

NARIADENIE KOMISIE (EÚ) č. 1303/2014**z 18. novembra 2014****o technickej špecifikácii interoperability týkajúcej sa bezpečnosti v železničných tuneloch železničného systému Európskej únie****(Text s významom pre EHP)**

EURÓPSKA KOMISIA,

so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie,

so zreteľom na smernicu Európskeho parlamentu a Rady 2008/57/ES zo 17. júna 2008 o interoperabilite systému železníc v Spoločenstve ⁽¹⁾, a najmä na jej článok 6 ods. 1 druhý pododsek,

keďže:

- (1) V článku 12 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 881/2004 ⁽²⁾ sa vyžaduje, aby Európska železničná agentúra (ďalej len „agentúra“) zabezpečila, aby boli technické špecifikácie interoperability (ďalej len „TSI“) prispôsobené technickému pokroku, trendom na trhu a sociálnym požiadavkám a aby navrhovala Komisii akékoľvek zmeny TSI, ktoré považuje za potrebné.
- (2) Rozhodnutím K(2010) 2576 z 29. apríla 2010 Komisia poverila agentúru vypracovaním a preskúvaním TSI s cieľom rozšíriť ich rozsah pôsobnosti na celý železničný systém v Únii. Na základe podmienok uvedeného poverenia bola agentúra požiadaná, aby zodpovedajúcim spôsobom rozšírila rozsah pôsobnosti TSI týkajúcej sa bezpečnosti v železničných tuneloch.
- (3) Agentúra vydala 21. decembra 2012 odporúčanie o revidovanej TSI týkajúcej sa bezpečnosti v železničných tuneloch.
- (4) S cieľom držať krok s technologickým vývojom a povzbudiť na modernizáciu by sa mali podporovať inovačné riešenia a za určitých podmienok by sa malo umožniť ich zavedenie do praxe. V prípade navrhovaného inovačného riešenia by výrobca alebo jeho oprávnený zástupca mali uviesť, ako sa odchyľuje od príslušného oddielu TSI alebo ako ho dopĺňa, a dané inovačné riešenie by mala posúdiť Komisia. V prípade kladného hodnotenia by agentúra mala určiť vhodné funkčné špecifikácie a špecifikácie rozhrania týkajúce sa inovačného riešenia, a mala by navrhnúť príslušné metódy posudzovania.
- (5) Členské štáty v súlade s článkom 17 ods. 3 smernice 2008/57/ES majú oznámiť Komisii a ostatným členským štátom technické predpisy, postupy posudzovania zhody a overenia, ktoré sa majú používať v špecifických prípadoch, ako aj orgány zodpovedné za vykonávanie týchto postupov.
- (6) Železničné koľajové vozidlá sa v súčasnosti prevádzkujú podľa existujúcich vnútroštátnych, dvojstranných, mnohonárodných alebo medzinárodných dohôd. Tieto dohody by nemali brániť súčasnému ani budúcemu pokroku smerom k interoperabilite. Členské štáty by preto mali oznámiť Komisii takéto dohody.
- (7) Toto nariadenie by sa malo uplatňovať na tunely bez ohľadu na objem dopravy v nich.
- (8) Niektoré členské štáty majú už zavedené bezpečnostné pravidlá, ktoré vyžadujú vyššiu úroveň bezpečnosti v porovnaní s požiadavkami tejto TSI. Týmto nariadením by sa malo členským štátom umožniť ponechať si takéto pravidlá iba v subsystémoch infraštruktúry, energie a prevádzky. Takéto existujúce pravidlá sa majú považovať za vnútroštátne bezpečnostné pravidlá v zmysle článku 8 smernice Európskeho parlamentu a Rady 2004/49/ES ⁽³⁾. Okrem toho v súlade s článkom 4 tejto smernice by členské štáty mali zabezpečiť, aby sa

⁽¹⁾ Ú. v. EÚ L 191, 18.7.2008, s. 1.

⁽²⁾ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 881/2004 z 29. apríla 2004, ktorým sa ustanovuje Európska železničná agentúra (nariadenie o agentúre) (Ú. v. EÚ L 164, 30.4.2004, s. 1).

⁽³⁾ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2004/49/ES z 29. apríla 2004 o bezpečnosti železníc Spoločenstva a o zmene a doplnení smernice Rady 95/18/ES o udeľovaní licencií železničným podnikom a smernice 2001/14/ES o pridelovaní kapacity železničnej infraštruktúry, vyberaní poplatkov za používanie železničnej infraštruktúry a bezpečnostnej certifikácii (Ú. v. EÚ L 164, 30.4.2004, s. 44).

všeobecná bezpečnosť na železničiach zachovala a tam, kde je to primerane možné, priebežne zlepšovala so zohľadnením vývoja právnych predpisov Únie a technického a vedeckého pokroku a uprednostnením prevencie vážnych nehôd. Pre železničné koľajové vozidlá by sa však nemali predpisovať žiadne ďalšie opatrenia.

- (9) Členské štáty sú oprávnené na vymedzenie úlohy a zodpovednosti záchranných zložiek. Pri tuneloch, ktoré spadajú do rozsahu pôsobnosti uplatňovania tohto nariadenia, by členské štáty mali organizovať prístup pre záchranné zložky v koordinácii so záchrannými zložkami. Je dôležité stanoviť opatrenia v oblasti záchranných činností založené na predpoklade, že záchranné zložky zasahujúce pri nehode v tuneli majú chrániť životy, a nie materiálne hodnoty, ako sú vozidlá alebo stavby.
- (10) Rozhodnutie Komisie 2008/163/ES⁽¹⁾ o technickej špecifikácii interoperability v súvislosti s aspektom „bezpečnosť v železničných tuneloch“ by sa preto malo zrušiť.
- (11) S cieľom zabrániť zbytočným dodatočným nákladom a administratívne záťaži by sa rozhodnutie 2008/163/ES malo po zrušení naďalej uplatňovať na subsystémy a projekty uvedené v článku 9 ods. 1 písm. a) smernice 2008/57/ES.
- (12) Opatrenia stanovené v tomto nariadení sú v súlade so stanoviskom výboru zriadeného v súlade s článkom 29 ods. 1 smernice 2008/57/ES,

PRIJALA TOTO NARIADENIE:

Článok 1

Týmto sa prijíma technická špecifikácia interoperability (TSI) týkajúca sa bezpečnosti v železničných tuneloch železničného systému v celej Európskej únii, tak ako je uvedená v prílohe.

Článok 2

TSI sa uplatňuje na subsystémy riadenia-zabezpečenia a návštenia, infraštruktúry, energie, prevádzky, ako aj na subsystém železničných koľajových vozidiel, opísané v prílohe II k smernici 2008/57/ES.

TSI sa uplatňuje na tieto subsystémy v súlade s oddielom 7 prílohy.

Článok 3

Technický a geografický rozsah pôsobnosti tohto nariadenia sa stanovuje v oddieloch 1.1 a 1.2 prílohy.

Článok 4

1. Vzhľadom na špecifické prípady stanovené v oddiele 7.3 prílohy k tomuto nariadeniu sú podmienkami, ktoré sa majú splniť na overenie interoperability podľa článku 17 ods. 2 smernice 2008/57/ES, podmienky stanovené platnými vnútroštátnymi predpismi v členskom štáte, ktorý povoľuje uvedenie subsystémov, na ktoré sa vzťahuje toto nariadenie, do prevádzky.
2. Do šiestich mesiacov od nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia každý členský štát oznámi ostatným členským štátom a Komisii:
 - a) vnútroštátne predpisy uvedené v odseku 1;
 - b) postupy posudzovania zhody a overovania, ktoré sa majú vykonávať na účely uplatňovania vnútroštátnych predpisov uvedených v odseku 1;
 - c) orgány určené v súlade s článkom 17 ods. 3 smernice 2008/57/ES na vykonávanie postupov posudzovania zhody a overovania, pokiaľ ide o špecifické prípady stanovené v oddiele 7.3 prílohy.

⁽¹⁾ Rozhodnutie Komisie 2008/163/ES z 20. decembra 2007 o technickej špecifikácii interoperability v súvislosti s aspektom „bezpečnosť v železničných tuneloch“ v systéme transeurópskych konvenčných a vysokorýchlostných železníc (Ú. v. EÚ L 64, 7.3.2008, s. 1).

Článok 5

1. Členské štáty oznámia Komisii tieto druhy dohôd do šiestich mesiacov od nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia:
 - a) vnútroštátne dohody medzi členskými štátmi a železničnými podnikmi alebo manažérmi infraštruktúry, dohodnuté na trvalom alebo dočasnom základe, ktoré sa požadujú z dôvodu veľmi špecifického alebo miestneho charakteru plánovanej dopravnej služby;
 - b) dvojstranné alebo mnohostranné dohody medzi železničnými podnikmi, manažérmi infraštruktúry alebo bezpečnostnými orgánmi, ktoré zabezpečujú významné úrovne miestnej alebo regionálnej interoperability;
 - c) medzinárodné dohody medzi jedným alebo viacerými členskými štátmi a aspoň jednou treťou krajinou alebo medzi železničnými podnikmi alebo manažérmi infraštruktúry členských štátov a aspoň jedným železničným podnikom alebo manažérom infraštruktúry tretej krajiny, ktoré zabezpečujú významné úrovne miestnej alebo regionálnej interoperability.
2. Dohody, ktoré už boli oznámené na základe rozhodnutí Komisie 2006/920/ES ⁽¹⁾, 2008/231/ES ⁽²⁾, 2011/314/EÚ ⁽³⁾ alebo 2012/757/EÚ ⁽⁴⁾, sa už viac neoznamujú.
3. Členské štáty bezodkladne oznámia Komisii všetky budúce dohody alebo zmeny existujúcich a už oznámených dohôd.

Článok 6

V súlade s článkom 9 ods. 3 smernice 2008/57/ES každý členský štát do jedného roka od nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia oznámi Komisii zoznam projektov realizovaných na svojom území, ktoré sa nachádzajú v pokročilom štádiu vývoja.

Článok 7

Každý členský štát, konajúc v súlade s kapitolou 7 prílohy k tomuto rozhodnutiu, aktualizuje národný plán implementácie TSI vypracovaný v súlade s článkom 4 rozhodnutia 2006/920/ES, článkom 4 rozhodnutia 2008/231/ES a článkom 5 rozhodnutia 2011/314/EÚ.

Každý členský štát zašle aktualizovaný plán implementácie ostatným členským štátom a Komisii najneskôr do 1. júla 2015.

Článok 8

1. Na udržanie kroku s technologickým pokrokom môžu byť potrebné inovačné riešenia, ktoré nie sú v súlade so špecifikáciami stanovenými v prílohe a/alebo v prípade ktorých nemožno uplatniť metódy posudzovania stanovené v prílohe. V danom prípade sa môžu podľa ustanovení príslušných odsekov 2 až 5 vypracovať nové špecifikácie a/alebo metódy posudzovania súvisiace s týmito inovačnými riešeniami.
2. Inovačné riešenia sa môžu týkať subsystémov uvedených v článku 2, ich častí a ich komponentov interoperability.
3. V prípade navrhnutia inovačného riešenia výrobca alebo jeho splnomocnený zástupca so sídlom v Únii predloží vyhlásenie o tom, ako sa riešenie odchyľuje od ustanovení príslušných TSI alebo ako ich dopĺňa, a tieto odchýlky predloží Komisii na analýzu. Komisia si môže od agentúry vyžiadať stanovisko k navrhovanému inovačnému riešeniu.

⁽¹⁾ Rozhodnutie Komisie 2006/920/ES z 11. augusta 2006 o technickej špecifikácii interoperability týkajúcej sa subsystému „prevádzka a riadenie dopravy“ transeurópskej konvenčnej železničnej sústavy (Ú. v. EÚ L 359, 18.12.2006, s. 1).

