vajalikuks, pidades silmas taotleja konkreetset osa allsüsteemi projektis.

8. Võimalik tellija ja peatöövõtjad peavad vähemalt 10 aastat pärast viimase allsüsteemi tootmist säilitama riigi asutuste jaoks kättesaadavana järgmisi dokumente:

- punkti 5.1 teise lõigu teises taandes märgitud dokumendid,

- punkti 5.5 teises lõigus osutatud ajakohastamist käsitlevad andmed,
 - punktides 5.4, 5.5 ja 6.4 osutatud teavitatud asutuse otsused ja aruanded.
9. Kui allsüsteem vastab KTKle, peab teavitatud asutus tüübihindamise ning kvaliteedijuhtimise süsteemi(de) kinnitamise ja järelevalve alusel koostama tellijale ette nähtud vastavustunnistuse ning tellija koostab omakorda EÜ vastavustõendamise deklaratsiooni, mis on ette nähtud selle liikmesriigi järelevalveasutusele, kus allsüsteem asub ja/või kus seda kasutatakse.
- EÜ vastavustõendamise deklaratsioon ja sellele lisatud dokumendid peavad olema kuupäevastatud ja allkirjastatud. Deklaratsioon peab olema kirjutatud samas keeles kui tehniline dokumentatsioon ning sisaldama vähemalt direktiivi V lisas sätestatud teavet.
10. Tellija valitud teavitatud asutus vastutab EÜ vastavustõendamise deklaratsioonile lisatava tehnilise dokumentatsiooni koostamise eest. Tehniline dokumentatsioon hõlmab vähemalt direktiivi artikli 18 lõikes 3 osutatud teavet, eelkõige:
- kõiki vajalikke dokumente allsüsteemi omaduste kohta,
 - allsüsteemis kasutatavate koostalitlusvõime komponentide loendit,
 - komponentidelt direktiivi artikli 13 kohaselt nõutavate EÜ vastavusdeklaratsioonide ja vajaduse korral EÜ kasutuskõlblikkuse deklaratsioonide koopiaid, vajaduse korral koos teavitatud asutuste välja antud asjakohaste dokumentidega (sertifikaadid, kvaliteedijuhtimise süsteemide kinnitused ja järelevalvedokumendid),
 - kõiki allsüsteemi hooldamise, kasutustingimuste ja kasutuspiirangutega seotud andmeid,
 - kõiki andmeid juhendite kohta, mis on seotud hooldusega, pideva või korralise järelevalve, reguleerimisega ja korrashoiuga,
 - allsüsteemi tüübihindamistõendit ja seonduvat tehnilist dokumentatsiooni, nagu need on sätestatud moodulis SB,
 - tõendeid muudele asutamislepingust tulenevatele normidele vastavuse kohta (sealhulgas sertifikaadid)
 - teavitatud asutuse välja antud punkti 9 kohast vastavustunnistust, millele on lisatud asjaspepuutuvad märkused ja arvutused ning mille teavitatud asutus on allkirjastanud kinnitamaks, et projekt vastab direktiivile ja KTKle, vajaduse korral koos märgetega tegevuse käigus tehtud reservatsioonide kohta, mida ei ole tagasi võetud. Tunnistusele tuleb lisada ka hindamisega seoses koostatud punktide 6.3 ja 6.4 kohased kontrolli- ja auditeerimisaruanded, eelkõige:
 - infrastruktuuri- või veeremiregister, kaasa arvatud kõik KTKs sätestatud teave.
11. Kõik teavitatud asutused peavad edastama teistele teavitatud asutustele vajaliku teabe kinnitatud, tühistatud või tagasi lükatud kvaliteedijuhtimise süsteemide kohta.
- Teised teavitatud asutused võivad taotluse korral saada kvaliteedijuhtimise süsteemide kinnituste koopiaid.
12. Tellijale tuleb anda vastavustunnistusega kaasnevad dokumendid.
- Ühenduses asuv tellija peab tehnilise dokumentatsiooni koopiat säilitama kogu allsüsteemi kasutusea ning järgneva kolme aasta jooksul; see tuleb saata igale liikmesriigile, kes seda taotleb.

F.3.3 Moodul SF: tootetõendus

1. Käesolev moodul hõlmab EÜ vastavustõendamise menetlust, mille kohaselt teavitatud asutus kontrollib ja kinnitab tellija või tema ühenduses registreeritud volitatud esindaja taotluse alusel, kas infrastruktuuri, energiavarustuse või veeremi allsüsteemi tüüp, millele teavitatud asutus on juba välja andnud tüübihindamistõendi,
- vastab käesolevale KTKle ja muudele kohaldatavatele KTKdele, vastates seega direktiivi 2001/16/EÜ olulistele nõuetele ⁽⁹⁾

⁽⁹⁾ Olulised nõuded sisalduvad tehnilistes näitajates, liidestest ja tõhususnõuetes, mis on sätestatud KTK 4. peatükis.

- vastab muudele asutamislepingust tulenevatele normidele
 - ning on kasutuselevõtmiseks kõlblik
2. Tellija ⁽¹⁰⁾ peab esitama allsüsteemi EÜ vastavustõendamise (tootetõendus) taotluse teavitatud asutusele, mille ta valib oma äranägemisel.

Taotlus peab sisaldama :

- tellija või tema volitatud esindaja nime ja aadressi
 - tehnilist dokumentatsiooni.
3. Menetluse kõnealuses osas kontrollib ja kinnitab tellija, et asjaomane allsüsteem vastab tüübihindamistõendis kirjeldatud tüübile ning allsüsteemi suhtes kohaldatavale KTKle.

Teavitatud asutus teostab menetluse tingimusel, et enne hindamist välja antud tüübihindamistõend on taotlusega hõlmatud allsüsteemi kohta kehtiv.

4. Tellija võtab kõik vajalikud meetmed selleks, et tootmisprotsess (sealhulgas koostalitlusvõime komponentide montaaž ja integreerimine peatöövõtjate ⁽¹¹⁾ poolt, kui neid on) tagaks allsüsteemi vastavuse tüübihindamistõendis kirjeldatud tüübile ja selle suhtes kohaldatavale KTKle.
5. Taotlus peab võimaldama allsüsteemi projektist, tootmisest, paigaldamisest, hooldusest ja tööpõhimõttest arusaamist ning selle alusel peab olema võimalik hinnata vastavust tüübihindamistõendis kirjeldatud tüübile ja käesolevale KTKle.

