

Το κείμενο αυτό αποτελεί απλώς εργαλείο τεκμηρίωσης και δεν έχει καμία νομική ισχύ. Τα θεσμικά όργανα της Ένωσης δεν φέρουν καμία ευθύνη για το περιεχόμενό του. Τα αυθεντικά κείμενα των σχετικών πράξεων, συμπεριλαμβανομένων των προοιμίων τους, είναι εκείνα που δημοσιεύονται στην Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης και είναι διαθέσιμα στο EUR-Lex. Αυτά τα επίσημα κείμενα είναι άμεσα προσβάσιμα μέσω των συνδέσμων που περιέχονται στο παρόν έγγραφο

► **B** **ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) αριθ. 1302/2014 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ**
της 18ης Νοεμβρίου 2014

σχετικά με τεχνική προδιαγραφή διαλειτουργικότητας για το υποσύστημα «Τροχαίο υλικό — Μηχανές και επιβατικό τροχαίο υλικό» του σιδηροδρομικού συστήματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

(ΕΕ L 356 της 12.12.2014, σ. 228)

Τροποποιείται από:

		Επίσημη Εφημερίδα		
		αριθ.	σελίδα	ημερομηνία
► <u>M1</u>	Κανονισμός (ΕΕ) 2016/919 της Επιτροπής της 27ης Μαΐου 2016	L 158	1	15.6.2016
► <u>M2</u>	Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2018/868 της Επιτροπής της 13ης Ιουνίου 2018	L 149	16	14.6.2018
► <u>M3</u>	Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2019/776 της Επιτροπής της 16ης Μαΐου 2019	L 139I	108	27.5.2019
► <u>M4</u>	Εκτελεστικός Κανονισμός (ΕΕ) 2020/387 της Επιτροπής της 9ης Μαρτίου 2020	L 73	6	10.3.2020
► <u>M5</u>	Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2023/1694 της Επιτροπής της 10ης Αυγούστου 2023	L 222	88	8.9.2023

Διορθώνεται από:

- **C1** Διορθωτικό ΕΕ L 10 της 16.1.2015, σ. 45 (1302/2014)
► **C2** Διορθωτικό ΕΕ L 273 της 20.8.2020, σ. 16 (2020/387)

▼ **B****ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) αριθ. 1302/2014 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ**

της 18ης Νοεμβρίου 2014

σχετικά με τεχνική προδιαγραφή διαλειτουργικότητας για το υποσύστημα «Τροχαίο υλικό — Μηχανές και επιβατικό τροχαίο υλικό» του σιδηροδρομικού συστήματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

Άρθρο 1

Με τον παρόντα κανονισμό εγκρίνεται η τεχνική προδιαγραφή διαλειτουργικότητας (ΤΠΔ) για το υποσύστημα «Τροχαίο υλικό — Μηχανές και επιβατικό τροχαίο υλικό» του διευρωπαϊκού συμβατικού σιδηροδρομικού συστήματος σε ολόκληρη την Ευρωπαϊκή Ένωση, όπως ορίζεται στο παράρτημα.

Άρθρο 2

1. Η ΤΠΔ ισχύει για το υποσύστημα «τροχαίο υλικό», όπως περιγράφεται στο ► **M3** σημείο 2.7 του παραρτήματος Π της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ⁽¹⁾ ◀, το οποίο λειτουργεί, ή προορίζεται να λειτουργεί, στο σιδηροδρομικό δίκτυο που καθορίζεται στο σημείο 1.2 του παραρτήματος και το οποίο ανήκει σε έναν από τους ακόλουθους τύπους:

- α) αυτοκινούμενες θερμικές ή ηλεκτρικές αμαξοστοιχίες·
- β) θερμικές ή ηλεκτρικές ελκτικές μονάδες·
- γ) επιβατάμαξες·
- δ) ► **M5** ειδικά οχήματα, όπως επιτρόχια μηχανήματα (στο εξής: ΟΤΜ) ◀.

2. Η ΤΠΔ ισχύει για το τροχαίο υλικό που αναφέρεται στην παράγραφο 1, το οποίο προορίζεται να λειτουργεί σε ένα ή περισσότερα από τα ακόλουθα ονομαστικά εύρη τροχιάς: 1 435 mm, 1 520 mm, 1 524 mm, 1 600 mm και 1 668 mm, όπως αναφέρεται στο σημείο 2.3.2 του παραρτήματος.

Άρθρο 3

1. Με την επιφύλαξη των άρθρων 8 και 9, καθώς και του σημείου 7.1.1 του παραρτήματος, η ΤΠΔ εφαρμόζεται σε κάθε καινούριο τροχαίο υλικό του σιδηροδρομικού συστήματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης, όπως ορίζεται στο άρθρο 2 παράγραφος 1, το οποίο τίθεται σε λειτουργία από την 1η Ιανουαρίου 2015.

▼ **M4**

2. Η ΤΠΔ δεν εφαρμόζεται σε υφιστάμενο τροχαίο υλικό του σιδηροδρομικού συστήματος στην Ένωση το οποίο έχει ήδη τεθεί σε λειτουργία στο σύνολο ή σε μέρος του δικτύου οποιουδήποτε κράτους μέλους την 1η Ιανουαρίου 2015, εκτός εάν

- α) υπόκειται σε ανακαίνιση ή αναβάθμιση σύμφωνα με το τμήμα 7.1.2 του παραρτήματος του παρόντος κανονισμού ή

⁽¹⁾ Οδηγία (ΕΕ) 2016/797 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Μαΐου 2016, σχετικά με τη διαλειτουργικότητα του σιδηροδρομικού συστήματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΕΕ L 138 της 26.5.2016, σ. 44)

▼ M4

β) η περιοχή χρήσης επεκταθεί σύμφωνα με το άρθρο 54 παράγραφος 3 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797, οπότε εφαρμόζονται οι διατάξεις του τμήματος 7.1.4 του παραρτήματος του παρόντος κανονισμού.

▼ B

3. Το τεχνικό και γεωγραφικό πεδίο εφαρμογής του παρόντος κανονισμού καθορίζεται στα τμήματα 1.1 και 1.2 του παραρτήματος.

4. Η τοποθέτηση του συστήματος μέτρησης ενέργειας επί του οχήματος, που ορίζεται στο σημείο 4.2.8.2.8 του παραρτήματος, είναι υποχρεωτική στα καινούρια, στα αναβαθμισμένα και στα ανακαινισμένα οχήματα που προορίζονται να λειτουργούν σε δίκτυα εξοπλισμένα με επί του εδάφους συστήματα συλλογής ενεργειακών δεδομένων (DCS/ΣΣΔ), που ορίζονται στο σημείο 4.2.17 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1301/2014 της Επιτροπής⁽¹⁾.

*Άρθρο 4***▼ M3**

1. Όσον αφορά τα ζητήματα που αναφέρονται ως «ανοικτά σημεία» στο προσάρτημα I του παραρτήματος, οι προϋποθέσεις που πρέπει να πληρούνται για την επαλήθευση των βασικών απαιτήσεων που καθορίζονται στο παράρτημα III της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797 είναι εκείνες που προβλέπονται στους εθνικούς κανόνες που ισχύουν στα κράτη μέλη τα οποία είναι τμήμα της περιοχής χρήσης των οχημάτων που καλύπτει ο παρών κανονισμός.

▼ B

2. Εντός έξι μηνών από την έναρξη ισχύος του παρόντος κανονισμού, κάθε κράτος μέλος αποστέλλει στα λοιπά κράτη μέλη και στην Επιτροπή τις ακόλουθες πληροφορίες, εφόσον δεν τις έχει ήδη αποστείλει βάσει των αποφάσεων 2008/232/ΕΚ ή 2011/291/ΕΕ:

α) τους εθνικούς κανόνες που αναφέρονται στην παράγραφο 1·

β) τις διαδικασίες αξιολόγησης της συμμόρφωσης και επαλήθευσης που πρέπει να διενεργούνται κατά την εφαρμογή των αναφερόμενων στην παράγραφο 1 εθνικών κανόνων·

▼ M3

γ) τους οργανισμούς που έχουν οριστεί για τη διεξαγωγή των διαδικασιών αξιολόγησης της συμμόρφωσης και επαλήθευσης σε σχέση με τα ανοικτά σημεία.

▼ B*Άρθρο 5***▼ M3**

1. Όσον αφορά τις ειδικές περιπτώσεις που αναφέρονται στο σημείο 7.3 του παραρτήματος, οι όροι που πρέπει να πληρούνται για την επαλήθευση των βασικών απαιτήσεων που καθορίζονται στο παράρτημα III της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797 είναι εκείνοι που ορίζονται στο σημείο 7.3 του παραρτήματος ή στους εθνικούς κανόνες που ισχύουν στα κράτη μέλη τα οποία είναι τμήμα της περιοχής χρήσης των οχημάτων που καλύπτει ο παρών κανονισμός.

▼ B

2. Εντός έξι μηνών από την έναρξη ισχύος του παρόντος κανονισμού, κάθε κράτος μέλος κοινοποιεί στα λοιπά κράτη μέλη και στην Επιτροπή:

⁽¹⁾ Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1301/2014 της Επιτροπής, της 18ης Νοεμβρίου 2014, σχετικά με την τεχνική προδιαγραφή διαλειτουργικότητας που αφορά το υποσύστημα «ενέργεια» του σιδηροδρομικού συστήματος της Ένωσης (βλέπε σελίδα 179 της παρούσας Επίσημης Εφημερίδας).

▼ B

- α) τους εθνικούς κανόνες που αναφέρονται στην παράγραφο 1·
- β) τις διαδικασίες αξιολόγησης της συμμόρφωσης και επαλήθευσης που πρέπει να διενεργούνται κατά την εφαρμογή των αναφερόμενων στην παράγραφο 1 εθνικών κανόνων·

▼ M3

- γ) τους οργανισμούς που έχουν οριστεί για τη διεξαγωγή των διαδικασιών αξιολόγησης της συμμόρφωσης και επαλήθευσης ως προς τους εθνικούς κανόνες οι οποίοι αφορούν τις ειδικές περιπτώσεις που ορίζονται στο σημείο 7.3 του παραρτήματος.

▼ B*Άρθρο 6*

1. Με την επιφύλαξη των συμφωνιών που έχουν ήδη κοινοποιηθεί βάσει της απόφασης 2008/232/EK της Επιτροπής και δεν κοινοποιούνται εκ νέου, τα κράτη μέλη κοινοποιούν στην Επιτροπή, εντός έξι μηνών από την έναρξη ισχύος του παρόντος κανονισμού, τυχόν εθνικές, διμερείς, πολυμερείς ή διεθνείς συμφωνίες με βάση τις οποίες λειτουργεί τροχαίο υλικό το οποίο εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του παρόντος κανονισμού.

2. Τα κράτη μέλη κοινοποιούν αμέσως στην Επιτροπή τυχόν μελλοντικές συμφωνίες ή τροποποιήσεις υφιστάμενων συμφωνιών.

Άρθρο 7

Σύμφωνα με το άρθρο 9 παράγραφος 3 της οδηγίας 2008/57/EK, εντός ενός έτους από την έναρξη ισχύος του παρόντος κανονισμού, κάθε κράτος μέλος κοινοποιεί στην Επιτροπή κατάλογο έργων στην επικράτεια του τα οποία ευρίσκονται σε προχωρημένο στάδιο εκτέλεσης.

▼ M5**▼ B***Άρθρο 9*

Η δήλωση επαλήθευσης υποσυστήματος που αναφέρεται στα ► **M3** άρθρα 13 έως 15 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797 ◀ και/ή η δήλωση συμμόρφωσης τύπου για καινούριο όχημα, που αναφέρεται στο ► **M3** άρθρο 24 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797 ◀, οι οποίες εκδίδονται σύμφωνα με την απόφαση 2008/232/EK ή την απόφαση 2011/291/ΕΕ, θεωρούνται έγκυρες έως ότου τα κράτη μέλη αποφασίσουν ότι το πιστοποιητικό τύπου ή σχεδιασμού πρέπει να ανανεωθεί, όπως αναφέρεται στις εν λόγω αποφάσεις.

Άρθρο 10

1. Για λόγους ευθυγράμμισης με την τεχνολογική πρόοδο, ενδέχεται να χρειαστούν καινοτομικές λύσεις οι οποίες να μην πληρούν τις προδιαγραφές που καθορίζονται στο παράρτημα και/ή για τις οποίες δεν είναι δυνατόν να εφαρμοστούν οι μέθοδοι αξιολόγησης που καθορίζονται στο παράρτημα. Στην περίπτωση αυτή, αναπτύσσονται νέες προδιαγραφές και/ή νέες μέθοδοι αξιολόγησης σε σχέση με τις εν λόγω καινοτομικές λύσεις.

▼ B

2. Οι καινοτομικές λύσεις ενδέχεται να αφορούν το υποσύστημα «τροχαίο υλικό», τα μέρη του και τα στοιχεία λειτουργικότητάς του.
3. Όταν προτείνεται καινοτομική λύση, ο κατασκευαστής ή ο εξουσιοδοτημένος αντιπρόσωπός του που είναι εγκατεστημένος εντός της Ένωσης αναφέρει τον τρόπο με τον οποίο συμπληρώνει τις σχετικές διατάξεις της ΤΠΔ ή αποκλίνει από αυτές και υποβάλλει τις αποκλίσεις στην Επιτροπή για ανάλυση. Η Επιτροπή μπορεί να ζητήσει τη γνώμη του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Σιδηροδρόμων («ο Οργανισμός») σχετικά με την προτεινόμενη καινοτομική λύση.
4. Η Επιτροπή γνωμοδοτεί για την προτεινόμενη καινοτομική λύση. Αν η γνωμοδότηση αυτή είναι θετική, οι ενδεδειγμένες λειτουργικές προδιαγραφές, οι προδιαγραφές των διεπαφών καθώς και η μέθοδος αξιολόγησης, που θα πρέπει να περιληφθούν στην ΤΠΔ ώστε να επιτραπεί η χρήση της καινοτομικής λύσης, εκπονούνται και στη συνέχεια ενσωματώνονται στην ΤΠΔ κατά τη διαδικασία αναθεώρησης σύμφωνα με το ► **M3** άρθρο 5 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797 ◀. Αν η γνωμοδότηση είναι αρνητική, η προτεινόμενη καινοτομική λύση δεν επιτρέπεται να εφαρμοστεί.
5. Εν αναμονή της αναθεώρησης της ΤΠΔ, η θετική γνωμοδότηση από την Επιτροπή θεωρείται ως αποδεκτό μέσο συμμόρφωσης με τις βασικές απαιτήσεις της ► **M3** οδηγία (ΕΕ) 2016/797 ◀ και, συνεπώς, μπορεί να χρησιμοποιηθεί για την αξιολόγηση του υποσυστήματος.

Άρθρο 11

1. Οι αποφάσεις 2008/232/ΕΚ και 2011/291/ΕΕ καταργούνται από την 1η Ιανουαρίου 2015.

▼ M5

Ωστόσο, εξακολουθούν να ισχύουν για:

▼ B

- α) τα υποσυστήματα που έχουν εγκριθεί σύμφωνα με τις αποφάσεις αυτές·
- β) τις περιπτώσεις που αναφέρονται στο άρθρο 9 του παρόντος κανονισμού.

▼ M5

▼ M3

4. Τα κράτη μέλη μόνο σε δεόντως αιτιολογημένες περιπτώσεις μπορούν να επιτρέπουν στους αιτούντες να μην εφαρμόζουν τον παρόντα κανονισμό ή μέρη αυτού σύμφωνα με το άρθρο 7 παράγραφος 1 στοιχείο α) της οδηγίας 2016/797 για έργα για τα οποία υφίσταται ή έχει λήξει η δυνατότητα εφαρμογής των σημείων 7.1.1.2 ή 7.1.3.1 του παραρτήματος. Η εφαρμογή των σημείων 7.1.1.2 ή 7.1.3.1 του παραρτήματος δεν απαιτεί την εφαρμογή του άρθρου 7 παράγραφος 1 στοιχείο α) της οδηγίας 2016/797.

▼ B*Άρθρο 12*

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει την εικοστή ημέρα από τη δημοσίευσή του στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

▼B

Εφαρμόζεται από την 1η Ιανουαρίου 2015. Ωστόσο, πριν από την 1η Ιανουαρίου 2015 επιτρέπεται η έγκριση για τη θέση σε λειτουργία κατ' εφαρμογή της ΤΠΔ που καθορίζεται στο παράρτημα του παρόντος κανονισμού.

Ο παρών κανονισμός είναι δεσμευτικός ως προς όλα τα μέρη του και ισχύει άμεσα σε κάθε κράτος μέλος.

▼ B*ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ*

1. Εισαγωγή
 - 1.1. Τεχνικό πεδίο εφαρμογής
 - 1.2. Γεωγραφικό πεδίο εφαρμογής
 - 1.3. Περιεχόμενο της ΤΠΔ
2. Υποσύστημα «τροχαίο υλικό» και λειτουργίες του
 - 2.1. Το υποσύστημα τροχαίου υλικού ως μέρος του σιδηροδρομικού συστήματος της Ένωσης
 - 2.2. Ορισμοί σχετικοί με το τροχαίο υλικό
 - 2.2.1. Αμαξοστοιχιακός σχηματισμός
 - 2.2.2. Τροχαίο υλικό
 - 2.3. Τροχαίο υλικό στο πεδίο εφαρμογής της παρούσας ΤΠΔ
 - 2.3.1. Τύποι τροχαίου υλικού
 - 2.3.2. Εύρος τροχιάς
 - 2.3.3. Μέγιστη ταχύτητα
3. Βασικές απαιτήσεις
 - 3.1. Στοιχεία του υποσυστήματος τροχαίου υλικού τα οποία ανταποκρίνονται στις βασικές απαιτήσεις
 - 3.2. Βασικές απαιτήσεις μη καλυπτόμενες από την παρούσα ΤΠΔ
4. Χαρακτηριστικά του υποσυστήματος «Τροχαίο υλικό»
 - 4.1. Εισαγωγή
 - 4.1.1. Γενικά
 - 4.1.2. Περιγραφή του τροχαίου υλικού που υπόκειται στην εφαρμογή της παρούσας ΤΠΔ
 - 4.1.3. Βασική κατηγοριοποίηση του τροχαίου υλικού για την εφαρμογή των απαιτήσεων της ΤΠΔ
 - 4.1.4. Κατηγοριοποίηση του τροχαίου υλικού για την πυρασφάλεια
 - 4.2. Λειτουργικές και τεχνικές προδιαγραφές του υποσυστήματος
 - 4.2.1. Γενικά
 - 4.2.2. Φέρουσα κατασκευή και μηχανικά μέρη
 - 4.2.3. Διάδραση με την τροχιά και περιτύπωση
 - 4.2.4. Σύστημα πέδησης
 - 4.2.5. Θέματα σχετιζόμενα με τους επιβάτες
 - 4.2.6. Συνθήκες περιβάλλοντος και αεροδυναμικές επιδράσεις
 - 4.2.7. Εξωτερικά φώτα και συσκευές οπτικής και ακουστικής προειδοποίησης
 - 4.2.8. Ελκτικός και ηλεκτρικός τεχνικός εξοπλισμός
 - 4.2.9. Θάλαμος μηχανοδηγού και διεπαφή μηχανοδηγού και μηχανημάτων
 - 4.2.10. Πυρασφάλεια και εκκένωση
 - 4.2.11. Τρέχουσα συντήρηση
 - 4.2.12. Τεκμηρίωση για τη λειτουργία και τη συντήρηση
 - 4.2.13. Απαιτήσεις διεπαφής με την εποχούμενη αυτοματοποιημένη λειτουργία αμαξοστοιχίας
 - 4.3. Λειτουργικές και τεχνικές προδιαγραφές των διεπαφών

▼ B

- 4.3.1. Διεπαφή με το υποσύστημα «Ενέργεια»
- 4.3.2. Διεπαφή με το υποσύστημα υποδομής
- 4.3.3. Διεπαφή με το υποσύστημα διεξαγωγής κυκλοφορίας
- 4.3.4. Διεπαφή με το υποσύστημα ελέγχου, χειρισμού και σηματοδότησης
- 4.3.5. Διεπαφή με το υποσύστημα τηλεματικών εφαρμογών
- 4.4. Κανόνες επιχειρησιακής λειτουργίας
- 4.5. Κανόνες συντήρησης
- 4.6. Επαγγελματικές ικανότητες
- 4.7. Όροι υγιεινής και ασφάλειας
- 4.8. Ευρωπαϊκό μητρώο εγκεκριμένων τύπων οχημάτων
- 4.9. Έλεγχος συμβατότητας της διαδρομής πριν από τη χρήση εγκριθέντων οχημάτων
- 5. Στοιχεία διαλειτουργικότητας (ΣΔ)
- 5.1. Ορισμός
- 5.2. Καινοτομική λύση
- 5.3. Προδιαγραφές στοιχείων διαλειτουργικότητας
- 5.3.1. Αυτόματο κεντρικό σύστημα έλξης-κρούσης
- 5.3.2. Χειροκίνητη τερματική ζεύξη
- 5.3.3. Ζευκτήρες διάσωσης
- 5.3.4. Τροχοί

▼ M3

- 5.3.4a. Αυτόματα συστήματα μεταβλητού εύρους

▼ B

- 5.3.5. ΠΟΤ (σύστημα προστασίας από ολίσθηση τροχού)
- 5.3.6. Προβολείς
- 5.3.7. Φανοί αναγνώρισης
- 5.3.8. Ουραίοι φανοί
- 5.3.9. Σειρήνες προειδοποίησης
- 5.3.10. Παντογράφος
- 5.3.11. Ταινίες επαφής
- 5.3.12. Γενικός αποζεύκτης ισχύος
- 5.3.13. Κάθισμα μηχανοδηγού
- 5.3.14. Σύνδεσμος για αποκομιδή λυμάτων
- 5.3.15. Σύνδεσμος εισαγωγής για υδατοδεξαμενές
- 6. Αξιολόγηση συμμόρφωσης ή καταλληλότητας για χρήση και επαλήθευση «ΕΚ»
- 6.1. Στοιχεία διαλειτουργικότητας (ΣΔ)
- 6.1.1. Αξιολόγηση της συμμόρφωσης
- 6.1.2. Εφαρμογή ενοτήτων
- 6.1.3. Ειδικές διαδικασίες αξιολόγησης για στοιχεία διαλειτουργικότητας
- 6.1.4. Φάσεις έργου κατά τις οποίες απαιτείται αξιολόγηση
- 6.1.5. Καινοτομικές λύσεις
- 6.1.6. Αξιολόγηση καταλληλότητας για χρήση
- 6.2. Υποσύστημα «Τροχαίο υλικό»
- 6.2.1. Επαλήθευση «ΕΚ» (γενικά)
- 6.2.2. Εφαρμογή των ενοτήτων