⁽²⁾ Rozhodnutie Komisie 2008/231/ES z 1. februára 2008 o technickej špecifikácii interoperability týkajúcej sa subsystému prevádzky systému transeurópskych vysokorýchlostných železníc, prijatej podľa článku 6 ods. 1 smernice Rady 96/48/ES, a o zrušení rozhodnutia Komisie 2002/734/ES z 30. mája 2002 (Ú. v. EÚ L 84, 26.3.2008, s. 1).

⁽³⁾ Rozhodnutie Komisie 2011/314/EÚ z 12. mája 2011 o technickej špecifikácii interoperability týkajúcej sa subsystému „prevádzka a riadenie dopravy“ systému transeurópskych konvenčných železníc (Ú. v. EÚ L 144, 31.5.2011, s. 1).

⁽⁴⁾ Rozhodnutie Komisie 2012/757/EÚ zo 14. novembra 2012 o technickej špecifikácii interoperability týkajúcej sa subsystému prevádzka a riadenie dopravy systému železníc v Európskej únii a o zmene a doplnení rozhodnutia 2007/756/ES (Ú. v. EÚ L 345, 15.12.2012, s. 1).

4. Komisia predloží stanovisko k navrhovanému inovačnému riešeniu. V prípade kladného stanoviska sa vypracujú príslušné špecifikácie funkcií a rozhraní, ako aj metóda posudzovania, ktoré sa musia zahrnúť do príslušných TSI s cieľom umožniť používanie tohto inovačného riešenia, a následne sa začlenia do príslušných TSI počas postupu revízie podľa článku 6 smernice 2008/57/ES. V prípade záporného stanoviska nemožno uplatniť inovačné riešenie.

5. Do preskúmania príslušných TSI sa kladné stanovisko Komisie považuje za prijateľný prostriedok preukázania zhody so základnými požiadavkami smernice 2008/57/ES a môže sa použiť na posúdenie subsystému.

Článok 9

Rozhodnutie 2008/163/ES sa zrušuje s účinnosťou od 1. januára 2015.

Nadalej sa však uplatňuje na:

- a) subsystémy povolené v súlade s uvedeným rozhodnutím;
- b) projekty nových, obnovených alebo modernizovaných subsystémov, ktoré sa v čase uverejnenia tohto nariadenia nachádzajú v pokročilom štádiu vývoja alebo sú predmetom zmluvy, ktorá sa vykonáva.

Článok 10

Toto nariadenie nadobúda účinnosť dvadsiatym dňom po jeho uverejnení v *Úradnom vestníku Európskej únie*.

Uplatňuje sa od 1. januára 2015.

Toto nariadenie je záväzné v celom rozsahu a priamo uplatniteľné vo všetkých členských štátoch.

V Bruseli 18. novembra 2014

Za Komisiu
predseda
Jean-Claude JUNCKER

PRÍLOHA

1.	Úvod	400
1.1.	Technický rozsah pôsobnosti	400
1.1.1.	Rozsah pôsobnosti vzťahujúci sa na tunely	400
1.1.2.	Rozsah pôsobnosti vzťahujúci sa na železničné koľajové vozidlá	400
1.1.3.	Rozsah pôsobnosti vzťahujúci sa na prevádzkové aspekty	400
1.1.4.	Rozsah rizík, riziká, na ktoré sa nevzťahuje táto TSI	400
1.2.	Geografický rozsah pôsobnosti	401
2.	Vymedzenie aspektu/rozsahu pôsobnosti	401
2.1.	Všeobecné ustanovenia	401
2.2.	Scenáre rizík	402
2.2.1.	„Horúce“ nehody: požiar, výbuch, po ktorom nasleduje požiar, emisia toxického dymu alebo toxických plynov	402
2.2.2.	„Studené“ nehody: zrážka, vykoľajenie	403
2.2.3.	Zastavenie na dlhší čas	403
2.2.4.	Výnimky	403
2.3.	Úloha záchranných zložiek	403
2.4.	Vymedzenie pojmov	403
3.	Základné požiadavky	404
4.	Charakteristika subsystému	405
4.1.	Úvod	405
4.2.	Funkčné a technické špecifikácie subsystémov	405
4.2.1.	Subsystém infraštruktúra	405
4.2.2.	Subsystém energia	409
4.2.3.	Subsystém železničné koľajové vozidlá	410
4.3.	Funkčné a technické špecifikácie rozhraní	411
4.3.1.	Rozhrania so subsystémom riadenie-zabezpečenie a návštenie	411
4.3.2.	Rozhranie so subsystémom riadenie premávky a prevádzky	412
4.4.	Prevádzkové pravidlá	412
4.4.1.	Pravidlo pre núdzové situácie	412
4.4.2.	Núdzový plán pre tunely	412
4.4.3.	Cvičenia	413
4.4.4.	Postupy izolovania a uzemňovania	413
4.4.5.	Poskytnutie informácií o bezpečnosti vo vlaku a núdzovej situácii cestujúcim	413
4.4.6.	Prevádzkové predpisy pre vlaky prevádzkované v tuneloch	413
4.5.	Pravidlá týkajúce sa údržby	414

4.5.1.	Infraštruktúra	414
4.5.2.	Údržba železničných koľajových vozidiel	414
4.6.	Odborná spôsobilosť	414
4.6.1.	Špecifické spôsobilosti vlakového a ostatného personálu týkajúce sa tunelov	414
4.7.	Podmienky ochrany zdravia a bezpečnosti	414
4.7.1.	Zariadenie na záchranu vlastnými prostriedkami	414
4.8.	Registre infraštruktúry a železničných koľajových vozidiel	414
4.8.1.	Register infraštruktúry	414
4.8.2.	Register železničných koľajových vozidiel	415
5.	Komponenty interoperability	415
6.	Posudzovanie zhody a/alebo vhodnosti používania komponentov a overovanie subsystému	415
6.1.	Komponenty interoperability	415
6.2.	Subsystémy	415
6.2.1.	Overenie ES (všeobecné ustanovenia)	415
6.2.2.	Postupy overenia ES subsystému (moduly)	415
6.2.3.	Existujúce riešenia	415
6.2.4.	Inovačné riešenia	416
6.2.5.	Posudzovanie údržby	416
6.2.6.	Posudzovanie prevádzkových predpisov	416
6.2.7.	Ďalšie požiadavky na posudzovanie špecifikácií týkajúcich sa MI	416
6.2.8.	Ďalšie požiadavky na posudzovanie špecifikácií týkajúcich sa železničného podniku	417
7.	Vykonávanie	417
7.1.	Uplatňovanie tejto TSI na nové subsystémy	417
7.1.1.	Všeobecné ustanovenia	417
7.1.2.	Nové železničné koľajové vozidlá	417
7.1.3.	Nová infraštruktúra	417
7.2.	Uplatňovanie tejto TSI na subsystémy, ktoré sú už v prevádzke	417
7.2.1.	Modernizácia alebo obnova železničných koľajových vozidiel	417
7.2.2.	Opatrenia modernizácie a obnovy pre tunely	418
7.2.3.	Subsystém prevádzka	418
7.2.4.	Prevádzka nových železničných koľajových vozidiel v existujúcich tuneloch	418
7.3.	Špecifické prípady	418
7.3.1.	Všeobecné ustanovenia	418
7.3.2.	Prevádzkové predpisy pre vlaky prevádzkované v tuneloch (ustanovenie 4.4.6)	418
Dodatok A:	Normy alebo normatívne dokumenty, na ktoré odkazuje táto TSI	419
Dodatok B:	Posúdenie subsystémov	420

1. ÚVOD

1.1. **Technický rozsah pôsobnosti**

- a) Táto technická špecifikácia interoperability (TSI) sa týka týchto subsystémov vymedzených v smernici 2008/57/ES: riadenie-zabezpečenie a návestenie (CCS), infraštruktúra (INF), energia (ENE), prevádzka (OPE) a železničné koľajové vozidlá (rušne a osobné jednotky – LOC&PAS).
- b) Účelom tejto TSI je vymedziť ucelený súbor opatrení týkajúcich sa tunelov pre subsystémy infraštruktúra, energia, železničné koľajové vozidlá, riadenie-zabezpečenie a návestenie a prevádzka, čím sa najúspornejším spôsobom zabezpečí optimálna úroveň bezpečnosti v tuneloch.
- c) Musí umožňovať voľný pohyb vozidiel, ktoré sú v súlade s touto TSI na účely prevádzky za harmonizovaných bezpečnostných podmienok v železničných tuneloch.
- d) V tejto TSI sú predpísané len opatrenia určené na zníženie špecifických rizík v tuneloch. Všeobecné opatrenia týkajúce sa bezpečnosti železníc sa zaoberajú rizikami súvisiacimi iba s prevádzkou železníc, ako napríklad vykoľajenie a zrážka s inými vlakmi.
- e) Ako sa uvádza v článku 4 ods. 1 smernice 2004/49/ES, nesmie byť znížená existujúca úroveň bezpečnosti v krajine. Členské štáty si môžu ponechať prísnejšie požiadavky, pokiaľ tieto požiadavky nebránia prevádzke vlakov splňajúcich požiadavky TSI.
- f) Členské štáty môžu stanoviť nové a prísnejšie požiadavky na špecifické tunely v súlade s článkom 8 smernice 2004/49/ES; takéto požiadavky sa musia pred zavedením oznámiť Komisii. Takéto prísnejšie požiadavky sa musia opierať o analýzu rizík a musia byť zdôvodnené konkrétnou rizikovou situáciou. Musia byť výsledkom konzultácií s manažérom infraštruktúry a príslušnými orgánmi zodpovednými za záchranné činnosti a vzťahuje sa na ne vyhodnotenie nákladov a prínosov.

1.1.1. *Rozsah pôsobnosti vzťahujúci sa na tunely*

- a) Táto TSI sa vzťahuje na nové, obnovené a modernizované tunely v rámci siete železníc Európskej únie, ktoré sú v súlade s vymedzením pojmu podľa bodu 2.4 tejto TSI.
- b) Stanice nachádzajúce sa v tuneloch musia dodržiavať vnútroštátne predpisy o požiarnej bezpečnosti. Ak sa používajú ako bezpečné oblasti, musia spĺňať iba špecifikácie bodov 4.2.1.5.1, 4.2.1.5.2 a 4.2.1.5.3 tejto TSI. Ak sa používajú ako miesta na uhasenie požiaru, musia spĺňať iba špecifikácie bodov 4.2.1.7 písm. c) a 4.2.1.7 písm. e) tejto TSI.

1.1.2. *Rozsah pôsobnosti vzťahujúci sa na železničné koľajové vozidlá*

- a) Táto TSI sa vzťahuje na železničné koľajové vozidlá v rozsahu pôsobnosti TSI LOC&PAS.
- b) Železničné koľajové vozidlá kategórie A alebo B podľa predchádzajúcej TSI SRT (rozhodnutie 2008/163/ES) si zachovávajú svoju kategorizáciu v tejto TSI podľa vymedzenia v bode 4.2.3.

1.1.3. *Rozsah pôsobnosti vzťahujúci sa na prevádzkové aspekty*

Táto TSI sa vzťahuje na prevádzku všetkých jednotiek železničných koľajových vozidiel, ktoré sú prevádzkované v tuneloch opísaných v bode 1.1.1.

1.1.3.1. *Prevádzka nákladných vlakov*

Ak každé vozidlo nákladného vlaku alebo vlaku prepravujúceho nebezpečný tovar podľa vymedzenia v bode 2.4 spĺňa požiadavky štrukturálnych TSI, ktoré sa naň vzťahujú (LOC&PAS, SRT, NOI, CCS, WAG), a keď vozeň (vozne) s nebezpečným tovarom spĺňa (splňajú) požiadavky prílohy II k smernici 2008/68/ES, nákladnému vlaku alebo vlaku prepravujúcemu nebezpečný tovar prevádzkovanému podľa požiadaviek TSI OPE musí byť umožnená prevádzka vo všetkých tuneloch systému železníc v Európskej únii.

