

KOMISIJAS REGULA (ES) Nr. 1303/2014**(2014. gada 18. novembris)****par savstarpējas izmantojamības tehnisko specifikāciju saistībā ar Eiropas Savienības dzelzceļa sistēmas drošību dzelzceļa tuneļos****(Dokuments attiecas uz EEZ)**

EIROPAS KOMISIJA,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību,

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

tā kā:

- (1) Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 881/2004 ⁽²⁾ 12. pantā noteikts, ka Eiropas Dzelzceļa aģentūra (turpmāk "Aģentūra") nodrošina, lai savstarpējas izmantojamības tehniskās specifikācijas (turpmāk "SITS") tiktu pielāgotas tehniskajam progresam, tirgus tendencēm un sociālajām prasībām, un sniedz Komisijai priekšlikumus par SITS grozījumiem, ko tā uzskata par vajadzīgiem.
- (2) Ar 2010. gada 29. aprīļa Lēmumu C(2010) 2576 Komisija piešķīra Aģentūrai pilnvarojumu izstrādāt un pārskatīt SITS, lai paplašinātu to darbības jomu, aptverot visu Savienības dzelzceļa sistēmu. Saskaņā ar šā pilnvarojuma noteikumiem Aģentūrai lūdza attiecīgi paplašināt tās SITS darbības jomu, kura attiecas uz drošību dzelzceļa tuneļos.
- (3) 2012. gada 21. decembrī Aģentūra izdeva ieteikumu par pārskatīto SITS, kas attiecas uz drošību dzelzceļa tuneļos.
- (4) Lai neatpaliktu no tehnikas attīstības un sekmētu modernizāciju, būtu jāveicina novatoriski risinājumi un ar zināmiem nosacījumiem jāatļauj tos īstenot. Ja tiek likts priekšā novatorisks risinājums, ražotājam vai viņa pilnvarotam pārstāvim būtu jādeklarē, kā tas novirzās no attiecīgā SITS punkta vai kā to papildina, un novatoriskais risinājums būtu jānovērtē Komisijai. Ja vērtējums ir pozitīvs, Aģentūrai būtu jānosaka attiecīgās novatoriskā risinājuma funkcionālās un saskarnes specifikācijas un jāizstrādā ar to saistītās novērtēšanas metodes.
- (5) Saskaņā ar Direktīvas 2008/57/EK 17. panta 3. punktu dalībvalstis informē Komisiju un citas dalībvalstis par tehniskajiem noteikumiem, īpašos gadījumos izmantojamām atbilstības novērtēšanas un verificēšanas procedūrām un par struktūrām, kuras atbild par šo procedūru īstenošanu.
- (6) Ritošais sastāvs patlaban tiek izmantots saskaņā ar spēkā esošiem valsts, divpusējiem, daudzvalstu un starptautiskiem nolīgumiem. Minētajiem nolīgumiem nebūtu jākavē pašreizējā un turpmākā virzība uz savstarpēju izmantojamību. Tāpēc dalībvalstīm būtu jāziņo par šādiem nolīgumiem Komisijai.
- (7) Šī regula būtu jāattiecinā uz tuneļiem neatkarīgi no to satiksmes apjoma.
- (8) Dažās dalībvalstīs jau ir drošības noteikumi, kas prasa augstāku drošības līmeni nekā šajā SITS norādītais. Šai regulai būtu jāļauj dalībvalstīm paturēt tādus noteikumus tikai attiecībā uz infrastruktūras, energoapgādes un satiksmes nodrošināšanas apakšsistēmām. Tādi spēkā esoši noteikumi uzskatāmi par valstu drošības noteikumiem atbilstīgi Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2004/49/EK ⁽³⁾ 8. pantam. Bez tam saskaņā ar šās direktīvas 4. pantu dalībvalstis nodrošina, ka kopumā tiek uzturēta dzelzceļu drošība, un gadījumos, kad tas ir praktiski

⁽¹⁾ OV L 191, 18.7.2008., 1. lpp.⁽²⁾ Eiropas Parlamenta un Padomes 2004. gada 29. aprīļa Regula (EK) Nr. 881/2004 par Eiropas Dzelzceļa drošības aģentūras izveidi (Aģentūras regula) (OV L 164, 30.4.2004., 1. lpp.).⁽³⁾ Eiropas Parlamenta un Padomes 2004. gada 29. aprīļa Direktīva 2004/49/EK par drošību Kopienas dzelzceļos un par Padomes Direktīvas 95/18/EK par dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu licencēšanu un Direktīvas 2001/14/EK par dzelzceļa infrastruktūras jaudas sadali un maksas iekasēšanu par dzelzceļa infrastruktūras izmantošanu un drošības sertifikāciju grozījumiem (OV L 164, 30.4.2004., 44. lpp.).

iespējams, to pastāvīgi paaugstina, ņemot vērā Savienības tiesību aktu pilnveidošanos un zinātnes un tehnikas attīstību un piešķirot prioritāti smagu negadījumu novēršanai. Tomēr nebūtu jānosaka papildu pasākumi attiecībā uz ritošo sastāvu.

- (9) Dalībvalstis ir kompetentas noteikt glābšanas dienestu uzdevumus un atbildības jomu. Tuneliem, uz kuriem attiecas šī regula, dalībvalstīm jānodrošina glābšanas piekļuve sadarbībā ar glābšanas dienestiem. Ir svarīgi noteikt pasākumus glābšanas jomā, kas pamatojas uz pieņēmumu, ka glābšanas dienesti, iesaistoties negadījumā tunelī, glābs dzīvību, nevis materiālās vērtības, piemēram, vagonus vai konstrukcijas.
- (10) Ar šo būtu jāatceļ Komisijas Lēmums 2008/163/EK ⁽¹⁾ par SITS saistībā ar drošību dzelzceļa tuneļos.
- (11) Lai novērstu liekas papildu izmaksas un administratīvo slogu, Lēmumam 2008/163/EK pēc tā atcelšanas būtu jāturpina attiekties uz apakšsistēmām un projektiem, uz kuriem norādīts Direktīvas 2008/57/EK 9. panta 1. punkta a) apakšpunktā.
- (12) Šajā regulā paredzētie pasākumi ir saskaņā ar atzinumu, ko sniegusi ar Direktīvas 2008/57/EK 29. panta 1. punktu izveidotā komiteja,

IR PIENĒMUSI ŠO REGULU.

1. pants

Ar šo pieņem pielikumā izklāstīto savstarpējas izmantojamības tehnisko specifikāciju (SITS) attiecībā uz visas Eiropas Savienības dzelzceļu sistēmas drošību dzelzceļa tuneļos.

2. pants

SITS attiecas uz vilcienu vadības un signalizācijas, infrastruktūras, energoapgādes, satiksmes nodrošināšanas, kā arī ritošā sastāva apakšsistēmām, kas aprakstītas Direktīvas 2008/57/EK II pielikumā.

SITS piemēro šīm apakšsistēmām saskaņā ar pielikuma 7. nodaļu.

3. pants

Šīs regulas tehniskā un ģeogrāfiskā darbības joma norādīta pielikuma 1.1. un 1.2. iedaļā.

4. pants

1. Attiecībā uz īpašiem gadījumiem, kas norādīti šīs regulas pielikuma 7.3. iedaļā, nosacījumi, kuri izpildāmi savstarpējas izmantojamības verificēšanai saskaņā ar Direktīvas 2008/57/EK 17. panta 2. punktu, ir tie, kas noteikti dalībvalstu noteikumos, kas ir spēkā dalībvalstī, kura atļauj šās regulas aptverto apakšsistēmu nodošanu ekspluatācijā.

2. Sešos mēnešos pēc šīs regulas stāšanās spēkā katra dalībvalsts paziņo pārējām dalībvalstīm un Komisijai:

- a) par 1. punktā minētajiem valsts noteikumiem;
- b) par atbilstības novērtēšanas un verificēšanas procedūrām, kas īstenojamas, piemērojot 1. punktā minētos valsts noteikumus;
- c) kuras iestādes saskaņā ar Direktīvas 2008/57/EK 17. panta 3. punktu izraudzītas veikt atbilstības novērtēšanas un verificēšanas procedūras attiecībā uz īpašajiem gadījumiem, kas norādīti pielikuma 7.3. iedaļā.

⁽¹⁾ Komisijas 2007. gada 20. decembra Lēmums 2008/163/EK par savstarpējas izmantojamības tehnisko specifikāciju saistībā ar drošību dzelzceļa tuneļos Eiropas parasto un ātrgaitas dzelzceļu sistēmā (OV L 64, 7.3.2008., 1. lpp.).

5. pants

1. Sešu mēnešu laikā pēc šīs regulas stāšanās spēkā dalībvalstis Komisijai paziņo par šādu veidu nolīgumiem:
 - a) valsts līmeņa nolīgumi starp dalībvalstīm un dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem vai infrastruktūras pārvaldītājiem, kas noslēgti pastāvīgi vai uz noteiktu laiku un ir nepieciešami tāpēc, ka paredzētie transporta pakalpojumi ir ļoti specifiski vai vietēji pakalpojumi;
 - b) divpusēji un daudzpusēji nolīgumi, kas noslēgti starp dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem, infrastruktūras pārvaldītājiem vai drošības iestādēm un kas nodrošina ievērojama līmeņa vietēju vai reģionālu savstarpēju izmantojamību;
 - c) starptautiski nolīgumi starp vienu vai vairākām dalībvalstīm un vismaz vienu trešo valsti vai starp dalībvalsti dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem vai infrastruktūras pārvaldītājiem un vismaz vienu trešās valsts dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu vai infrastruktūras pārvaldītāju, kas nodrošina ievērojama līmeņa vietēju vai reģionālu savstarpēju izmantojamību.
2. Par nolīgumiem, par kuriem jau ir paziņots saskaņā ar Padomes Lēmumiem 2006/920/EK ⁽¹⁾, 2008/231/EK ⁽²⁾, 2011/314/ES ⁽³⁾ vai 2012/757/ES ⁽⁴⁾, otrreiz neziņo.
3. Dalībvalstis turpmāk ziņo Komisijai par visiem vēlāk noslēgtiem nolīgumiem vai esošo un jau paziņoto nolīgumu grozījumiem.

6. pants

Saskaņā ar Direktīvas 2008/57/EK 9. panta 3. punktu viena gada laikā pēc šīs regulas stāšanās spēkā katra dalībvalsts nosūta Komisijai to projektu sarakstu, kas tiek īstenoti valsts teritorijā un ir izstrādes beigu posmā.

7. pants

Katra dalībvalsts, rīkojoties saskaņā ar šīs regulas pielikuma 7. nodaļu, atjaunina valstu SITS īstenošanas plānus, kas izveidoti saskaņā ar Lēmuma 2006/920/EK 4. pantu, Lēmuma 2008/231/EK 4. pantu un Lēmuma 2011/314/ES 5. pantu.

Katra dalībvalsts nosūta atjaunināto īstenošanas plānu pārējām dalībvalstīm un Komisijai ne vēlāk kā 2015. gada 1. jūlijā.

8. pants

1. Lai ietu kopsolī ar tehnoloģijas attīstību, var būt vajadzīgi novatoriski risinājumi, kuri neatbilst pielikumā izklāstītajām specifikācijām un/vai kuriem nevar piemērot pielikumā izklāstītās novērtēšanas metodes. Tādā gadījumā saskaņā ar 2.–5. punkta noteikumiem saistībā ar šiem novatoriskajiem risinājumiem var izstrādāt jaunas specifikācijas un/vai jaunas novērtēšanas metodes.
2. Novatoriski risinājumi var būt saistīti ar 2. pantā norādītajām apakšsistēmām, to daļām un savstarpējas izmantojamības komponentiem.
3. Ja piedāvā novatorisku risinājumu, ražotājs vai tā pilnvarots pārstāvis, kas Savienībā veic uzņēmējdarbību, deklarē, kā tas novirzās no attiecīgās SITS noteikumiem vai papildina tos, un iesniedz novirzes Komisijai izskatīšanai. Komisija var prasīt Aģentūras atzinumu par ierosināto novatorisko risinājumu.