Taotlus peab sisaldama:

- kinnitatud tüübi tehnilist dokumentatsiooni, sealhulgas tüübihindamistõendit, mis on välja antud pärast moodulis SB sätestatud menetlust,

ja kui kõnealune dokumentatsioon neid ei sisalda, siis,

- allsüsteemi, selle üldise konstruktsiooni ja struktuuri kirjeldust,
- infrastruktuuri- või veeremiregistrilt, kaasa arvatud KTKs sätestatud kogu teavet,
- eelprojekti ja tootmisinfot, näiteks jooniseid ning detailide, alakoostude, koostude, elektriskeemide jms skeme,
- allsüsteemi tootmist ja montaaži käsitlevat tehnilist dokumentatsiooni,
- kohaldatud tehnilisi kirjeldusi, sealhulgas Euroopa tehnilisi kirjeldusi, ⁽¹²⁾
- kõiki vajalikke tõendeid eespool osutatud tehniliste kirjelduste kasutamiseks, eelkõige juhtudel, kus kõnealuseid Euroopa tehnilisi kirjeldusi ja vastavaid norme ei ole täielikult kohaldatud,
- tõendeid tootmisetapi vastavuse kohta muudele asutamislepingust tulenevatele normidele (sealhulgas sertifikaadid)
- allsüsteemis kasutatavate koostalitlusvõime komponentide loendit,
- koostalitlusvõime komponentide EÜ vastavusdeklaratsioonide või kasutuskõlblikkuse deklaratsioonide koopiaid ning kõiki direktiivide VI lisas sätestatud andmeid,
- allsüsteemi projekteerimises, tootmises, montaažis ja paigaldamises osalevate tootjate nimekirja,

⁽¹⁰⁾ „Tellija” tähendab käesolevas moodulis allsüsteemi tellijat, nagu on määratletud direktiivis, või tema ühenduses registreeritud volitatud esindajat.

⁽¹¹⁾ „Peatöövõtjad” on ettevõtjad, kelle tegevusest oleneb KTK oluliste tingimuste täitmine. See tähistab ettevõtjat, kes vastutab kogu allsüsteemi projekti eest, või ettevõtjaid, kes osalevad allsüsteemi projekti teatud osas (tegeledes näiteks allsüsteemi montaaži või paigaldusega).

⁽¹²⁾ Euroopa tehnilise kirjelduse mõiste on esitatud direktiivides 96/48/EÜ ja 2001/16/EÜ. Euroopa tehniliste kirjelduste kasutusviisi selgitatakse kiirraudteesüsteemi KTKde rakendussuunistes.

Kui KTK nõuab täiendavate andmete esitamist tehnilise dokumentatsiooni kohta, tuleb need lisada.

6. Teavitatud asutus kontrollib esmalt taotluse tüübihindamise ja tüübihindamistõendi kehtivust.

Kui teavitatud asutus leiab, et tüübihindamistõend ei ole enam kehtiv või on ebapiisav ning tarvis on uut hindamist, peab ta oma otsust põhjendama.

Teavitatud asutus peab tegema vajalikud uuringud ja katsetused, et kontrollida allsüsteemi vastavust tüübihindamistõendis kirjeldatud tüübile ning KTKle. Teavitatud asutus kontrollib ja katsetab punkti 4 kohaselt kõiki seeriatoodanguna valmistatavaid allsüsteeme.

7. Vastavustõendamine iga (seeriatoodanguna valmistatud) allsüsteemi kontrollimise ja katsetamise teel

- 7.1. Teavitatud asutus peab tegema katsetusi, uuringuid ja kontrolle, et tagada seeriatoodanguna valmistatud allsüsteemi vastavus KTKle. Uuringud, katsetused ja kontrollid laienevad ka KTKga ette nähtud etappidele.

- 7.2. Iga (seeriatoodanguna valmistatud) allsüsteemi tuleb eraldi uurida, katsetada ja kontrollida⁽¹³⁾ veendumaks, et see vastab tüübihindamistõendis kirjeldatud tüübile ning kohaldatavale KTKle. Kui KTKs (või selles osutatud Euroopa standardis) ei ole katsetust sätestatud, kohaldatakse vastavaid Euroopa tehnilisi kirjeldusi või samaväärseid katsetusi.

8. Teavitatud asutus lepib tellijaga (ja peatöövõtjaga) kokku kohad, kus katsetusi tehakse, ning lepib kokku, et allsüsteemi lõppkatsetused ja valideerimise täielikes töötingimustes, kui see on KTKga ette nähtud, teeb tellija teavitatud asutuse vahetu järelevalve all ja osalusel.

Teavitatud asutusel peab olema katsetusteks ja kontrollideks juurdepääs tootmishoonetele, koostekohtadele ja rajatistele ning vajaduse korral eelkooste- ja katsetuskohtadele, et täita talle KTKga ette nähtud ülesandeid.

9. Kui allsüsteem vastab KTKle, peab teavitatud asutus koostama tellijale ettenähtud vastavustunnistuse ning tellija koostab omakorda EÜ vastavustõendamise deklaratsiooni, mis on ette nähtud selle liikmesriigi järelevalveasutusele, kus allsüsteem asub ja/või kus seda kasutatakse.

Kõnealuste toimingute aluseks on tüübihindamine ning kõikide seeriatoodete puhul punkti 7 kohaselt läbiviidud katsetused, tõendamised ja kontrollid, mida nõutakse KTKs ja/või asjaomastes Euroopa tehnilistes kirjeldustes.

EÜ vastavustõendamise deklaratsioon ja sellele lisatud dokumendid peavad olema kuupäevastatud ja allkirjastatud. Deklaratsioon peab olema kirjutatud samas keeles kui tehniline dokumentatsioon ning sisaldama vähemalt direktiivi V lisas sätestatud andmeid.

10. Teavitatud asutus vastutab EÜ vastavustõendamise deklaratsioonile lisatava tehnilise dokumentatsiooni koostamise eest. Tehniline dokumentatsioon hõlmab vähemalt direktiivi artikli 18 lõikes 3 osutatud teavet, eelkõige:

- kõiki vajalikke dokumente allsüsteemi omaduste kohta
- infrastruktuuri- või veeremiregistrit, kaasa arvatud kõiki KTKs sätestatud andmeid,
- allsüsteemis kasutatavate koostalitlusvõime komponentide loendit,
- komponentidelt direktiivi artikli 13 kohaselt nõutavate EÜ vastavusdeklaratsioonide ja vajaduse korral EÜ kasutuskõlblikkuse deklaratsioonide koopiaid, vajaduse korral koos teavitatud asutuste välja antud asjakohaste dokumentidega (sertifikaadid, kvaliteedijuhtimise süsteemide kinnitused ja järelevalvedokumendid),
- kõiki allsüsteemi hooldamise, kasutustingimuste ja kasutuspiirangutega seotud andmeid,
- kõiki andmeid juhendite kohta, mis on seotud hooldusega, pideva või korralise järelevalve, reguleerimisega ja korrashoiuga,
- allsüsteemi tüübihindamistõendit ja sellega kaasnevat tehnilist dokumentatsiooni, nagu on määratletud moodulis SB

⁽¹³⁾ Volitatud asutus osaleb veeremi KTK puhul eelkõige veeremi või rongi lõppkatsetustel. See sätestatakse KTK vastavas peatükis.