▼ B

- 6.2.3. Ειδικές διαδικασίες αξιολόγησης για υποσυστήματα
- 6.2.4. Φάσεις έργου κατά τις οποίες απαιτείται αξιολόγηση
- 6.2.5. Καινοτόμες λύσεις
- 6.2.6. Αξιολόγηση της τεκμηρίωσης που απαιτείται για την επιχειρησιακή λειτουργία και τη συντήρηση
- 6.2.7. Αξιολόγηση μονάδων προοριζόμενων να χρησιμοποιούνται σε γενική επιχειρησιακή λειτουργία
- 6.2.8. Αξιολόγηση μονάδων προοριζόμενων να χρησιμοποιούνται σε προκαθορισμένο/-ους σχηματισμό/-ούς
- 6.2.9. Ειδική περίπτωση: Αξιολόγηση μονάδων προοριζόμενων να περιληφθούν σε υφιστάμενο σταθερό σχηματισμό
- 6.2.10. Επαλήθευση «ΕΚ» κατά την εγκατάσταση του ETCS επί τροχαίου υλικού/τύπου τροχαίου υλικού
- 6.2.11. Επαλήθευση «ΕΚ» για τροχαίο υλικό/τύπο τροχαίου υλικού όταν είναι εγκατεστημένο εποχούμενο ΑΤΟ
- 6.3. Συντήρηση υποσυστημάτων που περιέχουν στοιχεία διαλειτουργικότητας για τα οποία δεν έχει χορηγηθεί δήλωση «ΕΚ»
- 7. Εφαρμογή
 - 7.1. Γενικοί κανόνες εφαρμογής
 - 7.1.1. Γενικά
 - 7.1.1.1. Εφαρμογή σε καινούριο τροχαίο υλικό
 - 7.1.1.2. Εφαρμογή σε υπό εξέλιξη έργα
 - 7.1.1.3. Εφαρμογή σε ειδικά οχήματα
 - 7.1.1.4. Μεταβατικά μέτρα για την απαίτηση πυρασφάλειας
 - 7.1.1.5. Όροι για τον μη περιορισμό μιας έγκρισης τύπου οχήματος και/ή μιας έγκρισης διάθεσης στην αγορά επιβαταμαζών σε συγκεκριμένη περιοχή χρήσης
 - 7.1.2. Αλλαγές σε τροχαίο υλικό εν λειτουργία ή υφιστάμενο τύπο τροχαίου υλικού
 - 7.1.2.1. Εισαγωγή
 - 7.1.2.2. Κανόνες για τη διαχείριση των αλλαγών τόσο στο τροχαίο υλικό όσο και στον τύπο τροχαίου υλικού
 - 7.1.2.2α. Ειδικοί κανόνες για τροχαίο υλικό εν χρήσει που δεν καλύπτεται από δήλωση επαλήθευσης ΕΚ, με πρώτη έγκριση για θέση σε λειτουργία πριν από την 1η Ιανουαρίου 2015
 - 7.1.2.2β. Ειδικοί κανόνες για οχήματα που τροποποιούνται για τη διενέργεια δοκιμών επιδόσεων ή αξιοπιστίας τεχνολογικών καινοτομιών, για περιορισμένο χρονικό διάστημα
 - 7.1.3. Κανόνες για τα πιστοποιητικά εξέτασης τύπου ή σχεδιασμού ΕΚ
 - 7.1.3.1. Υποσύστημα τροχαίου υλικού
 - 7.1.3.2. Στοιχεία διαλειτουργικότητας
 - 7.1.4. Κανόνες για την επέκταση της περιοχής χρήσης για τροχαίο υλικό που διαθέτει έγκριση σύμφωνα με την οδηγία 2008/57/ΕΚ ή τέθηκε σε λειτουργία πριν από τις 19 Ιουλίου 2010
 - 7.1.5. Απαιτήσεις προ της τοποθέτησης για νέο σχεδιασμό τροχαίου υλικού σε περίπτωση που το ETCS δεν έχει ακόμη εγκατασταθεί
- 7.2. Συμβατότητα με άλλα υποσυστήματα
- 7.3. Ειδικές περιπτώσεις
 - 7.3.1. Γενικά
 - 7.3.2. Κατάλογος ειδικών περιπτώσεων
- 7.4. Ειδικές περιβαλλοντικές συνθήκες
- 7.5. Θέματα που πρέπει να λαμβάνονται υπόψη κατά τη διαδικασία αναθεώρησης ή σε άλλες δραστηριότητες του Οργανισμού
 - 7.5.1. Θέματα σχετιζόμενα με βασική παράμετρο της παρούσας ΤΠΔ
 - 7.5.2. Θέματα που δεν σχετίζονται με βασική παράμετρο της παρούσας ΤΠΔ, αλλά αποτελούν αντικείμενο ερευνητικών έργων

▼ B

- ΠΡΟΣΑΡΤΗΜΑ Α — Δεν χρησιμοποιείται
- ΠΡΟΣΑΡΤΗΜΑ Β — Περιτύπωμα «Τ» για το εύρος τροχιάς 1 520 mm
- ΠΡΟΣΑΡΤΗΜΑ Γ — Ειδικές διατάξεις για τα επιτρόχια μηχανήματα (ΟΤΜ)
- ΠΡΟΣΑΡΤΗΜΑ Δ — Δεν χρησιμοποιείται
- ΠΡΟΣΑΡΤΗΜΑ Ε — Ανθρωπομετρικά στοιχεία του μηχανοδηγού
- ΠΡΟΣΑΡΤΗΜΑ ΣΤ — Εμπρόσθια ορατότητα
- ΠΡΟΣΑΡΤΗΜΑ Ζ — Τρέχουσα συντήρηση
- ΠΡΟΣΑΡΤΗΜΑ Η — Αξιολόγηση του υποσυστήματος τροχαίου υλικού
- ΠΡΟΣΑΡΤΗΜΑ Θ — Παράμετροι για τις οποίες δεν υπάρχουν τεχνικές προδιαγραφές (ανοικτά σημεία)
- ΠΡΟΣΑΡΤΗΜΑ Ι — Τεχνικές προδιαγραφές που αναφέρονται στην παρούσα ΤΠΔ
- ΠΡΟΣΑΡΤΗΜΑ Ι-1 — Πρότυπα ή κανονιστικά έγγραφα
- ΠΡΟΣΑΡΤΗΜΑ Ι-2 — Τεχνικά έγγραφα
- ΠΡΟΣΑΡΤΗΜΑ ΙΑ — Διαδικασία επικύρωσης για νέα ακροτεμάχια μαγνητικής πέδης τροχιάς (ΜΤΒ)
- ΠΡΟΣΑΡΤΗΜΑ ΙΒ — Αλλαγές των απαιτήσεων και των μεταβατικών καθεστώτων

▼ M5

1. **ΕΙΣΑΓΩΓΗ**
- Τεχνική προδιαγραφή διαλειτουργικότητας (ΤΠΔ) είναι η προδιαγραφή που καλύπτει ένα υποσύστημα, ή μέρος αυτού, όπως ορίζεται στο άρθρο 2 παράγραφος 11 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου⁽¹⁾.

▼ B

- 1.1. **Τεχνικό πεδίο εφαρμογής**
- Η παρούσα τεχνική προδιαγραφή διαλειτουργικότητας (ΤΠΔ) αφορά συγκεκριμένο υποσύστημα, με σκοπό την τήρηση των βασικών απαιτήσεων και την εξασφάλιση της διαλειτουργικότητας του σιδηροδρομικού συστήματος της Ένωσης, όπως το σύστημα αυτό περιγράφεται στο ►**M3** άρθρο 1 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797 ◀.

Το συγκεκριμένο υποσύστημα είναι το τροχαίο υλικό του σιδηροδρομικού συστήματος της Ένωσης που αναφέρεται στο ►**M3** παράρτημα II τμήμα 2.7 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797 ◀.

Η παρούσα ΤΠΔ ισχύει για τροχαίο υλικό:

- το οποίο λειτουργεί (ή προορίζεται να λειτουργήσει) στο σιδηροδρομικό δίκτυο που καθορίζεται στο τμήμα 1.2 «Γεωγραφικό πεδίο εφαρμογής» της παρούσας ΤΠΔ,

και

- το οποίο ανήκει σε έναν από τους ακόλουθους τύπους (που ορίζονται στο ►**M3** παράρτημα I τμήμα 2 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797 ◀):

- αυτοκινούμενες θερμικές ή ηλεκτρικές αμαξοστοιχίες,

- θερμικές ή ηλεκτρικές ελκτικές μονάδες,

- επιβατάμαξες,

- κινητό τεχνικό εξοπλισμό για την κατασκευή και συντήρηση σιδηροδρομικής υποδομής.

Είδη τροχαίου υλικού που αναφέρονται στο ►**M3** άρθρο 1 παράγραφοι 3 και 4 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797 ◀ και εξαιρούνται από το πεδίο εφαρμογής της παρούσας ΤΠΔ:

- μητροπολιτικοί σιδηρόδρομοι, τροχιοδρομικά οχήματα και λοιπά οχήματα ελαφρού σιδηροδρόμου

- οχήματα που προορίζονται για τη λειτουργία τοπικών, αστικών ή προαστιακών υπηρεσιών μεταφοράς επιβατών σε δίκτυα τα οποία είναι λειτουργικά χωριστά από το υπόλοιπο σιδηροδρομικό σύστημα

- οχήματα χρησιμοποιούμενα αποκλειστικά σε ιδιόκτητη σιδηροδρομική υποδομή που υπάρχει αποκλειστικά για χρήση από τον ιδιοκτήτη για τις δικές του δραστηριότητες μεταφοράς φορτίου

- οχήματα που προορίζονται αποκλειστικά και μόνον για τοπική, ιστορική ή τουριστική χρήση.

Ο λεπτομερής ορισμός του τροχαίου υλικού στο πλαίσιο του πεδίου εφαρμογής της παρούσας ΤΠΔ δίδεται στο κεφάλαιο 2.

▼ M5

- 1.2. **Γεωγραφικό πεδίο εφαρμογής**
- Η παρούσα ΤΠΔ εφαρμόζεται στο σιδηροδρομικό σύστημα της Ένωσης.

⁽¹⁾ Οδηγία (ΕΕ) 2016/797 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Μαΐου 2016, σχετικά με τη διαλειτουργικότητα του σιδηροδρομικού συστήματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΕΕ L 138 της 26.5.2016, σ. 44).

▼ M5

- 1.3. **Περιεχόμενο της ΤΠΔ**
Σύμφωνα με το άρθρο 4 παράγραφος 3 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797, η παρούσα ΤΠΔ καλύπτει το «Τροχαίο υλικό — Μηχανές και επιβατικό τροχαίο υλικό».

▼ B

2. ΥΠΟΣΥΣΤΗΜΑ «ΤΡΟΧΑΙΟ ΥΛΙΚΟ» ΚΑΙ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΕΣ ΤΟΥ

▼ M5

- 2.1. **Το υποσύστημα τροχαίου υλικού ως μέρος του σιδηροδρομικού συστήματος της Ένωσης**

Το σιδηροδρομικό σύστημα της Ένωσης έχει υποδιαιρεθεί στα ακόλουθα υποσυστήματα τα οποία καθορίζονται στο παράρτημα II της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797.

Το υποσύστημα «Μηχανές και επιβατικό τροχαίο υλικό» διαθέτει διεπαφές με άλλα υποσυστήματα του σιδηροδρομικού συστήματος της Ένωσης. Αυτές οι διεπαφές εξετάζονται στο πλαίσιο ενοποιημένου συστήματος, το οποίο είναι σύμφωνο με όλες τις σχετικές ΤΠΔ.

Πέραν του υποσυστήματος τροχαίου υλικού, σε άλλες ΤΠΔ περιγράφονται ειδικές πτυχές του σιδηροδρομικού συστήματος και αφορούν διάφορα υποσυστήματα.

Οι απαιτήσεις που αφορούν το υποσύστημα τροχαίου υλικού και περιέχονται στον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 1300/2014 της Επιτροπής⁽¹⁾ (στο εξής: ΤΠΔ PRM) και στον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 1304/2014 της Επιτροπής⁽²⁾ (στο εξής: ΤΠΔ NOI) δεν επαναλαμβάνονται στην παρούσα ΤΠΔ. Εφαρμόζονται στο υποσύστημα «Μηχανές και επιβατικό τροχαίο υλικό» σύμφωνα με το αντίστοιχο πεδίο εφαρμογής και κανόνες εφαρμογής τους.

▼ B

- 2.2. **Ορισμοί σχετικοί με το τροχαίο υλικό**

Για την εφαρμογή της παρούσας ΤΠΔ, ισχύουν οι ακόλουθοι ορισμοί:

- 2.2.1. *Αμαξοστοιχιακός σχηματισμός:*

- α) Ο όρος «μονάδα» είναι γενικός όρος ονομασίας του τροχαίου υλικού το οποίο υπόκειται στην εφαρμογή της παρούσας ΤΠΔ και, επομένως, υπόκειται σε υποχρέωση έκδοσης πιστοποιητικού επαλήθευσης «ΕΚ».
- β) Η μονάδα μπορεί να συντίθεται από διάφορα «οχήματα», όπως αυτά ορίζονται στο ► M3 άρθρο 2 σημείο 3 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797 ◀. Λαμβανόμενου υπόψη του πεδίου εφαρμογής της παρούσας ΤΠΔ, η χρήση του όρου «οχήμα» στην παρούσα ΤΠΔ περιορίζεται στο υποσύστημα «τροχαίο υλικό», όπως ορίζεται στο κεφάλαιο 1.
- γ) Η «αμαξοστοιχία» είναι επιχειρησιακός σχηματισμός που αποτελείται από μία ή περισσότερες μονάδες.

⁽¹⁾ Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1300/2014 της Επιτροπής, της 18ης Νοεμβρίου 2014, σχετικά με τις τεχνικές προδιαγραφές διαλειτουργικότητας για την προσβασιμότητα του σιδηροδρομικού συστήματος της Ένωσης για τα άτομα με αναπηρία και άτομα με μειωμένη κινητικότητα (ΕΕ L 356 της 12.12.2014, σ. 110).

⁽²⁾ Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1304/2014 της Επιτροπής, της 26ης Νοεμβρίου 2014, σχετικά με την τεχνική προδιαγραφή διαλειτουργικότητας για το υποσύστημα «Τροχαίο υλικό — Θόρυβος» και με την τροποποίηση της απόφασης 2008/232/ΕΚ και την κατάργηση της απόφασης 2011/229/ΕΕ (ΕΕ L 356 της 12.12.2014, σ. 421).

▼ B

- δ) Η «επιβατική αμαξοστοιχία» είναι επιχειρησιακός σχηματισμός προσβάσιμος σε επιβάτες (αμαξοστοιχία που συντίθεται από επιβατικά οχήματα αλλά δεν είναι προσβάσιμη σε επιβάτες δεν θεωρείται επιβατική αμαξοστοιχία).
- ε) Ο «σταθερός σχηματισμός» είναι αμαξοστοιχιακός σχηματισμός που είναι δυνατόν να ανασυγκροτείται μόνον σε περιβάλλον συνεργείου.
- στ) Ο «προκαθορισμένος σχηματισμός» είναι αμαξοστοιχιακός σχηματισμός αποτελούμενος από διάφορες μονάδες συζευγμένες, που καθορίζεται κατά τη φάση του σχεδιασμού και είναι δυνατό να ανασυγκροτείται κατά την επιχειρησιακή λειτουργία.

▼ M5

- ζ) «Πολυμερής λειτουργία» είναι επιχειρησιακός σχηματισμός που αποτελείται από περισσότερες της μίας μονάδες, ο οποίος περιλαμβάνει τα ακόλουθα:
- οι συνθέσεις σχεδιάζονται με τρόπο ώστε κάποιο πλήθος μονάδων (του υπό αξιολόγηση τύπου) να είναι δυνατόν, με σύζευξη μεταξύ τους, να λειτουργούν ως ενιαία αμαξοστοιχία ελεγχόμενη από 1 θάλαμο μηχανοδηγού,
 - οι μηχανές σχεδιάζονται με τρόπο ώστε κάποιο πλήθος από αυτές (του υπό αξιολόγηση τύπου) να είναι δυνατόν να περιλαμβάνονται σε ενιαία αμαξοστοιχία ελεγχόμενη από έναν θάλαμο μηχανοδηγού.

▼ B

- η) «Γενική επιχειρησιακή λειτουργία»: Μονάδα που έχει μελετηθεί για γενική επιχειρησιακή λειτουργία όταν προορίζεται για σύζευξη με άλλη μονάδα (άλλες μονάδες) σε αμαξοστοιχιακό σχηματισμό ο οποίος **δεν ορίζεται** κατά τη φάση του σχεδιασμού.

▼ M3

2.2.2.

Τροχαίο υλικό

Οι κατωτέρω ορισμοί κατατάσσονται σε τρεις ομάδες, που ορίζονται στο τμήμα 2 του παραρτήματος I της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797.

A) Μηχανές έλξης και τροχαίο υλικό επιβατικών μεταφορών, συμπεριλαμβανομένων των θερμικών ή ηλεκτροκίνητων μηχανών έλξης, των θερμικών ή ηλεκτροκίνητων αυτοκινούμενων αμαξοστοιχιών και των επιβαταμαξών.

- 1) Θερμικές ή ηλεκτροκίνητες μηχανές έλξης

Η μηχανή είναι ελκτικό όχημα (ή συνδυασμός διάφορων οχημάτων) που δεν προορίζεται να μεταφέρει ωφέλιμο φορτίο και έχει την ικανότητα απόσβεσης από αμαξοστοιχία κατά την κανονική λειτουργία και ανεξάρτητης λειτουργίας.

Η μηχανή ελιγμών είναι ελκτική μονάδα προοριζόμενη για χρήση μόνο σε χώρους ελιγμών, σταθμούς και αμαξοστάσια.

Επίσης, η έλξη αμαξοστοιχίας είναι δυνατό να παρέχεται από κινητήριο όχημα με ή χωρίς θάλαμο οδήγησης, το οποίο δεν προορίζεται να μην είναι συζευγμένο κατά την κανονική λειτουργία. Τα οχήματα αυτού του είδους ονομάζονται κινητήριες μονάδες (ή κινητήρες άμαξες) γενικώς, ή κινητήριες κεφαλές όταν τοποθετούνται στο ένα άκρο της σύνθεσης και διαθέτουν θάλαμο οδήγησης.

▼ **M3**

- 2) ► **M5** Αυτοκινούμενες θερμικές ή ηλεκτρικές συνθέσεις ◀

Η σύνθεση είναι σταθερός σχηματισμός ο οποίος μπορεί να λειτουργεί ως αμαξοστοιχία. Εξ ορισμού δεν προορίζεται να ανασυγκροτείται, παρά μόνο σε περιβάλλον συνεργείου. Αποτελείται μόνο από κινητήρια οχήματα ή από κινητήρια και μη κινητήρια οχήματα.

Πολυμερής σύνθεση ηλεκτρική και/ή ντίζελ είναι σύνθεση στην οποία όλα τα οχήματα είναι ικανά να μεταφέρουν ωφέλιμο φορτίο (επιβάτες ή αποσκευές/ταχυδρομείο ή φορτίο).

Η αυτοκινητάμαξα είναι όχημα που μπορεί να λειτουργεί αυτόνομα και είναι ικανό να μεταφέρει ωφέλιμο φορτίο (επιβάτες ή αποσκευές/ταχυδρομείο ή φορτίο).

Το τραμ-τρένο είναι όχημα σχεδιασμένο για συνδυασμένη χρήση τόσο σε ελαφριά, όσο και σε βαριά σιδηροδρομική υποδομή.

- 3) **Επιβατάμαξες και άλλα συναφή οχήματα**

Η επιβατάμαξα είναι μη ελκτικό όχημα σε σταθερό ή μεταβλητό σχηματισμό, ικανό να μεταφέρει επιβάτες (κατ' επέκταση, οι απαιτήσεις που προδιαγράφονται στην παρούσα ΤΠΔ προς εφαρμογή σε επιβατάμαξες θεωρείται ότι ισχύουν και για άμαξες —εστιατόρια, κλινάμαξες, κλινοθέσια οχήματα κ.λπ.).

Η σκευάμαξα είναι μη ελκτικό όχημα, ικανό να μεταφέρει ωφέλιμο φορτίο εκτός από επιβάτες, π.χ. αποσκευές ή ταχυδρομείο, προοριζόμενο να ενσωματώνεται σε σταθερό ή μεταβλητό σχηματισμό προοριζόμενο για τη μεταφορά επιβατών.

Το ιθυντήριο ελκόμενο είναι μη ελκτικό όχημα, που διαθέτει θάλαμο οδήγησης.

Η επιβατάμαξα ενδέχεται να διαθέτει θάλαμο μηχανοδηγού· στην περίπτωση αυτή ονομάζεται ιθυντήρια επιβατάμαξα.

Η σκευάμαξα ενδέχεται να διαθέτει θάλαμο μηχανοδηγού, οπότε είναι γνωστή ως ιθυντήρια σκευάμαξα.

Το αυτοκινητοφόρο όχημα είναι μη ελκτικό όχημα, ικανό να μεταφέρει επιβατικά μηχανοκίνητα οχήματα χωρίς τους επιβάτες τους, προοριζόμενο να ενσωματώνεται σε επιβατική αμαξοστοιχία.

Το σταθερό ελισσόμενο τμήμα με επιβατάμαξες είναι μη ελκτικός σχηματισμός, αποτελούμενος από κάποιο πλήθος επιβαταμαξών «συζευγμένων μεταξύ τους ημιμόνιμω», ή ο οποίος μπορεί να ανασυγκροτείται μόνο σε κατάσταση εκτός υπηρεσίας.

▼ **M5**

- B) Εμπορευματικές φορτάμαξες, συμπεριλαμβανομένων των χαμηλών οχημάτων που προορίζονται για το σύνολο του δικτύου και των οχημάτων που προορίζονται για τη μεταφορά φορτηγών αυτοκινήτων.

Τα οχήματα αυτά δεν υπάγονται στο πεδίο εφαρμογής της παρούσας ΤΠΔ. Καλύπτονται από τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 321/2013 της Επιτροπής⁽¹⁾ (στο εξής: ΤΠΔ WAG).

⁽¹⁾ Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 321/2013 της Επιτροπής, της 13ης Μαρτίου 2013, σχετικά με την τεχνική προδιαγραφή διαλειτουργικότητας για το υποσύστημα «Τροχαίο υλικό — εμπορευματικές φορτάμαξες» του σιδηροδρομικού συστήματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης και για την κατάργηση της απόφασης 2006/861/ΕΚ (ΕΕ L 104 της 12.4.2013, σ. 1).

▼ **M5**

Γ) Ειδικά οχήματα

Ειδικά οχήματα, όπως επιτρόχια μηχανήματα (στο εξής: OTMs), κατατάσσονται σε κατηγορίες στο ευρωπαϊκό μητρώο οχημάτων (EVR) της εκτελεστικής απόφασης (ΕΕ) 2018/1614 της Επιτροπής⁽¹⁾. Μπορούν να ομαδοποιηθούν στα ακόλουθα υποσύνολα:

- i) Τα επιτρόχια μηχανήματα (στο εξής: OTM) είναι μηχανήματα που έχουν ειδικά σχεδιαστεί για την κατασκευή και τη συντήρηση της τροχιάς και της υποδομής.
- ii) Τα οχήματα επιθεώρησης της υποδομής είναι οχήματα τα οποία χρησιμοποιούνται για την παρακολούθηση της κατάστασης της υποδομής.
- iii) Οχήματα αντιμετώπισης περιβαλλοντικών αντιξοοτήτων είναι οχήματα που προορίζονται για τον καθαρισμό της τροχιάς από περιβαλλοντικές συνθήκες, όπως εκχιονιστικά μηχανήματα.
- iv) Τα οχήματα έκτακτης ανάγκης είναι οχήματα που προορίζονται για ειδικές χρήσεις έκτακτης ανάγκης, όπως εκκένωση, πυρόσβεση και ανάκτηση αμαξοστοιχιών (συμπεριλαμβανομένων των γερανών για βλάβες).
- v) Τα οδικά-σιδηροδρομικά οχήματα είναι αυτοκινούμενα μηχανήματα τα οποία μπορούν να κινούνται επί σιδηροδρογίων και επί του εδάφους.

Ειδικά οχήματα μπορούν να χρησιμοποιούνται στις ακόλουθες καταστάσεις: κατάσταση λειτουργίας, κατάσταση πορείας και κατάσταση κίνησης, ως αυτοκινούμενα ή ως ρυμουλκούμενα οχήματα.

▼ **B**

2.3. Τροχαίο υλικό στο πεδίο εφαρμογής της παρούσας ΤΠΔ

▼ **M3**

2.3.1. Τύποι τροχαίου υλικού

Το πεδίο εφαρμογής της παρούσας ΤΠΔ που αφορά το τροχαίο υλικό, κατατασσόμενο στις τρεις ομάδες που καθορίζονται στο παράρτημα I τμήμα 2 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797, εξειδικεύεται ως ακολούθως:

A) Μηχανές έλξης και τροχαίο υλικό επιβατικών μεταφορών, συμπεριλαμβανομένων των θερμικών ή ηλεκτροκίνητων μηχανών έλξης, των θερμικών ή ηλεκτροκίνητων αυτοκινούμενων αμαξοστοιχιών και των επιβαταμαξών.

1) Θερμικές ή ηλεκτροκίνητες μηχανές έλξης

Αυτός ο τύπος περιλαμβάνει ελκτικά οχήματα που δεν είναι ικανά να μεταφέρουν ωφέλιμο φορτίο, όπως θερμικές ή ηλεκτρικές μηχανές ή κινητήριες κεφαλές.

Τα εν λόγω ελκτικά οχήματα προορίζονται για εμπορευματικές και/ή επιβατικές μεταφορές.

Εξαίρεση από το πεδίο εφαρμογής:

Μηχανές ελιγμών (όπως ορίζονται στο τμήμα 2.2) δεν υπάγονται στο πεδίο εφαρμογής της παρούσας ΤΠΔ. Όταν προορίζονται να λειτουργούν στο σιδηροδρομικό δίκτυο της Ένωσης (κίνηση μεταξύ σταθμών ελιγμών, σιδηροδρομικών σταθμών και αμαξοστασίων), εφαρμόζεται το άρθρο 1 παράγραφος 4 στοιχείο β) της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797.

⁽¹⁾ Εκτελεστική απόφαση (ΕΕ) 2018/1614 της Επιτροπής, της 25ης Οκτωβρίου 2018, σχετικά με τον καθορισμό προδιαγραφών για τα μητρώα οχημάτων που αναφέρονται στο άρθρο 47 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και για την τροποποίηση και την κατάργηση της απόφασης 2007/756/ΕΚ της Επιτροπής, C/2018/6929 (ΕΕ L 268 της 26.10.2018, σ. 53).

▼ **M3**

2) Αυτοκινούμενες θερμικές ή ηλεκτρικές επιβατικές αμαξοστοιχίες

Αυτός ο τύπος περιλαμβάνει όλες τις αμαξοστοιχίες σε σταθερούς ή προκαθορισμένους σχηματισμούς οι οποίες αποτελούνται από οχήματα που μεταφέρουν επιβάτες και/ή οχήματα που δεν μεταφέρουν επιβάτες.