1.1.4. *Rozsah rizík, riziká, na ktoré sa nevzťahuje táto TSI*

- a) Táto TSI sa vzťahuje iba na konkrétne riziká v tuneloch týkajúce sa bezpečnosti cestujúcich a vlakového personálu pri uvedených subsystémoch. Vzťahuje sa aj na riziká pre osoby v blízkosti tunela, kde by zrútenie konštrukcie mohlo mať katastrofálne následky.
- b) Ak z analýzy rizika vyplynie záver, že význam môžu mať aj ďalšie nehody v tuneloch, musia sa určiť konkrétne opatrenia na riešenie týchto scenárov.

c) Táto TSI sa nevzťahuje na tieto riziká:

1. ohrozenie zdravia a bezpečnosti personálu, ktorý sa zúčastňuje na údržbe pevných zariadení v tuneloch;
2. finančné straty z dôvodu poškodenia konštrukcií a vlakov s následnými stratami vyplývajúcimi z nedostupnosti tunela na účely opráv;
3. neoprávnený vstup do tunela cez portály tunela;
4. terorizmus ako úmyselný a vopred premyslený čin, ktorý je naplánovaný s cieľom spôsobiť bezohľadnú škazu, zranenia a straty na životoch.

1.2. Geografický rozsah pôsobnosti

Geografický rozsah pôsobnosti tejto TSI je sieť celého systému železníc, ktorého súčasťou je:

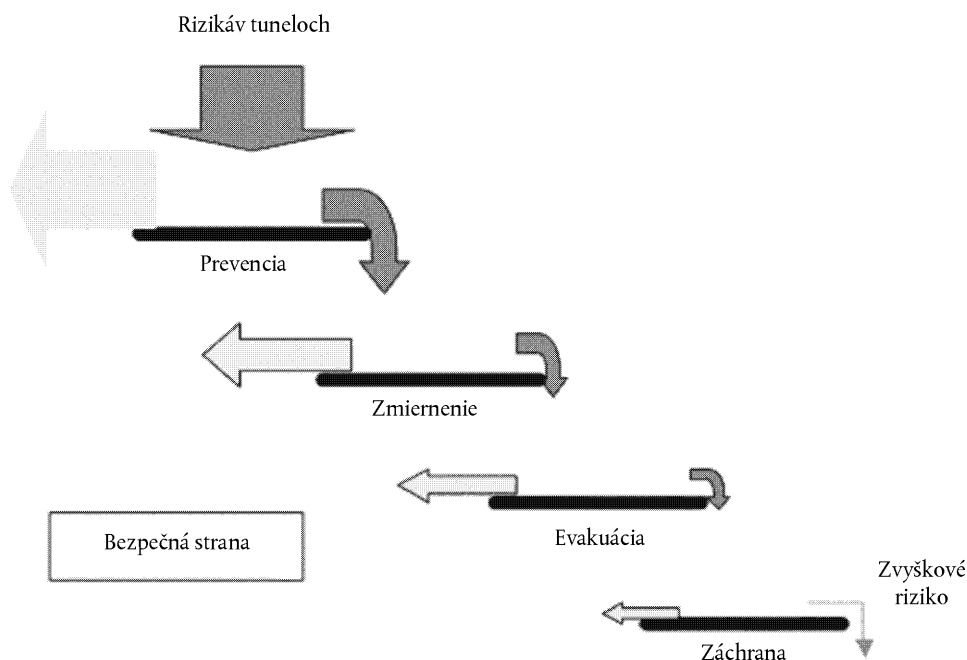
- sieť systému transeurópskych konvenčných železníc (TEN) uvedená v oddiele 1.1. Sieť prílohy I k smernici 2008/57/ES,
- sieť systému transeurópskych vysokorychlostných železníc (TEN) uvedená v oddiele 2.1. Sieť prílohy I k smernici 2008/57/ES,
- ostatné časti siete celého systému železníc po rozšírení rozsahu pôsobnosti uvedenom v oddiele 4 prílohy I k smernici 2008/57/ES,

pričom prípady uvedené v článku 1 ods. 3 smernice 2008/57/ES sú z neho vylúčené.

2. VYMEDZENIE ASPEKTU/ROZSAHU PÔSOBNOSTI

2.1. Všeobecné ustanovenia

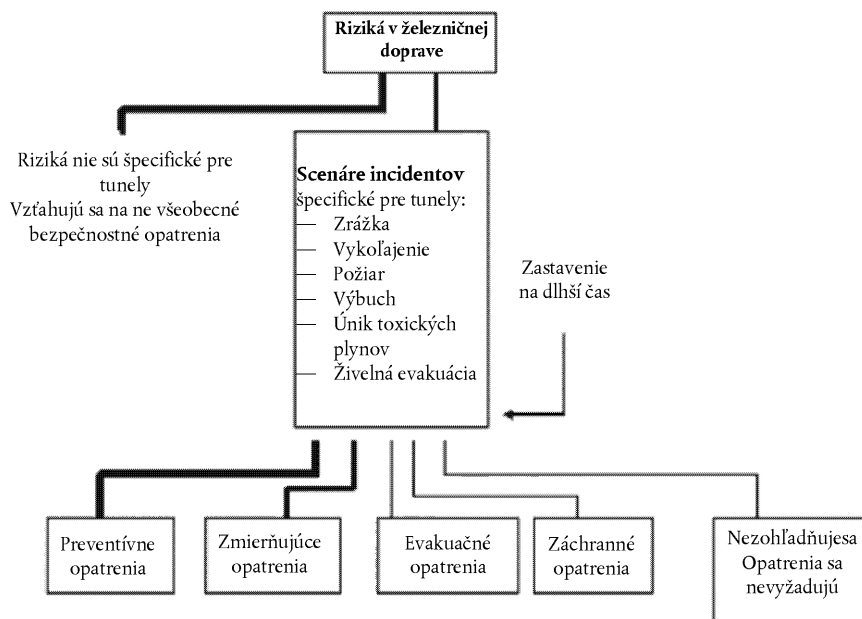
- a) Základom presadzovania bezpečnosti v tuneloch sú štyri za sebou nasledujúce roviny: prevencia, zmiernenie, evakuácia a záchrana.
- b) Najväčší prínos je v oblasti prevencie, po ktorej nasleduje zmiernenie a ďalšie aspekty.
- c) Tieto roviny bezpečnosti spolu vytvárajú nízku úroveň zvyškového rizika.



- d) Hlavnou črtou železníc je ich vlastná schopnosť zabrániť nehodám prostredníctvom dopravy prebiehajúcej na jazdných dráhach a vo všeobecnosti ovládanej a riadenej pomocou systému návestenia.

2.2. Scenáre rizík

- a) V tejto TSI sa stanovujú opatrenia, ktoré by mohli zabrániť ťažkostiam spojeným s evakuáciou alebo záchrannými činnosťami nasledujúcim po železničnej nehode alebo ich zmierniť.



- b) Boli určené príslušné opatrenia, ktorými sa riadia alebo výrazne znížia riziká vyplývajúce z uvedených scenárov nehôd v tuneloch.
- c) Opatrenia sú vypracované pre kategórie prevencie, zmiernenia, evakuácie a záchrany, v tejto TSI sa však nenachádzajú pod týmito heslami, ale v rámci názvov dotknutých subsystémov.
- d) Predpísané opatrenia možno považovať za reakciu na tieto tri typy nehôd:

2.2.1. „Horúce“ nehody: požiar, výbuch, po ktorom nasleduje požiar, emisia toxického dymu alebo toxických plynov

- a) Hlavným nebezpečenstvom je požiar. Pod pojmom požiar sa rozumie kombinácia horúčavy, plameňov a dymu.
- b) Vznik požiaru vo vlaku.

Požiar detegujú požiarne hlásiče vo vozidle alebo ho spozorujú osoby vo vozidle. Rušňovodič je oboznámený s problémom, a to buď s existenciou požiaru prostredníctvom automatického hlásenia, alebo s existenciou problému vo všeobecnosti prostredníctvom cestujúcich, ktorí použijú poplašné zariadenie pre cestujúcich.

V závislosti od miestnych podmienok dostane rušňovodič pokyn na primerané konanie.

Ventilačný systém sa uzatvorí, aby sa zabránilo rozšíreniu dymu. V prípade železničných koľajových vozidiel kategórie B sa cestujúci v postihnutom priestore presunú do nedotknutých priestorov vlaku, ktoré sú chránené pred ohňom a dymom.

V prípade, že je to možné, vlak opustí tunel. Cestujúci sú evakuovaní podľa pokynov vlakového personálu alebo sa evakuujú vlastnými prostriedkami do bezpečnej oblasti v otvorenom priestore.

Ak je to vhodné, vlak môže zastaviť pri miestach na uhasenie požiaru v tuneli. Cestujúci sú evakuovaní podľa pokynov vlakového personálu alebo sa evakuujú vlastnými prostriedkami do bezpečnej oblasti.

Ak je systém na hasenie požiaru schopný požiar uhasiť, nehoda sa klasifikuje ako „studená“ nehoda.

- c) Vznik požiaru v tuneli.

Ak požiar vznikne v tuneli alebo v technickej miestnosti, rušňovodič má pokyn na primerané konanie v závislosti od miestnych podmienok v súlade so scenármi nehôd v tuneli opísanými v núdzovom pláne.

2.2.2. „Studené“ nehody: zrážka, vykoľajenie

- a) Opatrenia špecifické pre tunely sú zamerané na zariadenia pre nástup/výstup v záujme podpory evakuácie a zásahu záchranných zložiek.
- b) V porovnaní s horúcimi nehodami je rozdiel v tom, že v dôsledku nepriaznivého prostredia vytvoreného ohňom neexistujú časové obmedzenia.

2.2.3. Zastavenie na dlhší čas

- a) Samotné zastavenie na dlhší čas (neplánované zastavenie v tuneli bez výskytu horúcej alebo studenej nehody dlhšie ako na 10 minút) nie je hrozbou pre cestujúcich a personál.
- b) Môže však viesť k panike a živelnnej, nekontrolovanej evakuácii, pri ktorej sa ľudia vystavujú nebezpečenstvám vyskytujúcim sa v prostredí tunela.

2.2.4. Výnimky

Scenáre, ktoré nepatria do pôsobnosti tejto TSI, sú vymenované v oddiele 1.1.4.

2.3. Úloha záchranných zložiek

- a) Vymedzenie úlohy záchranných zložiek je vecou príslušných vnútroštátnych právnych predpisov.
- b) Záchranné opatrenia stanovené v tejto TSI sú založené na predpoklade, že prioritou záchranných zložiek pri zásahu pri nehodách v tuneli je záchrana ľudských životov.
- c) Od záchranných zložiek sa očakáva, že budú vykonávať tieto činnosti:
 - 1. V prípade „horúcej“ nehody:
 - záchrana ľudí, ktorí sa nemôžu dostať do bezpečnej oblasti,
 - poskytnutie prvej zdravotníckej pomoci evakuovaným,
 - boj proti požiaru v rozsahu nevyhnutnom na ich vlastnú ochranu a ochranu ľudí zasiahnutých nehodou,
 - vykonávanie evakuácie z bezpečných oblastí vnútri tunela na konečné bezpečné miesto.
 - 2. V prípade „studenej“ nehody:
 - záchrana ľudí,
 - poskytnutie prvej pomoci ľuďom, ktorí sú vážne zranení,
 - vyslobodenie ľudí, ktorí uviazli,
 - vykonávanie evakuácie na konečné bezpečné miesto.
- d) Táto TSI neobsahuje požiadavky na čas ani výkon.
- e) Vzhľadom na to, že nehody s početnými smrteľnými následkami sú v železničných tuneloch zriedkavé, je nesporné, že s veľmi nízkou pravdepodobnosťou by mohlo dôjsť k udalostiam, ako je napríklad veľký požiar nákladného vlaku, pri ktorých by aj dobre vybavené záchranné zložky mali obmedzené možnosti.
- f) Ak sa v núdzových plánoch očakáva od záchranných zložiek výkon presahujúci uvedené opísané predpoklady, potom možno stanoviť dodatočné vhodné opatrenia alebo vhodné vybavenie tunela.