- teavitatud asutuse välja antud punkti 9 kohast vastavustunnistust, millele on lisatud vastavad märkused ja arvutused ning mille teavitatud asutus on allkirjastanud kinnitamaks, et projekt vastab direktiivile ja KTKle, vajaduse korral koos märgetega tegevuse käigus tehtud reservatsioonide kohta, mida ei ole tagasi võetud. Vajaduse korral tuleb tunnistusele lisada ka
- vastavustöendamise seoses koostatud kontrolli- ja auditeerimisaruanded.

11. Tellijale tuleb anda vastavustunnistusega kaasnevad dokumendid.

Tellija peab tehnilise dokumentatsiooni koopiat säilitama kogu allsüsteemi kasutusea ning järgneva kolme aasta jooksul; see tuleb saata igale liikmesriigile, kes seda taotleb.

F.3.4 Moodul SG: üksiktoote vastavustöendamine

1. Käesolev moodul hõlmab EÜ vastavustöendamise menetlust, mille kohaselt teavitatud asutus kontrollib ja kinnitab tellija või tema ühenduses registreeritud volitatud esindaja taotluse alusel, kas infrastruktuuri, energiavarustuse, juhtkäskude ja signaalimise või veeremi allsüsteem

- vastab käesolevale KTKle ja muudele kohaldatavatele KTKdele, vastates seega direktiivi 2001/16/EÜ olulistele nõuetele ⁽¹⁴⁾
- vastab muudele asutamislepingust tulenevatele normidele ning

on kasutuselevõtmiseks kõlblik.

2. Tellija ⁽¹⁵⁾ peab esitama oma äranägemisel valitud teavitatud asutusele allsüsteemi EÜ vastavustöendamise (üksiktoote vastavustöendamine) taotluse.

Taotlus peab sisaldama:

- tellija või tema volitatud esindaja nime ja aadressi
- tehnilist dokumentatsiooni.

3. Tehniline dokumentatsioon peab võimaldama toote projektist, tootmisest, paigaldamisest, hooldamisest ja tööpõhimõttest arusaamist ning selle alusel peab olema võimalik hinnata vastavust käesolevale KTKle.

Tehniline dokumentatsioon peab sisaldama:

- allsüsteemi, selle üldise konstruktsiooni ja struktuuri kirjeldust,
- infrastruktuuri- või veeremiregistrat, kaasa arvatud kõiki KTKs sätestatud andmeid,
- eelprojekti ja tootmisinfot, näiteks jooniseid ning detailide, alakoostude, koostude, elektriskeemide jms skeeme,
- allsüsteemi projekti- ja tootmisteabe, hoolduse ja toimimise mõistmiseks vajalikke kirjeldusi ja selgitusi,
- kohaldatud tehnilisi kirjeldusi, sealhulgas Euroopa tehnilisi kirjeldusi, ⁽¹⁶⁾
- kõiki vajalikke tõendeid eespool osutatud tehniliste kirjelduste kasutamiseks, eelkõige juhtudel, kus Euroopa tehnilisi kirjeldusi ja vastavaid norme ei ole täielikult kohaldatud,
- allsüsteemis kasutatavate koostalitlusvõime komponentide loendit,
- komponentidelt direktiivi artikli 13 kohaselt nõutavate EÜ vastavusdeklaratsioonide või EÜ kasutuskõlblikkuse deklaratsioonide koopiaid ning kõiki direktiivide VI lisas sätestatud andmeid,

⁽¹⁴⁾ Olulised nõuded sisalduvad tehnilistes näitajates, liidestest ja tõhususnõuetes, mis on sätestatud KTK 4. peatükis.

⁽¹⁵⁾ „Tellija” tähendab käesolevas moodulis allsüsteemi tellijat, nagu on määratletud direktiivis, või tema ühenduses registreeritud volitatud esindajat.

⁽¹⁶⁾ Euroopa tehnilise kirjelduse mõiste on esitatud direktiivides 96/48/EÜ ja 2001/16/EÜ. Euroopa tehniliste kirjelduste kasutusviisi selgitatakse kiirraudteesüsteemi KTKde rakendussuunistes.

- tööendeid muudele asutamislepingust tulenevatele normidele vastavuse kohta (sealhulgas sertifikaadid)
- allsüsteemi tootmise ja montaažiga seotud tehnilist dokumentatsiooni,
- allsüsteemi projekteerimises, tootmises, montaažis ja paigaldamises osalevate tootjate nimekirja,
- allsüsteemi kasutustingimusi (kasutusaja või läbisõidu piirangud, kulumispiirangud jne),
- allsüsteemi hooldustingimusi ja hooldusega seotud tehnilist dokumentatsiooni,
- kõiki tehnilisi nõudeid, mida tuleb allsüsteemi tootmise, hoolduse või kasutuse puhul arvesse võtta,
- konstruktsiooniarvutuste, tehtud uuringute jm tulemusi,
- kõiki muid vajalikke tööendeid, mis tõendaksid, et varasemad kontrollid ja katsetused on tehtud edukalt, samadel tingimustel ning sõltumatute ja pädevate asutuste poolt.

Kui KTKs nõutakse täiendavate andmete esitamist tehnilise dokumentatsiooni kohta, tuleb need lisada.

4. Teavitatud asutus vaatab taotluse läbi ja hindab tehnilist dokumentatsiooni ning teeb kindlaks osad, mis on projekteeritud vastavalt KTK ja Euroopa tehniliste kirjelduste asjaomastele sätetele, ning osad, mis on projekteeritud kõnealuseid Euroopa tehnilisi kirjeldusi kohaldamata.

Teavitatud asutus kontrollib allsüsteemi ning teostab või laseb teostada vajalikud kontrollid ja katsetused, et teha kindlaks, kas asjaomaseid Euroopa tehnilisi kirjeldusi on tegelikult kohaldatud või kas valitud lahendused on kooskõlas KTKga, juhul kui asjaomaseid Euroopa tehnilisi kirjeldusi ei kohaldatud.

Uuringud, katsetused ja kontrollid hõlmavad järgmisi KTKs sätestatud etappe:

- üldine konstruktsioon
- allsüsteemi struktuur, sealhulgas eelkõige ja vajaduse korral tsiviilehitustegevus, komponentide montaaž, lõppseadistus
- allsüsteemi lõplik katsetamine
- ning valideerimine täielikes töötingimustes, kui see on KTKga ette nähtud.

Teavitatud asutus võib võtta arvesse uuringute, kontrollide või katsetuste tulemusi, mida on samadel tingimustel edukalt teinud muud asutused ⁽¹⁷⁾ või taotleja või mis on tehtud taotleja nimel, kui see on vastavas KTKs nii sätestatud. Sellisel juhul otsustab teavitatud asutus, kas ta kasutab kõnealuste kontrollide või katsetuste tulemusi või mitte.