Ο εξοπλισμός για τη θερμική ή ηλεκτρική έλξη είναι εγκαταστημένος σε ορισμένα οχήματα της αμαξοστοιχίας, και η αμαξοστοιχία διαθέτει θάλαμο μηχανοδηγού.

Εξαιρέση από το πεδίο εφαρμογής:

Σύμφωνα με το άρθρο 1 παράγραφος 3, το άρθρο 1 παράγραφος 4 στοιχείο δ) και το άρθρο 1 παράγραφος 5 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797, από το πεδίο εφαρμογής της παρούσας ΤΠΔ εξαιρείται το ακόλουθο τροχαίο υλικό:

- Τροχαίο υλικό προοριζόμενο να λειτουργεί σε τοπικά, αστικά ή προαστιακά δίκτυα τα οποία είναι λειτουργικά αποκομμένα από το υπόλοιπο σιδηροδρομικό σύστημα.
- Τροχαίο υλικό που χρησιμοποιείται κυρίως στην ελαφρά σιδηροδρομική υποδομή αλλά είναι εξοπλισμένο με ορισμένα βαρέα σιδηροδρομικά στοιχεία, απαραίτητα για τη διέλευση σε προκαθορισμένο και περιορισμένο τμήμα της βαριάς σιδηροδρομικής υποδομής με αποκλειστικό σκοπό τη συνδεσιμότητα.
- Τραμ-τρένα.

3) Επιβατάμαξες και άλλα συναφή οχήματα

Επιβατικά οχήματα:

Αυτός ο τύπος περιλαμβάνει μη ελκτικά οχήματα τα οποία μεταφέρουν επιβάτες, (επιβατάμαξες, όπως ορίζονται στο τμήμα 2.2) και λειτουργούν σε μεταβλητό σχηματισμό μαζί με οχήματα της κατηγορίας «θερμικές ή ηλεκτρικές ελκτικές μονάδες», όπως ορίζονται ανωτέρω, για την παροχή της λειτουργίας έλξης.

Οχήματα που δεν μεταφέρουν επιβάτες, περιλαμβανόμενα σε επιβατική αμαξοστοιχία

Αυτός ο τύπος περιλαμβάνει μη ελκτικά οχήματα περιλαμβανόμενα σε επιβατικές αμαξοστοιχίες (π.χ. σκευάμαξες αποσκευών ή ταχυδρομείου, αυτοκινητοφόρα οχήματα, οχήματα για την υπηρεσία κ.λπ.)· υπάγονται στο πεδίο εφαρμογής της παρούσας ΤΠΔ, ως οχήματα για τη μεταφορά επιβατών.

▼ **M5**

- B) Εμπορευματικές φορτάμαξες, συμπεριλαμβανομένων των χαμηλών οχημάτων που προορίζονται για το σύνολο του δικτύου και των οχημάτων που προορίζονται για τη μεταφορά φορτηγών αυτοκινήτων δεν υπάγονται στο πεδίο εφαρμογής της παρούσας ΤΠΔ αλλά της ΤΠΔ WAG, ακόμη και στις περιπτώσεις που περιλαμβάνονται σε επιβατική αμαξοστοιχία (στην περίπτωση αυτή η σύνθεση της αμαξοστοιχίας είναι επιχειρησιακό θέμα).

Οχήματα προοριζόμενα να μεταφέρουν οδικά μηχανοκίνητα οχήματα, ακόμη και με πρόσωπα εντός των μεταφερόμενων οδικών μηχανοκίνητων οχημάτων, δεν υπάγονται στο πεδίο εφαρμογής της παρούσας ΤΠΔ.

Γ) Ειδικό όχημα

Τα ειδικά οχήματα εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της παρούσας ΤΠΔ και αποδεικνύουν τη συμμόρφωση με την απαίτηση της παρούσας ΤΠΔ όταν βρίσκονται σε κατάσταση κίνησης και όταν:

- 1) κινούνται σε δικούς τους σιδηροδρομικούς τροχούς (σε κατάσταση κίνησης, αυτοκινούμενα ή ρυμουλκούμενα) και

▼ **M5**

2) είναι σχεδιασμένα και προορίζονται να ανιχνεύονται από βασισζόμενο στην τροχιά σύστημα ανίχνευσης αμαξοστοιχίας για τη διαχείριση της κυκλοφορίας.

Οι ειδικές απαιτήσεις που προβλέπονται στο κεφάλαιο 4 και στο παράρτημα Γ για τα ΟΤΜ εφαρμόζονται επίσης σε οχήματα επιθεώρησης της υποδομής, εκτός εάν προορίζονται να ενσωματωθούν σε σταθερό επιβατικό αμαξοστοιχιακό σχηματισμό· σε αυτή την περίπτωση θεωρούνται οχήματα που δεν μεταφέρουν επιβάτες, όπως αυτά ορίζονται στο στοιχείο Α παράγραφος 3.

Τα οδικά-σιδηροδρομικά οχήματα εξαιρούνται από το πεδίο εφαρμογής της παρούσας ΤΠΔ.

▼ **B**2.3.2. *Εύρος τροχιάς*

Η ΤΠΔ ισχύει για το τροχιαίο υλικό το οποίο προορίζεται να λειτουργεί σε δίκτυα με εύρος τροχιάς 1 435 mm ή με ένα ή περισσότερα από τα ακόλουθα ονομαστικά εύρη τροχιάς: 1 520 mm, σύστημα 1 524 mm, σύστημα 1 600 mm και σύστημα 1 668 mm.

2.3.3. *Μέγιστη ταχύτητα*

Λαμβανομένου υπόψη ότι το ενοποιημένο σιδηροδρομικό σύστημα αποτελείται από πολλά υποσυστήματα (ιδίως, μόνιμες εγκαταστάσεις· βλέπε τμήμα 2.1), η μέγιστη ταχύτητα σχεδιασμού του τροχιαίου υλικού θεωρείται ότι είναι μικρότερη ή ίση των 350 km/h.

Σε περίπτωση μέγιστης ταχύτητας σχεδιασμού μεγαλύτερης των 350 km/h, ισχύει η παρούσα τεχνική προδιαγραφή, αλλά πρέπει να συμπληρωθεί για τις τιμές ταχυτήτων άνω των 350 km/h (ή για τη μέγιστη ταχύτητα που αντιστοιχεί σε συγκεκριμένη παράμετρο, όπως καθορίζεται στο σχετικό σημείο του τμήματος 4.2) έως τη μέγιστη ταχύτητα σχεδιασμού, με την εφαρμογή της διαδικασίας για τις καινοτομικές λύσεις που περιγράφεται στο άρθρο 10.

3. **ΒΑΣΙΚΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ**▼ **M5**3.1. **Στοιχεία του υποσυστήματος τροχιαίου υλικού τα οποία ανταποκρίνονται στις βασικές απαιτήσεις**

Στον ακόλουθο πίνακα αναφέρονται οι βασικές απαιτήσεις, όπως καθορίζονται και αριθμούνται στο παράρτημα III της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797, οι οποίες λαμβάνονται υπόψη στις προδιαγραφές του κεφαλαίου 4.

Στοιχεία του τροχιαίου υλικού με αντίστοιχες βασικές απαιτήσεις

Σημείωση: παρατίθενται μόνο τα σημεία του τμήματος 4.2 τα οποία περιέχουν απαιτήσεις.

Σημείο αναφ.	Στοιχείο του υποσυστήματος τροχιαίου υλικού	Ασφάλεια	Αξιοπιστία-Διαθεσιμότητα	Υγεία	Προστασία του περιβάλλοντος	Τεχνική συμβατότητα	Προσβασιμότητα
4.2.2.2.2	Εσωτερική ζεύξη	1.1.3 2.4.1					
4.2.2.2.3	Τερματική ζεύξη	1.1.3 2.4.1					
4.2.2.2.4	Ζεύξη διάσωσης		2.4.2			2.5.3	
4.2.2.2.5	Πρόσβαση προσωπικού για ζεύξη και απόζευξη	1.1.5		2.5.1		2.5.3	
4.2.2.3	Διάδρομοι ενδοεπικοινωνίας	1.1.5					

▼ M5

Σημείο αναφ.	Στοιχείο του υποσυστήματος τροχαίου υλικού	Ασφάλεια	Αξιοπιστία-Διαθεσιμότητα	Υγεία	Προστασία του περιβάλλοντος	Τεχνική συμβατότητα	Προσβασιμότητα
4.2.2.4	Αντοχή φέρουσας κατασκευής οχήματος	1.1.3 2.4.1					
4.2.2.5	Παθητική ασφάλεια	2.4.1					
4.2.2.6	Ανέλκυση και ανώθηση					2.5.3	
4.2.2.7	Στερέωση συσκευών στη φέρουσα κατασκευή αμαξώματος οχήματος	1.1.3					
4.2.2.8	Θύρες πρόσβασης για προσωπικό και εμπορεύματα	1.1.5 2.4.1					
4.2.2.9	Μηχανικά χαρακτηριστικά υαλοπινάκων	2.4.1					
4.2.2.10	Καταστάσεις φόρτωσης και ζυγισμένη μάζα	1.1.3					
4.2.3.1	Περιτυπώματα					2.4.3	
4.2.3.2.1	Παράμετρος αξονικού φορτίου					2.4.3	
4.2.3.2.2	Φορτίο τροχού	1.1.3					
4.2.3.3.1	Χαρακτηριστικά του τροχαίου υλικού για τη συμβατότητα με συστήματα ανίχνευσης αμαξοστοιχίας	1.1.1				2.4.3 2.3.2	
4.2.3.3.2	Παρακολούθηση της κατάστασης εδράνου άξονα	1.1.1	1.2				
4.2.3.4.1	Ασφάλεια από εκτροχιασμό κατά την κίνηση σε στρεβλή τροχιά	1.1.1 1.1.2				2.4.3	
4.2.3.4.2	Δυναμική συμπεριφορά κατά την κίνηση	1.1.1 1.1.2				2.4.3 2.3.2	
4.2.3.4.2.1	Οριακές τιμές για ασφαλή κίνηση	1.1.1 1.1.2				2.4.3	
4.2.3.4.2.2	Οριακές τιμές φόρτωσης τροχιάς					2.4.3	

▼ M5

Σημείο αναφ.	Στοιχείο του υποσυστήματος τροχαίου υλικού	Ασφάλεια	Αξιοπιστία-Διαθεσιμότητα	Υγεία	Προστασία του περιβάλλοντος	Τεχνική συμβατότητα	Προσβασιμότητα
4.2.3.4.3	Ισοδύναμη κωνικότητα	1.1.1 1.1.2				2.4.3	
4.2.3.4.3.1	Τιμές σχεδιασμού για νέες κατατομές τροχών	1.1.1 1.1.2				2.4.3	
4.2.3.4.3.2	Τιμές ισοδύναμης κωνικότητας τροχοφόρου άξονα σε λειτουργία	1.1.2	1.2			2.4.3	
4.2.3.5.1	Σχεδιασμός της φέρουσας κατασκευής πλαισίου φορείου	1.1.1 1.1.2					
4.2.3.5.2.1	Μηχανικά και γεωμετρικά χαρακτηριστικά τροχοφόρων αξόνων	1.1.1 1.1.2				2.4.3	
4.2.3.5.2.2	Μηχανικά και γεωμετρικά χαρακτηριστικά τροχών	1.1.1 1.1.2					
4.2.3.5.3	Αυτόματα συστήματα μεταβλητού εύρους τροχιάς	1.1.1 1.1.2, 1.1.3	1.2			1.5	
4.2.3.6	Ελάχιστη ακτίνα καμπυλότητας	1.1.1 1.1.2				2.4.3	
4.2.3.7	Λιθοδιώκτες	1.1.1					
4.2.4.2.1	Πέδηση — Λειτουργικές απαιτήσεις	1.1.1 2.4.1	2.4.2			1.5	
4.2.4.2.2	Πέδηση — Απαιτήσεις ασφάλειας	1.1.1	1.2 2.4.2				
4.2.4.3	Τύπος συστήματος πέδης					2.4.3 2.3.2	
4.2.4.4.1	Χειρισμός πέδης έκτακτης ανάγκης	2.4.1				2.4.3 2.3.2	
4.2.4.4.2	Χειρισμός πέδης λειτουργίας					2.4.3 2.3.2	
4.2.4.4.3	Χειρισμός άμεσης πέδης					2.4.3	
4.2.4.4.4	Χειρισμός δυναμικής πέδης	1.1.3				2.3.2	
4.2.4.4.5	Χειρισμός πέδης στάθμευσης					2.4.3	
4.2.4.5.1	Επιδόσεις πέδης — Γενικές απαιτήσεις	1.1.1 2.4.1	2.4.2			1.5	

▼ M5

Σημείο αναφ.	Στοιχείο του υποσυστήματος τροχαίου υλικού	Ασφάλεια	Αξιοπιστία-Διαθεσιμότητα	Υγεία	Προστασία του περιβάλλοντος	Τεχνική συμβατότητα	Προσβασιμότητα
4.2.4.5.2	Πέδηση έκτακτης ανάγκης	1.1.2 2.4.1				2.4.3 2.3.2	
4.2.4.5.3	Πέδηση λειτουργίας					2.4.3 2.3.2	
4.2.4.5.4	Υπολογισμοί σχετιζόμενοι με τη θερμική συμπεριφορά	2.4.1				2.4.3	
4.2.4.5.5	Πέδη στάθμευσης	2.4.1				2.4.3	
4.2.4.6.1	Όρια χαρακτηριστικών πρόσφυσης τροχού και σιδηροτροχιάς	2.4.1	1.2 2.4.2				
4.2.4.6.2	Σύστημα προστασίας από ολίσθηση τροχού	2.4.1	1.2 2.4.2				
4.2.4.7	Δυναμική πέδη — Σύστημα πέδησης συνδεδεμένο με το σύστημα έλξης	2.4.1	1.2 2.4.2				
4.2.4.8.1.	Σύστημα πέδησης ανεξάρτητο από τις συνθήκες πρόσφυσης — Γενικά	2.4.1	1.2 2.4.2				
4.2.4.8.2.	Μαγνητική πέδη τροχιάς					2.4.3 2.3.2	
4.2.4.8.3	Δινορρευματική πέδη τροχιάς					2.4.3 2.3.2	
4.2.4.9	Κατάσταση πέδης και ένδειξη αστοχίας	1.1.1	1.2 2.4.2				
4.2.4.10	Απαιτήσεις για την πέδη όσον αφορά τη διάσωση		2.4.2				
4.2.5.1	Συστήματα υγιεινής				1.4.1		
4.2.5.2	Σύστημα ηχητικής επικοινωνίας	2.4.1					
4.2.5.3	Σήμα κινδύνου επιβατών	2.4.1					
4.2.5.4	Συσκευές επικοινωνίας για επιβάτες	2.4.1					
4.2.5.5	Εξωτερικές θύρες: επιβίβαση σε τροχαίο υλικό και αποβίβαση	2.4.1				2.3.2	
4.2.5.6	Εξωτερικές θύρες: κατασκευή του συστήματος	1.1.3 2.4.1					

▼ M5

Σημείο αναφ.	Στοιχείο του υποσύστηματος τροχαίου υλικού	Ασφάλεια	Αξιοπιστία-Διαθεσιμότητα	Υγεία	Προστασία του περιβάλλοντος	Τεχνική συμβατότητα	Προσβασιμότητα
4.2.5.7	Θύρες ενδοεπικοινωνίας μονάδων	1.1.5					
4.2.5.8	Ποιότητα αέρα στο εσωτερικό			1.3.2			
4.2.5.9	Πλευρικά παράθυρα αμαξώματος	1.1.5					
4.2.6.1	Περιβαλλοντικές συνθήκες		2.4.2				
4.2.6.2.1	Επιδράσεις ελικορέυματος σε επιβάτες σε κρηπίδωμα και σε τεχνίτες γραμμής	1.1.1		1.3.1			
4.2.6.2.2	Παλμός πίεσης κεφαλής					2.4.3	
4.2.6.2.3	Μέγιστες διακυμάνσεις πίεσης εντός σηράγγων					2.4.3	
4.2.6.2.4	Πλευρικός άνεμος	1.1.1					
4.2.6.2.5	Αεροδυναμικές επιδράσεις σε τροχιές με έρμα	1.1.1				2.4.3	
4.2.7.1.1	Προβολείς					2.4.3 2.3.2	
4.2.7.1.2	Φώτα αναγνώρισης	1.1.1				2.4.3	
4.2.7.1.3	Ουραία φώτα	1.1.1				2.4.3	
4.2.7.1.4	Χειρισμοί φανών					2.4.3	
4.2.7.2.1	Σειρήνα προειδοποίησης — Γενικά	1.1.1				2.4.3 2.6.3	
4.2.7.2.2	Στάθμες ηχητικής πίεσης σειρήνας προειδοποίησης	1.1.1		1.3.1			
4.2.7.2.3	Προστασία					2.4.3	
4.2.7.2.4	Χειρισμός σειρήνας προειδοποίησης	1.1.1				2.4.3	
4.2.8.1	Επιδόσεις έλξης					2.4.3 2.6.3 2.3.2	
4.2.8.2 4.2.8.2.1 έως 4.2.8.2.9	Ηλεκτρική τροφοδότηση					1.5 2.4.3 2.3.2	

▼ M5

Σημείο αναφ.	Στοιχείο του υποσυστήματος τροχαίου υλικού	Ασφάλεια	Αξιοπιστία-Διαθεσιμότητα	Υγεία	Προστασία του περιβάλλοντος	Τεχνική συμβατότητα	Προσβασιμότητα
4.2.8.2.10	Ηλεκτρική προστασία της αμαξοστοιχίας	2.4.1					
4.2.8.4	Προστασία έναντι κινδύνων από ηλεκτρικό ρεύμα	2.4.1					
4.2.9.1.1	Θάλαμος μηχανοδηγού — Γενικά	—	—	—	—	—	
4.2.9.1.2	Επιβίβαση και αποβίβαση	1.1.5				2.4.3	
4.2.9.1.3	Εξωτερική ορατότητα	1.1.1				2.4.3 2.3.2	
4.2.9.1.4	Εσωτερική διαρρύθμιση	1.1.5					
4.2.9.1.5	Κάθισμα μηχανοδηγού			1.3.1			
4.2.9.1.6	Αναλόγιο μηχανοδηγού — Εργονομία	1.1.5		1.3.1		2.3.2	
4.2.9.1.7	Κλιματισμός και ποιότητα αέρα			1.3.1			
4.2.9.1.8	Εσωτερικός φωτισμός					2.6.3	
4.2.9.2.1	Αλεξήνεμο — Μηχανικά χαρακτηριστικά	2.4.1					
4.2.9.2.2	Αλεξήνεμο — Οπτικά χαρακτηριστικά					2.4.3 2.3.2	
4.2.9.2.3	Αλεξήνεμο — Τεχνικός εξοπλισμός					2.4.3	
4.2.9.3.1	Λειτουργία ελέγχου δραστηριότητας μηχανοδηγού	1.1.1				2.6.3	
4.2.9.3.2	Ένδειξη ταχύτητας	1.1.5					
4.2.9.3.3	Μονάδα οπτικών ενδείξεων και οθόνες για τον μηχανοδηγό	1.1.5					
4.2.9.3.4	Χειριστήρια και ενδείκτες	1.1.5					
4.2.9.3.5	Επισήμανση					2.6.3	

▼ M5

Σημείο αναφ.	Στοιχείο του υποσυστήματος τροχαίου υλικού	Ασφάλεια	Αξιοπιστία-Διαθεσιμότητα	Υγεία	Προστασία του περιβάλλοντος	Τεχνική συμβατότητα	Προσβασιμότητα
4.2.9.3.6	Λειτουργία ραδιοτηλεχειρισμού από το προσωπικό για την εκτέλεση ελιγμών	1.1.1				2.3.2	
4.2.9.3.7	Επεξεργασία σημάτων ανίχνευσης και πρόληψης εκτροχιασμού	1.1.1 1.1.2					
4.2.9.3.7α	Εποχούμενη λειτουργία ανίχνευσης και πρόληψης εκτροχιασμού	1.1.1 1.1.2					
4.2.9.3.8	Απαιτήσεις για τη διαχείριση των τρόπων λειτουργίας ETCS	1.1.1				1.5 2.3.2	
4.2.9.3.9	Κατάσταση έλξης					2.3.2	
4.2.9.4	Εποχούμενα εργαλεία και φορητός τεχνικός εξοπλισμός	2.4.1				2.4.3 2.6.3	
4.2.9.5	Αποθηκευτικός χώρος για προσωπικά είδη μελών του προσωπικού	—	—	—	—	—	
4.2.9.6	Καταγραφική συσκευή					2.4.4 2.3.2	
4.2.10.2	Πυρασφάλεια — Μέτρα πρόληψης πυρκαγιάς	1.1.4		1.3.2	1.4.2		
4.2.10.3	Μέτρα ανίχνευσης/κατάσβεσης πυρκαγιάς	1.1.4					
4.2.10.4	Απαιτήσεις για καταστάσεις έκτακτης ανάγκης	2.4.1				2.3.2	
4.2.10.5	Απαιτήσεις για εκκένωση	2.4.1					
4.2.11.2	Καθαρισμός του εξωτερικού αμαξοστοιχίας					1.5	
4.2.11.3	Σύνδεση με το σύστημα αποκομιδής λυμάτων					1.5	
4.2.11.5	Διεπαφή για τον ανεφοδιασμό με νερό					1.5	

▼ **M5**

Σημείο αναφ.	Στοιχείο του υποσυστήματος τροχαίου υλικού	Ασφάλεια	Αξιοπιστία-Διαθεσιμότητα	Υγεία	Προστασία του περιβάλλοντος	Τεχνική συμβατότητα	Προσβασιμότητα
4.2.11.6	Ειδικές απαιτήσεις για την απόθεση αμαξοστοιχιών					1.5	
4.2.11.7	Τεχνικός εξοπλισμός για ανεφοδιασμό με καύσιμα					1.5	
4.2.11.8	Καθαρισμός εσωτερικού αμαξοστοιχίας — ηλεκτρική τροφοδότηση					2.5.3	
4.2.12.2	Γενική τεκμηρίωση					1.5	
4.2.12.3	Τεκμηρίωση σχετιζόμενη με τη συντήρηση	1.1.1				2.5.1 2.5.2 2.6.1 2.6.2	
4.2.12.4	Τεκμηρίωση για την επιχειρησιακή λειτουργία	1.1.1				2.4.2 2.6.1 2.6.2	
4.2.12.5	Διάγραμμα και οδηγίες ανέλκυσης					2.5.3	
4.2.12.6	Περιγραφές σχετικές με τη διάσωση		2.4.2			2.5.3	
4.2.13	Απαιτήσεις διεπαφής με την αυτοματοποιημένη λειτουργία αμαξοστοιχίας					1.5 2.3.2 2.4.3	

3.2. **Βασικές απαιτήσεις μη καλυπτόμενες από την παρούσα ΤΠΔ**

Μερικές από τις βασικές απαιτήσεις που κατατάσσονται στις «γενικές απαιτήσεις» ή στις «ειδικές απαιτήσεις για κάθε υποσύστημα» στο παράρτημα III της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797 και οι οποίες έχουν επίπτωση στο υποσύστημα τροχαίου υλικού καλύπτονται με περιορισμένο τρόπο από το πεδίο εφαρμογής της παρούσας ΤΠΔ.

▼ **B**

4. ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΟΥ ΥΠΟΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ «ΤΡΟΧΑΙΟ ΥΛΙΚΟ»

4.1. **Εισαγωγή**4.1.1. *Γενικά*

- 1) Το σιδηροδρομικό σύστημα της Ένωσης, το οποίο διέπεται από την ► **M3** οδηγία (ΕΕ) 2016/797 ◀ και του οποίου μέρος αποτελεί το υποσύστημα «Τροχαίο υλικό», είναι ενοποιημένο σύστημα του οποίου πρέπει να ελέγχεται η συνεκτικότητα. Ειδικότερα, αυτή η συνεκτικότητα πρέπει να ελέγχεται με βάση τις προδιαγραφές του υποσυστήματος Τροχαίο υλικό, τις διεπαφές του με τα υπόλοιπα υποσυστήματα του σιδηροδρόμου συστήματος της Ένωσης στο οποίο ενσωματώνεται, καθώς και τους κανόνες επιχειρησιακής λειτουργίας και συντήρησης.

▼ B

- 2) Οι βασικές παράμετροι του υποσυστήματος «Τροχαίο υλικό» καθορίζονται στο παρόν κεφάλαιο 4 της παρούσας ΤΠΔ.
- 3) Με εξαίρεση τις περιπτώσεις στις οποίες είναι απόλυτα αναγκαίο για τη διαλειτουργικότητα του σιδηροδρομικού συστήματος της Ένωσης, οι λειτουργικές και τεχνικές προδιαγραφές του υποσυστήματος και των διεπαφών του που περιγράφονται στα τμήματα 4.2 και 4.3 δεν επιβάλλουν τη χρήση συγκεκριμένων τεχνολογιών ή τεχνικών λύσεων.