2.4. Vymedzenie pojmov

Na účely tejto TSI sa uplatňuje toto vymedzenie pojmov:

- a) Železničný tunel: železničný tunel je vyhlbený priestor alebo konštrukcia okolo koľaje, ktorých účelom je umožniť železnici prekonať napríklad terénny vyvýšeninu, budovy alebo vodu. Dĺžka tunela je vymedzená ako dĺžka plne zakrytého úseku meraného na úrovni koľajnice. V kontexte tejto TSI má tunel dĺžku 0,1 km alebo viac. V prípade, že niektoré požiadavky sa vzťahujú iba na dlhšie tunely, v príslušných bodoch sú uvedené prahové hodnoty.
- b) Bezpečná oblasť: bezpečná oblasť je priestor vnútri alebo mimo tunela umožňujúci prežitie na určitý čas, na ktorom môžu cestujúci a personál nájsť útočisko po evakuácii z vlaku.

- c) Miesto na hasenie požiaru: miesto na hasenie požiaru je určená lokalita vnútri alebo mimo tunela, kde môžu záchranné zložky použiť protipožiarne zariadenia a kde môžu cestujúci a personál opustiť vlak.
- d) Technické miestnosti: technické miestnosti sú uzavreté priestory s dverami na vstup/výstup v tuneli alebo mimo tunela, v ktorých sa nachádzajú bezpečnostné zariadenia potrebné prinajmenšom na jednu z týchto funkcií: záchrana vlastnými prostriedkami, evakuácia, núdzové spojenie, záchranná činnosť a hasenie požiaru, signalizačné a komunikačné zariadenia a zdroj trakčného prúdu.
- e) Nákladný vlak: nákladný vlak je vlak zložený z jedného alebo viacerých rušňov a z jedného alebo viacerých vozňov. Nákladný vlak minimálne s jedným vozňom prepravujúcim nebezpečný tovar je vlak s nebezpečným tovarom.
- f) Všetky vymedzenia pojmov týkajúce sa železničných koľajových vozidiel sú určené v TSI LOC&PAS a v TSI WAG.

3. ZÁKLADNÉ POŽIADAVKY

V nasledujúcej tabuľke sú uvedené základné parametre tejto TSI a ich väzba na základné požiadavky opísané a očíslované v prílohe III k smernici 2008/57/ES.

Prvok subsystému infraštruktúra	Referenčné ustanovenie	Bezpečnosť	Spoľahlivosť Dostupnosť	Zdravie	Ochrana životného prostredia	Technická zlučiteľnosť
Zabránenie neoprávnenému prístupu do núdzových východov a technických miestností	4.2.1.1	2.1.1				
Požiarna odolnosť konštrukcie tunela	4.2.1.2	1.1.4 2.1.1				
Reakcia stavebných materiálov na požiar	4.2.1.3.	1.1.4 2.1.1		1.3.2	1.4.2	
Detekcia požiaru	4.2.1.4	1.1.4 2.1.1				
Evakuačné zariadenia	4.2.1.5	1.1.5 2.1.1				
Únikové chodníky	4.2.1.6	2.1.1				
Miesta na hasenie požiaru	4.2.1.7	2.1.1				1.5
Núdzová komunikácia	4.2.1.8	2.1.1				

Prvok subsystému energia	Referenčné ustanovenie	Bezpečnosť	Spoľahlivosť Dostupnosť	Zdravie	Ochrana životného prostredia	Technická zlučiteľnosť
Členenie trolejového vedenia alebo prúdových koľajníc	4.2.2.1	2.1.1				
Uzemnenie nadzemných vedení alebo prúdových koľajníc	4.2.2.2	2.1.1				
Dodávka elektrickej energie	4.2.2.3	2.1.1				
Požiadavky na elektrické káble v tuneloch	4.2.2.4	2.1.1 1.1.4		1.3.2	1.4.2	
Spoľahlivosť elektrických inštalácií	4.2.2.5	2.1.1				

Prvok subsystému železničné koľajové vozidlá	Referenčné ustanovenie	Bezpečnosť	Spôľahlivosť Dostupnosť	Zdravie	Ochrana životného prostredia	Technická zlučiteľnosť
Protipožiarne opatrenia	4.2.3.1	1.1.4 2.4.1		1.3.2	1.4.2	
Opatrenia na detekciu a hasenie požiaru	4.2.3.2	1.1.4 2.4.1				
Požiadavky súvisiace s núdzovými situáciami	4.2.3.3	2.4.1	2.4.2			1.5 2.4.3
Požiadavky súvisiace s evakuáciou	4.2.3.4	2.4.1				

4. CHARAKTERISTIKA SUBSYSTÉMU

4.1. Úvod

- Systém železníc Európskej únie, na ktorý sa vzťahuje smernica 2008/57/ES a ktorého súčasťou sú subsystémy, bol vyvinutý tak, aby sa stal integrovaným systémom, ktorého konzistentnosť sa musí overiť.
- Táto konzistentnosť bola skontrolovaná so zreteľom na vypracovanie špecifikácií v rámci tejto TSI, na jej rozhrania so systémami, v ktorých je integrovaný, a takisto na pravidlá prevádzky železníc.
- S prihliadnutím na všetky platné základné požiadavky sú v oddiele 4.2 tejto TSI stanovené základné parametre týkajúce sa bezpečnosti v železničných tuneloch pre subsystémy infraštruktúra, energia a železničné koľajové vozidlá. Prevádzkové požiadavky a povinnosti sú stanovené v TSI OPE a v oddiele 4.4 tejto TSI.

4.2. Funkčné a technické špecifikácie subsystémov

So zreteľom na základné požiadavky uvedené v kapitole 3 sú funkčné a technické špecifikácie tých aspektov, ktoré sú špecifické pre bezpečnosť tunelov v uvedených subsystémoch, tieto:

4.2.1. Subsystém infraštruktúra

4.2.1.1. Zabránenie neoprávnenému prístupu do núdzových východov a technických miestností

Táto špecifikácia platí pre všetky tunely.

- Neoprávnený vstup do technických miestností nie je povolený.
- Ak sú núdzové východy z dôvodov bezpečnostnej ochrany zamknuté, musí byť možné ich otvoriť znútra.

4.2.1.2. Požiarne odolnosť konštrukcie tunela

Táto špecifikácia sa vzťahuje na všetky tunely.

- V prípade požiaru musí byť celistvosť vnútorného ostenia tunela zachovaná dostatočne dlhý čas na umožnenie záchrany vlastnými prostriedkami, evakuácie cestujúcich a personálu a zásahu záchranných zložiek. Toto časové obdobie musí byť v súlade so zvažovanými evakuačnými scenármi a musí sa uviesť v núdzovom pláne.
- V prípade tunelov pod vodnými plochami a tunelov, ktoré môžu spôsobiť zrútenie významných susedných stavieb, musí hlavná konštrukcia tunela odolať teplote pri požiari dostatočne dlhý čas na umožnenie evakuácie ohrozených zón tunela a susedných stavieb. Toto časové obdobie musí byť uvedené v núdzovom pláne.

4.2.1.3. Reakcia stavebných materiálov na požiar

Táto špecifikácia platí pre všetky tunely.

- a) Táto špecifikácia sa vzťahuje na stavebné výrobky a stavebné prvky vnútri tunelov.
- b) Stavebný materiál tunelov musí spĺňať požiadavky klasifikácie A2 podľa rozhodnutia Komisie 2000/147/ES. Panely, ktoré nie sú súčasťou konštrukcie, a ostatné vybavenie musia spĺňať požiadavky klasifikácie B podľa rozhodnutia 2000/147/ES.
- c) Musí byť uvedený zoznam materiálov, ktoré by podstatným spôsobom neprispievali k intenzite požiaru. Tieto materiály nemusia spĺňať uvedené požiadavky.

4.2.1.4. Detekcia požiaru v technických miestnostiach

Táto špecifikácia sa vzťahuje na všetky tunely s dĺžkou viac ako 1 km.

Technické miestnosti musia byť vybavené detektormi, ktoré v prípade požiaru upozornia manažéra infraštruktúry.

4.2.1.5. Evakuačné zariadenia

4.2.1.5.1. Bezpečná oblasť

Táto špecifikácia sa vzťahuje na všetky tunely s dĺžkou viac ako 1 km.

- a) V bezpečnej oblasti musí byť možná evakuácia z vlakov, ktoré používajú tunel. Kapacita tohto priestoru musí zodpovedať maximálnej kapacite vlakov, ktorých prevádzka sa plánuje na trati, na ktorej sa nachádza tunel.
- b) V bezpečnej oblasti musia byť zachované podmienky na prežitie cestujúcich a personálu po celý čas potrebný na úplnú evakuáciu z bezpečnej oblasti na konečné bezpečné miesto.
- c) V prípade bezpečných oblastí nachádzajúcich sa pod zemou alebo pod vodou musia prijaté opatrenia umožniť ľuďom presunúť sa z bezpečnej oblasti na povrch zeme bez nutnosti znovu sa vrátiť do postihnutej tunelovej rúry.
- d) Pri usporiadaní podzemnej bezpečnej oblasti a jej vybavenia sa musí zohľadňovať ochrana proti dymu najmä na účely ochrany ľudí, ktorí využívajú zariadenia na evakuáciu vlastnými prostriedkami.

4.2.1.5.2. Prístup do bezpečnej oblasti

Táto špecifikácia sa vzťahuje na všetky tunely s dĺžkou viac ako 1 km.

- a) Prístup do bezpečnej oblasti musia mať ľudia, ktorí opúšťajú vlak vlastnými prostriedkami, ako aj záchranné zložky.
- b) Pre prístupové miesta z vlaku do bezpečnej oblasti musí byť zvolené jedno z týchto riešení:
 1. Bočné a/alebo zvislé núdzové východy na povrch. Tieto východy musia byť k dispozícii najmenej každých 1 000 m.
 2. Priečne prepojenia medzi susednými samostatnými tunelovými rúrami, ktoré umožňujú, aby sa susedná tunelová rúra využila ako bezpečná oblasť. Priečne prepojenia musia byť k dispozícii najmenej každých 500 m.
 3. Alternatívne technické riešenia, ktoré poskytujú bezpečnú oblasť pri zachovaní minimálnej rovnocennej úrovne bezpečnosti, sú prípustné. Rovnocenná úroveň bezpečnosti pre cestujúcich a personál sa musí preukázať s použitím spoločnej bezpečnostnej metódy pri posudzovaní rizika.
- c) Minimálna svetlosť dverí umožňujúcich prístup z únikových chodníkov do bezpečnej oblasti musí byť 1,4 metra na šírku a 2,0 metra na výšku. Alternatívne je prípustné použitie viacerých dverí vedľa seba, ktoré sú užšie, pokiaľ kapacita toku ľudí je preukázateľne rovnaká alebo vyššia.
- d) Po prechode dverami musí svetlá šírka dosiahnuť minimálne 1,5 metra a výška 2,25 metra.
- e) Spôsob, akým záchranné zložky vstupujú do bezpečnej oblasti, musí byť opísaný v núdzovom pláne.