Teavitatud asutuse kogutud tõendid peavad olema sobivad ja piisavad, et tõendada vastavust KTKle ning seda, et kõik nõutud ja asjakohased kontrollid ja katsetused on teostatud.

Kõiki tööendeid, mida kasutatakse ja mis pärinevad muudelt osapooltelt, tuleb kaaluda enne katsetuste või kontrollide tegemist, kuna teavitatud asutus võib soovida katsetusi või kontrollide nende tegemise ajal hinnata, jälgida või läbi vaadata.

⁽¹⁷⁾ Varasemate kontrollide ja katsete aktsepteerimise tingimused peavad olema samaväärsed teavitatud asutuse allhanketingimustega (vt uue lähenemisviisi sinine raamat, § 6.5).

Kõnealuste tõendite ulatust peab põhjendama dokumenteeritud analüüs, mille puhul kasutatakse muu hulgas ka allpool osutatud tegureid. ⁽¹⁸⁾ Kõnesolev põhjendus tuleb lisada tehnilisele dokumentatsioonile.

Kõigil juhtudel võtab lõpliku vastutuse tõendite eest teavitatud asutus.

5. Teavitatud asutus lepib tellijaga (ja peatöövõtjaga) kokku kohad, kus katsetused tehakse, ning lepib kokku, et allsüsteemi lõpliku katsetuse ja kui see on KTKga ette nähtud, siis valideerimise täielikes töötingimustes viib läbi tellija teavitatud asutuse vahetu järelevalve all ja osalusel.
6. Teavitatud asutusel peab olema katsetuste tegemiseks ja kontrollimiseks juurdepääs projekteerimis- ja ehituskohtadele, tootmishoonetele, koostekohtadele ja rajatistele ning vajaduse korral eelkooste- ja katsetuskohtadele, et täita talle KTKga ettenähtud ülesandeid.
7. Kui allsüsteem vastab KTKle, peab teavitatud asutus koostama KTK ja/või Euroopa tehnilise kirjelduse nõuete kohaselt teostatud katsetuste, tõendamiste ja kontrollide alusel tellija jaoks ettenähtud vastavustunnistuse ning tellija koostab omakorda EÜ vastavustõendamise deklaratsiooni, mis on ette nähtud selle liikmesriigi järelevalveasutusele, kus allsüsteem asub ja/või kus seda kasutatakse.

EÜ vastavustõendamise deklaratsioon ja sellele lisatud dokumendid peavad olema kuupäevastatud ja allkirjastatud. Deklaratsioon peab olema kirjutatud samas keeles kui tehniline dokumentatsioon ning sisaldama vähemalt direktiivi V lisas sätestatud teavet.

8. Tellija valitud teavitatud asutus vastutab EÜ vastavustõendamise deklaratsioonile lisatava tehnilise dokumentatsiooni koostamise eest. Tehniline dokumentatsioon hõlmab vähemalt direktiivi artikli 18 lõikes 3 osutatud teavet ja eelkõige:
 - kõiki vajalikke dokumente allsüsteemi omaduste kohta
 - allsüsteemis kasutatavate koostalitlusvõime komponentide loendit,
 - komponentidelt direktiivi artikli 13 kohaselt nõutavate EÜ vastavusdeklaratsioonide ja vajaduse korral EÜ kasutuskõlblikkuse deklaratsioonide koopiad, vajaduse korral koos teavitatud asutuste välja antud asjakohaste dokumentidega (sertifikaadid, kvaliteedijuhtimise süsteemide kinnitused ja järelevalvedokumendid),
 - kõiki allsüsteemi hooldamise, kasutustingimuste ja kasutuspiirangutega seotud andmeid,
 - kõiki andmeid juhendite kohta, mis on seotud hooldusega, pideva või korralise järelevalve, reguleerimisega ja korrashoiuga,
 - teavitatud asutuse välja antud punkti 7 kohast vastavustunnistust koos vastavate märkuste ja arvutustega ning mille teavitatud asutus on allkirjastanud kinnitamaks, et projekt vastab direktiivile ja KTKle, vajaduse korral koos märgetega tegevuse käigus tehtud reservatsioonide kohta, mida ei ole tagasi võetud. Sertifikaadile tuleb lisada ka vastavustõendamise seoses koostatud kontrolli- ja auditeerimisaruanded,
 - tõendeid muudele asutamislepingust tulenevatele normidele vastavuse kohta (sealhulgas sertifikaadid)
 - infrastruktuuri- või veeremiregistrat, kaasa arvatud KTKs sätestatud kogu teavet.

⁽¹⁸⁾ Teavitatud asutus kontrollib allsüsteemi töö eri osi ning teeb enne tööd, selle vältel ja lõpetamisel kindlaks:

- allsüsteemi ja selle eri osade mõju ohtudele ja ohutusele
- olemasolevate seadmete ja süsteemide kasutamine:
 - kasutatakse samamoodi, kui enne
 - on enne kasutatud, kuid kohandatakse uueks otstarbeks
- olemasolevate konstruktsioonide, tehnoloogiate, materjalide ja tootmismeetodite kasutamine
- projekteerimise, tootmise, katsetamise ja kasutuselevõtmise kord
- kasutus- ja hoolduskohustus
- muudelt pädevatelt asutustelt saadud varasemad kinnitused
- muude asjaomaste asutuste akrediteerimised:
 - teavitatud asutusel on lubatud võtta arvesse kehtivat standardi EN45004 kohast akrediteeringut, tingimusel et ei teki huvide konflikti, et akrediteerimine hõlmab katsetuste tegemist ning et akrediteering on kehtiv.
 - kui ametlikku akrediteeringut ei ole, peab teavitatud asutus tagama, et kontrollitakse pädevuse, sõltumatuse, katsetamise ja materjalide käitlemise protsesside, rajatiste ja seadmete ning muude allsüsteemi jaoks oluliste protsesside kontrollimise süsteeme.
 - kõigil juhtudel peab teavitatud asutus kaaluma meetodite sobivust ning otsustama vajaliku jälgimise ulatuse üle.
- homogeensete partiiide ja süsteemide kasutamine kooskõlas mooduliga f.

9. Tellijale tuleb anda vastavustunnistusega kaasnevad dokumendid

Tellija peab tehnilise dokumentatsiooni koopia säilitama kogu allsüsteemi kasutusea ning järgneva kolme aasta jooksul; see tuleb saata igale liikmesriigile, kes seda taotleb.