⁽¹⁾ Komisijas 2006. gada 11. augusta Lēmums 2006/920/EK par savstarpējas izmantojamības tehnisko specifikāciju attiecībā uz Eiropas parasto dzelzceļu sistēmas apakšsistēmu Satiksmes nodrošināšana un vadība (OV L 359, 18.12.2006., 1. lpp.).

⁽²⁾ Komisijas 2008. gada 1. februāra Lēmums 2008/231/EK par savstarpējās izmantojamības tehnisko specifikāciju attiecībā uz Padomes Direktīvas 96/48/EK 6. panta 1. punktā minēto Eiropas ātrgaitas dzelzceļu sistēmas satiksmes nodrošināšanas un vadības apakšsistēmu un par Komisijas 2002. gada 30. maija Lēmuma 2002/734/EK atcelšanu (OV L 84, 26.3.2008., 1. lpp.).

⁽³⁾ Komisijas 2011. gada 12. maija Lēmums 2011/314/ES par savstarpējas izmantojamības tehnisko specifikāciju attiecībā uz Eiropas parasto dzelzceļu sistēmas satiksmes nodrošināšanas un vadības apakšsistēmu (OV L 144, 31.5.2011., 1. lpp.).

⁽⁴⁾ Komisijas 2012. gada 14. novembra Lēmums 2012/757/ES par savstarpējas izmantojamības tehnisko specifikāciju attiecībā uz Eiropas Savienības dzelzceļu sistēmas satiksmes nodrošināšanas un vadības apakšsistēmu un par grozījumiem Lēmumā 2007/756/EK (OV L 345, 15.12.2012., 1. lpp.).

4. Komisija sniedz atzinumu par ierosināto novatorisko risinājumu. Ja šis atzinums ir pozitīvs, atbilstīgās funkcionālās un saskarnes specifikācijas un novērtēšanas metodi, kas jāiekļauj attiecīgajā SITS, lai atļautu lietot šo novatorisko risinājumu, izstrādā un pēc tam iestrādā attiecīgajā SITS pārskatīšanas procesa laikā saskaņā ar Direktīvas 2008/57/EK 6. pantu. Ja atzinums ir negatīvs, ierosināto novatorisko risinājumu nevar piemērot.

5. Kamēr nav notikusi attiecīgās SITS pārskatīšana, Komisijas sniegtu pozitīvu atzinumu uzskata par pieņemamu līdzekli attiecībā uz atbilstību Direktīvas 2008/57/EK pamatprasībām, un to var izmantot apakšsistēmas novērtēšanai.

9. pants

Lēmumu 2008/163/EK atceļ no 2015. gada 1. janvāra.

Tomēr to turpina piemērot:

- a) apakšsistēmām, kas atļautas saskaņā ar minēto lēmumu;
- b) jaunu, atjauninātu vai modernizētu apakšsistēmu projektiem, kuri šīs regulas publicēšanas brīdī ir izstrādes beigu posmā vai uz kuriem attiecas līgums, kurš tiek īstenots.

10. pants

Šī regula stājas spēkā divdesmitajā dienā pēc tās publicēšanas Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī.

To piemēro no 2015. gada 1. janvāra.

Šī regula uzliek saistības kopumā un ir tieši piemērojama visās dalībvalstīs.

Briselē, 2014. gada 18. novembrī

Komisijas vārdā –
priekšsēdētājs
Jean-Claude JUNKER

PIELIKUMS

1.	Ievads	400
1.1.	Tehniskā darbības joma	400
1.1.1.	Darbības joma, kas attiecas uz tuneļiem	400
1.1.2.	Darbības joma, kas attiecas uz ritošo sastāvu	400
1.1.3.	Darbības joma, kas attiecas uz ekspluatācijas aspektiem	400
1.1.4.	Riska darbības joma; riski, kurus šī SITS neaptver	400
1.2.	Ģeogrāfiskā darbības joma	401
2.	Aspekta/darbības jomas definīcija	401
2.1.	Vispārīga informācija	401
2.2.	Riska scenāriji	402
2.2.1.	“Karstie” starpgadījumi: ugunsgrēks, sprādziens, pēc kura izceļas ugunsgrēks, toksisku dūmu vai gāzu izplūde	402
2.2.2.	“Aukstie” starpgadījumi: sadursme, noskriešana no sliedēm	403
2.2.3.	Ilgstoša apstāšanās	403
2.2.4.	Izņēmumi	403
2.3.	Glābšanas dienestu uzdevumi	403
2.4.	Definīcijas	403
3.	Pamatprasības	404
4.	Apakšsistēmas raksturojums	405
4.1.	Ievads	405
4.2.	Apakšsistēmu funkcionālās un tehniskās specifikācijas	405
4.2.1.	Infrastrukturā apakšsistēma	405
4.2.2.	Energoapgādes apakšsistēma	409
4.2.3.	Ritošā sastāva apakšsistēma	410
4.3.	Saskarņu funkcionālās un tehniskās specifikācijas	411
4.3.1.	Saskarnes ar vilcienu vadības iekārtu un signalizācijas (CCS) apakšsistēmu	411
4.3.2.	Saskarnes ar satiksmes nodrošināšanas un vadības (OPE) apakšsistēmu	412
4.4.	Ekspluatācijas noteikumi	412
4.4.1.	Noteikumi ārkārtas gadījumā	412
4.4.2.	Tuneļa operatīvās rīcības plāns	412
4.4.3.	Mācības	413
4.4.4.	Izolācijas un zemēšanas procedūras	413
4.4.5.	Vilciena drošības un avārijas informācijas sniegšana pasažieriem	413
4.4.6.	Ekspluatācijas noteikumi saistībā ar vilcieniem, kas brauc pa tuneļiem	413
4.5.	Tehniskās apkopes noteikumi	414

4.5.1.	Infrastruktūra	414
4.5.2.	Ritošā sastāva tehniskā apkope	414
4.6.	Profesionālā kvalifikācija	414
4.6.1.	Vilciena apkalpes un cita personāla specifiska kompetence saistībā ar tuneļiem	414
4.7.	Veselības un drošības nosacījumi	414
4.7.1.	Pašizglābšanās iekārta	414
4.8.	Infrastruktūras un ritošā sastāva reģistri	414
4.8.1.	Infrastruktūras reģistrs	414
4.8.2.	Ritošā sastāva reģistrs	415
5.	Savstarpējas izmantojamības komponenti	415
6.	Komponentu atbilstības un/vai piemērotības lietošanai novērtēšana un apakšsistēmas verificēšana	415
6.1.	Savstarpējas izmantojamības komponenti	415
6.2.	Apakšsistēmas	415
6.2.1.	EK verificēšana (vispārīgi noteikumi)	415
6.2.2.	Apakšsistēmas EK verificēšanas procedūras (moduļi)	415
6.2.3.	Esošie risinājumi	415
6.2.4.	Inovatīvi risinājumi	416
6.2.5.	Tehniskās apkopes novērtēšana	416
6.2.6.	Ekspluatācijas noteikumu novērtēšana	416
6.2.7.	Papildu prasības specifikāciju novērtēšanai attiecībā uz infrastruktūras pārvaldītājiem	416
6.2.8.	Papildu prasības specifikāciju novērtēšanai attiecībā uz dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem	417
7.	Īstenošana	417
7.1.	Šīs SITS piemērošana jaunām apakšsistēmām	417
7.1.1.	Vispārīgi noteikumi	417
7.1.2.	Jauns ritošais sastāvs	417
7.1.3.	Jauna infrastruktūra	417
7.2.	Šīs SITS piemērošana jau ekspluatācijā esošām apakšsistēmām	417
7.2.1.	Ritošā sastāva modernizācija vai atjaunošana	417
7.2.2.	Tuneļu modernizācijas un atjaunošanas pasākumi	418
7.2.3.	Satiksmes nodrošināšanas un vadības apakšsistēma	418
7.2.4.	Jauna ritošā sastāva ekspluatācija esošos tuneļos	418
7.3.	Īpašie gadījumi	418
7.3.1.	Vispārīgi noteikumi	418
7.3.2.	Ekspluatācijas noteikumi saistībā ar vilcieniem, kas brauc pa tuneļiem (4.4.6. punkts)	418
A	papildinājums. Šajā SITS minētie standarti vai normatīvie dokumenti	419
B	papildinājums. Apakšsistēmu novērtēšana	420

1. IEVADS

1.1. Tehniskā darbības joma

- a) Šī SITS attiecas uz šādām Direktīvā 2008/57/EK definētām apakšsistēmām: vilcienu vadības iekārtas un signalizācija ("CCS"), infrastruktūra ("INF"), energoapgāde ("ENE"), satiksmes nodrošināšana un vadība ("OPE") un ritošais sastāvs (lokomotīves un pasažieru ritošā sastāva vienības "LOC&PAS").
- b) Šīs SITS mērķis ir definēt konsekvētu infrastruktūras, energoapgādes, ritošā sastāva, vilcienu vadības iekārtu un signalizācijas un satiksmes nodrošināšanas un vadības apakšsistēmu pasākumu kopumu, kas īpaši attiecas uz tuneļiem, tādējādi visrentablākajā veidā nodrošinot optimālu drošības līmeni tuneļos.
- c) Tas ļaus šīs SITS prasībām atbilstošiem ritekļiem brīvi pārvietoties dzelzceļa tuneļos atbilstīgi saskaņotiem drošības nosacījumiem.
- d) Šajā SITS ir noteikti tikai pasākumi, kas paredzēti tuneļiem raksturīgu risku samazināšanai. Uz riskiem, kas saistīti tikai ar dzelzceļa ekspluatāciju, piemēram, vilciena noskriešana no sliedēm vai sadursme ar citu vilcienu, attiecas vispārīgi dzelzceļa drošības pasākumi.
- e) Valstī netiek samazināts pastāvošais drošības līmenis, kas noteikts Direktīvas 2004/49/EK 4. panta 1. punktā. Dalībvalstis var paturēt spēkā stingrākas prasības, ja šīs prasības nekavē SITS atbilstīgu vilcienu ekspluatāciju.
- f) Dalībvalstis var noteikt jaunas un stingrākas prasības konkrētiem tuneļiem saskaņā ar Direktīvas 2004/49/EK 8. pantu; šādas prasības pirms to ieviešanas paziņo Komisijai. Šādām stingrākām prasībām jābūt balstītām uz riska analīzi un pamatotām ar īpašu riska situāciju. Tās jāpieņem pēc apspriešanās ar infrastruktūras pārvaldītāju un attiecīgām glābšanas iestādēm, kā arī jāizvērtē to rentabilitāte.

1.1.1. Darbības joma, kas attiecas uz tuneļiem

- a) Šo SITS piemēro jauniem, atjaunotiem un modernizētiem tuneļiem, kas atrodas Eiropas Savienības dzelzceļa tīklā un kas atbilst šīs SITS 2.4. iedaļā norādītajai definīcijai.
- b) Tuneļos esošas stacijas atbilst valstī piemērojamiem ugunsdrošības noteikumiem. Ja tās tiek izmantotas kā drošas zonas, tās atbilst tikai šīs SITS 4.2.1.5.1., 4.2.1.5.2. un 4.2.1.5.3. punktā norādītajām specifikācijām. Ja tās tiek izmantotas kā ugunsdzēsības punkti, tās atbilst tikai šīs SITS 4.2.1.7. punkta c) un e) apakšpunktā norādītajām specifikācijām.

1.1.2. Darbības joma, kas attiecas uz ritošo sastāvu

- a) Šo SITS piemēro ritošajam sastāvam, kas ietilpst LOC&PAS SITS darbības jomā.
- b) Ritošais sastāvs, kas ietilpst A vai B kategorijā saskaņā ar iepriekšējo SRT SITS (Lēmums 2008/163/EK), saglabā attiecīgo kategoriju šajā SITS, kā definēts 4.2.3. punktā.