▼ M5

- 4) Ορισμένα από τα χαρακτηριστικά του τροχαίου υλικού, τα οποία είναι υποχρεωτικό να καταγράφονται στο «ευρωπαϊκό μητρώο εγκεκριμένων τύπων οχημάτων» (σύμφωνα με τη σχετική απόφαση της Επιτροπής), περιγράφονται στο σημείο 7.1.2 (βλ. πίνακα 17α). Επιπλέον, τα χαρακτηριστικά αυτά πρέπει να παρέχονται στην τεχνική τεκμηρίωση του τροχαίου υλικού που περιγράφεται στο σημείο 4.2.12.

▼ B

4.1.2. *Περιγραφή του τροχαίου υλικού που υπόκειται στην εφαρμογή της παρούσας ΤΠΔ*

- 1) Το τροχαίο υλικό που υπόκειται στην εφαρμογή της παρούσας ΤΠΔ (αναφέρεται ως μονάδα στο πλαίσιο της παρούσας ΤΠΔ) περιγράφεται στο πιστοποιητικό επαλήθευσης «ΕΚ» με χρήση ενός από τα ακόλουθα χαρακτηριστικά:

— Σύνθεση σε σταθερό σχηματισμό και, εφόσον απαιτείται, σε προκαθορισμένο σχηματισμό (προκαθορισμένους σχηματισμούς) διάφορων συνθέσεων του υπό αξιολόγηση τύπου για πολυμερή λειτουργία.

— Ένα μόνο όχημα ή σταθερά ελισσόμενα τμήματα με οχήματα προοριζόμενα για προκαθορισμένο σχηματισμό (προκαθορισμένους σχηματισμούς).

— Ένα μόνο όχημα ή σταθερά ελισσόμενα τμήματα με οχήματα προοριζόμενα για γενική επιχειρησιακή λειτουργία και, εφόσον απαιτείται, προκαθορισμένο σχηματισμό (προκαθορισμένους σχηματισμούς) από διάφορα οχήματα (μηχανές) του υπό αξιολόγηση τύπου για πολυμερή λειτουργία.

Σημείωση: Η πολυμερής λειτουργία της υπό αξιολόγηση μονάδας με άλλους τύπους τροχαίου υλικού δεν εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής της παρούσας ΤΠΔ.

- 2) Ορισμοί σχετικοί με αμαξοστοιχιακούς σχηματισμούς και με μονάδες δίδονται στο τμήμα 2.2 της παρούσας ΤΠΔ.
- 3) Όταν αξιολογείται μονάδα προοριζόμενη για χρήση σε σταθερό (σταθερούς) ή προκαθορισμένο σχηματισμό (προκαθορισμένους σχηματισμούς), οι σχηματισμοί για τους οποίους ισχύει η αξιολόγηση ορίζονται από το μέρος που ζητεί την αξιολόγηση και αναφέρονται στο πιστοποιητικό ΕΚ επαλήθευσης. Ο ορισμός κάθε σχηματισμού περιλαμβάνει τον καθορισμό του τύπου κάθε οχήματος (ή των αμαξωμάτων οχημάτων και των τροχοφόρων αξόνων του οχήματος στην περίπτωση αρθρωτών άγχιων σχηματισμών), και τη διάταξή τους στο σχηματισμό. Συμπληρωματικές λεπτομέρειες παρέχονται στα σημεία 6.2.8 και 6.2.9.

▼ B

- 4) Για ορισμένα χαρακτηριστικά ή ορισμένες αξιολογήσεις μονάδας προοριζόμενη να χρησιμοποιείται σε γενική επιχειρησιακή λειτουργία θα απαιτηθούν καθορισμένα όρια όσον αφορά τους αμαξοστοιχιακούς σχηματισμούς. Τα όρια αυτά αναφέρονται στο τμήμα 4.2 και στο σημείο 6.2.7.

4.1.3. *Βασική κατηγοριοποίηση του τροχαίου υλικού για την εφαρμογή των απαιτήσεων της ΤΠΔ*

- 1) Στα επόμενα σημεία της παρούσας ΤΠΔ ακολουθείται σύστημα τεχνικής κατηγοριοποίησης του τροχαίου υλικού, με σκοπό τον καθορισμό αντίστοιχων απαιτήσεων που ισχύουν για κάθε μονάδα.
- 2) Η τεχνική κατηγορία (Οι τεχνικές κατηγορίες) που αντιστοιχεί (αντιστοιχούν) σε μονάδα υποκείμενη στην εφαρμογή της παρούσας ΤΠΔ προσδιορίζεται (προσδιορίζονται) από το μέρος που ζητεί την αξιολόγηση. Η κατηγοριοποίηση αυτή χρησιμοποιείται από τον κοινοποιημένο οργανισμό που είναι επιφορτισμένος με την αξιολόγηση, προκειμένου να αξιολογήσει τις ισχύουσες απαιτήσεις από την παρούσα ΤΠΔ, και αναφέρεται στο πιστοποιητικό ΕΚ επαλήθευσης.
- 3) Οι τεχνικές κατηγορίες τροχαίου υλικού είναι:
- Μονάδα προοριζόμενη να μεταφέρει επιβάτες
 - Μονάδα προοριζόμενη να μεταφέρει φορτίο σχετιζόμενο με επιβάτες (αποσκευές, αυτοκίνητα κ.λπ.)
 - Μονάδα προοριζόμενη να μεταφέρει άλλα ωφέλιμο φορτίο (ταχυδρομείο, εμπορευματική κ.λπ.) σε αυτοκινούμενες αμαξοστοιχίες
 - Μονάδα που διαθέτει θάλαμο μηχανοδηγού
 - Μονάδα που διαθέτει ελκτικό εξοπλισμό
 - Ηλεκτρική μονάδα, οριζόμενη ως μονάδα που τροφοδοτείται με ηλεκτρική ενέργεια από σύστημα(-τα) ηλεκτρικής τροφοδότησης προδιαγραφόμενο(-α) στην ΤΠΔ «Ενέργεια»
 - Θερμική ελκτική μονάδα
 - Εμπορευματική μηχανή: Μονάδα προοριζόμενη να έλκει εμπορευματικές φορτάμαξες
 - Επιβατική μηχανή: Μονάδα προοριζόμενη να έλκει επιβατάμαξες

▼ M5

- Ειδικά οχήματα (βλέπε σημείο 2.2.2 στοιχείο Γ)

▼ B

Οι μονάδες υπάγονται σε μία ή περισσότερες από τις ανωτέρω κατηγορίες.

- 4) Εκτός αν αναφέρεται διαφορετικά στα οριζόμενα στο τμήμα 4.2, οι απαιτήσεις που καθορίζονται στην παρούσα ΤΠΔ ισχύουν για όλες τις τεχνικές κατηγορίες τροχαίου υλικού που ορίζονται ανωτέρω.
- 5) Κατά την αξιολόγηση μονάδας, εξετάζεται επίσης η επιχειρησιακή της συγκρότηση. Γίνεται διάκριση μεταξύ:
- Μονάδας που μπορεί να λειτουργεί ως αμαξοστοιχία.

▼ B

— Μονάδας που δεν μπορεί να λειτουργεί μόνη, και πρέπει να είναι ζευγμένη με άλλη μονάδα (άλλες μονάδες) ώστε να λειτουργεί ως αμαξοστοιχία (βλέπε επίσης τα σημεία 4.1.2, 6.2.7 και 6.2.8).

- 6) Η μέγιστη ταχύτητα σχεδιασμού της μονάδας που υπόκειται στην εφαρμογή της παρούσας ΤΠΔ δηλώνεται από το μέρος που αιτείται την αξιολόγηση· πρέπει να είναι πολλαπλάσιο των 5 km/h (βλέπε επίσης το σημείο 4.2.8.1.2) όταν η τιμή της είναι μεγαλύτερη των 60 km/h. Η ταχύτητα αυτή χρησιμοποιείται από τον κοινοποιημένο οργανισμό που είναι επιφορτισμένος με την αξιολόγηση, προκειμένου να αξιολογήσει τις ισχύουσες απαιτήσεις από την παρούσα ΤΠΔ και αναφέρεται στο πιστοποιητικό ΕΚ επαλήθευσης.

4.1.4. Κατηγοριοποίηση του τροχαίου υλικού για την πυρασφάλεια

- 1) Όσον αφορά τις απαιτήσεις πυρασφάλειας, ορίζονται τέσσερις κατηγορίες τροχαίου υλικού, οι οποίες εξειδικεύονται στην ΤΠΔ ΑΣΣ.

— τροχαίο υλικό επιβατών κατηγορίας Α (συμπεριλαμβανομένης επιβατικής μηχανής),

— τροχαίο υλικό επιβατών κατηγορίας Β (συμπεριλαμβανομένης επιβατικής μηχανής),

— εμπορευματική μηχανή και αυτοκινούμενη μονάδα προοριζόμενη να μεταφέρει άλλο ωφέλιμο φορτίο εκτός των επιβατών (ταχυδρομείο, εμπορεύματα, όχημα επιθεώρησης της υποδομής κ.λπ.),

— ETM.

- 2) Η συμβατότητα μεταξύ της κατηγορίας της μονάδας και των εργασιών σε σήραγγες εξετάζεται στην ΤΠΔ ΑΣΣ.

- 3) Για τις μονάδες που προορίζονται να μεταφέρουν επιβάτες ή να έλκουν επιβατάμαξες, και με την επιφύλαξη της εφαρμογής της παρούσας ΤΠΔ, κατηγορία Α είναι η κατώτατη κατηγορία που πρέπει να επιλέγεται από το μέρος που αιτείται την αξιολόγηση· τα κριτήρια για την επιλογή της κατηγορίας Β δίδονται στην ΤΠΔ ΑΣΣ.

- 4) Η κατηγοριοποίηση αυτή χρησιμοποιείται από τον κοινοποιημένο οργανισμό που έχει αναλάβει την αξιολόγηση, προκειμένου να εκτιμήσει τις ισχύουσες απαιτήσεις του σημείου 4.2.10 της παρούσας ΤΠΔ, και αναφέρεται στο πιστοποιητικό επαλήθευσης «ΕΚ».

4.2. Λειτουργικές και τεχνικές προδιαγραφές του υποσυστήματος

4.2.1. Γενικά

4.2.1.1. Κατάταξη σε κατηγορίες

- 1) Οι λειτουργικές και οι τεχνικές προδιαγραφές του υποσυστήματος «Τροχαίο υλικό» ομαδοποιούνται και διαχωρίζονται στις ακόλουθες ενότητες του παρόντος τμήματος:

— Φέρουσα κατασκευή και μηχανικά μέρη

— Διάδραση με την τροχιά και περιτύπωση

— Σύστημα πέδησης

— Θέματα σχετιζόμενα με τους επιβάτες

▼ B

- Συνθήκες περιβάλλοντος
 - Εξωτερικά φώτα & συσκευές ακουστικής και οπτικής προειδοποίησης
 - Ελκτικός και ηλεκτρικός τεχνικός εξοπλισμός
 - Θάλαμος μηχανοδηγού και διεπαφή μηχανοδηγού και μηχανημάτων
 - Πυρασφάλεια και εκκένωση
 - Τρέχουσα συντήρηση
 - Τεκμηρίωση για τη λειτουργία και τη συντήρηση
- 2) Για συγκεκριμένες τεχνικές παραμέτρους που αναφέρονται στα κεφάλαια 4, 5 και 6, οι λειτουργικές και τεχνικές προδιαγραφές παραπέμπουν ρητά σε σημείο ευρωπαϊκού προτύπου ή άλλου τεχνικού εγγράφου, σύμφωνα με τις διατάξεις του ► **M3** άρθρου 4 παράγραφος 8 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797 ◀. Οι παραπομπές αυτές παρατίθενται στο προ-σάρτημα I της παρούσας ΤΠΔ.
- (3) Οι πληροφορίες οι απαιτούμενες επί της αμαξοστοιχίας ώστε το προσωπικό της να είναι ενήμερο σχετικά με την επιχειρησιακή της κατάσταση (κανονική κατάσταση, τεχνικός εξοπλισμός εκτός λειτουργίας, υποβαθμισμένη κατάσταση κ.λπ.) περιέχονται στο σημείο που εξετάζει την αντίστοιχη λειτουργία και στο σημείο 4.2.12 «Τεκμηρίωση για την επιχειρησιακή λειτουργία και τη συντήρηση».

▼ M54.2.1.2. *Ανοικτά σημεία*

Σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 4 παράγραφος 6 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797, τα ανοικτά σημεία απαριθμούνται στο προ-σάρτημα I.

▼ B4.2.1.3. *Πτυχές ασφάλειας*

- 1) Οι λειτουργίες που είναι απαραίτητες για την ασφάλεια προσδιορίζονται στο τμήμα 3.2 της παρούσας ΤΠΔ μέσω της σύνδεσής τους με τις βασικές απαιτήσεις «ασφάλειας».
- 2) Οι απαιτήσεις ασφάλειας για τις εν λόγω λειτουργίες καλύπτονται από τις τεχνικές προδιαγραφές που διατυπώνονται στο αντίστοιχο σημείο του τμήματος 4.2 (π.χ. «παθητική ασφάλεια», «τροχού» κ.λπ.).
- 3) Όταν αυτές οι τεχνικές προδιαγραφές χρειάζεται να συμπληρωθούν με απαιτήσεις που διατυπώνονται ως απαιτήσεις ασφάλειας (επίπεδο σοβαρότητας), καθορίζονται επίσης στο αντίστοιχο σημείο του τμήματος 4.2.
- 4) Οι ηλεκτρονικές συσκευές και το λογισμικό, τα οποία χρησιμοποιούνται για την εκπλήρωση σημαντικών με την ασφάλεια λειτουργιών εκπονούνται και αξιολογούνται με μεθοδολογία κατάλληλη για ηλεκτρονικές συσκευές και λογισμικό σχετιζόμενο με την ασφάλεια.

4.2.2. *Φέρουσα κατασκευή και μηχανικά μέρη*4.2.2.1. *Γενικά*

- 1) Αυτό το μέρος αφορά απαιτήσεις σχετιζόμενες με τον σχεδιασμό του φέροντος σκελετού του οχήματος (αντοχή των φερόντων στοιχείων του οχήματος) και των μηχανικών συνδέσεων (μηχανικές διεπαφές) μεταξύ οχημάτων ή μεταξύ μονάδων.

▼ B

- 2) Οι περισσότερες από αυτές τις απαιτήσεις στοχεύουν στη διασφάλιση της μηχανικής ακεραιότητας της αμαξοστοιχίας κατά την επιχειρησιακή λειτουργία και κατά τη διάσωση, καθώς και στην προστασία των διαμερισμάτων των επιβατών και του προσωπικού σε περίπτωση σύγκρουσης ή εκτροχιασμού.

4.2.2.2. Μηχανικές διεπαφές

4.2.2.2.1. Γενικά και ορισμοί

Για να σχηματιστεί αμαξοστοιχία (όπως ορίζεται στο τμήμα 2.2) τα οχήματα συνδέονται με τέτοιο τρόπο ώστε να είναι δυνατόν να λειτουργούν μαζί. Η ζεύξη είναι η μηχανική διεπαφή που καθιστά δυνατή αυτή την κοινή λειτουργία. Υπάρχουν διάφοροι τύποι ζεύξεων:

- 1) **«Εσωτερική» ζεύξη** (αποκαλούμενη επίσης «ενδιάμεση» ζεύξη) είναι η συσκευή ζεύξης μεταξύ οχημάτων για το σχηματισμό μονάδας αποτελούμενης από διάφορα οχήματα (π.χ. σταθερό ελίσσόμενο τμήμα με επιβατάμαξες ή σύνθεση).
- 2) **Τερματική ζεύξη** («εξωτερική» ζεύξη) μονάδων είναι η συσκευή ζεύξης που χρησιμοποιείται κατά τη σύζευξη δύο (ή περισσότερων) μονάδων για το σχηματισμό αμαξοστοιχίας. Η τερματική ζεύξη μπορεί να είναι «αυτόματη», «ημι-αυτόματη», ή «χειροκίνητη». Η τερματική ζεύξη μπορεί να χρησιμοποιηθεί για σκοπούς διάσωσης (βλέπε σημείο 4.2.2.2.4). Στο πλαίσιο της παρούσας ΤΠΔ, η **«χειροκίνητη»** ζεύξη είναι σύστημα τερματικής ζεύξης στην οποία απαιτείται ένα ή περισσότερα άτομα να στέκονται μεταξύ των προς σύζευξη ή αποσύζευξη μονάδων για τη μηχανική ζεύξη των εν λόγω μονάδων.
- 3) **Ζεύξη για διάσωση** είναι η συσκευή ζεύξης που καθιστά δυνατή τη διάσωση μονάδας από κινητήρια μονάδα διάσωσης εφοδιασμένη με «τυποποιημένη» χειροκίνητη ζεύξη σύμφωνα με το σημείο 4.2.2.2.3, στις περιπτώσεις που η μονάδα προς διάσωση είναι εφοδιασμένη με διαφορετικό σύστημα ζεύξης ή δεν είναι εφοδιασμένη με κανένα σύστημα ζεύξης.

4.2.2.2.2. Εσωτερική ζεύξη

- 1) Οι εσωτερικές ζεύξεις μεταξύ των διαφόρων οχημάτων (πλήρως υποστηριζόμενων από τους δικούς τους τροχούς) μιας μονάδας ενσωματώνουν σύστημα με ικανότητα αντοχής στις δυνάμεις που αναπτύσσονται υπό τις σκοπούμενες επιχειρησιακές συνθήκες.
- 2) Σε περίπτωση που το σύστημα εσωτερικής ζεύξης μεταξύ οχημάτων έχει μικρότερη διαμήκη αντοχή από την τερματική ζεύξη (τις τερματικές ζεύξεις) της μονάδας, λαμβάνονται μέτρα για τη διάσωση της μονάδας σε περίπτωση διακοπής οποιασδήποτε από αυτές τις εσωτερικές ζεύξεις. Τα μέτρα αυτά περιγράφονται στην τεκμηρίωση που απαιτείται στο σημείο 4.2.12.6.
- 3) Στην περίπτωση αρθρωτών μονάδων, η σύνδεση μεταξύ δύο οχημάτων που χρησιμοποιούν το ίδιο όργανο κύλισης πληροί τις απαιτήσεις της προδιαγραφής που αναφέρεται στο προσάρτημα I-1 αριθ. 1.

▼ B

4.2.2.2.3. Τερματική ζεύξη

α) Γενικές απαιτήσεις

α-1) Απαιτήσεις για τα χαρακτηριστικά τερματικής ζεύξης

1) Σε περίπτωση που σε κάθε άκρο μονάδας προβλέπεται τερματική ζεύξη, για όλους τους τύπους τερματικής ζεύξης (αυτόματης, ημιαυτόματης ή χειροκίνητης) ισχύουν οι ακόλουθες απαιτήσεις:

— Οι τερματικές ζεύξεις περιλαμβάνουν ανθεκτικό σύστημα ζεύξης, με ικανότητα αντοχής στις δυνάμεις που αναπτύσσονται υπό τις σκοπούμενες επιχειρησιακές συνθήκες και συνθήκες διάσωσης.

— Ο τύπος μηχανικής ζεύξης, καθώς και οι μέγιστες ονομαστικές τιμές εφελκυστικών και θλιπτικών δυνάμεων της μηχανικής ζεύξης που προβλέφθηκαν κατά τον σχεδιασμό και το ύψος του γεωμετρικού άξονά της υπεράνω του επιπέδου σιδηροτροχιάς (με τη μονάδα σε κατάσταση λειτουργίας και με καινούριους τροχούς) καταχωρίζονται στην τεχνική τεκμηρίωση που περιγράφεται στο σημείο 4.2.12.

2) Όταν δεν υπάρχει ζεύξη σε κανένα άκρο της μονάδας, προβλέπεται συσκευή που καθιστά δυνατή τη ζεύξη για διάσωση.

α-2) Απαιτήσεις σχετικά με τον τύπο της τερματικής ζεύξης

1) Οι μονάδες που έχουν αξιολογηθεί σε σταθερό ή προκαθορισμένο σχηματισμό και με μέγιστη ταχύτητα σχεδιασμού μεγαλύτερη ή ίση των 250 km/h, εξοπλίζονται σε κάθε άκρο του σχηματισμού με αυτόματο κεντρικό σύστημα έλξης-κρούσης γεωμετρικώς και λειτουργικώς συμβατό προς «αυτόματο κεντρικό σύστημα έλξης-κρούσης με μάνδαλο, τύπου 10» (όπως ορίζεται στο σημείο 5.3.1): το ύψος του γεωμετρικού άξονα της ζεύξης υπεράνω του επιπέδου σιδηροτροχιάς είναι 1 025 mm + 15 mm/- 5 mm (μετρημένο με καινούριους τροχούς στην κατάσταση φόρτωσης «μάζα σχεδιασμού για τάξη λειτουργίας»).

2) Οι μονάδες που έχουν σχεδιαστεί και αξιολογηθεί για γενική επιχειρησιακή λειτουργία και έχουν προβλεφθεί για λειτουργία μόνο στο σύστημα 1 520 mm εξοπλίζονται με κεντρικό σύστημα έλξης-κρούσης γεωμετρικώς και λειτουργικώς συμβατό προς «ζεύξη τύπου SA3»: το ύψος υπεράνω της σιδηροτροχιάς του γεωμετρικού άξονα της ζεύξης είναι από 980 έως 1 080 mm (για όλους τους τροχούς και τις συνθήκες φόρτωσης).

β) Απαιτήσεις σχετικά με «χειροκίνητο» σύστημα ζεύξης

β-1) Διατάξεις για τις μονάδες

1) Ειδικά για μονάδες εφοδιασμένες με «χειροκίνητο» σύστημα ζεύξης ισχύουν οι ακόλουθες διατάξεις:

— Το σύστημα ζεύξης σχεδιάζεται έτσι ώστε να μην απαιτείται ανθρώπινη παρουσία μεταξύ των προς σύζευξη/απόζευξη μονάδων ενόσω μία από αυτές τις δύο μονάδες κινείται.

— Για τις μονάδες που έχουν σχεδιαστεί και αξιολογηθεί για «γενική επιχειρησιακή λειτουργία» ή σε «προκαθορισμένο σχηματισμό» και είναι εξοπλισμένες με χειροκίνητο σύστημα ζεύξης, το σύστημα ζεύξης είναι τύπου UIC (όπως ορίζεται στο σημείο 5.3.2).

▼ B

- 2) Οι μονάδες αυτές πληρούν τις πρόσθετες απαιτήσεις του κατωτέρω σημείου β-2).

▼ M3

β-2) Συμβατότητα μεταξύ μονάδων

Για τις μονάδες που διαθέτουν χειροκίνητο σύστημα ζεύξης τύπου UIC (όπως περιγράφεται στο σημείο 5.3.2) και πνευματικό σύστημα πέδησης συμβατό με τον τύπο UIC (όπως περιγράφεται στο σημείο 4.2.4.3), ισχύουν οι ακόλουθες απαιτήσεις:

▼ M5

- 1) Οι προσκρουστήρες και οι ζεύξεις με κοχλία τοποθετούνται σύμφωνα με την προδιαγραφή που αναφέρεται στο προσάρτημα I-1 δείκτης [2].
- 2) Οι διαστάσεις και η διάταξη των σωλήνων και των εύκαμπτων σωλήνων πέδης, των ζεύξεων και των δικλίδων πληρούν τις απαιτήσεις που ορίζονται στην ίδια προδιαγραφή.

▼ B

4.2.2.2.4. Ζεύξη διάσωσης

- 1) Λαμβάνονται μέτρα ώστε να καθίσταται δυνατή η διάσωση από τη γραμμή σε περίπτωση βλάβης, με έλξη ή προώθηση της μονάδας προς διάσωση.
- 2) Όταν η μονάδα προς διάσωση είναι εφοδιασμένη με τερματική ζεύξη, η διάσωση πρέπει να είναι εφικτή με χρήση ελκτικής μονάδας εφοδιασμένης με ίδιου τύπου σύστημα τερματικής ζεύξης (συμπεριλαμβανομένου συμβατού ύψους του γεωμετρικού άξονα της ζεύξης υπεράνω του επιπέδου σιδηροτροχιάς).
- 3) Για όλες τις μονάδες, η διάσωση πρέπει να είναι εφικτή με χρήση μονάδας διάσωσης, δηλαδή μονάδας έλξης στην οποία σε καθένα από τα δύο άκρα της που προορίζονται να χρησιμοποιούνται για τη διάσωση υπάρχουν:

α) Σε συστήματα 1 435 mm, 1 524 mm ή 1 600 mm:

— χειροκίνητο σύστημα ζεύξης τύπου UIC (όπως περιγράφεται στα σημεία 4.2.2.2.3 και 5.3.2) και πνευματικό σύστημα πέδησης τύπου UIC (όπως περιγράφεται στο σημείο 4.2.4.3),

▼ M5

— σωλήνες και δικλείδες πέδης τοποθετημένα εγκαρσίως σύμφωνα με τις προδιαγραφές που αναφέρονται στο προσάρτημα I-1 δείκτης [2],

▼ B

— ελεύθερος χώρος 395 mm επάνω από το γεωμετρικό άξονα του αγκίστρου, ώστε να είναι δυνατή η τοποθέτηση του προσαρμογέα διάσωσης που περιγράφεται στη συνέχεια.