F.3.5 Moodul SH2: täielik kvaliteedijuhtimise süsteem koos projektihindamisega

1. Käesolev moodul hõlmab EÜ vastavustõendamise menetlust, mille kohaselt teavitatud asutus kontrollib ja kinnitab tellija või tema ühenduses registreeritud volitatud esindaja taotluse alusel, kas infrastruktuuri, energiavarustuse, juhtkaskude ja signaalimise või veeremi allsüsteem

— vastab käesolevale KTKle ja muudele kohaldatavatele KTKdele, vastates seega direktiivi 2001/16/EÜ olulistele nõuetele ⁽¹⁹⁾

— vastab muudele asutamislepingust tulenevatele normidele ning on kasutuselevõtmiseks kõlblik

2. Teavitatud asutus teostab menetluse, sealhulgas allsüsteemi projektihindamise tingimusel, et tellija ⁽²⁰⁾ ja peatöövõtja vastavad punkti 3 nõuetele.

Peatöövõtjad on ettevõtted, kelle tegevusest oleneb KTK oluliste nõuete täitmine. Kõnealune mõiste hõlmab:

— kogu allsüsteemi projekti eest (sealhulgas eelkõige allsüsteemi integreerimise eest) vastutavat ettevõtet,

— muid, ainult allsüsteemi projekti osadega seotud ettevõtteid (kes tegelevad näiteks allsüsteemi projekteerimise, montaaži või paigaldamisega).

Mõiste ei hõlma tootjaid-allhankijaid, kes tarnivad osi ja koostalitlusvõime komponente.

3. Allsüsteemi puhul, mille suhtes tuleb teha EÜ vastavustõendamise menetlus, peavad tellija või peatöövõtjad, kui neid on, projekteerimisel, tootmisel ning lõpptoodangu kontrollimisel ja katsetamisel kasutama heakskiidetud kvaliteedijuhtimise süsteemi, mis on sätestatud punktis 5 ja mille suhtes kohaldatakse punktis 6 sätestatud järelevalvet.

Kui kogu allsüsteemi projekti eest (sealhulgas eelkõige allsüsteemi integreerimise eest) vastutab peatöövõtja, peab ta tootmise ning lõpptoodangu kontrollimise ja katsetamise puhul igal juhul kasutama heakskiidetud kvaliteedijuhtimise süsteemi, mille suhtes kohaldatakse punktis 6 sätestatud järelevalvet.

Kui kogu allsüsteemi projekti eest (sealhulgas eelkõige allsüsteemi integreerimise eest) vastutab tellija ise või kui tellija on otseselt seotud projekteerimise ja/või tootmisega (sealhulgas montaaž ja paigaldamine), peab ta nende tegevuste puhul kasutama heakskiidetud kvaliteedijuhtimise süsteemi, mille suhtes kohaldatakse punktis 6 sätestatud järelevalvet.

Taotlejad, kes osalevad üksnes montaaži- ja paigaldamistöös, võivad tootmise ja toodete lõppkontrolli ning katsetamise puhul rakendada üksnes kinnitatud kvaliteedijuhtimise süsteemi.

4. EÜ vastavustõendamise menetlus

4.1. Tellija peab oma äranägemisel valitud teavitatud asutusele esitama allsüsteemi EÜ vastavustõendamise taotluse (täielik kvaliteedijuhtimise süsteem koos projektihindamisega), mis hõlmab kvaliteedijuhtimise süsteemide kooskõlastamise hindamist, nagu on ette nähtud punktidega 5.4 ja 6.6. Tellija peab oma valikust ja taotluse esitamisest teavitama asjaomaseid tootjaid.

4.2. Taotlus peab võimaldama allsüsteemi projektist, tootmisest, montaažist, paigaldamisest, hooldamisest ja tööpõhimõttest arusaamist ning selle alusel peab olema võimalik hinnata vastavust KTKle.

Taotlus peab sisaldama:

— tellija või tema volitatud esindaja nime ja aadressi,

⁽¹⁹⁾ Olulised nõuded sisalduvad tehnilistes näitajates, liideses ja tõhususnõuetes, mis on sätestatud KTK 4. peatükis.

⁽²⁰⁾ „Tellija” tähendab käesolevas moodulis allsüsteemi tellijat, nagu on määratletud direktiivis, või tema ühenduses registreeritud volitatud esindajat.

- tehnilist dokumentatsiooni, sealhulgas:
 - allsüsteemi, selle üldise konstruktsiooni ja struktuuri kirjeldust,
 - kohaldatud tehnilisi projekteerimisnõudeid, sealhulgas Euroopa tehnilisi kirjeldusi, ⁽²¹⁾
 - kõiki vajalikke tõendeid eespool osutatud tehniliste kirjelduste kasutamise kohta, eelkõige juhtudel, kus Euroopa tehnilisi kirjeldusi ja vastavaid norme ei ole täielikult kohaldatud,
 - katseprogrammi,
 - infrastruktuuri- või veeremiregistrit, kaasa arvatud kõiki KTKs sätestatud andmeid,
 - allsüsteemi tootmise ja montaažiga seotud tehnilist dokumentatsiooni,
 - allsüsteemis kasutatavate koostalitlusvõime komponentide loendit,
 - komponentidelt direktiivi artikli 13 kohaselt nõutavate EÜ vastavusdeklaratsioonide või EÜ kasutuskõlblikkuse deklaratsioonide koopiaid ning kõiki direktiivide VI lisas sätestatud andmeid,
 - tõendeid muudele asutamislepingust tulenevatele normidele vastavuse kohta (sealhulgas sertifikaadid),
 - allsüsteemi projekteerimises, tootmises, montaažis ja paigaldamises osalevate tootjate nimekirja,
 - allsüsteemi kasutustingimusi (kasutusaja või läbisõidu piirangud, kulumispiirangud jne),
 - allsüsteemi hooldustingimusi ja hooldusega seotud tehnilist dokumentatsiooni,
 - kõiki tehnilisi nõudeid, mida tuleb allsüsteemi tootmise, hooldamise või kasutuse puhul arvesse võtta,
- tõendeid selle kohta, et tellija ja/või peatöövõtjad, kui neid on, rakendavad kõikides punktis 5.2 osutatud etappides kvaliteedijuhtimise süsteemi, ning et tegemist on tõhusa süsteemiga,
- märgat teavitatud asutus(t)e kohta, kes vastutab (vastutavad) kõnealuste kvaliteedijuhtimise süsteemide heakskiitmise ja järelevalve eest.

4.3. Tellija esitab oma nõuetekohase labori korraldatud või tellitud uuringute, kontrollide ja katsetuste, ⁽²²⁾ sealhulgas vajaduse korral tüübikatsetuste tulemused.

4.4. Teavitatud asutus vaatab läbi taotluse projekti hindamist käsitleva osa ning hindab katsetuste tulemusi. Kui projekt vastab direktiivi ja kohaldatava KTK sätetele, väljastab ta taotlejale projekti hindamistõendi. Tõend peab sisaldama projekti läbivaatamisel tehtud järeldusi, kehtivustingimusi ja hinnatud projekti identifitseerimiseks vajalikke andmeid ning vajaduse korral allsüsteemi toimimise kirjeldust.

Kui teavitatud asutus keeldub andmast tellijale projekti hindamistõendit, peab ta esitama keeldumise üksikasjaliku põhjenduse.