1.1.3. Darbības joma, kas attiecas uz ekspluatācijas aspektiem

Šo SITS piemēro visu to ritošā sastāva vienību ekspluatācijai, kuras pārvietojas pa 1.1.1. punktā aprakstītajiem tuneļiem.

1.1.3.1. Kravas vilcienu ekspluatācija

Ja katrs ritekļis kravas vilcienā vai bīstamo kravu vilcienā, kas definēts 2.4. punktā, atbilst tam piemērojamām strukturālajām SITS (LOC&PAS, SRT, NOI, CCS, WAG) un ja bīstamo kravu vagon(-i) atbilst Direktīvas 2008/68/EK II pielikumam, kravas vilcienam vai bīstamo kravu vilcienam, ko ekspluatē saskaņā ar OPE SITS prasībām, ir atļauts braukt pa visiem tuneļiem Eiropas Savienības dzelzceļa sistēmā.

1.1.4. Riska darbības joma; riski, kurus šī SITS neaptver

- a) Šī SITS aptver tikai iepriekšminēto apakšsistēmu raksturīgos riskus, kas apdraud pasažieru un vilciena personāla drošību tuneļos. Tā aptver arī riskus, kas apdraud cilvēkus tuneļa tuvumā, ja konstrukcijas sabrukšana varētu radīt katastrofiskas sekas.
- b) Ja riska analīzes rezultātā izdarīts secinājums, ka citi ar tuneli saistīti starpgadījumi varētu būt svarīgi, nosaka īpašus pasākumus rīcībai šādu scenāriju gadījumā.

c) Šī SITS neaptver šādus riskus:

- 1) tuneļu stacionāro iekārtu tehniskās apkopes personāla veselība un drošība;
- 2) finansiālie zaudējumi, kas izriet no konstrukcijām un vilcieniem nodarītajiem bojājumiem, un tādējādi arī zaudējumi, ko rada tuneļa neizmantojamība remonta dēļ;
- 3) nesankcionēta iekļūšana tunelī caur tuneļa portāliem;
- 4) terorisms kā tīša un iepriekš pārdomāta darbība, kuras nolūks ir bezjēdzīgi iznīcināt, radīt ievainojumus un cilvēku upurus.

1.2. Ģeogrāfiskā darbības joma

Šīs SITS ģeogrāfiskā darbības joma ir visas dzelzceļa sistēmas tīkls, ko veido:

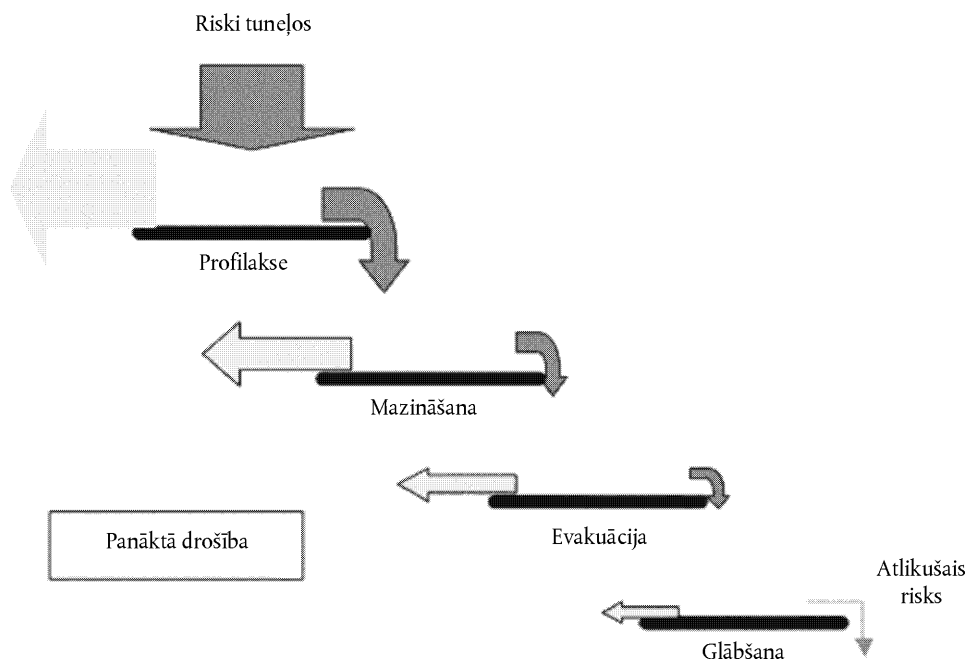
- Eiropas parastā dzelzceļa sistēmas tīkls (*TEN*), kā aprakstīts Direktīvas 2008/57/EK I pielikuma 1.1. iedaļā "Tīkls",
- Eiropas ātrgaitas dzelzceļa sistēmas tīkls (*TEN*), kā aprakstīts Direktīvas 2008/57/EK I pielikuma 2.1. iedaļā "Tīkls",
- citas daļas visas dzelzceļa sistēmas tīklā pēc piemērošanas jomas paplašināšanas, kā aprakstīts Direktīvas 2008/57/EK I pielikuma 4. iedaļā,

un tā neaptver Direktīvas 2008/57/EK 1. panta 3. punktā minētos gadījumus.

2. ASPEKTA/DARBĪBAS JOMAS DEFINĪCIJA

2.1. Vispārīga informācija

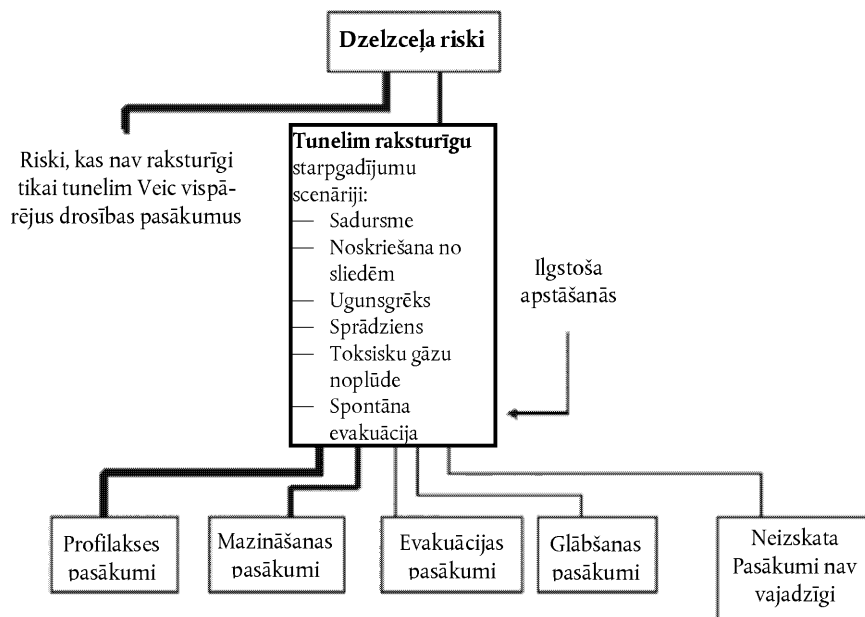
- a) Aizsardzības līnija drošības sekmēšanai tuneļos ietver četrus secīgus slāņus: profilakse, mazināšana, evakuācija un glābšana.
- b) Lielākais darbs tiek veikts profilakses jomā, kam seko mazināšana utt.
- c) Drošības slāņi tiek apvienoti, lai maksimāli samazinātu atlikušo risku.



- d) Dzelzceļa nozīmīgākā iezīme ir tam piemītošā spēja novērst negadījumus, izmantojot satiksmi, kas notiek pa vadotni un ko galvenokārt vada un regulē, izmantojot signalizācijas sistēmu.

2.2. Riska scenāriji

- a) Šajā SITS noteikti pasākumi, kas varētu novērst vai mazināt grūtības evakuācijas vai glābšanas procesā pēc tunelī raksturīga dzelzceļa starpgadījuma.



- b) Ir apzināti attiecīgi pasākumi, ar kuriem kontrolēs vai ievērojami samazinās riskus, kas izriet no iepriekš norādītajiem tunelī raksturīgu starpgadījumu scenārijiem.
- c) Pasākumi ir izstrādāti kategorijās profilakse/mazināšana/evakuācija/glābšana, tomēr šajā SITS tie nav aprakstīti sadaļās ar šādiem virsrakstiem, bet gan sadaļās par attiecīgajām apakšsistēmām.
- d) Noteiktos pasākumus var uzskatīt par reakciju uz šādiem trim starpgadījumu veidiem.

2.2.1. “Karstie” starpgadījumi: ugunsgrēks, sprādziens, pēc kura izceļas ugunsgrēks, toksisku dūmu vai gāzu izplūde

- a) Galvenais apdraudējums ir ugunsgrēks. Ar ugunsgrēku saprot karstuma, liesmu un dūmu apvienojumu.
- b) Ugunsgrēks izceļas vilcienā

Ugunsgrēku atklāj vai nu ar vilcienā uzstādītajiem ugunsgrēka detektoriem, vai arī vilcienā esošie cilvēki. Mašīnistam paziņo par problēmu vai nu ar automātisku paziņojumu, ka izcēlies ugunsgrēks, vai arī pasažieri, izmantojot pasažieriem paredzēto trauksmes signālierīci, paziņo, ka radusies problēma.

Mašīnistam ir doti norādījumi attiecīgi rīkoties, vadoties pēc apstākļiem uz vietas.

Ventilāciju izslēdz, lai kavētu dūmu izplatīšanos. B kategorijas ritošā sastāva pasažierus no skartās zonas vilcienā pārvieto uz neskartu zonu, kur tie ir aizsargāti no uguns un dūmiem.

Ja vien ir iespējams, vilciens izbrauc no tuneļa. Pasažierus vilciena apkalpes vadībā evakuē, vai arī tie paši evakuējas uz drošu zonu klajā vietā.

Attiecīgā gadījumā vilciens var apstāties ugunsdzēsības punktā tunelī. Pasažierus vilciena apkalpes vadībā evakuē, vai arī tie paši evakuējas uz drošu zonu.

Ja ar ugunsdzēsības sistēmu ir iespējams uguni nodzēst, starpgadījums kļūst par “auksto” starpgadījumu.

- c) Ugunsgrēks izceļas tunelī

Ja ugunsgrēks izceļas tunelī vai tehniskajā telpā, mašīnistam ir doti norādījumi, vadoties pēc apstākļiem uz vietas, attiecīgi rīkoties saskaņā ar operatīvās rīcības plānā aprakstītajiem tunelī raksturīgu starpgadījumu scenārijiem.

2.2.2. *“Aukstie” starpgadījumi: sadursme, noskriešana no sliedēm*

- a) Tunelī raksturīgie pasākumi ir vērsti uz piekļuves/izejas iespējām, lai atbalstītu evakuāciju un glābšanas dienestu iesaistīšanos.
- b) Atšķirībā no “karstajiem” starpgadījumiem nav laika ierobežojumu uguns radītā apdraudējuma dēļ.

2.2.3. *Ilgstoša apstāšanās*

- a) Ilgstoša apstāšanās (neplānota apstāšanās tunelī uz vairāk nekā 10 minūtēm, kas nav saistīta ar “karsto” vai “auksto” starpgadījumu) pati par sevi nerada draudus pasažieriem un personālam.
- b) Tomēr tā var radīt paniku un spontānu, nekontrolētu evakuāciju, kas pakļauj cilvēkus briesmām tunelī.

2.2.4. *Izņēmumi*

Neaplūkoti scenāriji ir norādīti 1.1.4. punktā.