β) Σε σύστημα 1 520 mm:

— κεντρικό σύστημα έλξης-κρούσης γεωμετρικός και λειτουργικός συμβατό με «ζεύξη τύπου SA3»: το ύψος υπεράνω της σιδηροτροχιάς του γεωμετρικού άξονα της ζεύξης είναι από 980 έως 1 080 mm (για όλους τους τροχούς και συνθήκες φόρτωσης).

Αυτό επιτυγχάνεται είτε μέσω μονίμως εγκατεστημένου συμβατού συστήματος ζεύξης είτε μέσω ζευκτήρα για διάσωση (που ονομάζεται επίσης προσαρμογέας για διάσωση). Στην τελευταία περίπτωση, η αξιολογούμενη μονάδα με βάση την παρούσα ΤΠΔ σχεδιάζεται έτσι ώστε να είναι δυνατόν να μεταφέρεται σε αυτήν ο ζευκτήρας διάσωσης.

▼ B

- 4) Ο ζευκτήρας διάσωσης (όπως ορίζεται στο σημείο 5.3.3) πρέπει να πληροί τις ακόλουθες απαιτήσεις:
- σχεδιάζεται έτσι ώστε να καθίσταται δυνατή η διάσωση υπό ταχύτητα τουλάχιστον 30 km/h,
 - μετά την τοποθέτηση στη μονάδα διάσωσης ασφαρίζεται κατά τρόπο ώστε να μην είναι δυνατή η λύση του κατά τη διάρκεια της επιχείρησης διάσωσης,
 - αντέχει τις δυνάμεις που αναπτύσσονται υπό τις σκοπούμενες συνθήκες διάσωσης,
 - σχεδιάζεται έτσι ώστε να μην απαιτείται ανθρώπινη παρουσία μεταξύ της μονάδας διάσωσης και της μονάδας προς διάσωση ενόσω μία από αυτές τις δύο μονάδες κινείται,
 - δεν περιορίζει ούτε ο ζευκτήρας διάσωσης ούτε κανένας εύκαμπτος σωλήνας πέδησης την εγκάρσια κίνηση του αγκίστρου όταν το άγκιστρο είναι τοποθετημένο στη μονάδα διάσωσης.
- 5) Η απαίτηση για την πέδη κατά τη διάσωση καλύπτεται από τις απαιτήσεις του σημείου 4.2.4.10 της παρούσας ΠΠΔ.

4.2.2.2.5. Πρόσβαση προσωπικού για ζεύξη και απόζευξη

- 1) Οι μονάδες και τα συστήματα τερματικής ζεύξης σχεδιάζονται έτσι ώστε το προσωπικό να μην εκτίθεται σε περιττό κίνδυνο κατά τη ζεύξη και την απόζευξη ή κατά τη διάρκεια επιχειρήσεων διάσωσης.
- 2) ► **M5** Για να συμμορφώνονται με αυτή την απαίτηση, οι μονάδες που είναι εφοδιασμένες με χειροκίνητα συστήματα ζεύξης τύπου UIC κατά το σημείο 4.2.2.2.3 β) πληρούν τις ακόλουθες απαιτήσεις («ορθογώνιο της Βέρνης»):
- Σε μονάδες εφοδιασμένες με ζευκτήρες με κοχλίες και πλευρικούς προσκρουστήρες, το διάκενο για την εκτέλεση των ελιγμών από το προσωπικό πρέπει να πληροί την προδιαγραφή που αναφέρεται στο προσάρτημα I-1 δείκτης [2].
 - Όταν υπάρχει συνδυασμός ζευκτήρα αυτόματου και με κοχλία, επιτρέπεται να παραβιάζεται το ορθογώνιο της Βέρνης για την κεφαλή του αυτόματου ζευκτήρα στην αριστερή πλευρά, όταν αυτός είναι ανασυρμένος και ο ζευκτήρας με κοχλία σε χρήση.

Κάτω από κάθε προσκρουστήρα υπάρχει μια χειρολαβή (βαρδαμάνα). Οι χειρολαβές αυτές πρέπει να αντέχουν δύναμη 1,5 kN. ◀

- 3) Στην τεκμηρίωση λειτουργίας και διάσωσης που προσδιορίζεται στα σημεία 4.2.12.4 και 4.2.12.6 περιγράφονται τα μέτρα που είναι αναγκαία για την εκπλήρωση αυτής της απαίτησης. Εξάλλου, τα κράτη μέλη δύνανται να απαιτούν την εφαρμογή των απαιτήσεων αυτών.

4.2.2.3. Διάδρομοι ενδοεπικοινωνίας

- 1) Σε περίπτωση που προβλέπεται διάδρομος ενδοεπικοινωνίας ως μέσο κυκλοφορίας επιβατών από μία επιβατάμαξα ή σύνθεση σε άλλη, αυτός διαθέτει τον απαραίτητο χώρο για την εκτέλεση των σχετικών κινήσεων από τα οχήματα υπό κανονικές συνθήκες λειτουργίας, χωρίς οι επιβάτες να εκτίθενται σε περιττό κίνδυνο.
- 2) Όταν προβλέπεται λειτουργία χωρίς να έχει συνδεθεί ο διάδρομος ενδοεπικοινωνίας, είναι δυνατόν να εμποδίζεται η πρόσβαση των επιβατών στον διάδρομο ενδοεπικοινωνίας.

▼ B

- 3) Οι απαιτήσεις σχετικά με τη θύρα του διαδρόμου ενδοεπικοινωνίας όταν ο διάδρομος αυτός δεν είναι σε χρήση ορίζονται στο σημείο 4.2.5.7 «Θέματα σχετιζόμενα με τους επιβάτες — Θύρες ενδοεπικοινωνίας μονάδων».
- 4) Επιπρόσθετες απαιτήσεις ορίζονται στην ΤΠΔ ΑΜΚ.
- 5) Οι απαιτήσεις του παρόντος σημείου δεν ισχύουν στο άκρο των οχημάτων, όταν ο χώρος αυτός δεν προορίζεται για κανονική χρήση από επιβάτες.

4.2.2.4. Αντοχή φέρουσας κατασκευής οχήματος

- 1) Το παρόν σημείο ισχύει για παντός είδους μονάδες πλην των ETM.
- 2) Για τα ETM, στο προσάρτημα Γ σημείο Γ.1 ορίζονται απαιτήσεις εναλλακτικές προς εκείνες που διατυπώνονται στο παρόν σημείο για το στατικό φορτίο, την κατηγορία και την επιτάχυνση.

▼ M5

- 3) Η στατική και η δυναμική αντοχή (κόπωση) των αμαξωμάτων των οχημάτων είναι σημαντικές όσον αφορά την απαιτούμενη για τους επιβάτες ασφάλεια και τη δομική ακεραιότητα των οχημάτων κατά τη λειτουργία των αμαξοστοιχιών και κατά την εκτέλεση ελιγμών. Συνεπώς, η φέρουσα κατασκευή κάθε οχήματος πρέπει να πληροί τις απαιτήσεις της προδιαγραφής που αναφέρεται στο προσάρτημα I-1 δείκτης [1] όταν οι κατηγορίες τροχαίου υλικού που πρέπει να λαμβάνονται υπόψη αντιστοιχούν στην κατηγορία L για μηχανές και για κινητήριες κεφαλές, και στις κατηγορίες PI ή PII για όλους τους άλλους τύπους οχημάτων εντός του πεδίου εφαρμογής της παρούσας ΤΠΔ.
- 4) Η αντοχή του αμαξώματος οχήματος επιτρέπεται να αποδεικνύεται με υπολογισμούς και/ή με δοκιμές, σύμφωνα με συνθήκες που καθορίζονται στην προδιαγραφή που αναφέρεται στο προσάρτημα I-1 δείκτης [1].
- 5) Σε περίπτωση που πρόκειται για μονάδα σχεδιασμένη για μεγαλύτερη θλιπτική δύναμη από εκείνες των κατηγοριών (που απαιτείται στην παράγραφο 3 ως ελάχιστη) της προδιαγραφής που αναφέρεται στο προσάρτημα I-1 δείκτης [1], η παρούσα προδιαγραφή δεν καλύπτει την προτεινόμενη τεχνική λύση· στην περίπτωση αυτή επιτρέπεται να χρησιμοποιηθούν για τη θλιπτική δύναμη άλλα δημοσιευμένα κανονιστικά έγγραφα.

Εν προκειμένω, επαληθεύεται από τον κοινοποιημένο οργανισμό ότι τα εναλλακτικά κανονιστικά έγγραφα αποτελούν μέρος τεχνικά συνεκτικού συνόλου κανόνων που διέπουν τον σχεδιασμό, την κατασκευή και τις δοκιμές της φέρουσας κατασκευής οχήματος.

Η τιμή της θλιπτικής δύναμης καταχωρίζεται στην τεχνική τεκμηρίωση που ορίζεται στο σημείο 4.2.12.

▼ B

- 6) Οι καταστάσεις φόρτωσης που λαμβάνονται υπόψη πρέπει να συμφωνούν με τις οριζόμενες στο σημείο 4.2.2.10 της παρούσας ΤΠΔ.

▼ B

- 7) Οι παραδοχές για την αεροδυναμική φόρτιση περιγράφονται στο σημείο 4.2.6.2.2 της παρούσας ΤΠΔ (διέλευση 2 αμαξοστοιχιών).
- 8) Οι τεχνικές συνδέσεων καλύπτονται από τις ανωτέρω απαιτήσεις. Πρέπει να προβλέπεται διαδικασία επαλήθευσης κατά τη φάση παραγωγής ώστε να διασφαλίζεται ότι δεν υπάρχει ενδεχόμενο μείωσης των μηχανικών χαρακτηριστικών της φέρουσας κατασκευής λόγω ελαττώματος.

▼ M5

4.2.2.5. Παθητική ασφάλεια

- 1) Οι απαιτήσεις που αναφέρονται στο παρόν σημείο ισχύουν για όλες τις μονάδες, με εξαίρεση τις μονάδες που κατά την επιχειρησιακή λειτουργία δεν προορίζονται να μεταφέρουν επιβάτες ή προσωπικό και με εξαίρεση τα ΟΤΜ.
- 2) Στην περίπτωση μονάδων σχεδιασμένων να λειτουργούν στο σύστημα των 1 520 mm, οι απαιτήσεις σχετικά με την παθητική ασφάλεια που περιγράφονται στο παρόν σημείο εφαρμόζονται προαιρετικά. Αν ο αιτών επιλέξει να εφαρμόσει τις απαιτήσεις σχετικά με την παθητική ασφάλεια που περιγράφονται στο παρόν σημείο, αυτό αναγνωρίζεται από τα κράτη μέλη. Εξάλλου, τα κράτη μέλη δύνανται να απαιτούν την εφαρμογή των απαιτήσεων αυτών.
- 3) Στην περίπτωση μηχανών σχεδιασμένων να λειτουργούν στο σύστημα των 1 524 mm, οι απαιτήσεις σχετικά με την παθητική ασφάλεια που περιγράφονται στο παρόν σημείο εφαρμόζονται προαιρετικά. Αν ο αιτών επιλέξει να εφαρμόσει τις απαιτήσεις σχετικά με την παθητική ασφάλεια που περιγράφονται στο παρόν σημείο, αυτό αναγνωρίζεται από τα κράτη μέλη.
- 4) Μονάδες οι οποίες δεν είναι δυνατόν να λειτουργήσουν φθάνοντας τις ταχύτητες σύγκρουσης που καθορίζονται κατωτέρω για κάθε εκδοχή σύγκρουσης εξαιρούνται από τις διατάξεις που αφορούν την εκδοχή σύγκρουσης με ταχύτητα που δεν φθάνουν.
- 5) Στόχος της παθητικής ασφάλειας είναι να συμπληρώνει την ενεργητική ασφάλεια όταν έχουν αστοχήσει όλα τα λοιπά μέτρα. Προς τον σκοπό αυτόν, η φέρουσα κατασκευή των οχημάτων πρέπει να παρέχει προστασία των επιβαινόντων σε περίπτωση σύγκρουσης, με τα ακόλουθα μέσα:

— περιορισμό της επιβράδυνσης,

— προφύλαξη του χώρου επιβίωσης και της δομικής ακεραιότητας των κατελιγμένων από επιβαίνοντες περιοχών,

— μείωση του κινδύνου εφίππευσης,

— μείωση του κινδύνου εκτροχιασμού,

— περιορισμό των συνεπειών πρόσκρουσης σε εμπόδιο επί της τροχιάς.

▼ M5

Για την εκπλήρωση αυτών των λειτουργικών απαιτήσεων, οι μονάδες πρέπει να πληρούν τις αναλυτικές απαιτήσεις της προδιαγραφής που αναφέρεται στο προσάρτημα I-1 δείκτης [3] σχετικά με την κατηγορία σχεδιασμού C-I για αντοχή σε σύγκρουση.

Εξετάζονται οι ακόλουθες τέσσερις εκδοχές αναφοράς για τη σύγκρουση:

— εκδοχή 1: μετωπική σύγκρουση μεταξύ δύο πανομοιότυπων ομάδων,

— εκδοχή 2: μετωπική σύγκρουση με εμπορευματική φορτάμαξα,

— εκδοχή 3: πρόσκρουση της μονάδας σε μεγάλο οδικό όχημα σε ισόπεδη διάβαση,

— εκδοχή 4: πρόσκρουση της μονάδας σε χαμηλό εμπόδιο (π.χ. επιβατικό αυτοκίνητο σε ισόπεδη διάβαση, ζώο, βράχο κ.λπ).

- 6) Οι εκδοχές στο σημείο 5 περιγράφονται στην προδιαγραφή που αναφέρεται στο προσάρτημα I-1 δείκτης [3]
- 7) Για τις ανωτέρω περιγραφόμενες εκδοχές αναφοράς για τη σύγκρουση ισχύουν οι απαιτήσεις της προδιαγραφής που αναφέρεται στο προσάρτημα I-1 δείκτης [3].
- 8) Για τον περιορισμό των συνεπειών πρόσκρουσης σε εμπόδιο επί της τροχιάς, τα επικεφαλής άκρα μηχανών, κινητήριων κεφαλών, ιθνητριών επιβαταμαξών και συνθέσεων διαθέτουν εκτροπέα εμποδίων. Οι απαιτήσεις που πρέπει να πληρούν οι εκτροπέες εμποδίων ορίζονται στην προδιαγραφή που αναφέρεται στο προσάρτημα I-1 δείκτης [3].

▼ B

4.2.2.6. Ανέλκυση και ανώθηση

- 1) Το παρόν σημείο ισχύει για παντός είδους μονάδες.
- 2) Οι διατάξεις που αφορούν την ανέλκυση και την ανώθηση ETM καθορίζονται στο προσάρτημα Γ, σημείο Γ.2.
- 3) Για λόγους διάσωσης (μετά από εκτροχιασμό ή άλλο ατύχημα ή συμβάν) και για λόγους συντήρησης πρέπει να είναι δυνατή η ασφαλής ανέλκυση ή ανώθηση κάθε οχήματος που περιλαμβάνεται στη μονάδα. Προς τον σκοπό αυτό, στο αμάξωμα του οχήματος προβλέπονται κατάλληλες διεπαφές (σημεία ανώθησης/ανέλκυσης), οι οποίες καθιστούν δυνατή την εφαρμογή κατακόρυφων ή οιονεί κατακόρυφων δυνάμεων. Το όχημα σχεδιάζεται έτσι ώστε να είναι δυνατή η πλήρης ανέλκυση ή ανώθησή του, περιλαμβανομένων των οργάνων κύλισης (π.χ. με ασφάλιση/στερέωση των φορέων στο αμάξωμα του οχήματος). Επιπλέον, πρέπει να είναι δυνατή η ανέλκυση ή η ανώθηση κάθε άκρου του οχήματος (περιλαμβανομένων των οργάνων κύλισής του), ενώ το άλλο άκρο στηρίζεται στο εναπομένον όργανο (στα εναπομένοντα όργανα) κύλισης.

▼ B

- 4) Συνιστάται να σχεδιάζονται τα σημεία ανώθησης έτσι ώστε να είναι δυνατόν να χρησιμοποιούνται ως σημεία ανέλκυσης με όλα τα όργανα κύλισης του οχήματος συνδεδεμένα στο πλαίσιο του οχήματος.
- 5) Τα σημεία ανώθησης/ανέλκυσης είναι διατεταγμένα έτσι ώστε να καθιστούν δυνατή την ασφαλή και σταθερή ανέλκυση του οχήματος. Κάτω και γύρω από κάθε σημείο ανώθησης πρέπει να προβλέπεται επαρκής χώρος ώστε να είναι δυνατή η εύκολη εγκατάσταση συσκευών διάσωσης. Τα σημεία ανώθησης/ανέλκυσης πρέπει να σχεδιάζονται έτσι ώστε το προσωπικό να μην εκτίθεται σε περιττό κίνδυνο κατά τη συνήθη λειτουργία ή κατά τη χρήση των μέσων διάσωσης.
- 6) Όταν τα κάτω φέροντα στοιχεία του αμαξώματος δεν επιτρέπουν μόνιμα ενσωματωμένα σημεία ανώθησης/ανέλκυσης, τα εν λόγω φέροντα στοιχεία πρέπει να εφοδιάζονται με εξαρτήματα τα οποία κατά την εργασία επανεντροχίασης καθιστούν δυνατή τη στερέωση αφαιρούμενων σημείων ανώθησης/ανέλκυσης.

▼ M5

- 7) Η γεωμετρία των σημείων ανώθησης/ανέλκυσης είναι συμβατή με την προδιαγραφή που αναφέρεται στο προσάρτημα I-1 δείκτης [4].
- 8) Η επισήμανση των σημείων ανέλκυσης πραγματοποιείται με σήματα που πληρούν την προδιαγραφή που αναφέρεται στο προσάρτημα I-1 δείκτης [5].
- 9) Η φέρουσα κατασκευή σχεδιάζεται με βάση τα φορτία που καθορίζονται στην προδιαγραφή που αναφέρεται στο προσάρτημα I-1 δείκτης [1], η αντοχή του αμαξώματος οχήματος επιτρέπεται να αποδεικνύεται με υπολογισμούς ή με δοκιμές, σύμφωνα με τις συνθήκες που καθορίζονται στην ίδια προδιαγραφή.

Επιτρέπεται να χρησιμοποιούνται εναλλακτικά δημοσιευμένα κανονιστικά έγγραφα υπό τους ίδιους όρους που ορίζονται στο ανωτέρω σημείο 4.2.2.4.

▼ B

- 10) Για κάθε όχημα της μονάδας παρέχονται διάγραμμα ανώθησης και ανέλκυσης και οι αντίστοιχες οδηγίες στην τεκμηρίωση που περιγράφεται στα σημεία 4.2.12.5 και 4.2.12.6 της παρούσας ΤΠΔ. Στον βαθμό που είναι εφικτό, οι οδηγίες δίδονται με εικονογράμματα.

4.2.2.7. Στερέωση συσκευών στη φέρουσα κατασκευή αμαξώματος οχήματος

- 1) Το παρόν σημείο ισχύει για παντός είδους μονάδες πλην των ETM.
- 2) Οι διατάξεις που αφορούν την αντοχή της φέρουσας κατασκευής ETM καθορίζονται στο παράρτημα Γ, σημείο Γ.1.

▼ B

- 3) Οι μόνιμες συσκευές, συμπεριλαμβανομένων των μόνιμων συσκευών που βρίσκονται εντός των χώρων επιβατών, στερεώνονται στη φέρουσα κατασκευή του αμαξώματος έτσι ώστε να αποτρέπεται το ενδεχόμενο χαλάρωσης της στερέωσης αυτών των σταθερών συσκευών, με αποτέλεσμα τον κίνδυνο τραυματισμού επιβατών ή εκτροχιασμού. Για τον σκοπό αυτό, οι στερεώσεις αυτών των συσκευών πρέπει να σχεδιάζονται σύμφωνα με την προδιαγραφή που αναφέρεται στο προσάρτημα I-1 ► **M5** δείκτης [1] ◀, με βάση την κατηγορία L για τις μηχανές και την κατηγορία PI ή P-II για το επιβατικό τροχαίο υλικό.

Επιτρέπεται να χρησιμοποιούνται εναλλακτικά κανονιστικά έγγραφα υπό τους ίδιους όρους που ορίζονται στο ανωτέρω σημείο 4.2.2.4.

4.2.2.8. Θύρες πρόσβασης για προσωπικό και εμπορεύματα

- 1) Οι θύρες προς χρήση από επιβάτες καλύπτονται από το σημείο 4.2.5 της παρούσας ΤΠΔ: «Θέματα σχετιζόμενα με τους επιβάτες». Οι θύρες του θαλάμου οδήγησης εξετάζονται στο σημείο 4.2.9 της παρούσας ΤΠΔ. Το παρόν σημείο αφορά θύρες χρησιμοποιούμενες για εμπορεύματα και προς χρήση από το πλήρωμα αμαξοστοιχίας, πλην των θυρών του θαλάμου οδήγησης.
- 2) Τα οχήματα στα οποία υπάρχει διαμέρισμα αποκλειστικά για το πλήρωμα της αμαξοστοιχίας ή για εμπορεύματα πρέπει να διαθέτουν συσκευή για κλείσιμο και ασφάλιση των θυρών. Οι θύρες πρέπει να παραμένουν κλειστές και ασφαλισμένες μέχρις ότου απασφαλιστούν σκοπίμως.

4.2.2.9. Μηχανικά χαρακτηριστικά υαλοπινάκων (εκτός από αλεξήνεμα)

- 1) Σε περίπτωση που χρησιμοποιείται γυαλί για υαλόφραξη (περιλαμβάνονται τα κάτοπτρα), το γυαλί είναι είτε πολυστρωματικό είτε σκληρυμένο, κατάλληλο για εφαρμογές σε σιδηροδρόμους σύμφωνα με συναφές δημοσιευμένο πρότυπο όσον αφορά την ποιότητα και τον τομέα χρήσης, ώστε να ελαχιστοποιείται ο κίνδυνος τραυματισμού επιβατών και προσωπικού από θραύση γυαλιού.

4.2.2.10. Καταστάσεις φόρτωσης και ζυγισμένη μάζα

▼ M5

- 1) Προσδιορίζονται οι ακόλουθες καταστάσεις φόρτωσης, σύμφωνα με τον ορισμό στην προδιαγραφή που αναφέρεται στο προσάρτημα I-1 δείκτης [6]:
- i) μάζα σχεδιασμού για ωφέλιμο φορτίο πέραν του κανονικού,
 - ii) μάζα σχεδιασμού για κανονικό ωφέλιμο φορτίο,
 - iii) μάζα σχεδιασμού για κατάσταση λειτουργίας,
 - iv) λειτουργική μάζα για κανονικό ωφέλιμο φορτίο,
 - v) λειτουργική μάζα για κατάσταση λειτουργίας.

▼ B

- 2) Οι παραδοχές που τίθενται για τον καθορισμό των ανωτέρω καταστάσεων φόρτωσης αιτιολογούνται και τεκμηριώνονται στη γενική τεκμηρίωση που περιγράφεται στο σημείο 4.2.12.2 της παρούσας ΤΠΔ

▼ B

Οι παραδοχές αυτές βασίζονται στην κατηγοριοποίηση του τροχαίου υλικού (αμαξοστοιχία υψηλής ταχύτητας και μακρών αποστάσεων, άλλες αμαξοστοιχίες) και στην περιγραφή του ωφέλιμου φορτίου (επιβάτες, ωφέλιμο φορτίο ανά m² σε χώρους όρθιων και σε χώρους υπηρεσίας) σύμφωνα με την προδιαγραφή που αναφέρεται στο προσάρτημα I-1 ► **M5** δείκτης [6] ◀. Οι τιμές των διαφόρων παραμέτρων επιτρέπεται να αποκλίνουν από το πρότυπο αυτό, εφόσον αιτιολογούνται.

- 3) Για ETM επιτρέπεται να χρησιμοποιούνται διαφορετικές καταστάσεις φόρτωσης (ελάχιστη μάζα, μέγιστη μάζα), ώστε να λαμβάνεται υπόψη το ενδεχόμενο να μεταφέρεται με αυτά τεχνικός εξοπλισμός.
- 4) Η διαδικασία αξιολόγησης της συμμόρφωσης περιγράφεται στο σημείο 6.2.3.1 της παρούσας ΤΠΔ.
- 5) Για κάθε κατάσταση φόρτωσης που αναφέρεται ανωτέρω, στην τεχνική τεκμηρίωση που περιγράφεται στο σημείο 4.2.12 παρέχονται οι ακόλουθες πληροφορίες:
 - Συνολική μάζα οχήματος (για κάθε όχημα της μονάδας)
 - Μάζα ανά άξονα (για κάθε άξονα)
 - Μάζα ανά τροχό (για κάθε τροχό)

Σημείωση: για μονάδες εφοδιασμένες με τροχούς μη αλληλεξαρτώμενης περιστροφής, ο «άξονας» νοείται ως γεωμετρική έννοια, και όχι ως φυσικό στοιχείο· αυτό ισχύει για το σύνολο της ΤΠΔ, εκτός αν αναφέρεται διαφορετικά.