Tuleb ette näha kaebuste esitamise kord.

4.5. Tootmisetapis peab taotleja teatama projekti hindamistõendiga seotud tehnilisi dokumente hoidvale teavitatud asutusele kõigist muudatustest, mis võivad mõjutada KTK täitmist või allsüsteemi ettenähtud kasutustingimusi. Sel juhul peab allsüsteem saama täiendava kinnituse. Teavitatud asutus teeb sellisel juhul ainult need kontrollid ja katsetused, mis on vaadeldavate muudatuste seisukohalt asjakohased ja vajalikud. Täiendav kinnitus antakse algse tõendi lisana või väljastatakse pärast varasema tõendi tühistamist uus tõend.

⁽²¹⁾ Euroopa tehnilise kirjelduse mõiste on esitatud direktiivides 96/48/EÜ ja 2001/16/EÜ. Euroopa tehniliste kirjelduste kasutusviisi selgitatakse kiirraudteesüsteemi KTK kohaldamisjuhises.

⁽²²⁾ Katsetulemused esitatakse koos taotlusega või hiljem.

5. Kvaliteedijuhtimise süsteem

- 5.1. Võimalik tellija ja peatöövõtjad, kui neid on, peavad oma kvaliteedijuhtimise süsteemi hindamiseks esitama taotluse teavitatud asutusele, mille nad valivad oma äranägemisel.

Taotlus peab sisaldama:

- kogu asjakohast teavet kavandatud allsüsteemi kohta,
- kvaliteedijuhtimise süsteemi dokumentatsiooni.
- Isikud, kes on seotud vaid allsüsteemi projekti teatava osaga, peavad esitama andmed üksnes asjaomase osa kohta.

- 5.2. Kui kogu allsüsteemi projekti eest vastutab tellija või peatöövõtja, peab kvaliteedijuhtimise süsteem tagama allsüsteemi üldise vastavuse käesolevale KTKle.

Muude peatöövõtjate kvaliteedijuhtimise süsteemid peavad tagama, et nende vastav osa allsüsteemis vastab KTK nõuetele.

Kõik taotlejate vastuvõetud elemendid, nõuded ja sätted tuleb süstemaatiliselt ja kavakindlalt põhimõtete, menetluste ja juhistena üles kirjutada. Kvaliteedijuhtimise süsteemi käsitlevad dokumendid peavad tagama, et kvaliteedipõhimõtete ja -menetluste väljendusi, nagu kvaliteedikavad, -plaanid, käsiraamatud ja -aruanded, mõistetakse ühtemoodi.

Süsteem peab eelkõige sisaldama järgmiste andmete nõuetekohast kirjeldust:

- kõikide taotlejate puhul:
 - kvaliteedieesmärgid ja organisatsiooniline struktuur,
 - vastavad tootmise, kvaliteedikontrolli ja kvaliteedijuhtimise meetodid, protsessid ja süstemaatilised meetmed, mida kasutatakse,
 - enne tootmist, montaaži ja paigaldust ning nende vältel ja pärast neid tehtavad uuringud, kontrollimised ja katsetused ning nende sagedus,
 - kvaliteeti tõendavad protokollid, näiteks ülevaatusaruanded ning katse- ja taatlustulemused, aruanded asjaomaste töötajate pädevuse kohta jne,
- peatöövõtja puhul seoses tema vastava osaga allsüsteemi projekteerimises:
 - projekti suhtes kohaldatavad tehnilised nõuded, sealhulgas Euroopa tehnilised kirjeldused, ning kui Euroopa tehnilisi kirjeldusi ei kohaldata täies ulatuses, siis vahendid, millega tagatakse, et allsüsteemi suhtes kohaldatava KTK nõudeid täidetakse,
 - projekteerimise järelevalve ja kontrolli meetodid, allsüsteemi projekteerimisel kasutatavad protsessid ja süstemaatilised meetmed,
 - projekteerimise ja allsüsteemi nõutava kvaliteedi järelevalve vahendid ning kvaliteeditagamissüsteemi tõhus toimimine kõikidel etappidel, sealhulgas tootmisel.
- ning kogu allsüsteemi projekti eest vastutava tellija või peatöövõtja puhul ka:
 - juhtkonna vastutus ja volitused seoses allsüsteemi üldise kvaliteediga, sealhulgas eelkõige allsüsteemi integreerimise juhtimisega.

Uuringud, katsetused ja kontrollid peavad hõlmama järgmisi etappe:

- üldine konstruktsioon,

- allsüsteemi struktuur, sealhulgas eelkõige tsiviilehitustegevus, komponentide montaaž, lõppseadistus,
- allsüsteemi lõplik katsetamine,
- ning valideerimine täielikes töötingimustes, kui see on KTKga ette nähtud.

5.3. Tellija valitud teavitatud asutus peab kontrollima, et kõikidel punktis 5.2 osutatud allsüsteemi etappidel rakendatakse taotleja(te) kvaliteedijuhtimise süsteemi(de)ga ette nähtud heakskiitmise ja järelevalve korda. ⁽²³⁾.

Kui allsüsteemi vastavus KTKle tuleneb rohkem kui ühe kvaliteedijuhtimise süsteemi kohaldamisest, kontrollib teavitatud asutus eelkõige,

- kas kvaliteedijuhtimise süsteemide vahelised seosed ja liidesed on selgelt dokumenteeritud

ning kas peatöövõtja üldine vastutus ja juhtimisvolitused, mis on vajalikud kogu allsüsteemi nõuetelevastavuse tagamiseks, on piisavalt ja nõuetekohaselt määratletud.

5.4. Punktis 5.1 osutatud teavitatud asutus peab hindama kvaliteedijuhtimise süsteemi, et teha kindlaks, kas see vastab punktis 5.2 osutatud nõuetele. Vastavust kõnesolevatele nõuetele eeldatakse, kui taotleja rakendab EN/ISO 9001-2000 standardis sätestatud projekteerimise, tootmise, lõpptoodangu kontrollimise ja katsetamise osas kvaliteedijuhtimise süsteemi, mis võtab arvesse selle allsüsteemi iseärasusi, mille suhtes seda rakendatakse.

Kui taotleja kasutab sertifitseeritud kvaliteedijuhtimise süsteemi, võtab teavitatud asutus seda hindamisel arvesse.

Kontrollida tuleb üksnes asjaomast allsüsteemi, arvestades taotleja osa allsüsteemis. Kontrollivas rühmas peab olema vähemalt üks liige, kellel on asjaomase allsüsteemi tehnoloogia hindamise kogemusi. Hindamise käigus tuleb teha kontrollkäik taotleja ettevõttesse.

Taotlejat tuleb otsusest teavitada. Teade peab sisaldama kontrolli põhjal tehtud järeldusi ning põhjendatud hindamisotsust.