2.3. **Glābšanas dienestu uzdevumi**

- a) Glābšanas dienestu uzdevumu noteikšana ir attiecīgās valsts likumdošanas kompetencē.
- b) Šajā SITS noteiktie glābšanas pasākumi balstās uz pieņemumu, ka glābšanas dienesti, kas iesaistās, ja tunelī noticis starpgadījums, vispirms glābj cilvēku dzīvības.
- c) Tiek pieņemts, ka glābšanas dienesti:
 - 1) ja noticis “karstais” starpgadījums:
 - glābj cilvēkus, kuri nespēj sasniegt drošu zonu,
 - sniedz pirmo medicīnisko palīdzību evakuētajiem,
 - dzēš ugunsgrēku tiktāl, ciktāl nepieciešams, lai aizsargātu sevi un starpgadījumā iekļuvušos cilvēkus,
 - veic evakuāciju no drošajām zonām tunelī uz galīgo drošo vietu;
 - 2) ja noticis “aukstais” starpgadījums:
 - glābj cilvēkus,
 - sniedz pirmo palīdzību cilvēkiem ar kritiskām traumām,
 - atbrīvo iesprostotus cilvēkus,
 - veic evakuāciju uz galīgo drošo vietu.
- d) Šajā SITS nav iekļautas prasības laika vai izpildes ziņā.
- e) Ņemot vērā to, ka starpgadījumi dzelzceļa tuneļos ar daudziem upuriem notiek reti, nenoliedzami var būt gadījumi – lai gan ar ļoti zemu iespējamību –, kad pat labi aprīkoti glābšanas dienesti spētu rīkoties tikai ierobežotā apjomā, piemēram, liels ugunsgrēks kravas vilcienā.
- f) Ja glābšanas dienestu izteiktās prognozes operatīvās rīcības plānos pārsniedz iepriekš aprakstītos pieņēmumus, var nodrošināt papildu pasākumus vai tuneļa aprīkojumu.

2.4. **Definīcijas**

Šajā SITS izmanto šādas definīcijas:

- a) “dzelzceļa tunelis”: dzelzceļa tunelis ir izrakta eja vai būve ap sliežu ceļu, kas ļauj dzelzceļa satiksmei, piemēram, šķērsot augstienes vai ūdenstilpes vai apbraukt apbūvi. Tuneļa garumu definē kā pilnībā norobežotās sekcijas garumu, ko mēra sliežu līmenī. Šīs SITS izpratnē tunelis ir vismaz 0,1 km garš. Ja konkrētas prasības piemēro tikai garākiem tuneļiem, robežvērtības ir norādītas attiecīgajos punktos;
- b) “droša zona”: droša zona ir vieta tunelī vai ārpus tā, kur iespējams kādu laiku izdzīvot un kur pasažieri un personāls paglābjas pēc evakuācijas no vilciena;

- c) "ugunsdzēsības punkts": ugunsdzēsības punkts ir noteikta vieta tunelī vai ārpus tā, kurā glābšanas dienesti var izmantot ugunsdzēsības aprīkojumu un uz kuru pasažierus un personālu var evakuēt no vilciena;
- d) "tehniskās telpas": tehniskās telpas ir norobežotas telpas ar piekļuves/izejas durvīm tunelī vai ārpus tā, kurās ir drošības iekārtas, kas nepieciešamas vismaz vienas turpmāk minētās funkcijas izpildei: pašizglābšanās, evakuācija, avārijas sakari, glābšana un ugunsdzēsība, signalizācijas un sakaru aprīkojums un vilces energoapgāde;
- e) "kravas vilciens": kravas vilciens ir vilciens, kas sastāv no vienas vai vairākām lokomotīvēm un viena vai vairākiem vagoniem. Kravas vilciens, kurā ir vismaz viens vagona bīstamo kravu pārvadāšanai, ir bīstamo kravu vilciens;
- f) visas ar ritošo sastāvu saistītās definīcijas norādītas *LOC&PAS SITS* un *WAG SITS*.

3. PAMATPRASĪBAS

Turpmāk tabulā norādītas šīs SITS pamatprasības un to atbilstība pamatprasībām, kas noteiktas un sanumrētas Direktīvas 2008/57/EK III pielikumā.

Infrastruktūras apakšsistēmas elements	Atsauce	Drošība	Drošums un darbīgavība	Veselības aizsardzība	Vides aizsardzība	Tehniskā savietojamība
Nesankcionētas piekļuves liegšana avārijas izejām un tehniskajām telpām	4.2.1.1.	2.1.1.				
Tuneļa konstrukciju ugunsizturība	4.2.1.2.	1.1.4. 2.1.1.				
Būvmateriālu ugunsreakcija	4.2.1.3.	1.1.4. 2.1.1.		1.3.2.	1.4.2.	
Ugunsgrēka atklāšana	4.2.1.4.	1.1.4. 2.1.1.				
Evakuācijas nodrošinājums	4.2.1.5.	1.1.5. 2.1.1.				
Evakuācijas pārejas	4.2.1.6.	2.1.1.				
Ugunsdzēsības punkti	4.2.1.7.	2.1.1.				1.5.
Avārijas sakari	4.2.1.8.	2.1.1.				

Energoapgādes apakšsistēmas elements	Atsauce	Drošība	Drošums un darbīgavība	Veselības aizsardzība	Vides aizsardzība	Tehniskā savietojamība
Gaisvadu līnijas vai kontaktsliežu segmentācija	4.2.2.1.	2.2.1.				
Gaisvadu līnijas vai kontaktsliežu zemējums	4.2.2.2.	2.2.1.				
Elektroenerģijas pievads	4.2.2.3.	2.2.1.				
Prasības elektrokabeļiem tuneļos	4.2.2.4.	2.2.1. 1.1.4.		1.3.2.	1.4.2.	
Elektroinstalāciju drošums	4.2.2.5.	2.2.1.				

Ritošā sastāva apakšsistēmas elements	Atsauce	Drošība	Drošums un darbīgātvība	Veselības aizsardzība	Vides aizsardzība	Tehniskā savietojamība
Pasākumi ugunsgrēka profilaksei	4.2.3.1	1.1.4. 2.4.1.		1.3.2.	1.4.2.	
Pasākumi ugunsgrēka atklāšanai un ierobežošanai	4.2.3.2	1.1.4. 2.4.1.				
Ar avārijas situācijām saistītas prasības	4.2.3.3	2.4.1.	2.4.2.			1.5. 2.4.3.
Ar evakuāciju saistītas prasības	4.2.3.4	2.4.1.				

4. APAKŠSISTĒMAS RAKSTUROJUMS

4.1. Ievads

- Eiropas Savienības dzelzceļa sistēma, kam piemēro Direktīvu 2008/57/EK un kuras daļa ir apakšsistēmas, ir izstrādāta, lai tā kļūtu par integrētu sistēmu, kuras konsekvence ir jāpārbauda.
- Šī konsekvence ir pārbaudīta saistībā ar specifikāciju izstrādi šajā SITS, tās saskarnēm ar sistēmām, kurās tā ir integrēta, kā arī dzelzceļa ekspluatācijas noteikumiem.
- Ņemot vērā visas piemērojamās pamatprasības, ar drošību dzelzceļa tuneļos saistītie pamatparametri infrastruktūras, energoapgādes un ritošā sastāva apakšsistēmām noteikti šīs SITS 4.2. iedaļā. Ekspluatācijas prasības un pienākumi noteikti OPE SITS un šīs SITS 4.4. iedaļā.

4.2. Apakšsistēmu funkcionālās un tehniskās specifikācijas

Ņemot vērā 3. nodaļā noteiktās pamatprasības, iepriekš minētajās apakšsistēmās tuneļu drošībai raksturīgu aspektu funkcionālās un tehniskās specifikācijas ir šādas:

4.2.1. *Infrastruktūras apakšsistēma*

4.2.1.1. Nesankcionētas piekļuves liegšana avārijas izejām un tehniskajām telpām

Šo specifikāciju piemēro visiem tuneļiem.

- Novērš nesankcionētu piekļuvi tehniskajām telpām.
- Ja avārijas izejas drošības nolūkā ir slēgtas, vienmēr ir iespējams tās atvērt no iekšpuses.

4.2.1.2. Tuneļa konstrukciju ugunsizturība

Šo specifikāciju piemēro visiem tuneļiem.

- Ugunsgrēka gadījumā tuneļa iekšējā apšuvuma integritāte saglabājas pietiekami ilgu laiku, lai būtu iespējama pašizglābšanās, pasažieru un personāla evakuācija un glābšanas dienestu iesaistīšanās. Šis laiks atbilst operatīvās rīcības plānā ietvertajiem un izklāstītajiem evakuācijas scenārijiem.
- Ja tunelis ir iegremdēts vai ja tunelis var izraisīt svarīgu tā tuvumā esošu konstrukciju sabrukšanu, tuneļa galvenā konstrukcija iztur uguns temperatūru pietiekami ilgu laiku, lai būtu iespējama evakuācija no apdraudētajām tuneļa zonām un tā tuvumā esošajām konstrukcijām. Šo laiku norāda operatīvās rīcības plānā.

4.2.1.3. Būvmateriālu ugunsreakcija

Šo specifیکāciju piemēro visiem tuneļiem.

- a) Šo specifیکāciju piemēro būvizstrādājumiem un būvelementiem, ko izmanto tuneļu iekšienē.
- b) Tuneļu būvmateriāli atbilst prasībām, kas Komisijas Lēmumā 2000/147/EK noteiktas klasei A2. Paneli, kas nav strukturālie paneli, un cits aprīkojums atbilst prasībām, kas Komisijas Lēmumā 2000/147/EK noteiktas klasei B.
- c) Norāda materiālus, kas būtiski neietekmētu ugunsšļodzi. Ir pieļaujams, ka tie neatbilst iepriekš izklāstītajam.

4.2.1.4. Ugunsgrēka atklāšana tehniskajās telpās

Šo specifیکāciju piemēro visiem tuneļiem, kas garāki par 1 km.

Tehniskās telpas aprīko ar detektoriem, kas ugunsgrēka gadījumā brīdina infrastruktūras pārvaldītāju.

4.2.1.5. Evakuācijas nodrošinājums

4.2.1.5.1. Droša zona

Šo specifیکāciju piemēro visiem tuneļiem, kas garāki par 1 km.

- a) Droša zona ļauj evakuēt vilcienus, kuri izmanto tuneli. Tās ietilpība atbilst to vilcienu maksimālajai ietilpībai, kurus paredzēts ekspluatēt līnijā, kurā atrodas tunelis.
- b) Drošajā zonā saglabājas apstākļi, kuros pasažieri un personāls var izdzīvot tik ilgu laiku, cik vajadzīgs pilnīgai evakuācijai no drošās zonas uz galīgo drošo vietu.
- c) Ja drošā zona atrodas pazemē vai zem ūdens, drošības pasākumi ļauj cilvēkiem izklūt no drošās zonas virszemē vai virs ūdens tā, lai tiem nevajadzētu atgriezties skartajā tuneļa caurulē.
- d) Plānojot pazemes drošo zonu un tās aprīkojumu, apsver dūmu izplatīšanās ierobežošanu, it sevišķi, lai aizsargātu cilvēkus, kuri izmanto pašizglābšanās iespējas.

4.2.1.5.2. Piekļuve drošajai zonai

Šo specifیکāciju piemēro visiem tuneļiem, kas garāki par 1 km.

- a) Drošās zonas ir pieejamas cilvēkiem, kas uzsāk pašizglābšanos no vilciena, kā arī glābšanas dienestiem.
- b) Ierīkojot piekļuves punktus no vilciena uz drošo zonu, izvēlas vienu no šādiem risinājumiem:
 - 1) laterālas un/vai vertikālas avārijas izejas uz virszemi. Šādas izejas ierīko vismaz ik pēc 1 000 m;
 - 2) pārejas starp blakus esošām neatkarīgām tuneļa caurulēm, kuras ļauj blakus esošo tuneļa cauruli izmantot kā drošu zonu. Pārejas ierīko vismaz ik pēc 500 m;
 - 3) ir atļauti alternatīvi tehniskie risinājumi, kas paredz drošu zonu ar līdzvērtīgu obligāto drošības līmeni. Pasažieru un personāla drošības līmeņa līdzvērtīgumu pierāda, izmantojot riska novērtēšanas kopīgo drošības metodi.
- c) Durvju, pa kurām no evakuācijas pārejas nokļūst drošajā zonā, minimālā brīvā atvēruma platums ir 1,4 m un augstums ir 2,0 m. Alternatīvi ir atļauts izmantot vairākas blakus esošas durvis, kuru platums ir mazāks, ja vien ir pierādīts, ka cilvēku plūsmas apjoms ir līdzvērtīgs vai lielāks.
- d) Pēc iziešanas pa durvīm brīva platība turpinās vismaz 1,5 m platumā un 2,25 m augstumā.
- e) Veidu, kā glābšanas dienesti nokļūst drošajai zonai, apraksta operatīvās rīcības plānā.