4.2.3. *Διάδραση με την τροχιά και περιτύπωση***▼ M5**4.2.3.1. *Περίτυπωμα*

- 1) Το παρόν σημείο αφορά τους κανόνες υπολογισμού και επαλήθευσης για τη διαστασιολόγηση του τροχαίου υλικού που προορίζεται να κινείται σε ένα ή περισσότερα δίκτυα χωρίς κίνδυνο παρεμβολών.

Στην περίπτωση μονάδων σχεδιασμένων να λειτουργούν σε άλλα εύρη τροχιάς εκτός του συστήματος των 1 520 mm:

- 2) Ο αιτών επιλέγει την επιδιωκόμενη κατατομή αναφοράς, καθώς και την κατατομή αναφοράς για τα κάτω μέρη. Η κατατομή αναφοράς καταχωρίζεται στην τεχνική τεκμηρίωση που ορίζεται στο σημείο 4.2.12.
- 3) Η συμμόρφωση μονάδας με την εν λόγω επιδιωκόμενη κατατομή αναφοράς προσδιορίζεται με μία από τις μεθόδους που καθορίζονται στην προδιαγραφή που αναφέρεται στο προσάρτημα I-1 δείκτης [7].
- 4) Σε περίπτωση που η μονάδα έχει δηλωθεί ως σύμφωνη με μια ή περισσότερες από τις κατατομές αναφοράς G1, GA, GB, GC ή DE3, συμπεριλαμβανομένων εκείνων σχετικά με το κάτω μέρος G11, G12 ή G13, όπως καθορίζεται στην προδιαγραφή που αναφέρεται στο προσάρτημα I-1 δείκτης [7], η συμμόρφωση προσδιορίζεται με την κινηματική μέθοδο, όπως καθορίζεται στην προδιαγραφή που αναφέρεται στο προσάρτημα I-1 δείκτης [7].

Η συμμόρφωση με την/τις κατατομή/-ές αναφοράς καταχωρίζεται στην τεχνική τεκμηρίωση που ορίζεται στο σημείο 4.2.12.

▼ **M5**

- 5) Για ηλεκτρικές μονάδες, το περιτύπωμα του παντογράφου επαληθεύεται με υπολογισμό σύμφωνα με την προδιαγραφή που αναφέρεται στο προσάρτημα I-1 δείκτης [7], ώστε να εξασφαλίζεται ότι η περιβάλλουσα του παντογράφου αντιστοιχεί στο μηχανικό κινηματικό περιτύπωμα του παντογράφου, το οποίο προσδιορίζεται σύμφωνα με το προσάρτημα Δ του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1301/2014 της Επιτροπής⁽¹⁾ (στο εξής: ΤΠΔ ENE), και εξαρτάται από την επιλογή που έχει γίνει για τη γεωμετρία της κεφαλής του παντογράφου: οι δύο επιτρεπόμενες δυνατότητες ορίζονται στο σημείο 4.2.8.2.9.2.

Η τάση της ηλεκτρικής τροφοδότησης εξετάζεται στο περιτύπωμα της υποδομής, ώστε να εξασφαλίζονται οι ενδεδειγμένες αποστάσεις για λόγους μόνωσης μεταξύ του παντογράφου και των σταθερών εγκαταστάσεων.

- 6) Η εγκάρσια ταλάντωση του παντογράφου που προσδιορίζεται στο σημείο 4.2.10 της ΤΠΔ ENE και χρησιμοποιείται για τον υπολογισμό του μηχανικού κινητικού περιτυπώματος αιτιολογείται με υπολογισμούς ή με μετρήσεις σύμφωνα με την προδιαγραφή που αναφέρεται στο προσάρτημα I-1 δείκτης [7].

Στην περίπτωση μονάδων σχεδιασμένων να λειτουργούν στο σύστημα με εύρος τροχιάς 1 520 mm:

- 7) Η στατική κατατομή του οχήματος είναι εντός του ενιαίου περιτυπώματος «Τ» του οχήματος· η κατατομή αναφοράς για τις υποδομές είναι το περιτύπωμα «S». Η κατατομή αυτή καθορίζεται στο προσάρτημα Β.

- 8) Για ηλεκτρικές μονάδες, το περιτύπωμα του παντογράφου επαληθεύεται με υπολογισμό, ώστε να εξασφαλίζεται ότι η περιβάλλουσα του παντογράφου αντιστοιχεί στο μηχανικό στατικό περιτύπωμα του παντογράφου που ορίζεται στο προσάρτημα Δ της ΤΠΔ ENE· Λαμβάνεται υπόψη η επιλεγμένη γεωμετρία της κεφαλής του παντογράφου: οι επιτρεπόμενες δυνατότητες καθορίζονται στο σημείο 4.2.8.2.9.2.

▼ **B**

4.2.3.2. Φορτίο άξονα και φορτίο τροχού

▼ **M5**

4.2.3.2.1. Παράμετρος αξονικού φορτίου

- 1) Το αξονικό φορτίο σε συνδυασμό με τη διαπόσταση αξόνων, με το μήκος της μονάδας και με τη μέγιστη επιτρεπόμενη ταχύτητα για τη μονάδα στην υπό εξέταση γραμμή αποτελεί παράμετρο της διεπαφής μεταξύ της μονάδας και της υποδομής.

Για το στοχευόμενο σύστημα υποδομής που ορίζεται στο σημείο 4.2.1 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1299/2014⁽²⁾ της Επιτροπής (στο εξής: ΤΠΔ INF), το αξονικό φορτίο αποτελεί παράμετρο επιδόσεων και εξαρτάται από τον κωδικό κυκλοφορίας της γραμμής.

- 2) Τα ακόλουθα χαρακτηριστικά, που προορίζονται να χρησιμοποιούνται ως διεπαφή με την υποδομή, περιλαμβάνονται στη γενική τεκμηρίωση που προσκομίζεται κατά την αξιολόγηση της μονάδας, και περιγράφονται στο σημείο 4.2.12.2:

— η μάζα ανά άξονα (για κάθε άξονα) για όλες τις καταστάσεις φόρτωσης (όπως ορίζεται και απαιτείται να περιλαμβάνεται στην τεκμηρίωση κατά το σημείο 4.2.2.10),

⁽¹⁾ Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1301/2014 της Επιτροπής, της 18ης Νοεμβρίου 2014, σχετικά με την τεχνική προδιαγραφή διαλειτουργικότητας που αφορά το υποσύστημα «ενέργεια» του σιδηροδρομικού συστήματος της Ένωσης (ΕΕ L 356 της 12.12.2014, σ. 179).

⁽²⁾ Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1299/2014 της Επιτροπής, της 18ης Νοεμβρίου 2014, σχετικά με την τεχνική προδιαγραφή διαλειτουργικότητας για το υποσύστημα «υποδομή» του σιδηροδρομικού συστήματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΕΕ L 356 της 12.12.2014, σ. 1).

▼ **M5**

- θέση των αξόνων κατά μήκος της μονάδας (διαπόσταση αξόνων),
 - μήκος της μονάδας,
 - μέγιστη ταχύτητα σχεδιασμού (που απαιτείται να περιλαμβάνεται στην τεκμηρίωση κατά το σημείο 4.2.8.1.2),
 - Η κατηγορία γραμμής EN ως το αποτέλεσμα κατηγοριοποίησης της μονάδας σύμφωνα με την προδιαγραφή που αναφέρεται στο προσάρτημα I-1 δείκτης [10].
- 2α) Όσον αφορά αυτοκινούμενες θερμικές ή ηλεκτρικές επιβατικές αμαξοστοιχίες καθώς και επιβατάμαξες και άλλα συναφή οχήματα, η κατηγορία γραμμής EN τεκμηριώνεται πάντοτε, με αναφορά της τυπικής τιμής ωφέλιμου φορτίου σε χώρους ορθίων σε kg ανά m², όπως ορίζεται στην προδιαγραφή που αναφέρεται στο προσάρτημα I-1 δείκτης [10].
- 2β) Εάν για τον προσδιορισμό της κατάστασης φόρτωσης «μάζα σχεδιασμού για ωφέλιμο φορτίο πέραν του κανονικού» χρησιμοποιείται συγκεκριμένη τιμή ωφέλιμου φορτίου σε χώρους ορθίων, σύμφωνα με τα σημεία 4.2.2.10 παράγραφοι 1 και 2, τεκμηριώνεται δεύτερη κατηγορία γραμμής EN με χρήση της εν λόγω συγκεκριμένης τιμής ωφέλιμου φορτίου σε χώρους ορθίων.
- 2γ) Για όλες αυτές τις μονάδες, οποιαδήποτε κατηγορία γραμμής EN τεκμηριώνεται με αναφορά του ωφέλιμου φορτίου που χρησιμοποιείται σε χώρους ορθίων, όπως περιγράφεται στην προδιαγραφή που αναφέρεται στο προσάρτημα I-1 δείκτης [10].
- 3) Χρησιμοποίηση των πληροφοριών αξονικού φορτίου σε επιχειρησιακό επίπεδο για τον έλεγχο της συμβατότητας τροχαίου υλικού και υποδομής (εκτός του πεδίου εφαρμογής της παρούσας ΤΠΔ):

Το αξονικό φορτίο κάθε επιμέρους άξονα της μονάδας, που προορίζεται να χρησιμοποιείται ως παράμετρος διεπαφής με την υποδομή, πρέπει να καθορίζεται από τη σιδηροδρομική επιχείρηση όπως απαιτείται στο σημείο 4.2.2.5 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/773 της Επιτροπής⁽¹⁾ (στο εξής: ΤΠΔ ΟΡΕ), με εξέταση του αναμενόμενου φορτίου για τη σκοπούμενη υπηρεσία (δεν καθορίζεται κατά την αξιολόγηση της μονάδας). Το αξονικό φορτίο στην κατάσταση φόρτωσης «μάζα σχεδιασμού για ωφέλιμο φορτίο πέραν του κανονικού» αντιπροσωπεύει τη μέγιστη δυνατή τιμή του αξονικού φορτίου που αναφέρεται ανωτέρω. Πρέπει επίσης να λαμβάνεται υπόψη το μέγιστο φορτίο στο οποίο βασίστηκε ο σχεδιασμός του συστήματος πέδησης και όπως ορίζεται στο σημείο 4.2.4.5.2.

▼ **B**

4.2.3.2.2. Φορτίο τροχού

- 1) Ο λόγος της διαφοράς φορτίου τροχού ανά άξονα $\Delta q_j = (Q_l - Q_r)/(Q_l + Q_r)$ εκτιμάται με μέτρηση του φορτίου τροχού, για την κατάσταση φόρτωσης «μάζα σχεδιασμού για τάξη λειτουργίας». Διαφορά φορτίου τροχού μεγαλύτερη από 5 % του φορτίου άξονα για τον συγκεκριμένο τροχοφόρο άξονα επιτρέπεται μόνο εφόσον αποδειχθεί ότι είναι αποδεκτή με τη δοκιμή που εφαρμόζεται για την απόδειξη της ασφάλειας από εκτροχιασμό σε στρεβλή τροχιά, όπως καθορίζεται στο σημείο 4.2.3.4.1 της παρούσας ΤΠΔ.
- 2) Η διαδικασία αξιολόγησης της συμμόρφωσης περιγράφεται στο σημείο 6.2.3.2 της παρούσας ΤΠΔ.

⁽¹⁾ Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2019/773 της Επιτροπής, της 16ης Μαΐου 2019, σχετικά με την τεχνική προδιαγραφή διαλειτουργικότητας για το υποσύστημα «διεξαγωγή και διαχείριση της κυκλοφορίας» του σιδηροδρομικού συστήματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης και με την κατάργηση της απόφασης 2012/757/ΕΕ (ΕΕ L 139I της 27.5.2019, σ. 5).

▼ B

- 3) Στην περίπτωση των μονάδων με φορτίο άξονα στη μάζα σχεδιασμού για κανονικό ωφέλιμο φορτίο μικρότερο ή ίσο των 22,5 τόνων και διάμετρο φθαρμένου τροχού μεγαλύτερη ή ίση των 470 mm, το φορτίο τροχού πάνω από τη διάμετρο του τροχού (Q/D) είναι μικρότερο ή ίσο των 0,15 kN/mm, όπως μετριέται για ελάχιστη διάμετρο φθαρμένου τροχού και μάζα σχεδιασμού για κανονικό ωφέλιμο φορτίο

4.2.3.3. Παράμετροι του τροχαίου υλικού οι οποίες επηρεάζουν συστήματα επί του εδάφους

▼ M5

4.2.3.3.1. Χαρακτηριστικά του τροχαίου υλικού για τη συμβατότητα με συστήματα ανίχνευσης αμαξοστοιχίας

- 1) Το σύνολο των χαρακτηριστικών του τροχαίου υλικού για τη συμβατότητα με στοχευόμενα συστήματα ανίχνευσης αμαξοστοιχίας παρατίθεται στα σημεία 4.2.3.3.1.1, 4.2.3.3.1.2 και 4.2.3.3.1.3.

Γίνεται παραπομπή στα σημεία της προδιαγραφής που αναφέρεται στο προσάρτημα I-2 δείκτης [A] (επίσης αναφέρεται στο προσάρτημα A πίνακας A.2 δείκτης 77 της ΤΠΔ CCS⁽¹⁾). Οι σχετικές ειδικές περιπτώσεις ορίζονται στο σημείο 7.7 της ΤΠΔ CCS.

- 2) Το σύνολο των χαρακτηριστικών με τα οποία είναι συμβατό το τροχαίο υλικό καταχωρίζεται στην τεχνική τεκμηρίωση που περιγράφεται στο σημείο 4.2.12.

4.2.3.3.1.1. Χαρακτηριστικά τροχαίου υλικού συμβατά με σύστημα ανίχνευσης αμαξοστοιχίας βασισμένο σε κυκλώματα τροχιάς

Η προδιαγραφή που αναφέρεται στο προσάρτημα I-2 δείκτης [A] καθορίζει τα χαρακτηριστικά σχετικά με τα ακόλουθα:

i) Γεωμετρία οχήματος

- 1) τη μέγιστη απόσταση μεταξύ διαδοχικών αξόνων·
- 2) τη μέγιστη απόσταση μεταξύ του μετώπου / του οπίσθιου άκρου της αμαξοστοιχίας και του πρώτου/τελευταίου άξονα·
- 3) την ελάχιστη απόσταση μεταξύ του πρώτου και του τελευταίου άξονα·

ii) Σχεδιασμός οχήματος

- 4) το ελάχιστο αξονικό φορτίο σε όλες τις συνθήκες φόρτωσης·
- 5) την ηλεκτρική αντίσταση μεταξύ των κυλιόμενων επιφανειών των αντικείμενων τροχών τροχοφόρου άξονα και η μέθοδος μέτρησης·
- 6) για ηλεκτρικές μονάδες εφοδιασμένες με παντογράφο, την ελάχιστη εμπέδηση οχήματος·
- 7) τη χρήση συσκευών υποβοήθησης των ελιγμών·

⁽¹⁾ Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2023/1695 της Επιτροπής, της 10ης Αυγούστου 2023, σχετικά με την τεχνική προδιαγραφή διαλειτουργικότητας για τα υποσυστήματα ελέγχου-χειρισμού και σηματοδότησης του σιδηροδρομικού συστήματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης και την κατάργηση του κανονισμού (ΕΕ) 2016/919 (ΕΕ L 222 της 8.9.2023, σ. 380).

▼ **M5**iii) **Απομόνωση εκπομπών**

- 8) τη χρήση εξοπλισμού αμμοδιασποράς·

Σε περίπτωση που παρέχεται αυτόματη λειτουργία αμμοδιασποράς, πρέπει ο μηχανοδηγός να είναι δυνατόν να αναστείλει τη χρήση της σε συγκεκριμένα σημεία της τροχιάς που προσδιορίζονται στους κανόνες λειτουργίας ως μη συμβατά με αμμοδιασπορά·

- 9) τη χρήση πέδινων πέδης από σύνθετο υλικό·

- 10) τις απαιτήσεις που εφαρμόζονται στις διατάξεις λίπανσης όνυχια, εάν υπάρχουν στο όχημα·

iv) **ΗΜΣ**

- 11) τις απαιτήσεις για την αγωγή παρεμβολή.

4.2.3.3.1.2. Χαρακτηριστικά τροχιάου υλικού για συμβατότητα με σύστημα ανίχνευσης αμαξοστοιχίας με βάση μετρητές αξόνων

Η προδιαγραφή που αναφέρεται στο προσάρτημα I-2 δείκτης [A] καθορίζει τα χαρακτηριστικά σχετικά με τα ακόλουθα:

i) **Γεωμετρία οχήματος**

- 1) τη μέγιστη απόσταση μεταξύ διαδοχικών αξόνων·
- 2) την ελάχιστη απόσταση μεταξύ διαδοχικών αξόνων·
- 3) στο άκρο μονάδας προοριζόμενης για ζεύξη, την ελάχιστη απόσταση μεταξύ του μετώπου / του οπίσθιου άκρου της αμαξοστοιχίας και του πρώτου/τελευταίου άξονα (που ισούται με το μισό της τιμής που καθορίζεται)
- 4) τη μέγιστη απόσταση μεταξύ του μετώπου / του οπίσθιου άκρου της αμαξοστοιχίας και του πρώτου/τελευταίου άξονα·

ii) **γεωμετρία τροχού·**

- 5) γεωμετρία τροχού·

iii) **Σχεδιασμός οχήματος**

- 6) Χώρος μεταξύ των τροχών ελεύθερος από μεταλλικά και επαγωγικά στοιχεία·
- 7) τα χαρακτηριστικά του υλικού του τροχού·

iv) **ΗΜΣ**

- 8) τις απαιτήσεις για τα ηλεκτρομαγνητικά πεδία·
- 9) τη χρήση μαγνητικών ή δινορρευματικών πεδών τροχιάς.

4.2.3.3.1.3. Χαρακτηριστικά τροχιάου υλικού όσον αφορά τη συμβατότητα με τεχνικό εξοπλισμό βρόχου

Η προδιαγραφή που αναφέρεται στο προσάρτημα I-2 δείκτης [A] καθορίζει τα χαρακτηριστικά σχετικά με τα ακόλουθα:

Σχεδιασμός οχήματος

- 1) Η μεταλλική φέρουσα κατασκευή του οχήματος.

▼ B

- 4.2.3.3.2. Παρακολούθηση της κατάστασης εδράνου άξονα
- 1) Στόχος της παρακολούθησης της κατάστασης εδράνου άξονα είναι ο εντοπισμός ελαττωματικών εδράνων λιποκιβωτίου άξονα.
 - 2) Στην περίπτωση των μονάδων με μέγιστη ταχύτητα σχεδιασμού μεγαλύτερη ή ίση των 250 km/h παρέχεται εποχούμενος τεχνικός εξοπλισμός ανίχνευσης.
 - 3) Στην περίπτωση των μονάδων με μέγιστη ταχύτητα σχεδιασμού μικρότερη των 250 km/h και σχεδιασμένων να λειτουργούν σε συστήματα εύρους τροχιάς εκτός του συστήματος των 1 520 mm, παρέχεται παρακολούθηση της κατάστασης του εδράνου άξονα, η οποία επιτυγχάνεται μέσω εποχούμενου τεχνικού εξοπλισμού (σύμφωνα με την προδιαγραφή στο σημείο 4.2.3.3.2.1) ή μέσω παρατρόχιου τεχνικού εξοπλισμού (σύμφωνα με την προδιαγραφή στο σημείο 4.2.3.3.2.2).
 - 4) Ο εξοπλισμός με εποχούμενο σύστημα και/ή η συμβατότητα με τον παρατρόχιο τεχνικό εξοπλισμό καταχωρίζονται στην τεχνική τεκμηρίωση που περιγράφεται στο σημείο 4.2.12 της παρούσας ΤΠΔ.
- 4.2.3.3.2.1. Απαιτήσεις που ισχύουν για τον εποχούμενο τεχνικό εξοπλισμό ανίχνευσης

- 1) Ο τεχνικός εξοπλισμός είναι ικανός να ανιχνεύει φθορά οποιουδήποτε εδράνου του λιποκιβωτίου άξονα της μονάδας
- 2) Η κατάσταση των εδράνων αξιολογείται είτε με παρακολούθηση της θερμοκρασίας τους είτε των δυναμικών τους συχνοτήτων ή κάποιου άλλου κατάλληλου χαρακτηριστικού της κατάστασης των εδράνων.

▼ M5

- 3) Ολόκληρο το σύστημα ανίχνευσης είναι τοποθετημένο επί της μονάδας και τα διαγνωστικά μηνύματα είναι διαθέσιμα επί του οχήματος.
- 4) Τα παρεχόμενα διαγνωστικά μηνύματα περιγράφονται και λαμβάνονται υπόψη στην τεκμηρίωση επιχειρησιακής λειτουργίας που περιγράφεται στο σημείο 4.2.12.4 και στην τεκμηρίωση συντήρησης που περιγράφεται στο σημείο 4.2.12.3.

▼ B

- 4.2.3.3.2.2. Απαιτήσεις για τροχαίο υλικό για τη συμβατότητα με παρατρόχιο τεχνικό εξοπλισμό

- 1) Στην περίπτωση μονάδων σχεδιασμένων να λειτουργούν στο σύστημα των 1 435 mm, η ζώνη που είναι ορατή στον παρατρόχιο τεχνικό εξοπλισμό επί του τροχαίου υλικού είναι η περιοχή που ορίζεται στην προδιαγραφή που αναφέρεται στο προσάρτημα J-1 ► **M5** δείκτης [8] ◀.

▼ M3

- 2) Στην περίπτωση μονάδων σχεδιασμένων να λειτουργούν σε άλλα εύρη τροχιάς πλην των 1 435 mm ή 1 668 mm δηλώνεται ειδική περίπτωση, εφόσον είναι αναγκαίο (εναρμονισμένος κανόνας για το σχετικό δίκτυο).
- 2α) Στην περίπτωση μονάδων σχεδιασμένων να λειτουργούν στο σύστημα των 1 668 mm, η ζώνη που είναι ορατή στον παρατρόχιο τεχνικό εξοπλισμό επί του τροχαίου υλικού είναι η περιοχή που ορίζεται στον πίνακα 1, σύμφωνα με τις παραμέτρους της προδιαγραφής που αναφέρεται στο προσάρτημα I-1 ► **M5** δείκτης [8] ◀.

▼ M3

Πίνακας 1

Σκοπούμενη και απαγορευτική ζώνη για μονάδες σχεδιασμένες να λειτουργούν σε δίκτυα 1 668 mm

Εύρος τροχιάς [mm]	ΥΤΑ [mm]	WΤΑ [mm]	LΤΑ [mm]	ΥΡΖ [mm]	WΡΖ [mm]	ΛΡΖ [mm]
1 668	1 176 ± 10	≥ 55	≥ 100	1 176 ± 10	≥ 110	≥ 500

▼ B

- 4.2.3.4. Δυναμική συμπεριφορά του τροχαίου υλικού
- 4.2.3.4.1. Ασφάλεια από εκτροχιασμό κατά την πορεία σε στρεβλή τροχιά
- 1) Η μονάδα σχεδιάζεται κατά τρόπο ώστε να εξασφαλίζεται ασφαλής κίνηση σε στρεβλή τροχιά, λαμβανομένων ειδικά υπόψη της μεταβατικής φάσης μεταξύ τροχιάς με υπερύψωση και οριζόντιας τροχιάς, καθώς και των αποκλίσεων εγκαρσίων υψομετρικών διαφορών.
 - 2) Η διαδικασία αξιολόγησης της συμμόρφωσης περιγράφεται στο σημείο 6.2.3.3 της παρούσας ΤΠΔ.

▼ M5

Η διαδικασία αξιολόγησης της συμμόρφωσης ισχύει για αξονικά φορτία εντός του εύρους τιμών που αναφέρονται στο σημείο 4.2.1 της ΤΠΔ INF και στην προδιαγραφή που αναφέρεται στο προσάρτημα I-1 δείκτης [9].

▼ B

Δεν ισχύει για οχήματα σχεδιασμένα για μεγαλύτερο φορτίο άξονας: τέτοιες περιπτώσεις επιτρέπεται να καλύπτονται από τους εθνικούς κανόνες ή από τη διαδικασία για καινοτομικές λύσεις που περιγράφεται στο άρθρο 10 και στο κεφάλαιο 6 της παρούσας ΤΠΔ.