4.2.1.5.3. Komunikačné prostriedky v bezpečných oblastiach

Táto špecifikácia sa vzťahuje na všetky tunely s dĺžkou viac ako 1 km.

Komunikácia z podzemných bezpečných oblastí s riadiacim strediskom manažéra infraštruktúry musí byť možná buď prostredníctvom mobilného telefónu, alebo pevného spojenia.

4.2.1.5.4. Núdzové osvetlenie na únikových trasách

Táto špecifikácia sa vzťahuje na všetky tunely s dĺžkou viac ako 0,5 km.

- a) K dispozícii musí byť núdzové osvetlenie, ktoré v prípade núdzovej situácie dovedie cestujúcich a personál do bezpečnej oblasti.
- b) Osvetlenie musí spĺňať tieto požiadavky:
 1. jednokoľajná tunelová rúra: na strane chodníka;
 2. viackoľajná tunelová rúra: na oboch stranách rúry;
 3. umiestnenie svetiel:
 - nad chodníkom, a to čo najnižšie, tak aby nezasahovali do voľného priestoru určeného na prechod osôb, alebo
 - zabudované do držadla.
 4. Udržiavaná intenzita osvetlenia musí byť aspoň 1 lux na horizontálnej rovine na úrovni chodníka.
- c) Nezávislosť a spoľahlivosť: náhradný zdroj napájania musí byť k dispozícii počas primeraného časového obdobia po poruche hlavného zdroja energie. Toto potrebné časové obdobie musí zodpovedať evakuačným scenárom a musí byť uvedené v núdzovom pláne.
- d) Ak je núdzové osvetlenie vypnuté za bežných prevádzkových podmienok, musí sa dať zapnúť oboma týmito spôsobmi:
 1. ručne znútra tunela každých 250 m;
 2. dispečerom tunela, ktorý použije diaľkové ovládanie.

4.2.1.5.5. Únikové značenie

Táto špecifikácia sa vzťahuje na všetky tunely.

- a) Únikové značenie označuje núdzové východy, vzdialenosť a smer do bezpečnej oblasti.
- b) Vzhľad všetkých značiek musí zodpovedať požiadavkám podľa smernice 92/58/EHS z 24. júna 1992 týkajúcej sa zaistenia zdravotného a/alebo bezpečnostného označenia na pracovisku a špecifikáciám uvedeným v dodatku A indexovom čísle 1.
- c) Únikové značky musia byť inštalované na stenách pozdĺž únikových chodníkov.
- d) Maximálna vzdialenosť medzi únikovými značkami je 50 m.
- e) Značky sa do tunelov umiestňujú z dôvodu označenia umiestnenia núdzového vybavenia, ak sa tam takéto vybavenie nachádza.
- f) Všetky dvere vedúce k núdzovým východom alebo priečnym prepojeniam musia byť označené.

4.2.1.6. Únikové chodníky

Táto špecifikácia sa vzťahuje na všetky tunely s dĺžkou viac ako 0,5 km.

- a) Chodníky musia byť v jednokoľajnej tunelovej rúre vybudované najmenej na jednej strane koľaje a v dvojkoloľajnej tunelovej rúre na oboch stranách tunelovej rúry. V širších tuneloch s viac ako dvoma koľajami musí byť prístup k chodníku možný z každej koľaje.
 1. Šírka chodníka musí byť aspoň 0,8 m.
 2. Minimálna vertikálna svetlosť nad chodníkom musí byť 2,25 m.
 3. Chodník musí byť vo výške na úrovni temena koľajnice alebo vyššie.
 4. Musí sa zabrániť miestnym obmedzeniam spôsobeným prekážkami v únikovej oblasti. Prítomnosťou prekážok sa nesmie znížiť minimálna šírka na menej ako 0,7 m a dĺžka prekážky nesmie presiahnuť 2 m.

b) Neprerušené držadlá musia byť inštalované vo výške od 0,8 m do 1,1 m nad chodníkom, ktorý vedie do bezpečnej oblasti.

1. Držadlo musí byť umiestnené mimo požadovaného minimálneho voľného priestoru chodníka.
2. Uhol držadla vo vzťahu k pozdĺžnej osi tunela pri vstupe do prekážky a výstupe z nej musí byť 30° až 40°.

4.2.1.7. Miesta na hasenie požiaru

Táto špecifikácia sa vzťahuje na všetky tunely s dĺžkou viac ako 1 km.

a) Na účely tohto ustanovenia sa dva alebo viaceré za sebou idúce tunely považujú za jeden tunel s výnimkou, ak sú splnené obe tieto podmienky:

1. odstup medzi tunelmi na voľnom priestranstve je dlhší ako maximálna dĺžka vlaku, ktorý sa má prevádzkovať na trase, plus 100 metrov a
2. voľné priestranstvo a situácia v okolí koľaje v odstupe medzi tunelmi umožňujú cestujúcim vzdialiť sa od vlaku po bezpečnom priestore. Bezpečný priestor musí pojať všetkých cestujúcich na základe maximálnej kapacity vlaku, ktorý sa má prevádzkovať na danej trase.

b) Miesta na hasenie požiaru musia byť vytvorené:

1. z vonkajšej strany oboch portálov každého tunela s dĺžkou viac ako 1 km a
2. vnútri tunela v závislosti od kategórie železničných koľajových vozidiel, ktoré sa plánujú prevádzkovať, ako je zhrnuté v tejto tabuľke:

Dĺžka tunela	Kategória železničných koľajových vozidiel podľa odseku 4.2.3	Maximálna vzdialenosť od portálov k miestu na hasenie požiaru a medzi miestami na hasenie požiaru
1 až 5 km	kategória A alebo B	miesto na hasenie požiaru sa nevyžaduje
5 až 20 km	kategória A	5 km
5 až 20 km	kategória B	miesto na hasenie požiaru sa nevyžaduje
> 20 km	kategória A	5 km
> 20 km	kategória B	20 km

c) Požiadavky pre všetky miesta na hasenie požiaru:

1. Miesta na hasenie požiaru musia byť vybavené zdrojom vody (minimálne 800 l za minútu počas 2 hodín) v blízkosti plánovaného miesta zastavenia vlaku. Spôsob dodávky vody musí byť uvedený v núdzovom pláne.
2. Plánované miesto zastavenia dotknutého vlaku musí byť rušňovodičovi označené. Pritom sa nevyžaduje špecifické palubné zariadenie (všetky vlaky spĺňajúce TSI musia byť schopné používať tunel).
3. Miesta na hasenie požiaru musia byť prístupné záchranným zložkám. Spôsobom, akým záchranné zložky pristupujú na miesto na hasenie požiaru a rozmiestňujú vybavenie, musí byť opísaný v núdzovom pláne.
4. Musí byť možné vypnúť dodávku trakčného prúdu a uzemniť elektrickú inštaláciu v miestach na hasenie požiaru, a to buď miestne, alebo diaľkovo.

d) Požiadavky na miesta na hasenie požiaru z vonkajšej strany portálov tunela

Popri požiadavkách v ustanovení 4.2.1.7 písm. c) musia miesta na hasenie požiaru z vonkajšej strany portálov tunela spĺňať tieto požiadavky:

1. Oblasť na otvorenom priestranstve okolo miesta na hasenie požiaru musí mať plochu najmenej 500 m².

e) Požiadavky na miesta na hasenie požiaru vnútri tunela

Popri požiadavkách v ustanovení 4.2.1.7 písm. c) musia miesta na hasenie požiaru vnútri tunela spĺňať tieto požiadavky:

1. Bezpečná oblasť musí byť prístupná z miesta zastavenia vlaku. Rozmery evakuačnej trasy do bezpečného priestoru musia zohľadňovať čas evakuácie (stanovený v ustanovení 4.2.3.4.1) a plánovanú kapacitu vlakov (uvedenú v ustanovení 4.2.1.5.1), ktoré sa majú prevádzkovať v tuneli. Musí byť preukázaná primeranosť rozmerov evakuačnej trasy.
2. Bezpečná oblasť spojená s miestom na hasenie požiaru musí poskytovať dostatočnú plochu na státie vo vzťahu k očakávanému času čakania cestujúcich na evakuáciu na konečné bezpečné miesto.
3. Záchranné zložky musia mať prístup k dotknutému vlaku bez nutnosti prechodu cez obsadenú bezpečnú oblasť.
4. Pri usporiadaní miesta na hasenie požiaru a jeho vybavenia sa musí zohľadňovať ochrana proti dymu najmä na ochranu ľudí, ktorí využívajú zariadenia na evakuáciu vlastnými prostriedkami na prístup k bezpečnej oblasti.

4.2.1.8. Núdzová komunikácia

Táto špecifikácia sa vzťahuje na všetky tunely s dĺžkou viac ako 1 km.

- a) Rádiové spojenie medzi vlakom a riadiacim strediskom manažéra infraštruktúry sa v každom tuneli zabezpečuje prostredníctvom GSM-R.
- b) Musí byť zabezpečené neprerušované rádiové spojenie, aby zasahujúce záchranné zložky mohli komunikovať so svojím operačným strediskom. Tento systém musí umožňovať záchranným zložkám používať vlastné komunikačné zariadenie.

4.2.2. Subsystém energia

Tento oddiel sa vzťahuje na infraštruktúrnú časť subsystému energia.

4.2.2.1. Členenie trolejového vedenia alebo prúdových koľajníc

Táto špecifikácia sa vzťahuje na tunely s dĺžkou viac ako 5 km.

- a) Systém napájania trakčným prúdom v tuneloch musí byť rozdelený na úseky s maximálnou dĺžkou 5 km. Táto špecifikácia sa uplatňuje, iba ak systém návštenia umožňuje súčasnú prítomnosť viac ako jedného vlaku v tuneli na každej koľaji.
- b) Musí byť k dispozícii diaľkové ovládanie a diaľkové prepínanie každého „úsekového odpojovača“.
- c) V mieste odpojovača musia byť k dispozícii komunikačné prostriedky a osvetlenie umožňujúce bezpečné manuálne ovládanie a údržbu zariadenia odpojovačov.

4.2.2.2. Uzemnenie trolejového vedenia alebo prúdových koľajníc

Táto špecifikácia sa vzťahuje na všetky tunely s dĺžkou viac ako 1 km.

- a) Uzemňovacie zariadenia musia byť k dispozícii na prístupových miestach do tunela a v blízkosti oddeľovacích bodov medzi úsekmi, ak uzemňovacie postupy umožňujú uzemnenie jednotlivých úsekov. Musia to byť buď prenosné zariadenia, alebo manuálne alebo diaľkovo ovládané pevné zariadenia.
- b) Musia byť zaistené komunikačné a osvetľovacie prostriedky potrebné na uzemňovacie práce.
- c) Musia byť vymedzené postupy a povinnosti pri uzemňovaní medzi manažérom infraštruktúry a záchrannými zložkami na základe núdzových scenárov, ktoré sa predpokladajú v núdzovom pláne.

4.2.2.3. Dodávka elektrickej energie

Táto špecifikácia sa vzťahuje na všetky tunely s dĺžkou viac ako 1 km.

Systém rozvodu elektrickej energie v tuneli musí byť vhodný pre vybavenie záchranných zložiek v súlade s núdzovým plánom pre tunel. Niektoré skupiny vnútroštátnych záchranných zložiek môžu byť so zreteľom na dodávku elektrickej energie sebestačné. V takomto prípade možno považovať za vhodnú možnosť neposkytovať takýmto skupinám zariadenia na dodávku elektrickej energie. Takéto rozhodnutie však musí byť opísané v núdzovom pláne.

4.2.2.4. Požiadavky na elektrické káble v tuneloch

Táto špecifikácia sa vzťahuje na všetky tunely s dĺžkou viac ako 1 km.