4.2.1.5.3. Saziņas līdzekļi drošajās zonās

Šo specifیکāciju piemēro visiem tuneļiem, kas garāki par 1 km.

Ir iespējama saziņa vai nu pa mobilo tālruni, vai izmantojot fiksētu savienojumu starp pazemes drošajām zonām un infrastruktūras pārvaldītāja vadības centru.

4.2.1.5.4. Avārijas apgaismojums uz evakuācijas ceļiem

Šo specifikāciju piemēro visiem tuneļiem, kas garāki par 0,5 km.

- a) Nodrošina avārijas apgaismojumu, kas ārkārtas gadījumā norāda pasažieriem un personālam ceļu uz drošu zonu.
- b) Apgaismojums atbilst šādām prasībām:
 - 1) tuneļa caurulē ar vienu sliežu ceļu – pusē, kur atrodas pāreja;
 - 2) tuneļa caurulē ar vairākiem sliežu ceļiem – abās caurules pusēs;
 - 3) gaismas avotu novietojums:
 - virs pārejas pēc iespējas zemāk, lai netraucētu cilvēku kustībai brīvajā telpā, vai
 - iebūvēti margās;
 - 4) nodrošina apgaismojumu vismaz 1 lx horizontālā plaknē pārejas līmenī.
- c) Autonomija un drošums: alternatīva energoapgāde ir pieejama attiecīgu laikposmu pēc galvenā energoapgādes avota atteices. Nepieciešamais laiks atbilst evakuācijas scenārijiem un ir norādīts operatīvās rīcības plānā.
- d) Ja avārijas apgaismojums normālā darbības režīmā ir izslēgts, ir iespējams to ieslēgt abos šādos veidos:
 - 1) manuāli tunelī vismaz ik pēc 250 m;
 - 2) tuneļa operatoram, izmantojot tālvadību.

4.2.1.5.5. Evakuācijas zīmes

Šo specifikāciju piemēro visiem tuneļiem.

- a) Evakuācijas zīmes norāda avārijas izejas, attālumu un virzienu uz drošu zonu.
- b) Visas zīmes veido saskaņā ar 1992. gada 24. jūnija Direktīvu 92/58/EEK par minimālajām prasībām drošības un/vai veselības aizsardzības zīmēm darba vietā un specifikāciju, uz ko norādīta atsauce A papildinājuma 1. rindā.
- c) Evakuācijas zīmes uzstāda uz sānu sienām gar evakuācijas pārejām.
- d) Maksimālais atstatums starp evakuācijas zīmēm ir 50 m.
- e) Ja tunelī ir avārijas aprikojums, uzstāda zīmes, lai norādītu, kur šis aprikojums ir atrodams.
- f) Apzīmē visas durvis, kas ved uz avārijas izejām vai pārejām.

4.2.1.6. Evakuācijas pārejas

Šo specifikāciju piemēro visiem tuneļiem, kas garāki par 0,5 km.

- a) Tuneļa caurulē ar vienu sliežu ceļu pārejas ierīko vismaz vienā sliežu ceļa pusē, bet tuneļa caurulē ar vairākiem sliežu ceļiem – abās tuneļa caurules pusēs. Tuneļa caurulēs ar vairāk nekā diviem sliežu ceļiem piekļūt pārejai iespējams no katra sliežu ceļa.
 1. Pārejas platums ir vismaz 0,8 m.
 2. Minimālais vertikālais atstatums virs pārejas ir vismaz 2,25 m.
 3. Pārejas augstums ir sliežu galviņas augšas līmenī vai augstāks.
 4. Izvairās no lokāliem šķēršļu radītiem sašaurinājumiem evakuācijas zonā. Šķēršļi nesamazina minimālo platumu līdz mazāk kā 0,7 m, un šķēršļa garums nepārsniedz 2 m.

b) 0,8 m līdz 1,1 m augstumā virs pārejas, kas nodrošina ceļu uz drošu zonu, uzstāda nepārtrauktas margas.

1. Margas novieto ārpus pārejai nepieciešamās minimālās kontūras.
2. Apejot šķērsli, pirms un pēc tā margas novieto 30–40° leņķī pret tuneļa garenasi.

4.2.1.7. Ugunsdzēsības punkti

Šo specifikāciju piemēro visiem tuneļiem, kas garāki par 1 km.

a) Šā punkta vajadzībām divus vai vairākus secīgus tuneļus uzskata par vienu tuneli, ja vien nav izpildīti abi turpmāk norādītie nosacījumi:

- 1) atstatums starp tuneļiem klajā vietā ir lielāks nekā maksimālais tāda vilciena garums, kuru paredzēts ekspluatēt attiecīgajā līnijā, + 100 m; un
- 2) klajā vietā esošā zona un sliežu ceļa stāvoklis atstatumā starp tuneļiem ļauj pasažieriem doties prom no vilciena pa drošu platību. Drošajā platībā var ievietoties visi pasažieri atbilstīgi to vilcienu maksimālajai ietilpībai, kurus paredzēts ekspluatēt attiecīgajā līnijā.

b) Izveido ugunsdzēsības punktus:

- 1) ārpus katra tuneļa, kas garāks par 1 km, abiem portāliem; un
- 2) tunelī atbilstīgi tā ritošā sastāva kategorijai, ko paredzēts ekspluatēt, kā apkopots turpmāk tabulā.

Tuneļa garums	Ritošā sastāva kategorija saskaņā ar 4.2.3. punktu	Maksimālais attālums no portāliem līdz ugunsdzēsības punktam un starp ugunsdzēsības punktiem
1 līdz 5 km	A vai B kategorija	Ugunsdzēsības punkts nav vajadzīgs
5 līdz 20 km	A kategorija	5 km
5 līdz 20 km	B kategorija	Ugunsdzēsības punkts nav vajadzīgs
> 20 km	A kategorija	5 km
> 20 km	B kategorija	20 km

c) Prasības visiem ugunsdzēsības punktiem:

- 1) ugunsdzēsības punktos ierīko ūdens padevi (vismaz 800 l/min divu stundu laikā) netālu no paredzētā vilciena apstāšanās punkta. Ūdens padeves metodi apraksta operatīvās rīcības plānā;
- 2) skartā vilciena paredzēto apstāšanās pozīciju norāda vilciena mašinistam. Šādam nolūkam nav vajadzīgas īpašas borta iekārtas (tuneli jāspēj izmantot visiem vilcieniem, kas atbilst SITS);
- 3) glābšanas dienesti var piekļūt ugunsdzēsības punktiem. Veidu, kā glābšanas dienesti piekļūst ugunsdzēsības punktam un izvieta aprīkojumu, apraksta operatīvās rīcības plānā;
- 4) ir iespējams izslēgt vilces energoapgādi un iezemēt ugunsdzēsības punktu elektroinstalāciju vai nu uz vietas, vai ar tālvadību.

d) Prasības ugunsdzēsības punktiem, kas atrodas ārpus tuneļa portāliem

Papildus 4.2.1.7. punkta c) apakšpunkta prasībām ugunsdzēsības punkti, kas atrodas ārpus tuneļa portāliem, atbilst šādām prasībām:

- 1) ap ugunsdzēsības punktu klajā vietā esošās zonas platība ir vismaz 500 m².

e) Prasības ugunsdzēsības punktiem, kas atrodas tunelī

Papildus 4.2.1.7. punkta c) apakšpunkta prasībām ugunsdzēsības punkti, kas atrodas tunelī, atbilst šādām prasībām:

- 1) no vilciena apstāšanās pozīcijas iespējams piekļūt drošai zonai. Plānojot uz drošo zonu vedošā evakuācijas ceļa izmērus, ņem vērā evakuācijas laiku (kā noteikts 4.2.3.4.1. punktā) un to vilcienā plānoto ietilpību (minēta 4.2.1.5.1. punktā), kurus paredzēts ekspluatēt tunelī. Pierāda evakuācijas ceļa izmēru piemērotību;
- 2) drošajā zonā, kas apvienota ar ugunsdzēsības punktu, ir pietiekami daudz vietas, kur pasažieri var stāvēt, ņemot vērā paredzamo laiku, cik ilgi pasažieriem jāgaida, līdz tos evakuē uz galīgo drošo vietu;
- 3) glābšanas dienestiem nodrošina piekļuvi skartajam vilcienam, neejot cauri aizņemtajai drošajai zonai;
- 4) plānojot ugunsdzēsības punktu un tā aprīkojumu, apsver dūmu izplatīšanās ierobežošanu, it sevišķi, lai aizsargātu cilvēkus, kuri izmanto pašizglābšanās iespējas, lai nokļūtu drošajā zonā.

4.2.1.8. Avārijas sakari

Šo specifikāciju piemēro visiem tuneļiem, kas garāki par 1 km.

- a) Visos tuneļos ar GSM-R nodrošina radiosakarus starp vilcienā un infrastruktūras pārvaldītāja vadības centru.
- b) Nodrošina radiosakaru nepārtrauktību, lai glābšanas dienesti varētu sazināties ar savu komandpunktu uz vietas. Sistēma ļauj glābšanas dienestiem izmantot savu sakaru aprīkojumu.

4.2.2. *Energoapgādes apakšsistēma*

Šo iedaļu piemēro energoapgādes apakšsistēmas infrastruktūras daļai.

4.2.2.1. Gaisvadu līnijas vai kontaktsliežu segmentācija

Šo specifikāciju piemēro tuneļiem, kas garāki par 5 km.

- a) Vilces energoapgādes sistēmu tuneļos sadala sekcijās, kuru garums nepārsniedz 5 km. Šo specifikāciju piemēro tikai tad, ja signalizācijas sistēma pieļauj vairāku vilcienā vienlaicīgu atrašanos tunelī uz katra sliežu ceļa.
- b) Katrai "pārslēgšanas sekcijai" nodrošina tālvadību un pārslēgšanas iekārtu.
- c) Pārslēgšanas vietā nodrošina sakaru līdzekļus un apgaismojumu, lai sekmētu pārslēgšanas iekārtas drošu manuālo ekspluatāciju un tehnisko apkopi.

4.2.2.2. Gaisvadu līnijas vai kontaktsliežu zemējums

Šo specifikāciju piemēro visiem tuneļiem, kas garāki par 1 km.

- a) Zemējuma ierīces nodrošina tuneļa piekļuves punktus un, ja zemēšanas procedūra atļauj vienas sekcijas zemēšanu, netālu no sekciju atdalīšanas punktiem. Tās ir vai nu pārnēsājamas ierīces, vai manuāli vadāmas vai tālvadāmas stacionāras iekārtas.
- b) Nodrošina zemēšanas darbībām nepieciešamos sakaru līdzekļus un apgaismojumu.
- c) Infrastruktūras pārvaldītājs un glābšanas dienesti, pamatojoties uz operatīvās rīcības plānā ietvertajiem evakuācijas scenārijiem, vienojas par zemēšanas procedūru un atbildību par zemējumu.

4.2.2.3. Elektroapgāde

Šo specifikāciju piemēro visiem tuneļiem, kas garāki par 1 km.

Elektroenerģijas sadales sistēma tunelī ir piemērota glābšanas dienestu aprīkojumam saskaņā ar tunelī izstrādāto operatīvās rīcības plānu. Dažas valsts glābšanas dienestu grupas var savām vajadzībām nodrošināt autonomu elektroapgādi. Šādā gadījumā šīm grupām var nenodrošināt elektroapgādes iekārtas. Tomēr šāds lēmums ir jāapraksta operatīvās rīcības plānā.

4.2.2.4. Prasības elektrokabeļiem tuneļos

Šo specifikāciju piemēro visiem tuneļiem, kas garāki par 1 km.