- 4.2.3.4.2. Δυναμική συμπεριφορά κατά την κίνηση
- 1) Το παρόν σημείο ισχύει για μονάδες σχεδιασμένες να λειτουργούν σε ταχύτητες μεγαλύτερες των 60 km/h, με εξαίρεση τα ETM, για τα οποία οι απαιτήσεις ορίζονται στο προσάρτημα Γ σημείο Γ.3, και με εξαίρεση μονάδες σχεδιασμένες να λειτουργούν στο εύρος τροχιάς των 1 520 mm, εξαιρέσεις για τις οποίες οι αντίστοιχες απαιτήσεις θεωρούνται «ανοικτό σημείο».
 - 2) Η δυναμική συμπεριφορά οχήματος έχει έντονη επίδραση στην ασφάλεια πορείας και στη φόρτιση της τροχιάς. Αποτελεί λειτουργία απαραίτητη για την ασφάλεια, η οποία καλύπτεται από τις απαιτήσεις του παρόντος σημείου.

▼ M5

- α) Τεχνικές απαιτήσεις
- 1) Η μονάδα λειτουργεί με ασφάλεια και έχει ως αποτέλεσμα αποδεκτό επίπεδο φόρτωσης της τροχιάς όταν λειτουργεί εντός των ορίων που καθορίζονται από τον συνδυασμό (τους συνδυασμούς) της ταχύτητας και της ανεπάρκειας επίκλισης υπό τις συνθήκες που προβλέπονται στην προδιαγραφή που αναφέρεται στο προσάρτημα I-1 δείκτης [9].

Αυτό αξιολογείται επαληθεύοντας ότι τηρούνται οι οριακές τιμές που αναφέρονται κατωτέρω στα σημεία 4.2.3.4.2.1 και 4.2.3.4.2.2· η διαδικασία αξιολόγησης της συμμόρφωσης περιγράφεται στο σημείο 6.2.3.4.

▼ M5

- 2) Οι οριακές τιμές και η διαδικασία αξιολόγησης της συμμόρφωσης που προβλέπονται στο σημείο 3 ισχύουν για αξονικά φορτία εντός του εύρους τιμών που προβλέπονται στο σημείο 4.2.1 της ΤΠΔ INF και στην προδιαγραφή που αναφέρεται στο προσάρτημα I-1 δείκτης [9].

Δεν ισχύουν για οχήματα που έχουν σχεδιαστεί για μεγαλύτερο αξονικό φορτίο, καθώς δεν έχουν οριστεί εναρμονισμένες οριακές τιμές φόρτωσης τροχιάς· τέτοιες περιπτώσεις επιτρέπεται να καλύπτονται από τους εθνικούς κανόνες ή από τη διαδικασία για καινοτομικές λύσεις που περιγράφεται στο άρθρο 10 και στο κεφάλαιο 6.

- 3) Η δυναμική συμπεριφορά κατά την κίνηση (συμπεριλαμβανομένων των ορίων χρήσης και των παραμέτρων φόρτωσης της τροχιάς) δηλώνεται στην τεχνική τεκμηρίωση που περιγράφεται στο σημείο 4.2.12.

Οι παράμετροι φόρτωσης τροχιάς (συμπεριλαμβανομένων των επιπρόσθετων παραμέτρων Y_{max} , B_{max} και B_{qst} , κατά περίπτωση), οι οποίες πρέπει να καταχωρίζονται, ορίζονται στην προδιαγραφή που αναφέρεται στο προσάρτημα I-1 δείκτης [9].

▼ B

β) Πρόσθετες απαιτήσεις όταν χρησιμοποιείται ενεργό σύστημα

- 6) Όταν χρησιμοποιούνται ενεργά συστήματα (βάσει ενεργοποιητών ελέγχου μέσω λογισμικού ή προγραμματιζόμενου ελεγκτή), λειτουργική αστοχία τους έχει την τυπική αξιόπιστη πιθανότητα να προκαλέσει άμεσα «θανατηφόρα ατυχήματα» και στις δύο ακόλουθες εκδοχές:

1. αστοχία στο ενεργό σύστημα που έχει αποτέλεσμα μη συμμόρφωση με τις οριακές τιμές για την ασφάλεια κίνησης (όπως ορίζεται στα σημεία 4.2.3.4.2.1 και 4.2.3.4.2.2).
2. αστοχία στο ενεργό σύστημα που έχει αποτέλεσμα να κινείται όχημα εκτός ► M5 της κινηματικής κατατομής ◀ αναφοράς του αμαξώματος και του παντογράφου, επειδή η γωνία κλίσης (εγκάρσια ταλάντωση) προκαλεί μη συμμόρφωση με τις οριακές τιμές που λαμβάνονται κατά παραδοχή όπως καθορίζεται στο σημείο 4.2.3.1.

Λαμβανομένης υπόψη αυτής της σοβαρότητας των συνεπειών της αστοχίας, πρέπει να αποδεικνύεται ότι ο κίνδυνος ελέγχεται σε αποδεκτό επίπεδο.

Η απόδειξη της συμμόρφωσης (διαδικασία αξιολόγησης της συμμόρφωσης) περιγράφεται στο σημείο 6.2.3.5 της παρούσας ΤΠΔ.

γ) Πρόσθετες απαιτήσεις όταν είναι εγκατεστημένο σύστημα ανίχνευσης της αστάθειας (προαιρετικά)

- 7) Το σύστημα ανίχνευσης της αστάθειας παρέχει πληροφορίες σχετικά με την ανάγκη να ληφθούν μέτρα επιχειρησιακής λειτουργίας (όπως μείωση της ταχύτητας κ.λπ.) και περιγράφεται στην τεχνική τεκμηρίωση. Τα μέτρα λειτουργίας περιγράφονται στην τεκμηρίωση επιχειρησιακής λειτουργίας που καθορίζεται στο σημείο 4.2.12.4 της παρούσας ΤΠΔ.

▼ M5

δ) Συμπληρωματικές απαιτήσεις όσον αφορά τη διεπαφή με το εποχούμενο ETCS

- 8) Οι απαιτήσεις που ισχύουν για τις μονάδες όσον αφορά τη διεπαφή τους με το εποχούμενο ETCS και σχετίζονται με τη λειτουργία διεπαφής αμαξοστοιχίας «κατάσταση του συστήματος ανακλινόμενου αμαξώματος» όταν είναι εγκατεστημένο ETCS καθορίζονται στην προδιαγραφή που αναφέρεται στο προσάρτημα I.2 δείκτης [B].

▼ B

4.2.3.4.2.1. Οριακές τιμές για ασφαλή κίνηση

▼ M3

- 1) Οι οριακές τιμές για την ασφαλή κίνηση τις οποίες πρέπει να πληροί η μονάδα καθορίζονται στην προδιαγραφή που αναφέρεται στο προσάρτημα I-1 ► **M5** δείκτης [9] ◀.

▼ B

4.2.3.4.2.2. Οριακές τιμές φόρτισης τροχιάς

▼ M3

- 1) Οι οριακές τιμές για τη φόρτιση τροχιάς τις οποίες πρέπει να πληροί η μονάδα (κατά την αξιολόγηση με τη συνήθη μέθοδο) καθορίζονται στην προδιαγραφή που αναφέρεται στο προσάρτημα I-1 ► **M5** δείκτης [9] ◀.

▼ B

- 2) Σε περίπτωση που οι εκτιμώμενες τιμές υπερβαίνουν τις οριακές τιμές που αναφέρονται ανωτέρω επιτρέπεται να προσαρμολογούνται οι επιχειρησιακές συνθήκες για το τροχαίο υλικό (π.χ. μέγιστη ταχύτητα, ανεπάρκεια υπερύψωσης), λαμβανόμενων υπόψη των χαρακτηριστικών της τροχιάς (π.χ. ακτίνα καμπυλότητας, διατομή της σιδηροτροχιάς, διαπόσταση κλιμαμαξών, χρονικά διαστήματα συντήρησης τροχιάς).

4.2.3.4.3. Ισοδύναμη κωνικότητα

4.2.3.4.3.1. Τιμές σχεδιασμού για νέες κατατομές τροχών

- 1) Το σημείο 4.2.3.4.3 ισχύει για παντός είδους μονάδες, με εξαίρεση όσες είναι σχεδιασμένες να λειτουργούν στο εύρος τροχιάς 1 520 mm ή 1 600 mm, για τις οποίες οι αντίστοιχες απαιτήσεις αποτελούν ανοικτό σημείο.
- 2) Η κατατομή καινούριου τροχού και η απόσταση μεταξύ των ενεργών επιφανειών των τροχών ελέγχονται όσον αφορά τις στοχευόμενες ισοδύναμες κωνικότητες, χρησιμοποιώντας τις εκδοχές υπολογισμού που αναφέρονται στο σημείο 6.2.3.6 της παρούσας ΤΠΔ, προκειμένου να διαπιστωθεί η καταλληλότητα της νέας προτεινόμενης κατατομής τροχού για τις υποδομές, σύμφωνα με την ΤΠΔ ΥΠΔ.
- 3) Από τις απαιτήσεις αυτές εξαιρούνται μονάδες εφοδιασμένες με τροχούς μη αλληλεξαρτώμενης περιστροφής.

4.2.3.4.3.2. Τιμές ισοδύναμης κωνικότητας τροχοφόρου άξονα, σε λειτουργία

▼ M5

- 1) Η συνδυασμένη ισοδύναμη κωνικότητα για την οποία είναι σχεδιασμένο το όχημα, επαληθευόμενη με απόδειξη της συμμόρφωσης της δυναμικής συμπεριφοράς κατά την κίνηση σύμφωνα με το σημείο 6.2.3.4, προσδιορίζεται για τις συνθήκες σε λειτουργία στην τεκμηρίωση συντήρησης, όπως καθορίζεται στο σημείο 4.2.12.3.2, λαμβανομένης υπόψη της συμβολής των κατατομών των τροχών και των σιδηροτροχιών.

▼ B

- 2) Σε περίπτωση που αναφερθεί αστάθεια κύλισης, η σιδηροδρομική επιχείρηση και ο διαχειριστής υποδομής διερευνούν από κοινού για να εντοπίσουν το τμήμα της γραμμής.
- 3) Η σιδηροδρομική επιχείρηση μετρά τις κατατομές των τροχών και την απόσταση μεταξύ μετώπων ονύχων (απόσταση μεταξύ ενεργών επιφανειών) των συγκεκριμένων τροχοφόρων αξόνων. Η ισοδύναμη κωνικότητα υπολογίζεται με τη χρήση των εκδοχών υπολογισμού που προβλέπονται στο σημείο 6.2.3.6, προκειμένου να ελεγχθεί κατά πόσον τηρείται η μέγιστη ισοδύναμη κωνικότητα για την οποία έχει σχεδιαστεί και δοκιμαστεί το όχημα. Αν δεν τηρείται η μέγιστη ισοδύναμη κωνικότητα πρέπει να διορθωθούν οι κατατομές των τροχών.
- 4) Αν η κωνικότητα των τροχών τηρεί τη μέγιστη ισοδύναμη κωνικότητα για την οποία έχει σχεδιαστεί και δοκιμαστεί το όχημα, η σιδηροδρομική επιχείρηση και ο διαχειριστής υποδομής διερευνούν από κοινού για να προσδιορίσουν τους κυριότερους λόγους στους οποίους οφείλεται η αστάθεια.
- 5) Από τις απαιτήσεις αυτές εξαιρούνται μονάδες εφοδιασμένες με τροχούς μη αλληλεξαρτώμενης περιστροφής.

▼ B

- 4.2.3.5. Όργανα κύλισης
- 4.2.3.5.1. Σχεδιασμός της φέρουσας κατασκευής πλαισίου φορείου
- 1) Στην περίπτωση των μονάδων οι οποίες περιλαμβάνουν πλαίσιο φορείου, η ακεραιότητα της φέρουσας κατασκευής του πλαισίου του φορείου, του περιβλήματος του λιποκιβωτίου και όλου του φερόμενου τεχνικού εξοπλισμού αποδεικνύεται με μεθόδους που καθορίζονται στην προδιαγραφή του προσαρτήματος I-1 ► **M5** δείκτης [11] ◀.
 - 2) Η σύνδεση αμαξώματος με φορείο πρέπει να πληροί τις απαιτήσεις της προδιαγραφής που αναφέρεται στο προσάρτημα I-1 ► **M5** δείκτης [1] ◀.
 - 3) Οι παραδοχές για την εκτίμηση των φορτίων λόγω της κύλισης του φορείου (μαθηματικοί τύποι και συντελεστές) σύμφωνα με την προδιαγραφή που αναφέρεται στο προσάρτημα I-1 ► **M5** δείκτης [11] ◀ αιτιολογούνται και τεκμηριώνονται στην τεχνική τεκμηρίωση που περιγράφεται στο σημείο 4.2.12 της παρούσας ΤΠΔ.
- 4.2.3.5.2. Τροχοφόροι άξονες
- 1) Για την εφαρμογή της παρούσας ΤΠΔ ορίζεται ότι οι τροχοφόροι άξονες περιλαμβάνουν κύρια μέρη που εξασφαλίζουν τη μηχανική διεπαφή με τη σιδηροτροχιά (τροχοί και συνδετικά στοιχεία: για παράδειγμα, εγκάρσιος άξονας, ανεξάρτητος άξονας τροχών) και παρελκόμενα μέρη (έδρανα άξονα, λιποκιβώτια άξονα, κιβώτια οδοντωτής μετάδοσης και δίσκοι πέδης).
 - 2) Ο σχεδιασμός και η κατασκευή του τροχοφόρου άξονα πρέπει να πραγματοποιούνται με ενιαία μεθοδολογία κατά την οποία χρησιμοποιείται σύνολο περιπτώσεων φόρτωσης ανάλογα με τις συνθήκες φόρτωσης που ορίζονται στο σημείο 4.2.2.10 της παρούσας ΤΠΔ.
- 4.2.3.5.2.1. Μηχανικά και γεωμετρικά χαρακτηριστικά τροχοφόρων αξόνων
- Μηχανική συμπεριφορά τροχοφόρων αξόνων:**
- 1) Με τα μηχανικά χαρακτηριστικά των τροχοφόρων αξόνων επιτυγχάνεται η ασφαλής κίνηση του τροχαίου υλικού.
- Τα μηχανικά χαρακτηριστικά καλύπτουν:
- το συγκρότημα
 - τη μηχανική αντοχή και τα χαρακτηριστικά κόπωσης
- Η διαδικασία αξιολόγησης της συμμόρφωσης περιγράφεται στο σημείο 6.2.3.7 της παρούσας ΤΠΔ.
- Μηχανική συμπεριφορά αξόνων:**
- 2) Τα χαρακτηριστικά των αξόνων εξασφαλίζουν τη μετάδοση των δυνάμεων και των ροπών.
- Η διαδικασία αξιολόγησης της συμμόρφωσης περιγράφεται στο σημείο 6.2.3.7 της παρούσας ΤΠΔ.

▼ B**Περίπτωση μονάδων εφοδιασμένων με τροχούς μη αλληλεξαρτώμενης περιστροφής****▼ M5**

- 3) Τα χαρακτηριστικά του άκρου του άξονα (διεπαφή μεταξύ τροχού και οργάνου κύλισης) εξασφαλίζουν τη μετάδοση των δυνάμεων και των ροπών.

Η διαδικασία αξιολόγησης της συμμόρφωσης πρέπει να είναι η οριζόμενη στο σημείο 6.2.3.7 (7).

▼ B**Μηχανική συμπεριφορά λιποκιβωτίου άξονα:**

- 4) Το λιποκιβώτιο άξονα σχεδιάζεται λαμβανομένων υπόψη της μηχανικής αντοχής και των χαρακτηριστικών κόπωσης.

Η διαδικασία αξιολόγησης της συμμόρφωσης περιγράφεται στο σημείο 6.2.3.7 της παρούσας ΤΠΔ.

- 5) Τα όρια θερμοκρασίας καθορίζονται με δοκιμές και καταχωρίζονται στην τεχνική τεκμηρίωση που περιγράφεται στο σημείο 4.2.12 της παρούσας ΤΠΔ.

Η παρακολούθηση της κατάστασης εδράνου άξονα περιγράφεται στο σημείο 4.2.3.3.2 της παρούσας ΤΠΔ.

Γεωμετρικές διαστάσεις τροχοφόρων αξόνων:

- 6) Οι γεωμετρικές διαστάσεις των τροχοφόρων αξόνων (που ορίζονται στο σχήμα 1) πρέπει να πληρούν τις οριακές τιμές του πίνακα 1 συναρτήσει του εύρους τροχιάς.

Αυτές οι οριακές τιμές λαμβάνονται ως τιμές σχεδιασμού (για καινούριο τροχοφόρο άξονα) και ως οριακές τιμές κατά τη λειτουργία (προς χρήση για λόγους συντήρησης· βλέπε επίσης σημείο 4.5 της παρούσας ΤΠΔ).

Πίνακας 1

Όρια των γεωμετρικών διαστάσεων τροχοφόρων αξόνων, σε λειτουργία

Ονομασία		Διάμετρος τροχού D [mm]	Ελάχιστη τιμή [mm]	Μέγιστη τιμή [mm]
1 435 mm	Απόσταση μεταξύ μετώπων ονύχων (S_R) $S_R = A_R + S_{d,αριστερά} + S_{d,δεξιά}$	$330 \leq D \leq 760$	1 415	1 426
		$760 \leq D \leq 840$	1 412	
		$D > 840$	1 410	
	Απόσταση ► M5 ράχων ◀ (A_R)	$330 \leq D \leq 760$	1 359	1 363
		$760 \leq D \leq 840$	1 358	
		$D > 840$	1 357	

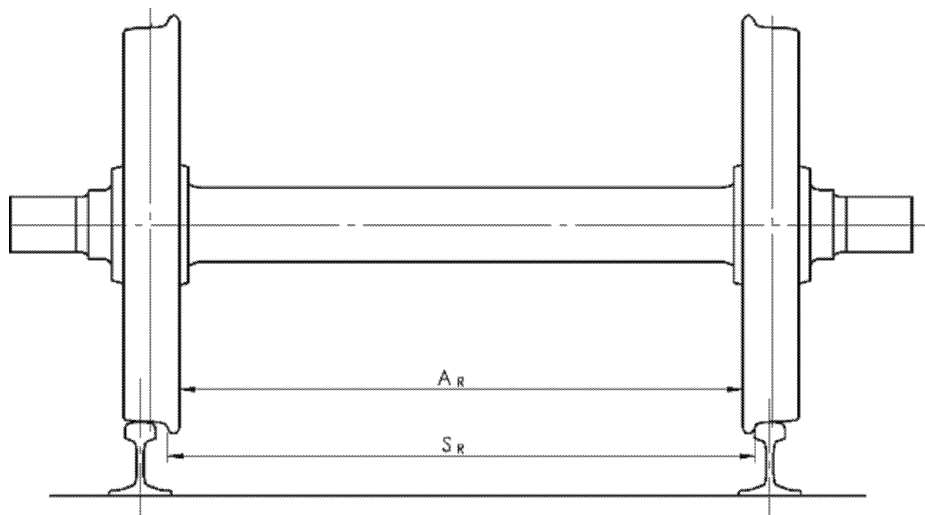


Όνομασία		Διάμετρος τροχού D [mm]	Ελάχιστη τιμή [mm]	Μέγιστη τιμή [mm]
1 524 mm	Απόσταση μεταξύ μετώπων ονύχων (S_R)	$400 \leq D < 725$	1 506	1 509
	$S_R = A_R + S_{d,αριστερά} + S_{d,δεξιά}$	$D \geq 725$	1 487	1 514
	Απόσταση ράχων (A_R)	$400 \leq D < 725$	1 444	1 446
		$D \geq 725$	1 442	1 448
1 520 mm	Απόσταση μεταξύ μετώπων ονύχων (S_R)	$400 \leq D \leq 1 220$	1 487	1 509
	$S_R = A_R + S_{d,αριστερά} + S_{d,δεξιά}$			
1 600 mm	Απόσταση μεταξύ μετώπων ονύχων (S_R)	$690 \leq D \leq 1 016$	1 573	1 592
	$S_R = A_R + S_{d,αριστερά} + S_{d,δεξιά}$			
1 668 mm	Απόσταση μεταξύ μετώπων ονύχων (S_R)	$330 \leq D < 840$	1 648	1 659
	$S_R = A_R + S_{d,αριστερά} + S_{d,δεξιά}$	$840 \leq D \leq 1 250$	1 643	1 659
1 668 mm	Απόσταση ράχων (A_R)	$330 \leq D < 840$	1 592	1 596
		$840 \leq D \leq 1 250$	1 590	1 596

Η διάσταση A_R μετριέται στο ύψος της άνω επιφάνειας της σιδηροτροχιάς. Οι διαστάσεις A_R και S_R ανταποκρίνονται στις συνθήκες έμφορτου και κενού οχήματος. Στην τεκμηρίωση της συντήρησης, για τις τιμές σε χρήση είναι δυνατόν ο κατασκευαστής να ορίζει μικρότερες ανοχές εντός των ανωτέρω ορίων. Οι διαστάσεις S_R μετριοούνται 10 mm πάνω από το σημείο αναφοράς της επιφάνειας κύλισης (όπως φαίνεται στο σχήμα 2).

Σχήμα 1

Σύμβολα για τροχοφόρους άξονες



▼ B

4.2.3.5.2.2. Μηχανικά και γεωμετρικά χαρακτηριστικά τροχών

Μηχανική συμπεριφορά τροχών

- 1) Με τα χαρακτηριστικά των τροχών επιτυγχάνεται η ασφαλής κίνηση του τροχαίου υλικού, με ταυτόχρονη συμβολή τους στην οδήγηση του τροχαίου υλικού.

Η διαδικασία αξιολόγησης της συμμόρφωσης περιγράφεται στο σημείο 6.1.3.1 της παρούσας ΤΠΔ.

Γεωμετρικές διαστάσεις τροχών

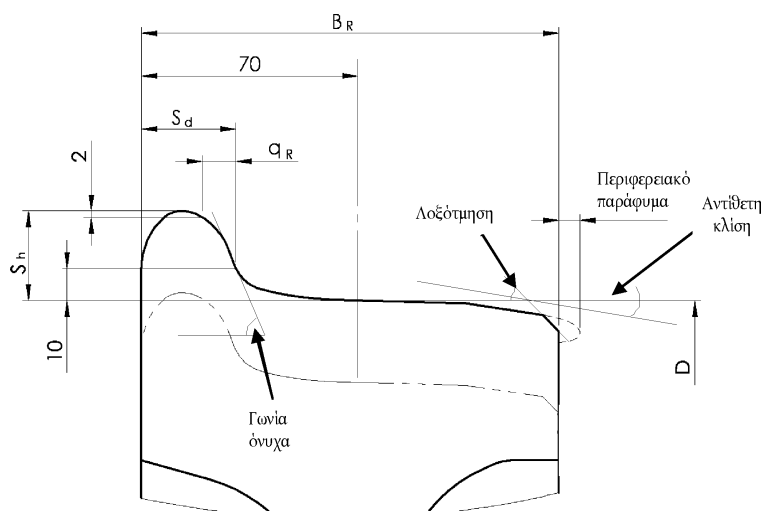
- 2) Οι γεωμετρικές διαστάσεις των τροχών, που ορίζονται στο σχήμα 2, πρέπει να πληρούν τις οριακές τιμές του πίνακα 2. Αυτές οι οριακές τιμές λαμβάνονται ως τιμές σχεδιασμού (για νέο άξονα) και ως οριακές τιμές κατά τη λειτουργία (προς χρήση για λόγους συντήρησης· βλέπε επίσης σημείο 4.5).

Πίνακας 2

Όρια των γεωμετρικών διαστάσεων τροχών, σε λειτουργία

Ονομασία	Διάμετρος τροχού D (mm)	Ελάχιστη τιμή (mm)	Μέγιστη τιμή (mm)
Πλάτος της στεφάνης ($B_R + \text{Burr}$)	$D \geq 330$	133	145
Πάχος του όνυχα (S_d)	$D > 840$	22	33
	$760 \leq D \leq 840$	25	
	$330 \leq D \leq 760$	27,5	
Ύψος του όνυχα (S_h)	$D > 760$	27,5	36
	$630 \leq D \leq 760$	29,5	
	$330 \leq D \leq 630$	31,5	
Επιφάνεια επαφής όνυχα (q_R)	≥ 330	6,5	

Σχήμα 2

Σύμβολα για τροχούς

▼ **B**

- 3) Μονάδες εφοδιασμένες με τροχούς μη αλληλεξαρτώμενης περιστροφής πρέπει να πληρούν, επιπροσθέτως προς τις απαιτήσεις του παρόντος σημείου που αφορούν τους τροχούς, και τις απαιτήσεις της παρούσας ΤΠΔ για τα γεωμετρικά χαρακτηριστικά τροχοφόρων αξόνων που ορίζονται στο σημείο 4.2.3.5.2.1.