5.5. Võimalik tellija ja peatöövõtjad kohustuvad täitma kinnitatud kvaliteedijuhtimise süsteemist tulenevaid kohustusi ja hoidma süsteemi asjakohase ja tõhusana.

Nad peavad teavitama kvaliteedijuhtimise süsteemi kinnitanud teavitatud asutust kõikidest olulistest muudatustest, mis mõjutavad allsüsteemi nõuetelevastavust.

Teavitatud asutus peab kavandatavaid muudatusi hindama ja otsustama, kas muudetud kvaliteedijuhtimise süsteem vastab punktis 5.2 sätestatud nõuetele või on vaja uut hindamist.

Taotlejat tuleb otsusest teavitada. Teade peab sisaldama hindamise põhjal tehtud järeldusi ning põhjendatud hindamisotsust.

6. Teavitatud asutuse vastutusalasse kuuluvate kvaliteedijuhtimise süsteemide järelevalve

6.1. Järelevalve eesmärk on tagada, et võimalik tellija ja peatöövõtjad täidavad kinnitatud kvaliteedijuhtimise süsteemi(de)st tulenevaid kohustusi nõuetekohaselt.

6.2. Võimalik tellija ja peatöövõtjad peavad punktis 5.1 osutatud teavitatud asutusele saatma (või laskma saata) kõik selleks vajalikud dokumendid, sealhulgas allsüsteemiga seotud rakenduskavad ja tehnilise dokumentatsiooni (kuivõrd need on seotud taotleja konkreetse osaga allsüsteemis), eelkõige:

- kvaliteedijuhtimise süsteemi dokumendid, sealhulgas eelkõige meetmed, mis on võetud, et tagada järgmist:
- kogu allsüsteemi projekti eest vastutava tellija või peatöövõtja puhul:

et üldine vastutus ja juhtimisvolitused, mis on vajalikud kogu allsüsteemi nõuetelevastavuse tagamiseks, on piisavalt ja nõuetekohaselt määratletud,

⁽²³⁾ Eelkõige osaleb teavitatud asutus veeremi KTK puhul veeremi või rongi lõppkatsetustel. See sätestatakse KTK vastavas peatükis.

- iga taotleja puhul,

et kvaliteedijuhtimise süsteemi juhitakse õigesti, et saavutada allsüsteemi tasandi integratsioon,

- kvaliteedijuhtimise süsteemi projekteerimist käsitlevas osas ettenähtud kvaliteediandmestikud, näiteks analüüsitulemused, arvutused, katsetused jms,
- kvaliteedijuhtimise süsteemi tootmist (sealhulgas montaaži ja paigaldust) käsitlevas osas ette nähtud kvaliteediandmestikud, näiteks ülevaatusaruanded ning katse- ja taatlustulemused, aruanded asjaomaste töötajate pädevuse kohta jne.

- 6.3. Teavitatud asutus peab regulaarselt tegema auditeid kindlustamaks, et võimalik tellija ja peatöövõtjad järgivad ja kohaldavad kvaliteedijuhtimise süsteemi, ja esitama neile selle kohta auditeerimisaruande. Kui nad kasutavad sertifitseeritud kvaliteedijuhtimise süsteemi, võtab teavitatud asutus seda järelevalve teostamisel arvesse.

Auditeid tehakse vähemalt kord aastas ning vähemalt üks audit peab toimuma punktis 4 osutatud EÜ vastavushindamise menetluse alla kuuluva allsüsteemiga seotud tegevuste (tootmine, montaaž või paigaldamine) ajal.

- 6.4. Lisaks võib teavitatud asutus ette teatamata külastada taotleja(te) punktis 5.2 osutatud objekte. Kõnealuste kontrollkäikude ajal võib teavitatud asutus vajaduse korral teha täielikke või osalisi auditeid või teha või lasta teha katsetusi, et veenduda kvaliteedijuhtimise süsteemi nõuetelevastavas toimimises. Ta peab esitama taotleja(te)le inspekteerimisaruande ning audiiti- ja/või katsearuanded.

- 6.5. Kui tellija valitud teavitatud asutus, kes vastutab EÜ vastavustõendamise eest, ei teosta kõikide asjaomaste kvaliteedijuhtimise süsteemide järelevalvet nagu punktis 5 sätestatud, peab ta kooskõlastama kõigi selle eest vastutavate teavitatud asutuste järelevalvetegevuse, et:

- veenduda allsüsteemi integreerimisega seotud erinevate kvaliteedijuhtimise süsteemide vaheliste liideste nõuetekohases haldamises.
- koguda koos tellijaga hindamiseks vajalikke andmeid, et tagada erinevate kvaliteedijuhtimise süsteemide kooskõla ja üldine järelevalve.

Kooskõlastamise käigus on teavitatud asutusel õigus

- saada kõik teiste teavitatud asutuste poolt välja antud dokumendid (kinnitused ja järelevalvedokumendid),
- osaleda punktis 5.4 osutatud järelevalveauditites,
- algatada punktis 5.5 osutatud täiendavaid auditeid, et täita koos teiste teavitatud asutustega oma kohustusi.

7. Punktis 5.1 osutatud teavitatud asutusel peab olema kontrolliks, auditeerimiseks ja järelevalveks juurdepääs projekteerimiskohtadele, ehitusplatsidele, tootmishoonetele, montaaži- ja paigalduskohtadele, laopindadele ja vajaduse korral eelkooste- ja katserajatistele ning üldiselt kõikidele kohtadele ja ruumidele, mida ta peab oma ülesannete täitmisel vajalikuks, pidades silmas taotleja konkreetset osa allsüsteemi projektis.

8. Võimalik tellija ja peatöövõtjad peavad vähemalt 10 aastat pärast viimase allsüsteemi tootmist säilitama riigi asutuste jaoks kättesaadavana järgmisi dokumente:

- punkti 5.1 teise lõigu teises taandes märgitud dokumendid,
- punkti 5.5 teises lõigus osutatud ajakohastamist käsitlevad andmed,
- punktides 5.4, 5.5 ja 6.4 osutatud teavitatud asutuse otsused ja aruanded.

9. Kui allsüsteem vastab KTKle, peab teavitatud asutus projektihindamise ning kvaliteedijuhtimise süsteemi(de) kinnitamise ja järelevalve alusel koostama tellijale ette nähtud vastavustunnistuse ning tellija koostab omakorda EÜ vastavustõendamise deklaratsiooni, mis on ette nähtud selle liikmesriigi järelevalveasutusele, kus allsüsteem asub ja/või kus seda kasutatakse.

EÜ vastavustõendamise deklaratsioon ja sellele lisatud dokumendid peavad olema kuupäevastatud ja allkirjastatud. Deklaratsioon peab olema kirjutatud samas keeles kui tehniline dokumentatsioon ning sisaldama vähemalt direktiivi V lisas sätestatud teavet.