Káble vystavené požiaru musia mať v prípade požiaru nízku zápalnosť, nízku schopnosť šírenia požiaru, nízku toxicitu a nízku hustotu dymu. Tieto požiadavky sú splnené, keď káble spĺňajú prinajmenšom požiadavky klasifikácie B2CA, s1a, a1 podľa rozhodnutia Komisie 2006/751/ES.

4.2.2.5. Spoľahlivosť elektrických inštalácií

Táto špecifikácia sa vzťahuje na všetky tunely s dĺžkou viac ako 1 km.

- a) Elektrické inštalácie dôležité pre bezpečnosť (detekcia požiaru, núdzové osvetlenie, komunikácia v núdzových situáciách a akýkoľvek iný systém určený manažérom infraštruktúry alebo obstarávateľom ako životne dôležité pre bezpečnosť cestujúcich v tuneli) sa musia chrániť pred poškodením spôsobeným mechanickým nárazom, teplom alebo ohňom.
- b) Systém rozvodov musí byť konštrukčne riešený tak, aby umožňoval systému odolať nevyhnutnému poškodeniu prostredníctvom (napríklad) dodávky energie do alternatívnych rozvodov.
- c) Nezávislosť a spoľahlivosť: náhradný zdroj napájania musí byť k dispozícii počas primeraného časového obdobia po poruche hlavného zdroja energie. Toto potrebné časové obdobie musí zodpovedať zvažovaným evakuačným scenárom a musí byť uvedené v núdzovom pláne.

4.2.3. Subsystem železničné koľajové vozidlá

- a) V kontexte tejto TSI sa subsystem železničné koľajové vozidlá rozdeľuje na tieto kategórie:

1. železničné koľajové vozidlá na prepravu osôb kategórie A (vrátane rušňov osobných vlakov) určené na prevádzku na trati v rozsahu pôsobnosti tejto TSI v prípade, že vzdialenosť medzi miestami na uhasenie požiaru alebo dĺžka tunelov neprekročí 5 km;
2. železničné koľajové vozidlá na prepravu osôb kategórie B (vrátane rušňov osobných vlakov) určené na prevádzku vo všetkých tuneloch na tratiach v rozsahu pôsobnosti tejto TSI bez ohľadu na dĺžku tunelov;
3. rušne nákladného vlaku a motorové jednotky určené na prepravu iného užitočného zaťaženia ako cestujúci, napríklad pošty a nákladu, prevádzkované vo všetkých tuneloch na tratiach v rozsahu pôsobnosti TSI bez ohľadu na dĺžku tunelov. Rušne určené na ťahanie nákladných vlakov, ako aj osobných vlakov spadajú do oboch kategórií a musia spĺňať požiadavky oboch kategórií;
4. traťové stroje s vlastným pohonom nachádzajúce sa v dopravnom režime a určené na prevádzku vo všetkých tuneloch na tratiach v rozsahu pôsobnosti tejto TSI bez ohľadu na dĺžku tunelov.

- b) Kategória železničných koľajových vozidiel sa zaznamenáva v technickej dokumentácii a zostáva v platnosti bez ohľadu na budúce revízie tejto TSI.

4.2.3.1. Protipožiarne opatrenia

Tento oddiel sa uplatňuje na všetky kategórie železničných koľajových vozidiel.

4.2.3.1.1. Požiadavky na materiály

Požiadavky sú stanovené v ustanovení 4.2.10.2.1 TSI LOC&PAS. Tieto požiadavky sa vzťahujú aj na palubné zariadenie CCS (riadenie-zabezpečenie a návštenie).

4.2.3.1.2. Osobitné opatrenia pre horľavé kvapaliny

Požiadavky sú stanovené v ustanovení 4.2.10.2.2 TSI LOC&PAS.

4.2.3.1.3. Detektor horúcich ložiskových skríň

Požiadavky sú stanovené v ustanovení 4.2.10.2.3 TSI LOC&PAS.

4.2.3.2. Opatrenia na detekciu a hasenie požiaru

4.2.3.2.1. Prenosné hasiace prístroje

Požiadavky sú stanovené v ustanovení 4.2.10.3.1 TSI LOC&PAS.

4.2.3.2.2. Systémy detekcie požiaru

Požiadavky sú stanovené v ustanovení 4.2.10.3.2 TSI LOC&PAS.

4.2.3.2.3. Automatický protipožiarny systém pre nákladné dieselové jednotky

Požiadavky sú stanovené v ustanovení 4.2.10.3.3 TSI LOC&PAS.

4.2.3.2.4. Systémy hasenia a kontroly požiaru pre osobné železničné koľajové vozidlá

Požiadavky sú stanovené v ustanovení 4.2.10.3.4 TSI LOC&PAS.

4.2.3.2.5. Systémy hasenia a kontroly požiaru pre rušne nákladných vlakov a pre nákladné motorové jednotky

Požiadavky sú stanovené v ustanovení 4.2.10.3.5 TSI LOC&PAS.

4.2.3.3. Požiadavky súvisiace s núdzovými situáciami

4.2.3.3.1. Systém núdzového osvetlenia vo vlaku

Požiadavky sú stanovené v ustanovení 4.2.10.4.1 TSI LOC&PAS.

4.2.3.3.2. Ochrana proti dymu

Požiadavky sú stanovené v ustanovení 4.2.10.4.2 TSI LOC&PAS.

4.2.3.3.3. Výstražný systém pre cestujúcich a komunikačné prostriedky

Požiadavky sú stanovené v ustanovení 4.2.10.4.3 TSI LOC&PAS.

4.2.3.3.4. Jazdná schopnosť

Požiadavky sú stanovené v ustanovení 4.2.10.4.4 TSI LOC&PAS.

4.2.3.4. Požiadavky súvisiace s evakuáciou

4.2.3.4.1. Núdzové východy pre cestujúcich

Požiadavky sú stanovené v ustanovení 4.2.10.5.1 TSI LOC&PAS.

4.2.3.4.2. Núdzové východy v kabíne rušňovodiča

Požiadavky sú stanovené v ustanovení 4.2.10.5.2 TSI LOC&PAS.

4.3. **Funkčné a technické špecifikácie rozhraní**4.3.1. *Rozhrania so subsystémom riadenie-zabezpečenie a návštenie*

Rozhranie so subsystémom CCS (riadenie-zabezpečenie a návštenie)			
TSI SRT		TSI CCS	
Parameter	Ustanovenie	Parameter	Ustanovenie
Rádiové spojenie	4.2.1.8 písm. a)	funkcie mobilnej komunikácie pre železnice – GSM-R	4.2.4
Charakteristiky materiálu	4.2.2.4 písm. a)	základné požiadavky	kapitola 3
Charakteristiky materiálu	4.2.3.1.1	základné požiadavky	kapitola 3

4.3.2. Rozhranie so subsystémom riadenie premávky a prevádzky

Rozhranie so subsystémom OPE			
TSI SRT		TSI OPE	
Parameter	Ustanovenie	Parameter	Ustanovenie
Predpis pre núdzové situácie	4.4.1	zabezpečenie prevádzkyschopnosti vlaku	4.2.2.7
		odchod vlaku	4.2.3.3
		prevádzka za mimoriadnych okolností	4.2.3.6
Núdzový plán pre tunely	4.4.2	riadenie núdzovej situácie	4.2.3.7
Cvičenia	4.4.3		
Poskytnutie informácií o bezpečnosti vo vlaku a núdzovej situácii cestujúcim	4.4.5		
Špecifické spôsobilosti vlakového a ostatného personálu týkajúce sa tunelov	4.6.1	odborná spôsobilosť	4.6.1
		špecifické prvky pre vlakový personál a pomocný personál	4.6.3.2.3

4.4. Prevádzkové pravidlá

- a) Prevádzkové pravidlá sa vypracujú v rámci postupov opísaných v systéme riadenia bezpečnosti manažéra infraštruktúry. Tieto pravidlá zohľadňujú dokumentáciu súvisiacu s prevádzkou, ktorá tvorí súčasť technickej dokumentácie požadovanej v článku 18 ods. 3 a stanovenej v prílohe VI k smernici 2008/57/ES.

Nasledujúce prevádzkové pravidlá nie sú súčasťou posudzovania štrukturálnych subsystémov.

4.4.1. Pravidlo pre núdzové situácie

Tieto pravidlá sa vzťahujú na všetky tunely.

Vzhľadom na základné požiadavky v kapitole 3 sú prevádzkové pravidlá špecifické pre bezpečnosť tunelov tieto:

- Prevádzkovým pravidlom je monitorovať stav vlaku pred vstupom do tunela s cieľom zistiť akúkoľvek poruchu poškodzujúcu jeho jazdné vlastnosti a prijať vhodné opatrenie.
- V prípade nehody mimo tunela je prevádzkovým pravidlom zastaviť vlak s poruchou, ktorá by mohla poškodiť jeho jazdné vlastnosti pred vstupom do tunela.
- V prípade incidentu vnútri tunela je prevádzkovým pravidlom vyviešť vlak von z tunela alebo k najbližšiemu miestu na hasenie požiaru.

4.4.2. Núdzový plán pre tunely

Tieto pravidlá sa vzťahujú na tunely s dĺžkou viac ako 1 km.

- Núdzový plán sa pre každý tunel vypracuje pod vedením manažéra (manažérov) infraštruktúry v spolupráci so záchrannými zložkami a príslušnými orgánmi. Železničné podniky, ktoré plánujú použitie tunela, musia byť zapojené do vypracovania alebo úpravy núdzového plánu. Rovnako musia byť zapojení aj manažéri staníc, ak sa jedna alebo viac staníc v tuneli používa ako bezpečná oblasť alebo miesto na hasenie požiaru.
- Núdzový plán musí byť v súlade so zariadeniami na záchranu vlastnými prostriedkami, evakuáciu, hasenie požiaru a záchranu, ktoré sú k dispozícii.
- Na účely núdzového plánu sa vypracujú podrobné scenáre incidentov špecifické pre tunely a prispôbené miestnym podmienkam v tuneloch.

4.4.3. Cvičenia

Tieto pravidlá sa vzťahujú na tunely s dĺžkou viac ako 1 km.

- a) Pred otvorením jedného tunela alebo celého radu tunelov sa uskutočňuje kompletný nácvik postupov evakuácie a záchranných činností, na ktorom sa zúčastňujú všetky kategórie personálu uvedené v núdzovom pláne.
- b) V núdzovom pláne sa vymedzí, ako sa všetky zapojené organizácie môžu oboznámiť s infraštruktúrou a ako často sa majú vykonávať obhliadky tunela a simulačné alebo iné cvičenia.

4.4.4. Postupy izolovania a uzemňovania

Tieto predpisy sa vzťahujú na všetky tunely.

- a) Ak sa vyžaduje odpojenie dodávky trakčného prúdu, manažér infraštruktúry sa uistí, že sú odpojené príslušné úseky trolejového vedenia alebo prúdových koľajníc, a informuje o tom záchranné zložky predtým, než vstúpia do tunela alebo do časti tunela.
- b) Zodpovednosť za odpojenie dodávky trakčného prúdu má manažér infraštruktúry.
- c) Zodpovednosť za uzemňovanie a uzemňovacie postupy sú vymedzené v núdzovom pláne. Na izoláciu úseku, v ktorom došlo k nehode, sa musí vypracovať opatrenie.

4.4.5. Poskytnutie informácií o bezpečnosti vo vlaku a núdzovej situácii cestujúcim

- a) Železničné podniky musia informovať cestujúcich o núdzovej situácii vo vlaku a o bezpečnostných postupoch súvisiacich s tunelmi.
- b) Ak sa takéto informácie poskytujú v písomnej alebo ústnej podobe, musia byť uvedené prinajmenšom v jazyku krajiny, v ktorej vlak práve ide, a v angličtine.
- c) Musí byť zavedený prevádzkový predpis, ktorý opisuje, ako má personál zabezpečiť úplnú evakuáciu vlaku v prípade potreby vrátane ľudí s poškodením sluchu, ktorí sa môžu nachádzať v uzavretých priestoroch.