Ugunsgrēka gadījumā tā iedarbībai pakļautie kabeļi ir ar zemu uzliesmojamību, zemu uguns izplatīšanas spēju, zemu toksiskumu un zemu dūmu blīvumu. Šīs prasības ir izpildītas, ja kabeļi atbilst vismaz B2CA klases s1a, a1 prasībām saskaņā ar Komisijas Lēmumu 2006/751/EK.

4.2.2.5. Elektroinstalāciju drošums

Šo specifikāciju piemēro visiem tuneļiem, kas garāki par 1 km.

- a) Ar drošību saistītas elektroinstalācijas (ugunsgrēka atklāšanas sistēma, avārijas apgaismojums, avārijas sakari un jebkāda cita sistēma, ko infrastruktūras pārvaldītājs vai līgumslēdzējs uzskata par vitāli svarīgu pasažieru drošībai tuneļī) aizsargā pret bojājumiem, ko izraisa mehāniska iedarbība, karstums vai uguns.
- b) Sadales sistēmu veido tā, lai sistēma būtu noturīga pret neizbēgamiem bojājumiem, (piemēram) aktivizējot alternatīvus pieslēgumus.
- c) Autonomija un drošums: alternatīva energoapgāde ir pieejama attiecīgu laikposmu pēc galvenā energoapgādes avota atteices. Nepieciešamais laikposms atbilst operatīvās rīcības plānā ietvertajiem un izklāstītajiem evakuācijas scenārijiem.

4.2.3. Ritošā sastāva apakšsistēma

- a) Šīs SITS kontekstā ritošā sastāva apakšsistēmu iedala šādās kategorijās:

- 1) A kategorijas pasažieru ritošais sastāvs (tostarp pasažieru vilcienu lokomotīves) ekspluatācijai šīs SITS darbības jomā ietvertajās līnijās, ja attālums starp ugunsdzēsības punktiem vai tuneļu garums nepārsniedz 5 km;
- 2) B kategorijas pasažieru ritošais sastāvs (tostarp pasažieru vilcienu lokomotīves) ekspluatācijai visos tuneļos šīs SITS darbības jomā ietvertajās līnijās neatkarīgi no tuneļu garuma;
- 3) kravas lokomotīves un pašgājējas vienības, kas paredzētas nevis pasažieru, bet citas lietderīgās kravas, piemēram, pasta un kravas sūtījumu, pārvadāšanai, ekspluatācijai visos tuneļos šīs SITS darbības jomā ietvertajās līnijās neatkarīgi no tuneļu garuma. Lokomotīves, kas paredzētas gan kravas, gan pasažieru vilcienu vilkšanai, ietilpst abās kategorijās un atbilst abu kategoriju prasībām;
- 4) pašgājējas sliežu ceļa mašīnas transporta režīmā ekspluatācijai visos tuneļos šīs SITS darbības jomā ietvertajās līnijās neatkarīgi no tuneļu garuma.

- b) Ritošā sastāva kategoriju norāda tehniskajā dokumentācijā, un tā paliek spēkā neatkarīgi no šīs SITS turpmākas pārskatīšanas.

4.2.3.1. Pasākumi ugunsgrēka profilaksei

Šo iedaļu piemēro visām ritošā sastāva kategorijām.

4.2.3.1.1. Prasības attiecībā uz materiāliem

Prasības noteiktas LOC&PAS SITS 4.2.10.2.1. punktā. Šīs prasības piemēro arī vilcienu vadības un signalizācijas borta iekārtām.

4.2.3.1.2. Īpaši pasākumi attiecībā uz uzliesmojošiem šķidrumiem

Prasības noteiktas LOC&PAS SITS 4.2.10.2.2. punktā.

4.2.3.1.3. Sakarsušu bukšu atklāšana

Prasības noteiktas LOC&PAS SITS 4.2.10.2.3. punktā.

4.2.3.2. Pasākumi ugunsgrēka atklāšanai un ierobežošanai

4.2.3.2.1. Pārnēsājami ugunsdzēsības aparāti

Prasības noteiktas LOC&PAS SITS 4.2.10.3.1. punktā.

4.2.3.2.2. Ugunsgrēka atklāšanas sistēmas

Prasības noteiktas LOC&PAS SITS 4.2.10.3.2. punktā.

4.2.3.2.3. Automātiska ugunsdzēsības sistēma kravas vienībām, ko darbina ar dīzeļdegvielu

Prasības noteiktas LOC&PAS SITS 4.2.10.3.3. punktā.

4.2.3.2.4. Ugunsgrēka ierobežošanas un kontroles sistēmas pasažieru ritošajam sastāvam

Prasības noteiktas LOC&PAS SITS 4.2.10.3.4. punktā.

4.2.3.2.5. Ugunsgrēka ierobežošanas un kontroles sistēmas kravas lokomotīvēm un kravas pašgājējām vienībām

Prasības noteiktas LOC&PAS SITS 4.2.10.3.5. punktā.

4.2.3.3. Ar avārijas situācijām saistītas prasības

4.2.3.3.1. Vilcienu avārijas apgaismojuma sistēma

Prasības noteiktas LOC&PAS SITS 4.2.10.4.1. punktā.

4.2.3.3.2. Dūmu izplatīšanās ierobežošana

Prasības noteiktas LOC&PAS SITS 4.2.10.4.2. punktā.

4.2.3.3.3. Trauksmes signāls pasažieriem un sakaru līdzekļi

Prasības noteiktas LOC&PAS SITS 4.2.10.4.3. punktā.

4.2.3.3.4. Kustības spēja

Prasības noteiktas LOC&PAS SITS 4.2.10.4.4. punktā.

4.2.3.4. Ar evakuāciju saistītas prasības

4.2.3.4.1. Avārijas izejas pasažieriem

Prasības noteiktas LOC&PAS SITS 4.2.10.5.1. punktā.

4.2.3.4.2. Mašīnista kabīnes avārijas izejas

Prasības noteiktas LOC&PAS SITS 4.2.10.5.2. punktā.

4.3. **Saskarņu funkcionālās un tehniskās specifikācijas**4.3.1. *Saskarnes ar vilcienu vadības iekārtu un signalizācijas (CCS) apakšsistēmu*

Saskarne ar CCS apakšsistēmu			
SRT SITS		CCS SITS	
Parametrs	Punkts	Parametrs	Punkts
Radiosakari	4.2.1.8.punkta a) apakš- punkts	Mobilo sakaru funkcijas dzelzce- ļiem – GSM-R	4.2.4.
Materiālu parametri	4.2.2.4.punkta a) apakš- punkts	Pamatprasības	3. nodaļa
Materiālu parametri	4.2.3.1.1.	Pamatprasības	3. nodaļa

4.3.2. *Saskarnes ar satiksmes nodrošināšanas un vadības (OPE) apakšsistēmu*

Saskarne ar OPE apakšsistēmu			
SRT SITS		OPE SITS	
Parametrs	Punkts	Parametrs	Punkts
Noteikumi ārkārtas gadījumā	4.4.1.	Vilciena darbīgas stāvokļa nodrošināšana	4.2.2.7.
		Vilciena atiešana	4.2.3.3.
		Traucēts ekspluatācijas režīms	4.2.3.6.
Tuneļa operatīvās rīcības plāns	4.4.2.	Avārijas situācijas pārvaldība	4.2.3.7.
Mācības	4.4.3.		
Vilciena drošības un avārijas informācijas sniegšana pasažieriem	4.4.5.		
Vilciena apkalpes un cita personāla ar tuneli saistīta specifiska kompetence	4.6.1.	Profesionālā kompetence	4.6.1.
		Īpašas prasības vilciena apkalpei un palīgpersonālam	4.6.3.2.3.

4.4. **Ekspluatācijas noteikumi**

a) Ekspluatācijas noteikumi tiek izstrādāti saskaņā ar procedūrām, kas izklāstītas infrastruktūras pārvaldītāja drošības vadības sistēmā. Šajos noteikumos ņem vērā ar ekspluatāciju saistītos dokumentus, kuri ir daļa no tehniskās dokumentācijas, kā prasīts Direktīvas 2008/57/EK 18. panta 3. punktā un noteikts tās VI pielikumā.

Turpmāk izklāstītie ekspluatācijas noteikumi nav strukturālo apakšsistēmu novērtējuma daļa.

4.4.1. *Noteikumi ārkārtas gadījumā*

Šos noteikumus piemēro visiem tuneļiem.

Ņemot vērā 3. nodaļas pamatprasības, ekspluatācijas noteikumi, kas raksturīgi tuneļu drošībai, ir šādi:

- ekspluatācijas noteikums ir uzraudzīt vilciena stāvokli pirms iebraukšanas tunelī, lai atklātu visus bojājumus, kas nelabvēlīgi ietekmē tā gaitas parametrus, un attiecīgi rīkotos;
- ja starpgadījums noticis ārpus tuneļa, ekspluatācijas noteikums ir apstādināt vilcienu, kam ir bojājums, kas varētu nelabvēlīgi ietekmēt tā gaitas parametrus, pirms vilciens iebraucis tunelī;
- ja starpgadījums noticis tunelī, ekspluatācijas noteikums ir izbraukt vilcienu no tuneļa vai apstādināt to nākamajā ugunsdzēsības punktā.

4.4.2. *Tuneļa operatīvās rīcības plāns*

Šos noteikumus piemēro tuneļiem, kas garāki par 1 km.

- Infrastruktūras pārvaldītāja(-u) vadībā, sadarbojoties ar glābšanas dienestiem un attiecīgajām iestādēm, katram tunelim izstrādā operatīvās rīcības plānu. Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumus, kas plāno izmantot tuneli, iesaista operatīvās rīcības plāna izstrādāšanā vai pielāgošanā. Ja vienu vai vairākas stacijas tunelī izmanto kā drošu zonu vai kā ugunsdzēsības punktu, iesaista arī staciju pārvaldītājus.
- Operatīvās rīcības plāns ir saderīgs ar pieejamo pašizglābšanās, evakuācijas, ugunsdzēsības un glābšanas nodrošinājumu.
- Operatīvās rīcības plāna vajadzībām sīki izstrādā tunelim raksturīgu starpgadījumu scenārijus, kas pielāgoti konkrētā tuneļa apstākļiem.

4.4.3. *Mācības*

Šos noteikumus piemēro tuneļiem, kas garāki par 1 km.

- a) Pirms viena tuneļa vai tuneļu virknes atklāšanas veic vispusīgas mācības, iekļaujot evakuācijas un glābšanas procedūras un iesaistot visas operatīvās rīcības plānā noteiktās personāla kategorijas.
- b) Operatīvās rīcības plānā nosaka, kā visas iesaistītās organizācijas var iepazīstināt ar infrastruktūru un cik bieži tiek organizēti tuneļa apmeklējumi un notiek ārkārtas situācijas imitācijas vai citādas mācības.

4.4.4. *Izolācijas un zemēšanas procedūras*

Šos noteikumus piemēro visiem tuneļiem.

- a) Ja nepieciešams atvienot vilces energoapgādi, infrastruktūras pārvaldītājs nodrošina to, ka tiek atvienotas kontakttīkla vai kontaktslides attiecīgās sekcijas, un informē glābšanas dienestus, pirms tie ieiet tunelī vai tuneļa sekcijā.
- b) Infrastruktūras pārvaldītājs atbild par vilces energoapgādes atvienošanu.
- c) Operatīvās rīcības plānā nosaka par iezemēšanu atbildīgo personu un iezemēšanas procedūru. Paredz noteikumu par tās sekcijas izolēšanu, kurā noticis starpgadījums.

4.4.5. *Vilciena drošības un avārijas informācijas sniegšana pasažieriem*

- a) Dzelzceļa pārvaldījumu uzņēmumi informē pasažierus par vilciena avārijas un drošības procedūrām, kas saistītas ar tuneļiem.
- b) Ja šādu informāciju sniedz rakstiski vai mutiski, tā ir vismaz tās valsts valodā, pa kuru vilciens brauc, kā arī angļu valodā.
- c) Ir ieviesti ekspluatācijas noteikumi, kuros apraksta, kā vilciena apkalpe vajadzības gadījumā nodrošina vilciena pilnīgu evakuāciju, tostarp evakuē cilvēkus ar dzirdes traucējumiem, kuri varētu atrasties noslēgtās telpās.