10. Tellija valitud teavitatud asutus vastutab EÜ vastavustõendamise deklaratsioonile lisatava tehnilise dokumentatsiooni koostamise eest. Tehniline dokumentatsioon hõlmab vähemalt direktiivi artikli 18 lõikes 3 osutatud teavet, eelkõige

- kõiki vajalikke dokumente allsüsteemi omaduste kohta
- allsüsteemis kasutatavate koostalitlusvõime komponentide loendit,
- komponentidelt direktiivi artikli 13 kohaselt nõutavate EÜ vastavusdeklaratsioonide ja vajaduse korral EÜ kasutuskõlblikkuse deklaratsioonide koopiaid, vajaduse korral koos teavitatud asutuste välja antud asjakohaste dokumentidega (sertifikaadid, kvaliteedijuhtimise süsteemide kinnitused ja järelevalvedokumendid),
- tõendeid muudele asutamislepingust tulenevatele normidele vastavuse kohta (sealhulgas sertifikaadid)
- kõiki allsüsteemi hooldamise, kasutustingimuste ja kasutuspiirangutega seotud andmeid,
- kõiki andmeid juhendite kohta, mis on seotud hooldusega, pideva või korralise järelevalve, reguleerimisega ja korrashoiuga
- teavitatud asutuse välja antud punkti 9 kohast vastavustunnistust, millele on lisatud asjaomased märkused ja arvutused ning mille teavitatud asutus on allkirjastanud kinnitamaks, et projekt vastab direktiivile ja KTKle, vajaduse korral koos märgetegevuse käigus tehtud reservatsioonide kohta, mida ei ole tagasi võetud.

Tunnistusele tuleb lisada ka hindamisega seoses koostatud punktide 6.4 ja 6.5 kohased kontrolli- ja auditeerimisaruanded, eelkõige;

- infrastruktuuri- või veeremiregister, kaasa arvatud kogu KTKs sätestatud teave.

11. Kõik teavitatud asutused peavad edastama teistele teavitatud asutustele vajaliku teabe kinnitatud, tühistatud või tagasi lükatud kvaliteedijuhtimise süsteemide kohta ning välja antud ja tühistatud või tagasi lükatud EÜ projektihindamistõendite kohta.

Teised teavitatud asutused võivad taotluse korral saada:

- väljaantud kvaliteedijuhtimise süsteemidele antud kinnituste ja täiendavate kinnituste koopiaid ning
- väljaantud EÜ projektihindamistõendite ja nende lisade koopiaid.

12. Tellijale tuleb anda vastavustunnistusega kaasnevad dokumendid

Tellija peab tehnilise dokumentatsiooni koopiat säilitama kogu allsüsteemi kasutusea ning järgneva kolme aasta jooksul; see tuleb saata igale liikmesriigile, kes seda taotleb.

F.4 Hoolduseeskirjade hindamine: vastavushindamise menetlus

Käesolev punkt on avatud.

G LISA

SÕNASTIK

avariiside	1) raudtee-ettevõtja töötajate ja raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja vaheline teabevahetus hädaolukorras 2) raudteest sõltumatu sidesüsteem päästeteenistuste ja riigiasutuste jaoks
hooldusplaan	hooldamise kord, hõlmates kontrolli, remontimist ja rekonstrueerimist koos asjaomaste tehniliste kirjeldustega
hädaolukorra lahendamise plaan	hädaolukorra lahendamise plaan on raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja juhtimisel ning vajaduse korral koostöös raudtee-ettevõtjate, päästeteenistuste ja asjaomaste riigiasutustega iga tunneli jaoks väljatöötatav plaan hädaolukorra lahendamise plaan peab olema kooskõlas olemasolevate enesepääste-, evakuatsiooni- ja päästevahenditega
järjestikused tunnelid	kui kahe või enama tunneli vahe on väiksem kui 500 m ja kui selles avatud lõigus puudub juurdepääs ohutusse piirkonda, käsitatakse neid tunnelid ühe tunnelina ning seega tuleb järgida vastavaid nõudeid. 500 m on rongide maksimumpikkus koos lisaruumiga nii rongi ees kui taga (et võtta arvesse pidurdamisprobleeme jm)
kaitstud elektriakaabel	kaitstud elektriakaabel on kaabel, mille puhul hoitakse ära põlemisaauduste eraldumine keskkonda tulekahju korral
käituskategooria	ohutusalane määratlus eri võrgustikes kasutatavate sõidukite jaoks
maa-alune jaam	maapinna all asuv tunnelitevaheline jaam, mille osad on üldsusele juurdepääsetavad
maandus	kontaktõhuliini või kontakttrööpa ühendamine otse maaga, et vältida vastuvõetamatult kõrget puutepinget tööde ajal elektriliinide juures
ohutu piirkond	punktis 4.2.2.6.1 esitatud määratlus: ohutu piirkond on koht tunnelis või väljaspool seda, mis vastab järgmistele kriteeriumidele: — seal on võimalik ellu jääda — inimesed pääsevad sinna nii teiste abil kui omal käel — inimesed võivad võimaluse korral ennast ise päästa või oodata päästmist päästeteenistuste poolt, järgides hädaolukorra lahendamise plaanis üksikasjalikult kirjeldatud menetlusi — sidet on võimalik pidada mobiiltelefonide või raudteeinfrastruktuuri-ettevõtte juhtimiskeskusega ühendatud püsiliini abil.
päästeala	ala, kus päästeteenistused saavad kasutada mitmesugust varustust (nt triaaz, kohapealne komandopunkt, pumbajaam jne) sellest kohast saab ka inimesi evakueerida
päästeteenistused	tuletõrjekomandod, meditsiiniorganisatsioonid (nt Punane Rist jt), tehnilised abiteenistused (nt Technisches Hilfswerk Saksamaal), spetsiaalsed sõjaväeüksused või politseiüksused (nt inseneriüksused või otsimis- ja päästeüksused)
rongi personal	rongis töötavad inimesed, kellel on vastavad kutsetunnistused ja kelle on raudtee-ettevõtja määranud täitma spetsiifilisi ohutusega seotud ülesandeid, näiteks juht või vagunisaatja

tehnoruum	raudteel kasutatavate tehniliste rakenduste (signaalimine, elektritoide, veokontroll) jaoks vajamineva tehnika ruum
temperatuuri ja aja kõver	konstruktsiooniosade projekteerimise ja hindamise nõue; siin: „kavandatud tulekahju”, mõjuva temperatuuri ja mõjumise aja suhe
tunneli pikkus	tunneli pikkust mõõdetakse rööbaste ülemises osas ja tunneli ühest suudmest teiseni; ulatus on määratletud punktis 1.1.2
ühendustunnel	Lühike, mitut paralleelset tunnelit ühendav tunnel pääste-, hooldus- ja paigaldustöödeks, mida mõnikord kasutatakse aerodünaamilistel põhjustel