4.4.6. Prevádzkové predpisy pre vlaky prevádzkované v tuneloch

- a) Vozidlá v súlade s touto TSI vymedzené v ustanovení 4.2.3 sa môžu prevádzkovať v tuneloch v súlade s týmito zásadami:
 - 1. Železničné koľajové vozidlá kategórie A sa považujú za vyhovujúce požiadavkám na bezpečnosť v tuneloch pre železničné koľajové vozidlá na tratiach, kde vzdialenosť medzi miestami na uhasenie požiaru alebo dĺžka tunelov neprekročí 5 km.
 - 2. Železničné koľajové vozidlá kategórie B sa považujú za vyhovujúce požiadavkám na bezpečnosť v tuneloch pre železničné koľajové vozidlá na všetkých tratiach.
 - 3. Rušne nákladných vlakov sa považujú za vyhovujúce požiadavkám na bezpečnosť v tuneloch pre železničné koľajové vozidlá na všetkých tratiach. Manažéri infraštruktúry tunelov dlhších ako 20 km však môžu na ťahanie nákladných vlakov v takýchto tuneloch požadovať rušne s jazdnou schopnosťou, ktorá je rovnocenná jazdnej schopnosti železničných koľajových vozidiel kategórie B. Táto požiadavka musí byť jasne uvedená v registri infraštruktúry vymedzenej v ustanovení 4.8.1 a v podmienkach používania železničnej siete manažéra infraštruktúry.
 - 4. Traťové stroje sa považujú za vyhovujúce požiadavkám na bezpečnosť v tuneloch pre železničné koľajové vozidlá na všetkých tratiach.
 - 5. Nákladné vlaky sú povolené vo všetkých tuneloch podľa podmienok stanovených v ustanovení 1.1.3.1. Prevádzkové predpisy môžu riadiť bezpečnú prevádzku nákladnej a osobnej dopravy, a to napríklad oddelením týchto druhov dopravy.
- b) Je povolené prevádzkovať železničné koľajové vozidlá kategórie A na tratiach, kde vzdialenosť medzi miestami na hasenie požiaru alebo dĺžka tunelov presiahne 5 km, a to v prípade, že vo vlaku nie sú žiadni cestujúci.
- c) Musia byť zavedené prevádzkové predpisy na zabránenie panike a živeľnej, nekontrolovanej evakuácii v prípade dlhšieho zastavenia vlaku v tuneli bez výskytu horúcej alebo studenej nehody.

4.5. Pravidlá týkajúce sa údržby

4.5.1. *Infraštruktúra*

Pred uvedením tunela do prevádzky sa musí vypracovať dokumentácia údržby, v ktorej sa prinajmenšom stanovuje:

1. identifikácia prvkov, ktoré podliehajú opotrebeniu, poruchám, starnutiu alebo iným formám poškodenia alebo zhoršenia kvality;
2. špecifikácia obmedzení pri používaní prvkov uvedených v bode 1 a opis opatrení, ktoré sa majú prijať na zabránenie prekročenia týchto obmedzení;
3. identifikácia tých prvkov, ktoré majú význam pre núdzové situácie a ich riadenie;
4. potrebné pravidelné kontroly a servisné činnosti na zabezpečenie riadneho fungovania dielov a systémov uvedených v bode 3.

4.5.2. *Údržba železničných koľajových vozidiel*

Požiadavky na údržbu železničných koľajových vozidiel sú stanovené v TSI LOC&PAS.

4.6. Odborná spôsobilosť

Odborná spôsobilosť personálu požadovaná pri činnostiach špecifických pre bezpečnosť tunela v subsystémoch dotknutých touto TSI a v súlade s prevádzkovými predpismi v ustanovení 4.4 tejto TSI je takáto:

4.6.1. *Špecifické spôsobilosti vlakového a ostatného personálu týkajúce sa tunelov*

- a) Všetok odborný personál, ktorý vedie a sprevádza vlak, ako aj personál povoluujúci jazdu vlaku musia mať znalosti a schopnosť použiť tieto znalosti na zvládnutie mimoriadnych situácií v prípade nehody.
- b) Všeobecné požiadavky na personál vykonávajúci úlohy sprevádzania vlakov sú stanovené v TSI OPE.
- c) Vlakový personál podľa vymedzenia v TSI OPE musí disponovať znalosťami o vhodnom bezpečnostnom správaní v tuneloch, a najmä musí byť schopný evakuovať ľudí nachádzajúcich sa vo vlaku, keď vlak zastaví v tuneli.
- d) Patrí sem vydávanie pokynov cestujúcim, aby prestúpili do ďalšieho vozňa alebo vystúpili z vlaku, a ich odvedenie z vlaku do bezpečného priestoru.
- e) Pomocný personál vlaku (napr. pre občerstvenie, upratovanie), ktorý netvorí súčasť vyššie uvedeného vlakového personálu, musí byť okrem svojej základnej prípravy vyškolený na poskytovanie podpory vlakovému personálu.
- f) Odborná príprava technikov a riadiacich pracovníkov zodpovedných za údržbu a prevádzku subsystémov musí zahŕňať otázky bezpečnosti v železničných tuneloch.

4.7. Podmienky ochrany zdravia a bezpečnosti

Podmienky ochrany zdravia a bezpečnosti personálu požadované pri činnostiach špecifických pre bezpečnosť tunela v subsystémoch dotknutých touto TSI a na vykonávanie TSI sú tieto:

4.7.1. *Zariadenie na záchranu vlastnými prostriedkami*

Obsluhované hnacie jednotky nákladných vlakov musia byť vybavené zariadením na záchranu vlastnými prostriedkami pre vodiča a iné osoby vo vlaku, pričom uvedené zariadenia musia vyhovovať buď špecifikáciám uvedeným v dodatku A indexovom čísle 2, alebo špecifikáciám uvedeným v dodatku A indexovom čísle 3. Železničný podnik je povinný zvoliť jedno z dvoch riešení vymedzených v týchto špecifikáciách.

4.8. Registre infraštruktúry a železničných koľajových vozidiel

4.8.1. *Register infraštruktúry*

Charakteristiky infraštruktúry, ktoré musia byť zaznamenané v registri železničnej infraštruktúry, sú uvedené vo vykonávacom rozhodnutí Komisie 2011/633/EÚ z 15. septembra 2011 o spoločných špecifikáciách registra železničnej infraštruktúry.

4.8.2. Register železničných koľajových vozidiel

Charakteristiky železničných koľajových vozidiel, ktoré musia byť zaznamenané v Európskom registri povolených typov vozidiel, sú uvedené vo vykonávacom rozhodnutí Komisie 2011/665/EÚ zo 4. októbra 2011 o Európskom registri povolených typov železničných vozidiel.

5. KOMPONENTY INTEROPERABILITY

V TSI SRT nie sú vymedzené žiadne komponenty interoperability.

6. POSUDZOVANIE ZHODY A/ALEBO VHODNOSTI POUŽÍVANIA KOMPONENTOV A OVEROVANIE SUBSYSTÉMU

6.1. Komponenty interoperability

Neuplatňuje sa, pretože v TSI SRT nie sú vymedzené žiadne komponenty interoperability.

6.2. Subsystémy

6.2.1. Overenie ES (všeobecné ustanovenia)

a) Overenie ES subsystému sa realizuje podľa jedného modulu alebo kombinácie týchto modulov vymedzených v rozhodnutí 2010/713/EÚ:

- modul SB: typová skúška ES,
- modul SD: overenie ES založené na systéme riadenia kvality výrobného procesu,
- modul SF: overenie ES založené na overení výrobku,
- modul SG: overenie ES založené na overení jednotky,
- modul SH1: overenie ES založené na úplnom systéme riadenia kvality a preskúmaní návrhu.

b) Schvaľovací proces a obsah posúdenia sa stanovuje medzi žiadateľom a notifikovanou osobou podľa požiadaviek vymedzených v tejto TSI a v súlade s pravidlami stanovenými v oddiele 7 tejto TSI.

6.2.2. Postupy overenia ES subsystému (moduly)

a) Žiadateľ si vyberie jeden z modulov alebo kombináciu modulov uvedených v tejto tabuľke.

Postupy posudzovania

Subsystém, ktorý je predmetom posúdenia	Modul SB + SD	Modul SB + SF	Modul SG	Modul SH1
Subsystém železničné koľajové vozidlá	X	X		X
Subsystém energia			X	X
Subsystém infraštruktúra			X	X

b) Vlastnosti subsystému, ktoré sa majú posudzovať počas príslušných etáp, sú uvedené v dodatku B.

6.2.3. Existujúce riešenia

- a) Ak sa existujúce riešenie už posúdilo na účely použitia za porovnateľných podmienok a je v prevádzke, potom sa uplatňuje tento proces:
- b) Žiadateľ preukáže, že výsledky skúšok a overení pre predchádzajúce posúdenie žiadosti sú v zhode s požiadavkami tejto TSI. V takom prípade predchádzajúce typové posúdenie vlastností súvisiacich so subsystémom zostáva v platnosti pri novej žiadosti.

6.2.4. Inovačné riešenia

- a) Inovačné riešenia sú technické riešenia, ktoré dodržiavajú funkčné požiadavky a sú v súlade s povahou tejto TSI, ale nie sú s ňou v úplnom súlade.
- b) V prípade návrhu inovačného riešenia uplatňuje výrobca alebo jeho splnomocnený zástupca so sídlom v Európskej únii postupy podľa článku 8.

6.2.5. Posudzovanie údržby

- a) Podľa článku 18 ods. 3 smernice 2008/57/ES je notifikovaná osoba zodpovedná za zostavenie súboru technickej dokumentácie, ktorý obsahuje požadovanú dokumentáciu týkajúcu sa prevádzky a údržby.
- b) Notifikovaná osoba musí overiť len to, či je k dispozícii dokumentácia, ktorá sa vyžaduje v súvislosti s prevádzkou a údržbou podľa ustanovenia 4.5 tejto TSI. Od notifikovanej osoby sa nevyžaduje overenie informácií uvedených v predloženej dokumentácii.

6.2.6. Posúdenie prevádzkových predpisov

V súlade s článkami 10 a 11 smernice 2004/49/ES musia železničné podniky a manažéri infraštruktúry preukázať zhodu s požiadavkami tejto TSI v rámci svojho systému riadenia bezpečnosti, ak žiadajú o akékoľvek nové alebo zmenené bezpečnostné osvedčenie alebo bezpečnostné povolenie. Súlad s prevádzkovými predpismi tejto TSI si nevyžaduje posúdenie notifikovanou osobou.

6.2.7. Ďalšie požiadavky na posudzovanie špecifikácií týkajúcich sa MI

6.2.7.1. Zabránenie neoprávnenému vstupu do núdzových východov a miestností s vybavením

Posúdením sa musí potvrdiť, že:

- a) dvere núdzových východov vedúce na povrch a dvere do technických miestností sú vybavené vhodnými zámkami;
- b) zámky, ktoré sú k dispozícii, zodpovedajú celkovej stratégii bezpečnostnej ochrany tunela a susednej infraštruktúry;
- c) núdzové východy nie sú uzamykateľné znútra a osoby vykonávajúce evakuáciu ich musia byť schopné otvoriť;
- d) je zaručený prístup záchranným zložkám.

6.2.7.2. Požiarna odolnosť konštrukcie tunela

Notifikovaný orgán posúdi zhodu s protipožiarnymi požiadavkami pre stavebné konštrukcie vymedzené v ustanovení 4.2.1.2 prostredníctvom výsledkov výpočtov a/alebo skúšok, ktoré vykoná žiadateľ, alebo prostredníctvom rovnocennej metódy.