4.4.6. *Ekspluatācijas noteikumi saistībā ar vilcieniem, kas brauc pa tuneļiem*

- a) Riteklus, kas atbilst SITS, kā noteikts 4.2.3. punktā, atļauts ekspluatēt tuneļos saskaņā ar šādiem principiem:
 - 1) A kategorijas pasažieru ritošo sastāvu uzskata par atbilstīgu tuneļu drošības prasībām attiecībā uz ritošo sastāvu līnijās, kurās attālums starp ugunsdzēsības punktiem vai tuneļu garums nepārsniedz 5 km;
 - 2) B kategorijas pasažieru ritošo sastāvu uzskata par atbilstīgu tuneļu drošības prasībām attiecībā uz ritošo sastāvu visās līnijās;
 - 3) Kravas lokomotīves uzskata par atbilstīgām tuneļu drošības prasībām attiecībā uz ritošo sastāvu visās līnijās. Tomēr tuneļu, kas garāki par 20 km, infrastruktūras pārvaldītājiem ir atļauts pieprasīt, lai lokomotīvu kustības spēja būtu līdzvērtīga B kategorijas pasažieru ritošā sastāva kustības spējai, lai tās drīkstētu vilkt kravas vilcienus šādos tuneļos. Šo prasību skaidri norāda 4.8.1. punktā minētajā infrastruktūras reģistrā un infrastruktūras pārvaldītāja tīkla pārskatā;
 - 4) sliežu ceļa mašīnas uzskata par atbilstīgām tuneļu drošības prasībām attiecībā uz ritošo sastāvu visās līnijās;
 - 5) kravas vilcienus ielaiž visos tuneļos saskaņā ar 1.1.3.1. punktā norādītajiem nosacījumiem. Ar ekspluatācijas noteikumiem var pārvaldīt kravas un pasažieru satiksmes drošu norisi, piemēram, nodalot šos satiksmes veidus.
- b) A kategorijas ritošo sastāvu atļauts ekspluatēt līnijās, kurās attālums starp ugunsdzēsības punktiem vai tuneļu garums pārsniedz 5 km, ja vilcienā nav pasažieru.
- c) Ievieš ekspluatācijas noteikumus nolūkā novērst paniku un spontānu, nekontrolētu evakuāciju gadījumā, ja vilciens uz ilgāku laiku apstāties tunelī, bet nav noticis "karstais" vai "aukstais" starpgadījums.

4.5. Tehniskās apkopes noteikumi

4.5.1. *Infrastruktūra*

Pirms tuneļa nodošanas ekspluatācijā sagatavo tehniskās apkopes dokumentāciju, kurā vismaz:

- 1) identificē elementus, kuru atteice var notikt vai kuri pakļauti nolietojuma, vecošanās vai citu veidu pasliktināšanās vai degradācijas procesiem;
- 2) norāda 1) punktā minēto elementu izmantošanas ierobežojumus un apraksta pasākumus, kas veicami, lai novērstu šo ierobežojumu pārsniegšanu;
- 3) identificē elementus, kuri attiecas uz avārijas situācijām un to pārvaldību;
- 4) norāda periodiskās pārbaudes un apkopes darbības, kas vajadzīgas, lai nodrošinātu 3) punktā minēto daļu un sistēmu atbilstīgu funkcionēšanu.

4.5.2. *Ritošā sastāva tehniskā apkope*

Ritošā sastāva tehniskās apkopes prasības ir noteiktas LOC&PAS SITS.

4.6. Profesionālā kvalifikācija

Personāla profesionālā kvalifikācija, kas nepieciešama darbībām, kuras raksturīgas tuneļu drošībai, apakšsistēmās, uz ko attiecas šī SITS, un saskaņā ar šīs SITS 4.4. punktā paredzētajiem ekspluatācijas noteikumiem ir šāda:

4.6.1. *Vilciena apkalpes un cita personāla specifiska kompetence saistībā ar tuneļiem*

- a) Visam profesionālajam personālam, kas vada un pavada vilcienu, kā arī personālam, kas dod vilciena kustības atļauju, ir zināšanas un spējas izmantot šīs zināšanas, lai pārvaldītu nelabvēlīgas situācijas, ja noticis starpgadījums.
- b) Personālam, kas pavada vilcienus, vispārējās prasības ir noteiktas OPE SITS.
- c) Vilciena apkalpei, kas definēta OPE SITS, ir zināšanas par atbilstīgu rīcību attiecībā uz drošību tuneļos un it sevišķi spēja evakuēt vilcienā esošos cilvēkus, ja vilciens ir apstādīnāts tunelī.
- d) Tas it sevišķi ietver norādījumu sniegšanu pasažieriem doties uz nākamo vagonu vai izkāpt no vilciena un pasažieru izvešanu no vilciena uz drošu vietu.
- e) Vilciena palīgpersonālu (piemēram, ēdināšanas, uzkopšanas personālu), kas saskaņā ar iepriekš minēto definīciju nav iekļauts vilciena apkalpē, papildus tā pamatapmācībām apmāca palīdzēt vilciena apkalpei veikt šos pienākumus.
- f) Par apakšsistēmu tehnisko apkopi un ekspluatāciju atbildīgo inženieru un vadītāju profesionālajās apmācībās iekļauj mācību priekšmetu par drošību dzelzceļa tuneļos.

4.7. Veselības un drošības nosacījumi

Personāla veselības un drošības nosacījumi, kas nepieciešami darbībām, kuras raksturīgas tuneļu drošībai, apakšsistēmās, uz ko attiecas šī SITS, un SITS īstenošanai, ir šādi:

4.7.1. *Pašizglābšanās iekārta*

Kravas vilcienu vilces vienības, kurās ir apkalpe, aprīko ar pašizglābšanās iekārtu, kas paredzēta mašīnistam un citām vilcienā esošām personām un kas atbilst vai nu A papildinājuma 2. rindā minētajai specifikācijai, vai A papildinājuma 3. rindā minētajai specifikācijai. Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums izvēlas viens no diviem šajās specifikācijās noteiktajiem risinājumiem.

4.8. Infrastruktūras un ritošā sastāva reģistri

4.8.1. *Infrastruktūras reģistrs*

Infrastruktūras raksturlielumi, kas jānorāda "dzelzceļa infrastruktūras reģistrā", uzskaitīti Komisijas 2011. gada 15. septembra Īstenošanas lēmumā 2011/633/ES par dzelzceļa infrastruktūras reģistra kopīgajām specifikācijām.

4.8.2. Ritošā sastāva reģistrs

Ritošā sastāva raksturlielumi, kas jānorāda "Eiropas apstiprināto dzelzceļa ritekļu tipu reģistrā", uzskaitīti Komisijas 2011. gada 4. oktobra Īstenošanas lēmumā 2011/665/ES par Eiropas apstiprināto dzelzceļa ritekļu tipu reģistru.

5. SAVSTARPĒJAS IZMANTOJAMĪBAS KOMPONENTI

SRT SITS nav definēti savstarpējas izmantojamības komponenti.

6. KOMPONENTU ATBILSTĪBAS UN/VAI PIEMĒROTĪBAS LIETOŠANAI NOVĒRTĒŠANA UN APAKŠSISTĒMAS VERIFICĒŠANA

6.1. Savstarpējas izmantojamības komponenti

Nepiemēro, jo SRT SITS nav definēti savstarpējas izmantojamības komponenti.

6.2. Apakšsistēmas

6.2.1. EK verificēšana (vispārīgi noteikumi)

a) Apakšsistēmas EK verificēšanu veic saskaņā ar vienu moduli vai moduļu kombināciju, izmantojot turpmāk norādītos modulus, kas definēti Lēmumā 2010/713/ES:

- SB modulis: EK tipa pārbaude,
- SD modulis: EK verificēšana, pamatojoties uz kvalitātes vadības sistēmu ražošanas procesā,
- SF modulis: EK verificēšana, pamatojoties uz produkta verificēšanu,
- SG modulis: EK verificēšana, pamatojoties uz vienības verificēšanu,
- SH1 modulis: EK verificēšana, pamatojoties uz visaptverošu kvalitātes vadības sistēmu un projekta pārbaudi.

b) Par apstiprināšanas procesu un novērtējuma saturu vienojas pieteikuma iesniedzējs un paziņotā iestāde saskaņā ar šajā SITS noteiktajām prasībām un atbilstoši šīs SITS 7. nodaļā izklāstītajiem noteikumiem.

6.2.2. Apakšsistēmas EK verificēšanas procedūras (moduļi)

a) Pieteikuma iesniedzējs izvēlas vienu no moduļiem vai moduļu kombinācijām no turpmāk norādītās tabulas.

Novērtēšanas procedūras

Novērtējamā apakšsistēma	SB+SD modulis	SB+SF modulis	SG modulis	SH1 modulis
Ritošā sastāva apakšsistēma	X	X		X
Energoapgādes apakšsistēma			X	X
Infrastruktūras apakšsistēma			X	X

b) Apakšsistēmas raksturlielumi, kas jānovērtē attiecīgajos posmos, norādīti B papildinājumā.

6.2.3. Esošie risinājumi

a) Ja esošais risinājums jau novērtēts lietojumam salīdzināmos apstākļos un ir ekspluatācijā, piemēro šādu procesu.

b) Pieteikuma iesniedzējs pierāda, ka lietojuma iepriekšējā novērtējuma testu un verificēšanas rezultāti atbilst šīs SITS prasībām. Šādā gadījumā ar apakšsistēmu saistītu raksturlielumu iepriekšējais tipa novērtējums paliek spēkā jaunajā lietojumā.

6.2.4. *Inovatīvi risinājumi*

- a) Inovatīvi risinājumi ir tehniski risinājumi, kas saskan ar šīs SITS funkcionālajām prasībām un garu, bet nav tai pilnībā atbilstīgi.
- b) Ja ierosināts inovatīvs risinājums, ražotājs vai tā pilnvarots pārstāvis, kas veic uzņēmējdarbību Eiropas Savienībā, piemēro 8. pantā aprakstīto procedūru.

6.2.5. *Tehniskās apkopes novērtēšana*

- a) Direktīvas 2008/57/EK 18. panta 3. punktā noteikts, ka paziņotā iestāde atbild par tehniskās dokumentācijas sagatavošanu, kurā iekļauti visi nepieciešamie ekspluatācijas un tehniskās apkopes dokumenti.
- b) Paziņotā iestāde verificē tikai faktu, ka ir iesniegti šīs SITS 4.5. punktā prasītie ekspluatācijas un tehniskās apkopes dokumenti. Paziņotajai iestādei nav jāverificē informācija, ko satur iesniegtie dokumenti.

6.2.6. *Ekspluatācijas noteikumu novērtēšana*

Saskaņā ar Direktīvas 2004/49/EK 10. un 11. pantu dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi un infrastruktūras pārvaldītāji, kas iesniedz pieteikumu jauna vai grozīta drošības sertifikāta vai drošības atļaujas saņemšanai, pierāda, ka tie savā drošības pārvaldības sistēmā ievēro šīs SITS prasības. Paziņotajai iestādei nav jānovērtē atbilstība šīs SITS ekspluatācijas noteikumiem.

6.2.7. *Papildu prasības specifikāciju novērtēšanai attiecībā uz infrastruktūras pārvaldītājiem*

6.2.7.1. Nesankcionētas piekļuves liegšana avārijas izejām un aprīkojuma telpām

Novērtējumā apstiprina, ka:

- a) avārijas izejas durvis uz virszemi un durvis uz tehniskajām telpām ir ar atbilstošām slēdzenēm;
- b) uzstādītās slēdzenes atbilst tuneļa un paliginfrastruktūras vispārējai drošības stratēģijai;
- c) avārijas izejas nav aizslēdzamas no iekšpuses un tās var atvērt personas, kas veic evakuāciju;
- d) ir veikti pasākumi, lai nodrošinātu glābšanas dienestu piekļuvi.

6.2.7.2. Tuneļa konstrukciju ugunsizturība

Paziņotā iestāde, izmantojot pieteikuma iesniedzēja veikto aprēķinu un/vai testu rezultātus vai līdzvērtīgu metodi, novērtē konstrukciju atbilstību ugunsdrošības prasībām, kas noteiktas 4.2.1.2. punktā.

1. Lai pierādītu, ka tuneļa iekšējā apšuvuma integritāte saglabājas pietiekami ilgu laikposmu, lai būtu iespējama pašizglābšanās, pasažieru un personāla evakuācija un glābšanas dienestu iesaistīšanās, pietiek pierādīt, ka tuneļa iekšējais apšuvums tikpat ilgu laiku spēj izturēt 450 °C temperatūru griestu līmenī.
2. Iegremdētu tuneļu vai tādu tuneļu, kas var izraisīt svarīgu to tuvumā esošu konstrukciju sabrukšanu, izturību novērtē saskaņā ar piemērotu "temperatūras/laika līkni", ko izvēlas pieteikuma iesniedzējs.

Šāda verificēšana nav vajadzīga klinšu tuneļiem bez papildu atbalsta.

6.2.7.3. Būvmateriālu ugunsreakcija

Lai novērtētu atbilstību 4.2.1.3. punkta c) apakšpunktam, paziņotā iestāde pārbauda tikai, ka ir sagatavots saraksts, kurā norādīti materiāli, kas būtiski neveicinātu ugunsgrēku.

6.2.7.4. Pašizglābšanās, glābšanas un evakuācijas nodrošinājums starpgadījumā

- a) Paziņotā iestāde pārbauda, ka pieņemtais risinājums ir skaidri norādīts tehniskajā dokumentācijā un atbilst 4.2.1.5. punkta prasībām. Lai novērtētu apstākļu izmaiņas drošajā zonā starpgadījuma laikā, paziņotā iestāde pārliecinās, ka durvis un konstrukcijas, kas drošo zonu nodala no tuneļa, spēj izturēt temperatūras paaugstināšanos tuvākajā tuneļa caurulē.
- b) Ja piemēro 4.2.1.2. punkta b) apakšpunktu, durvis, pa kurām var iekļūt drošajās zonās, var novērtēt saskaņā ar līkni, kas atšķiras no līknes, kuru izvēlas saskaņā ar 6.2.7.2. punkta 2. apakšpunktu.

6.2.7.5. Glābšanas dienestu piekļuve un aprīkojums

Pārbaudot tehnisko dokumentāciju un ņemot vērā arī konsultācijas ar glābšanas dienestiem, paziņotā iestāde apstiprina, ka ir izpildītas attiecīgās 4.2.1. un 4.4. iedaļas prasības.

6.2.7.6. Elektroinstalāciju drošums

Paziņotā iestāde tikai apstiprina, ka ir novērtēts atteices režīms atbilstīgi 4.2.2.5. punkta funkcionālajām prasībām.

6.2.8. Papildu prasības specifikāciju novērtēšanai attiecībā uz dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem

6.2.8.1. Pašizglābšanās iekārta

Atbilstības novērtēšana ir aprakstīta A papildinājuma 2., 3. un 4. rindā norādītajās specifikācijās.

7. ĪSTENOŠANA

Šajā iedaļā noteikta SRT SITS īstenošanas stratēģija.

- a) Šajā SITS nav prasīts veikt izmaiņas apakšsistēmās, kas jau ir ekspluatācijā, ja vien apakšsistēmas netiek modernizētas vai atjaunotas.
- b) Ja 7.3. iedaļā "Īpašie gadījumi" nav noteikts citādi, uzskata, ka visu jaunu, SITS atbilstīgu B kategorijas ritošā sastāva vienību ugunsdrošības un tuneļa drošības līmenis ir augstāks nekā ritošajam sastāvam, kas nav atbilstīgs SITS. Šo pieņēmumu izmanto, lai pamatotu jauna, SITS atbilstīga ritošā sastāva drošu ekspluatāciju vecos tuneļos, kas nav atbilstīgi SITS. Tāpēc uzskata, ka visi SITS atbilstīgi B kategorijas vilcieni ir piemēroti drošai integrācijai saskaņā ar Direktīvas 2008/57/EK 15. panta 1. punktu ar visiem tuneļiem, kas nav atbilstīgi SITS, šīs SITS ģeogrāfiskajā darbības jomā.
- c) Neskarot iepriekš minēto, vēlamā tuneļa drošības līmeņa panākšanai var būt nepieciešami pasākumi, kas pārsniedz šajā SITS noteiktos pasākumus. Šādus pasākumus drīkst noteikt tikai infrastruktūras, energoapgādes un satiksmes nodrošināšanas un vadības apakšsistēmām, un tie neierobežo atļauju piešķiršanu SITS atbilstīgam ritošajam sastāvam vai šāda ritošā sastāva izmantošanu.

7.1. Šīs SITS piemērošana jaunām apakšsistēmām

7.1.1. Vispārīgi noteikumi

- a) Šī SITS ir piemērojama visām tās darbības jomā esošām apakšsistēmām, ko nodod ekspluatācijā pēc šīs SITS piemērošanas datuma, izņemot gadījumus, kad turpmākajās iedaļās noteikts citādi.
- b) Sliežu ceļa mašīnām šo SITS piemēro brīvprātīgi. Ja sliežu ceļa mašīnas nenovērtē un nedeklarē par atbilstīgām šai SITS, uz tām attiecas valsts noteikumi. Šādā gadījumā piemēro Direktīvas 2008/57/EK 24. un 25. pantu.

7.1.2. Jauns ritošais sastāvs

Jaunam ritošajam sastāvam piemēro LOC&PAS SITS 7.1.1. punktā noteiktos īstenošanas noteikumus.

7.1.3. Jauna infrastruktūra

Šī SITS ir piemērojama visai tās darbības jomā esošai jaunai infrastruktūrai.

7.2. Šīs SITS piemērošana jau ekspluatācijā esošām apakšsistēmām

7.2.1. Ritošā sastāva modernizācija vai atjaunošana

Ja atjauno vai modernizē esošu ritošo sastāvu, piemēro LOC&PAS SITS 7.1.2. punktā noteiktos īstenošanas noteikumus.

7.2.2. *Tuneļu modernizācijas un atjaunošanas pasākumi*

Ņemot vērā Direktīvas 2008/57/EK 20. panta 1. punktu, uzskatāms, ka visas šajā SITS noteikto strukturālo apakšsistēmu pamatparametru izmaiņas ietekmē attiecīgās infrastruktūras apakšsistēmas vispārējo drošības līmeni. Tāpēc dalībvalstis izlemj, kādā apmērā projektam jāpiemēro šī SITS. Ja 7.3. iedaļā "Īpašie gadījumi" nav noteikts citādi, atjaunošanas vai modernizācijas darbu rezultāts nodrošina to, ka saglabājas vai tiek uzlabota stacionāro iekārtu savietojamība ar SITS atbilstīgu ritošo sastāvu.

7.2.3. *Satiksmes nodrošināšanas un vadības apakšsistēma*

- a) Eksploatācijas aspekti un to īstenošana noteikti OPE SITS.
- b) Ja uzdod veikt tuneļa modernizāciju vai atjaunošanu, piemēro prasības, kas šajā SITS noteiktas jauniem tuneļiem.

7.2.4. *Jauna ritošā sastāva eksploatācija esošos tuneļos*

- a) Jauna ritošā sastāva, ko paredzēts eksploatēt esošos tuneļos, kategoriju izvēlas saskaņā ar 4.4.6. punkta a) apakšpunktu.
- b) Tomēr dalībvalsts var atļaut eksploatēt jaunu A kategorijas ritošo sastāvu esošos tuneļos, kuru garums pārsniedz 5 km, ar nosacījumu, ka šāda jauna ritošā sastāva eksploatācija nodrošina līdzvērtīgu vai uzlabotu ugunsdrošības līmeni salīdzinājumā ar iepriekš eksploatēto ritošo sastāvu. To, ka pasažieru un personāla drošības līmenis ir līdzvērtīgs vai uzlabots, pierāda, izmantojot riska novērtēšanas kopīgo drošības metodi.

7.3. **Īpašie gadījumi**

7.3.1. *Vispārīgi noteikumi*

- a) Nākamajā punktā uzskaitītie īpašie gadījumi raksturo īpašus noteikumus, kas nepieciešami un atļauti konkrētu dalībvalstu dzelzceļa tīklā.
- b) Šie īpašie gadījumi klasificēti kā "T" gadījumi, proti, "pagaidu" (*temporary*) gadījumi, un ir plānots, ka tos nākotnē varētu iekļaut mērķa sistēmā. Tādējādi tie tiks izskatīti atkārtoti, veicot šīs SITS turpmāku pārskatīšanu.
- c) Visi īpašie gadījumi, kas piemērojami šīs SITS darbības jomā esošam ritošajam sastāvam, izklāstīti LOC&PAS SITS.

7.3.2. *Eksploatācijas noteikumi saistībā ar vilcieniem, kas brauc pa tuneļiem (4.4.6. punkts)*

a) **Īpašs gadījums Itālijai ("T")**

Papildu priekšraksti par ritošo sastāvu, ko paredzēts eksploatēt esošos Itālijas tuneļos, izklāstīti LOC&PAS SITS 7.3.2.20. punktā.

b) **Īpašs gadījums Lamanša tunelī ("T")**

Papildu priekšraksti par pasažieru ritošo sastāvu, ko paredzēts eksploatēt Lamanša tunelī, izklāstīti LOC&PAS SITS 7.3.2.21. punktā.

*A papildinājums***Šajā SITS minētie standarti vai normatīvie dokumenti**

Rindas Nr.	SITS		Normatīvais dokuments
	Novērtējamais raksturlielums	Punkts	
1	Evakuācijas zīmju dizains	4.2.1.5.5.	ISO 3864-1:2011
2	Pašizglābšanās iekārtas specifikācija un novērtēšana	4.7.1. 6.2.8.1.	EN 402:2003
3	Pašizglābšanās iekārtas specifikācija un novērtēšana	4.7.1. 6.2.8.1.	EN 403:2004
4	Pašizglābšanās iekārtas novērtēšana	6.2.8.1.	EN 13794:2002

*B papildinājums***Apakšsistēmu novērtēšana**

Ritošā sastāva apakšsistēmas raksturlielumi, kas jānovērtē dažādos projektēšanas, izstrādes un ražošanas posmos, norādīti LOC&PAS SITS.

Infrastruktūras un energoapgādes apakšsistēmas raksturlielumi, kas jānovērtē dažādos projektēšanas, izstrādes un ražošanas posmos, turpmāk tabulā atzīmēti ar X.

Novērtējamais raksturlielums	Jauna līnija vai modernizācijas/atjaunošanas projekts		Īpašas novērtēšanas procedūras
	Projekta pārbaude	Montāža pirms nodošanas ekspluatācijā	
	1	2	3
4.2.1.1. Nesankcionētas piekļuves liegšana avārijas izejām un tehniskajām telpām	X	X	6.2.7.1.
4.2.1.2. Tuneļa konstrukciju ugunsizturība	X		6.2.7.2.
4.2.1.3. Būvmateriālu ugunsreakcija	X		6.2.7.3.
4.2.1.4. Ugunsgrēka atklāšana tehniskajās telpās	X	X	
4.2.1.5. Evakuācijas nodrošinājums	X		6.2.7.4.
4.2.1.6. Evakuācijas pārejas	X		
4.2.1.7. Ugunsdzēsības punkti	X		
4.2.1.8. Avārijas sakari	X		
4.2.2.1. Gaisvadu līnijas vai kontaktsliežu segmentācija	X	X	
4.2.2.2. Gaisvadu līnijas vai kontaktsliežu zemējums	X	X	
4.2.2.3. Elektroapgāde	X		
4.2.2.4. Prasības elektrokabeļiem tuneļos	X		
4.2.2.5. Elektroinstalāciju drošums	X		