1. Na preukázanie toho, že celistvosť vnútorného ostenia tunela je zachovaná počas dostatočne dlhého časového obdobia, aby bolo možné realizovať záchranu vlastnými prostriedkami, evakuáciu cestujúcich a personálu a zásah záchranných zložiek, stačí preukázať, že vnútorné ostenie tunela počas tohto časového obdobia odolá na úrovni stropu teploty 450 °C.
2. Vyhodnotenie odolnosti ponorených tunelov pod vodnými plochami alebo tunelov, ktoré môžu spôsobiť zrútenie významných susedných stavieb, sa musí vykonať podľa primeranej krivky pomeru medzi teplotou a časom, ktorú si zvolí žiadateľ.

Toto overenie sa nevyžaduje pri razených tuneloch v skalných horninách bez ostenia.

6.2.7.3. Reakcia stavebných materiálov na požiar

Na posúdenie dodržiavania ustanovenia 4.2.1.3 písm. c) notifikovaný orgán iba skontroluje, či existuje zoznam materiálov, ktoré by podstatným spôsobom neprispievali k intenzite požiaru.

6.2.7.4. Zariadenia na záchranu vlastnými prostriedkami, evakuáciu a záchranu v prípade nehody

- a) Notifikovaný orgán skontroluje, či prijaté riešenie je jasne určené vyhlásením v súbore technickej dokumentácie a je v zhode s požiadavkami ustanovenia 4.2.1.5. Na posúdenie vývoja podmienok v bezpečnom priestore počas incidentu notifikovaný orgán overí, či dvere a konštrukcie oddelujúce bezpečnú oblasť od tunela sú schopné odolať zvýšeniu teploty v najbližšej rúre.
- b) V prípade, že sa uplatňuje ustanovenie 4.2.1.2 písm. b), dvere poskytujúce prístup do bezpečnej oblasti možno posúdiť na základe krivky odlišnej od tej, ktorá bola zvolená podľa ustanovenia 6.2.7.2 bodu 2.

6.2.7.5. Prístup pre záchranné zložky a ich vybavenie

Notifikovaný orgán potvrdí, a to overením súboru technickej dokumentácie a takisto zohľadnením dôkazov o konzultácii so záchrannými zložkami, že boli splnené zodpovedajúce požiadavky uvedené v oddieloch 4.2.1 a 4.4.

6.2.7.6. Spoľahlivosť elektrických inštalácií

Notifikovaný orgán iba potvrdí, že sa vykonalo posúdenie poruchového režimu vyhovujúce funkčným požiadavkám bodu 4.2.2.5.

6.2.8. Ďalšie požiadavky na posudzovanie špecifikácií týkajúcich sa železničného podniku

6.2.8.1. Zariadenie na záchranu vlastnými prostriedkami

Posúdenie súladu je opísané v špecifikáciách uvedených v dodatku A indexových číslach 2, 3 a 4.

7. VYKONÁVANIE

V tomto oddiele sa vymedzuje stratégia vykonávania TSI SRT.

- a) Táto TSI si nevyžaduje úpravu subsystémov, ktoré sú už v prevádzke, pokiaľ nie sú predmetom modernizácie alebo obnovy.
- b) Ak sa nevymedzuje inak v oddiele 7.3. Špecifické prípady, predpokladá sa, že všetky nové železničné koľajové vozidlá kategórie B, ktoré sú v súlade s TSI, dosahujú vyššiu úroveň požiarnej bezpečnosti a bezpečnosti v tuneli ako železničné koľajové vozidlá, ktoré nie sú v súlade s TSI. Tento predpoklad sa použije na zdôvodnenie bezpečnej prevádzky nových železničných koľajových vozidiel, ktoré sú v súlade s TSI, v starých tuneloch, ktoré nie sú v súlade s TSI. Preto sa všetky vlaky kategórie B, ktoré sú v súlade s TSI, považujú za vhodné na bezpečnú integráciu v súlade s článkom 15 ods. 1 smernice 2008/57/ES so všetkými tunelmi, ktoré nie sú v súlade s TSI v rámci geografického rozsahu pôsobnosti tejto TSI.
- c) Bez ohľadu na vyššie uvedené môžu byť na dosiahnutie želanej úrovne bezpečnosti tunelov potrebné opatrenia, ktoré idú nad rámec opatrení stanovených v tejto TSI. Takéto opatrenia možno uložiť iba na subsystémy infraštruktúra, energia a prevádzka, pričom sa nimi nesmie obmedzovať povoľovanie ani používanie železničných koľajových vozidiel, ktoré sú v súlade s TSI.

7.1. Uplatňovanie tejto TSI na nové subsystémy

7.1.1. Všeobecné ustanovenia

- a) Táto TSI je uplatniteľná na všetky subsystémy v jej rozsahu pôsobnosti, ktoré sa uvedú do prevádzky po dátume začiatku uplatňovania tejto TSI, okrem prípadov, keď sa vymedzuje inak v ďalej uvedených oddieloch.
- b) Uplatňovanie tejto TSI na traťové stroje je dobrovoľné. V prípade, že traťové stroje nie sú posúdené a vyhlásené za spĺňajúce podmienky tejto TSI, podliehajú vnútroštátnym predpisom. V takomto prípade sa uplatňujú články 24 a 25 smernice 2008/57/ES.

7.1.2. Nové železničné koľajové vozidlá

V prípade nových železničných koľajových vozidiel sa uplatňujú pravidlá vykonávania stanovené v ustanovení 7.1.1 TSI LOC&PAS.

7.1.3. Nová infraštruktúra

Táto TSI sa uplatňuje na všetku novú infraštruktúru v rozsahu jej pôsobnosti.

7.2. Uplatňovanie tejto TSI na subsystémy, ktoré sú už v prevádzke

7.2.1. Modernizácia alebo obnova železničných koľajových vozidiel

V prípade obnovy alebo modernizácie existujúcich železničných koľajových vozidiel sa uplatňujú pravidlá vykonávania stanovené v ustanovení 7.1.2 TSI LOC&PAS.

7.2.2. Opatrenia modernizácie a obnovy pre tunely

Pri zohľadnení článku 20 ods. 1 smernice 2008/57/ES sa v prípade akejkoľvek úpravy základných parametrov štrukturálnych subsystémov stanovených v tejto TSI predpokladá, že bude mať vplyv na celkovú úroveň bezpečnosti dotknutého subsystému infraštruktúra. Členské štáty preto musia rozhodnúť, v akej miere sa táto TSI má uplatniť na projekt. Ak sa nevymedzuje inak v oddiele 7.3. Špecifické prípady, výsledkom obnovovacích alebo modernizačných prác sa musí zabezpečiť zachovanie alebo zvýšenie zlučiteľnosti pevných zariadení so železničnými koľajovými vozidlami, ktoré sú v súlade s TSI.

7.2.3. Subsystém prevádzka

- a) Prevádzkové aspekty a ich vykonávanie sú stanovené v TSI OPE.
- b) Pri uvádzaní modernizovaných alebo obnovených tunelov do prevádzky sa uplatňujú požiadavky tejto TSI na nové tunely.

7.2.4. Prevádzka nových železničných koľajových vozidiel v existujúcich tuneloch

- a) Kategória nových železničných koľajových vozidiel, ktoré sa majú prevádzkovať v existujúcich tuneloch, sa vyberie podľa ustanovenia 4.4.6 písm. a).
- b) Členský štát však môže povoliť prevádzku nových železničných koľajových vozidiel kategórie A v existujúcich tuneloch s dĺžkou viac ako 5 km pod podmienkou, že pri prevádzke takýchto nových železničných koľajových vozidiel sa zabezpečí rovnocenná alebo vyššia úroveň požiarnej bezpečnosti v porovnaní s prevádzkou predchádzajúcich železničných koľajových vozidiel. Rovnocenná alebo vyššia úroveň bezpečnosti pre cestujúcich a personál musí byť preukázaná s použitím spoločnej bezpečnostnej metódy pri hodnotení rizika.

7.3. Špecifické prípady

7.3.1. Všeobecné ustanovenia

- a) V špecifických prípadoch uvedených v ďalej uvedenom ustanovení sa opisujú osobitné opatrenia, ktoré sú potrebné a povolené v konkrétnych sieťach každého členského štátu.
- b) Tieto špecifické prípady sa klasifikujú ako prípady „T“, t. j. „dočasné“ prípady, pri ktorých sa plánuje ich zaradenie do cieľového systému v budúcnosti. Následne sa opätovne preskúmajú v priebehu budúcich revízií tejto TSI.
- c) Všetky špecifické prípady týkajúce sa železničných koľajových vozidiel v rozsahom pôsobnosti tejto TSI sú uvedené v TSI LOC&PAS.

7.3.2. Prevádzkové predpisy pre vlaky prevádzkované v tuneloch (ustanovenie 4.4.6)

a) Špecifický prípad Taliansko („T“)

Ďalšie predpisy pre železničné koľajové vozidlá určené na prevádzku v existujúcich tuneloch v Taliansku sú podrobne uvedené v ustanovení 7.3.2.20 TSI LOC&PAS.

b) Špecifický prípad Lamanšský tunel („T“)

Ďalšie predpisy pre železničné koľajové vozidlá určené na prevádzku v Lamanšskom tuneli sú podrobne uvedené v ustanovení 7.3.2.21 TSI LOC&PAS.

Dodatok A

Normy alebo normatívne dokumenty, na ktoré odkazuje táto TSI

Indexové číslo	TSI		Normatívny dokument
	Posudzované vlastnosti	Ustanovenie	
1	Návrh únikového značenia	4.2.1.5.5	ISO 3864-1:2011
2	Špecifikácia a posúdenie zariadenia na záchranu vlastnými prostriedkami	4.7.1 6.2.8.1	EN 402:2003
3	Špecifikácia a posúdenie zariadenia na záchranu vlastnými prostriedkami	4.7.1 6.2.8.1	EN 403:2004
4	Posúdenie zariadenia na záchranu vlastnými prostriedkami	6.2.8.1	EN 13794:2002

Dodatok B

Posúdenie subsystémov

Charakteristiky subsystému, ktoré sa v prípade železničných koľajových vozidiel musia posúdiť v rôznych fázach konštrukčného riešenia, vývoja a výroby, sú uvedené v TSI LOC&PAS.

Charakteristiky subsystému, ktoré sa v prípade infraštruktúry a energie musia posúdiť v rôznych fázach konštrukčného riešenia, vývoja a výroby, sú v nasledujúcej tabuľke označené znakom X.

Posudzované vlastnosti	Nové trate alebo projekty modernizácie/ obnovy		Osobitné postupy posudzovania
	Preskúmanie konštrukčného riešenia	Zostavenie pred uvedením do prevádzky	
	1	2	3
4.2.1.1. Zabránenie neoprávnenému prístupu do núdzových východov a technických miestností	X	X	6.2.7.1
4.2.1.2. Požiarna odolnosť konštrukcie tunela	X		6.2.7.2
4.2.1.3. Reakcia stavebných materiálov na požiar	X		6.2.7.3
4.2.1.4. Detekcia požiaru v technických miestnostiach	X	X	
4.2.1.5. Evakuačné zariadenia	X		6.2.7.4
4.2.1.6. Únikové chodníky	X		
4.2.1.7. Miesta na hasenie požiaru	X		
4.2.1.8. Núdzová komunikácia	X		
4.2.2.1. Členenie trolejového vedenia alebo prúdových koľajníc	X	X	
4.2.2.2. Uzemnenie trolejového vedenia alebo prúdových koľajníc	X	X	
4.2.2.3. Dodávka elektrickej energie	X		
4.2.2.4. Požiadavky na elektrické káble v tuneloch	X		
4.2.2.5. Spoľahlivosť elektrických inštalácií	X		