▼ **M3**4.2.3.5.3. *Αυτόματα συστήματα μεταβλητού εύρους*

- 1) Η παρούσα απαίτηση εφαρμόζεται σε μονάδες εξοπλισμένες με αυτόματο σύστημα μεταβλητού εύρους που φέρουν μηχανισμό εναλλαγής της θέσης του άξονα των τροχών, που επιτρέπει στη μονάδα να είναι συμβατή με εύρος τροχιάς 1 435 mm και άλλο/-α εύρος/-η τροχιάς που εμπίπτει/-ουν στο πεδίο εφαρμογής της παρούσας ΤΠΔ μέσω διέλευσης από διάταξη εναλλαγής εύρους τροχιάς.
- 2) Ο μηχανισμός εναλλαγής εξασφαλίζει σύμπλεξη στην ακριβή σκοπούμενη θέση του άξονα του τροχού.
- 3) Κατόπιν διέλευσης από τη διάταξη εναλλαγής εύρους τροχιάς, διενεργείται επαλήθευση της κατάστασης του συστήματος σύμπλεξης (κλειστό/ανοικτό) και της θέσης των τροχών, με ένα ή περισσότερα από τα ακόλουθα μέσα: οπτικός έλεγχος, εποχούμενο σύστημα ελέγχου ή σύστημα ελέγχου υποδομής/διάταξης. Στην περίπτωση του εποχούμενου συστήματος ελέγχου, είναι δυνατή η διαρκής παρακολούθηση.
- 4) Εάν τα όργανα κύλισης είναι εξοπλισμένα με εξοπλισμό πέδησης που υπόκειται σε αλλαγή θέσης κατά τη λειτουργία αλλαγής εύρους, το αυτόματο σύστημα μεταβλητού εύρους διασφαλίζει τη θέση και την ασφαλή σύμπλεξη στην ακριβή θέση του εν λόγω εξοπλισμού ταυτόχρονα με αυτές των τροχών.
- 5) Η μη σύμπλεξη της θέσης των τροχών και του εξοπλισμού πέδησης (εφόσον συντρέχει περίπτωση) κατά τη λειτουργία έχει την τυπική αξιόπιστη πιθανότητα να προκαλέσει άμεσα καταστροφικό ατύχημα (με συνέπεια την απώλεια πολλών ζωών)· λαμβανομένης υπόψη αυτής της σοβαρότητας των συνεπειών της αστοχίας, πρέπει να αποδεικνύεται ότι ο κίνδυνος ελέγχεται σε αποδεκτό επίπεδο.
- 6) Το αυτόματο σύστημα μεταβλητού εύρους ορίζεται ως στοιχείο διαλειτουργικότητας (σημείο 5.3.4β). Η διαδικασία αξιολόγησης της συμμόρφωσης προβλέπεται στο σημείο 6.1.3.1α (επίπεδο ΣΔ), στο σημείο 6.2.3.5 (απαίτηση ποιότητας) και στο σημείο 6.2.3.7β (επίπεδο υποσυστήματος) της παρούσας ΤΠΔ.
- 7) Τα εύρη τροχιάς με τα οποία είναι συμβατή η μονάδα καταγράφονται στην τεχνική τεκμηρίωση. Η περιγραφή της λειτουργίας εναλλαγής σε κανονική λειτουργία, συμπεριλαμβανομένου/-ων του/των τύπου/-ων διάταξης/διατάξεων εναλλαγής εύρους τροχιάς με τους οποίους είναι συμβατή η μονάδα, περιλαμβάνεται στην τεχνική τεκμηρίωση (βλέπε επίσης σημείο 4.2.12.4 1) της παρούσας ΤΠΔ).
- 8) Οι απαιτήσεις και οι αξιολογήσεις της συμμόρφωσης που απαιτούνται σε άλλα τμήματα της παρούσας ΤΠΔ ισχύουν ανεξάρτητα για κάθε θέση των τροχών που αντιστοιχεί σε ένα εύρος τροχιάς και πρέπει να τεκμηριώνονται κατάλληλα.

▼ B

- 4.2.3.6. Ελάχιστη ακτίνα καμπυλότητας
- 1) Η ελάχιστη ακτίνα καμπυλότητας είναι 150 m για όλες τις μονάδες.

▼ M5

- 4.2.3.7. Λιθοδιώκτες
- 1) Η παρούσα απαίτηση εφαρμόζεται για μονάδες που διαθέτουν θάλαμο οδήγησης.
 - 2) Οι τροχοί προστατεύονται από ζημίες προκαλούμενες από αντικείμενα μικρών διαστάσεων που βρίσκονται στις σιδηροτροχιές με λιθοδιώκτες τοποθετημένους μπροστά από τους τροχούς του πρώτου εμπρόσθιου άξονα.
 - 3) Οι λιθοδιώκτες πρέπει να πληρούν τις απαιτήσεις της προδιαγραφής που αναφέρεται στο προσάρτημα I-1 δείκτης [3].

▼ B

- 4.2.4. Σύστημα πέδησης
- 4.2.4.1. Γενικά
- 1) Σκοπός του συστήματος πέδησης αμαξοστοιχίας είναι να διασφαλίζει τη δυνατότητα μείωσης της ταχύτητας της αμαξοστοιχίας ή τη διατήρηση της ταχύτητας σε κατωφέρεια, ή τη δυνατότητα ακινητοποίησης της αμαξοστοιχίας εντός της μέγιστης επιτρεπόμενης απόστασης πέδησης. Επιπλέον, με την πέδηση επιτυγχάνεται η ακινητοποίηση αμαξοστοιχίας.
 - 2) Οι κύριοι παράγοντες που επηρεάζουν τις επιδόσεις πέδησης είναι η ισχύς πέδησης (παραγωγή της δύναμης πέδησης), η μάζα της αμαξοστοιχίας, η αντίσταση κύλισης της αμαξοστοιχίας, η ταχύτητα, η διαθέσιμη πρόσφυση.
 - 3) Οι μεμονωμένες επιδόσεις μονάδας για μονάδες που λειτουργούν σε διάφορους αμαξοστοιχιακούς σχηματισμούς καθορίζονται έτσι ώστε να είναι επιτεύξιμες οι συνολικές επιδόσεις πέδησης της αμαξοστοιχίας.
 - 4) Οι επιδόσεις πέδησης καθορίζονται από τα χαρακτηριστικά της επιβράδυνσης (επιβράδυνση = συνάρτηση της ταχύτητας και του ισοδύναμου χρόνου απόκρισης).

Επίσης επιτρέπεται να χρησιμοποιούνται η απόσταση ακινητοποίησης, το ποσοστό πεδούμενου βάρους (καλούμενο επίσης «λάμδα» ή «ποσοστό πεδούμενης μάζας»), η πεδούμενη μάζα, που είναι δυνατόν να συναχθούν με υπολογισμό (αμέσως ή μέσω της απόστασης ακινητοποίησης) από τα χαρακτηριστικά επιβράδυνσης.

Οι επιδόσεις πέδησης είναι δυνατόν να αυξομειώνονται ανάλογα με το φορτίο της αμαξοστοιχίας ή του οχήματος.

▼ B

- 5) Οι ελάχιστες επιδόσεις πέδησης αμαξοστοιχίας που απαιτούνται για τη λειτουργία αμαξοστοιχίας σε γραμμή με την προβλεπόμενη ταχύτητα εξαρτώνται από τα χαρακτηριστικά της γραμμής (σύστημα σηματοδότησης, μέγιστη ταχύτητα, κλίσεις, περιθώρια ασφάλειας γραμμής) και αποτελούν χαρακτηριστικό της υποδομής.

Τα βασικά δεδομένα αμαξοστοιχίας ή οχήματος που χαρακτηρίζουν τις επιδόσεις πέδησης καθορίζονται στο σημείο 4.2.4.5 της παρούσας ΤΠΔ.

4.2.4.2. Βασικές λειτουργικές απαιτήσεις και απαιτήσεις ασφάλειας

4.2.4.2.1. Λειτουργικές απαιτήσεις

Οι ακόλουθες απαιτήσεις ισχύουν για παντός είδους μονάδες.

Οι μονάδες διαθέτουν:

- 1) Λειτουργία κύριας πέδης, η οποία χρησιμοποιείται κατά την επιχειρησιακή λειτουργία για πέδηση λειτουργίας και για πέδηση ανάγκης.
- 2) Λειτουργία πέδης στάθμευσης, η οποία χρησιμοποιείται όταν η αμαξοστοιχία είναι σταθμευμένη, καθιστώντας δυνατή την εφαρμογή δύναμης πέδης χωρίς διαθέσιμη ενέργεια επί της αμαξοστοιχίας κατά τη διάρκεια απεριόριστου χρονικού διαστήματος.

Το σύστημα κύριας πέδης αμαξοστοιχίας είναι:

- 3) Συνεχές: το σήμα εφαρμογής της πέδης μεταδίδεται από κεντρική εντολή σε ολόκληρη την αμαξοστοιχία με γραμμή ελέγχου.
- 4) Αυτόματο: μη σκόπιμη διακοπή (απώλεια ακεραιότητας) της γραμμής ελέγχου έχει ως αποτέλεσμα ενεργοποίηση της πέδης όλων των οχημάτων της αμαξοστοιχίας.
- 5) Η λειτουργία κύριας πέδης επιτρέπεται να συμπληρώνεται με τα πρόσθετα συστήματα πέδης που περιγράφονται στο σημείο 4.2.4.7 (δυναμική πέδη — σύστημα πέδησης συνδεδεμένο με σύστημα έλξης) και/ή στο σημείο 4.2.4.8 (σύστημα πέδησης ανεξάρτητο από τις συνθήκες πρόσφυσης).
- 6) Η διάχυση της ενέργειας πέδησης εξετάζεται κατά τον σχεδιασμό του συστήματος πέδησης και πρέπει να μην προκαλεί βλάβη στα συστατικά στοιχεία του συστήματος πέδησης υπό συνθήκες κανονικής λειτουργίας. Αυτό ελέγχεται με υπολογισμό όπως καθορίζεται στο σημείο 4.2.4.5.4 της παρούσας ΤΠΔ.

Η θερμοκρασία που αναπτύσσεται γύρω από τα συστατικά στοιχεία της πέδης εξετάζεται επίσης κατά τον σχεδιασμό του τροχαίου υλικού.

▼ B

- 7) Ο σχεδιασμός του συστήματος πέδησης περιλαμβάνει μέσα παρακολούθησης και δοκιμές που εξειδικεύονται στο σημείο 4.2.4.9 της παρούσας ΤΠΔ.

Οι κατωτέρω απαιτήσεις στο παρόν σημείο 4.2.4.2.1 ισχύουν σε επίπεδο αμαξοστοιχίας για μονάδες για τις οποίες ο σχηματισμός (οι σχηματισμοί) επιχειρησιακής λειτουργίας ορίζεται (ορίζονται) κατά τη φάση σχεδιασμού (π.χ. η μονάδα αξιολογείται σε σταθερό σχηματισμό, η μονάδα αξιολογείται σε προκαθορισμένο σχηματισμό (προκαθορισμένους σχηματισμούς), αξιολογείται μηχανή μόνη).

- 8) Οι επιδόσεις πέδησης εξασφαλίζονται κατά τρόπο συνεκτικό με τις απαιτήσεις ασφάλειας που διατυπώνονται στο σημείο 4.2.4.2.2 για την περίπτωση μη σκόπιμης διακοπής της γραμμής ελέγχου πέδης, και για τις περιπτώσεις διακοπής της παροχής ενέργειας πέδησης, αστοχίας του συστήματος ηλεκτρικής τροφοδότησης, ή αστοχίας άλλης ενεργειακής πηγής.
- 9) Ειδικότερα, επί της αμαξοστοιχίας πρέπει να υπάρχει επαρκής ενέργεια πέδησης (αποταμιευμένη ενέργεια), κατανεμημένη σε ολόκληρη την αμαξοστοιχία σύμφωνα με τον σχεδιασμό του συστήματος πέδησης, ώστε να εξασφαλίζεται η εφαρμογή των απαιτούμενων δυνάμεων πέδησης.
- 10) Διαδοχικές εφαρμογές και χαλαρώσεις της πέδης εξετάζονται κατά τον σχεδιασμό του συστήματος πέδησης (ανεξάντλητο).
- 11) Σε περίπτωση μη σκόπιμης λύσης αμαξοστοιχίας πρέπει να ακινητοποιούνται τα δύο μέρη της αμαξοστοιχίας, οι επιδόσεις πέδησης των δύο μερών της αμαξοστοιχίας εν απαιτείται να είναι πανομοιότυπες με τις επιδόσεις πέδησης σε κανονική κατάσταση.
- 12) Σε περίπτωση διακοπής της ενεργειακής τροφοδότησης της πέδησης ή αστοχίας της ηλεκτρικής τροφοδότησης πρέπει να είναι δυνατή η διατήρηση μονάδας σε θέση στάσης με το μέγιστο φορτίο (όπως ορίζεται στο σημείο 4.2.4.5.2) σε κλίση 40 ‰, μόνο με χρήση της πέδης τριβής του συστήματος κυρίας πέδης, τουλάχιστον επί δύο ώρες.
- 13) Στο σύστημα ελέγχου πέδησης της μονάδας υπάρχουν τρεις καταστάσεις ελέγχου:

— Πέδηση έκτακτης ανάγκης: εφαρμογή προκαθορισμένης δύναμης πέδησης εντός προκαθορισμένου μέγιστου χρόνου απόκρισης, ώστε η αμαξοστοιχία να ακινητοποιηθεί με καθορισμένο επίπεδο επιδόσεων πέδησης.

— Πέδηση λειτουργίας: εφαρμογή ρυθμιζόμενης δύναμης πέδησης, ώστε να ελέγχεται η ταχύτητα της αμαξοστοιχίας, περιλαμβανομένων της στάσης και της προσωρινής ακινητοποίησης.

▼ B

— Πέδηση στάθμευσης: εφαρμογή δύναμης πέδησης για τη διατήρηση της αμαξοστοιχίας (του οχήματος) σε μόνιμη ακινητοποίηση σε θέση στάσης, χωρίς διαθέσιμη ενέργεια επί της αμαξοστοιχίας (του οχήματος).

- 14) Ανεξαρτήτως από τον τρόπο ελέγχου της πέδης, τον έλεγχο του συστήματος πέδης αναλαμβάνει η εντολή εφαρμογής πέδης, ακόμη και σε περίπτωση ενεργής εντολής για ελευθέρωση της πέδης. Η απαίτηση αυτή επιτρέπεται να μην εφαρμόζεται σε περίπτωση που από το μηχανοδηγό έχει σκοπίμως ανασταλεί η εντολή εφαρμογής πέδης (π.χ. σήμα κινδύνου επιβατών, εφίπτευση, απόζευξη κ.λπ.).
- 15) Για ταχύτητες μεγαλύτερες των 5 km/h, ο μέγιστος τιναγμός λόγω της χρήσης πεδών δεν υπερβαίνει τα 4 m/s³. Η συμπεριφορά σε τιναγμό είναι δυνατόν να προκύψει με υπολογισμό και με εκτίμηση της συμπεριφοράς σε επιβράδυνση, η οποία μετριέται κατά τις δοκιμές πέδης (όπως περιγράφεται στις ενότητες 6.2.3.8 και 6.2.3.9).

4.2.4.2.2. Απαιτήσεις ασφάλειας

- 1) Το σύστημα πέδησης είναι το μέσον ακινητοποίησης αμαξοστοιχίας και, συνεπώς, συμβάλλει στο επίπεδο ασφάλειας του σιδηροδρομικού συστήματος.

Οι λειτουργικές απαιτήσεις που διατυπώνονται στο σημείο 4.2.4.2.1 συμβάλλουν στην επίτευξη ασφαλούς λειτουργίας του συστήματος πέδησης. Ωστόσο, για την αξιολόγηση των επιδόσεων πέδησης είναι αναγκαία η ανάλυση επικινδυνότητας, επειδή εμπλέκονται πολλά συστατικά στοιχεία.

- 2) Οι εξεταζόμενοι κίνδυνοι, και οι αντίστοιχες απαιτήσεις ασφάλειας που πρέπει να πληρούνται περιέχονται κατωτέρω στον πίνακα 3.

Όταν καθορίζεται σοβαρότητα στον πίνακα αυτό πρέπει να αποδεικνύεται ότι ο αντίστοιχος κίνδυνος ελέγχεται σε αποδεκτό επίπεδο, λαμβανομένου υπόψη ότι λειτουργική αστοχία έχει συνήθως αξιόπιστη πιθανότητα να προκαλέσει άμεσα την καθοριζόμενη στον πίνακα σοβαρότητα.

Πίνακας 3

Σύστημα πέδησης — Απαιτήσεις ασφάλειας

	Απαίτηση ασφάλειας που πρέπει να τηρείται	
Λειτουργική αστοχία με την αντίστοιχη εκδοχή κινδύνου	Συναφής σοβαρότητα/Συνέπεια που πρέπει να προλαμβάνεται	Ελάχιστο επιτρεπόμενο πλήθος συνδυασμών βλαβών

Αριθ. 1

Ισχύει για μονάδες που διαθέτουν θάλαμο οδήγησης (χειρισμός πέδης)		
Μετά την ενεργοποίηση χειρισμού της πέδης ανάγκης η αμαξοστοιχία δεν επιβραδύνεται, λόγω αστοχίας του συστήματος πέδης (πλήρης και μόνιμη απώλεια της δύναμης πέδησης).	Θανατηφόρα ατυχήματα	2 (δεν είναι αποδεκτή έστω και μια αστοχία)
Σημείωση: Πρέπει να εξεταστεί η ενεργοποίηση από το μηχανοδηγό ή από το σύστημα ΕΧΣ. Δεν εξετάζεται στην παρούσα εκδοχή η ενεργοποίηση από επιβάτες (σήμα κινδύνου).		

▼ **B**

		Απαίτηση ασφάλειας που πρέπει να τηρείται
	Λειτουργική αστοχία με την αντίστοιχη εκδοχή κινδύνου	Συναφής σοβαρότητα/Συνέπεια που πρέπει να προλαμβάνεται
		Ελάχιστο επιτρεπόμενο πλήθος συνδυασμών βλαβών

Αριθ. 2

Ισχύει για μονάδες που διαθέτουν ελκτικό τεχνικό εξοπλισμό		
Μετά από ενεργοποίηση χειρισμού της πέδης ανάγκης η αμαξοστοιχία δεν επιβραδύνεται λόγω αστοχίας στο ελκτικό σύστημα (Ελκτική δύναμη \geq Δύναμης πέδησης).	Θανατηφόρα ατυχήματα	2 (δεν είναι αποδεκτή έστω και μια αστοχία)

Αριθ. 3

Ισχύει για όλες τις μονάδες		
Μετά από ενεργοποίηση χειρισμού της πέδης ανάγκης η απόσταση ακινητοποίησης είναι μεγαλύτερη από την αντίστοιχη σε κανονική κατάσταση λόγω αστοχίας (αστοχιών) του συστήματος πέδης. Σημείωση: Οι επιδόσεις στην κανονική κατάσταση ορίζονται στο σημείο 4.2.4.5.2.	άνευ αντικειμένου	Εντοπίζονται μεμονωμένες βλάβες που καταλήγουν στη μεγαλύτερη υπολογιζόμενη απόσταση ακινητοποίησης και προσδιορίζεται η αύξηση της απόστασης ακινητοποίησης σε σύγκριση με την κανονική κατάσταση (χωρίς αστοχία).

Αριθ. 4

Ισχύει για όλες τις μονάδες		
Μετά από ενεργοποίηση χειρισμού της πέδης στάθμευσης δεν εφαρμόζεται δύναμη πέδης στάθμευσης (πλήρης και μόνιμη απώλεια της δύναμης πέδησης στάθμευσης)	άνευ αντικειμένου	2 (δεν είναι αποδεκτή έστω και μια αστοχία)

Τα πρόσθετα συστήματα πέδης εξετάζονται κατά τον σχεδιασμό ασφάλειας υπό τις συνθήκες που καθορίζονται στις ενότητες 4.2.4.7 και 4.2.4.8.

Η απόδειξη της συμμόρφωσης (διαδικασία αξιολόγησης της συμμόρφωσης) περιγράφεται στο σημείο 6.2.3.5 της παρούσας ΤΠΔ.

▼ **M5**

4.2.4.3.

Τύπος συστήματος πέδης

- 1) Μονάδες που έχουν σχεδιαστεί και αξιολογηθεί για γενική επιχειρησιακή λειτουργία (διάφοροι σχηματισμοί οχημάτων διαφορετικής προέλευσης: αμαξοστοιχιακοί σχηματισμοί που δεν έχουν καθοριστεί στη φάση σχεδιασμού) σε συστήματα εύρους τροχιάς εκτός του συστήματος των 1 520 mm είναι εφοδιασμένες με σύστημα πέδης με σωλήνα πέδης συμβατό με το σύστημα πέδης UIC. Προς τον σκοπό αυτόν, η προδιαγραφή που αναφέρεται στο προσάρτημα I-1 δείκτης [12] καθορίζει τις εφαρμοστέες αρχές.

▼ M5

Η απαίτηση αυτή τίθεται προκειμένου σε κάθε αμαξοστοιχία να διασφαλίζεται η τεχνική συμβατότητα της λειτουργίας πέδης μεταξύ οχημάτων διαφορετικής προέλευσης.

- 2) Δεν υπάρχει απαίτηση σχετικά με τον τύπο συστήματος πέδης όσον αφορά μονάδες (συνθέσεις ή οχήματα) που αξιολογούνται σε σταθερούς ή προκαθορισμένους σχηματισμούς
- 3) Οι απαιτήσεις που εφαρμόζονται σε μονάδες όσον αφορά τη διεπαφή τους με το εποχούμενο ETCS και σχετίζονται με τη λειτουργία διεπαφής αμαξοστοιχίας «πίεση πέδης» όταν είναι εγκατεστημένο ETCS καθορίζονται στην προδιαγραφή που αναφέρεται στο προσάρτημα I.2 δείκτης [B].
- 4) Οι απαιτήσεις που εφαρμόζονται σε μονάδες όσον αφορά τη διεπαφή τους με το εποχούμενο ETCS και σχετίζονται με τη λειτουργία διεπαφής αμαξοστοιχίας «Κατάσταση ειδικής πέδης Ηλεκτροπνευματική πέδη» όταν είναι εγκατεστημένο ETCS καθορίζονται στην προδιαγραφή που αναφέρεται στο προσάρτημα I-2 δείκτης [B].

▼ B

4.2.4.4. Χειρισμός πέδης

4.2.4.4.1. Χειρισμός πέδησης ανάγκης

- 1) Το παρόν σημείο ισχύει για μονάδες που διαθέτουν θάλαμο μηχανοδηγού.
- 2) Υπάρχουν τουλάχιστον δύο ανεξάρτητες συσκευές χειρισμού της πέδης ανάγκης, που παρέχουν τη δυνατότητα ενεργοποίησης της πέδης ανάγκης με μία και μόνο απλή ενέργεια του μηχανοδηγού στην κανονική του θέση οδήγησης, με χρήση ενός χεριού.

Η διαδοχική ενεργοποίηση αυτών των δύο συσκευών επιτρέπεται να εξετάζεται κατά την απόδειξη της συμμόρφωσης με την απαίτηση ασφάλειας αριθ. 1 του πίνακα 3 του σημείου 4.2.4.2.2.

Μία από αυτές τις συσκευές συνίσταται σε ερυθρό κρουστικό κομβίο (κρουστικό κομβίο-μανιτάρι).

Όταν ενεργοποιηθούν, αυτές οι δύο συσκευές ασφαλίζονται αυτόματα από μηχανικό σύστημα στη σχετική θέση πέδης ανάγκης. Η ελευθέρωση από αυτή τη θέση είναι δυνατή μόνο με σκόπιμη ενέργεια.

▼ M5

- 3) Οι απαιτήσεις που ισχύουν για τις μονάδες όσον αφορά τη διεπαφή τους με το εποχούμενο ETCS και σχετίζονται με τη λειτουργία διεπαφής αμαξοστοιχίας «χειρισμός πέδης έκτακτης ανάγκης» όταν είναι εγκατεστημένο ETCS καθορίζονται στην προδιαγραφή που αναφέρεται στο προσάρτημα I-2 δείκτης [B].

▼ B

- 4) Αν η εντολή δεν ακυρωθεί, η ενεργοποίηση της πέδης ανάγκης έχει ως αποτέλεσμα μόνιμο, αυτομάτως:

— τη μετάδοση χειρισμού πέδης ανάγκης σε ολόκληρη την αμαξοστοιχία μέσω της γραμμής ελέγχου πέδης·

▼ B

— τη διακοπή κάθε ελκτικής δράσης εντός χρόνου μικρότερου των 2 δευτερολέπτων. Αυτή η διακοπή δεν είναι δυνατόν να αναταχθεί παρά μόνο με ακύρωση από το μηχανοδηγό της εντολής για έλξη·

— αναστολή όλων των εντολών ή ενεργειών «ελευθέρωσης πέδης».

4.2.4.4.2. Χειρισμός πέδησης λειτουργίας

- 1) Το παρόν σημείο ισχύει για μονάδες που διαθέτουν θάλαμο μηχανοδηγού.
- 2) Η πέδη λειτουργίας παρέχει στον μηχανοδηγό τη δυνατότητα να προσαρμόζει (με εφαρμογή ή ελευθέρωση) τη δύναμη πέδησης μεταξύ ελάχιστης και μέγιστης τιμής σε περιοχή τουλάχιστον 7 βημάτων (περιλαμβάνονται η ελευθέρωση της πέδης και η μέγιστη δύναμη πέδης), ώστε να ελέγχεται η ταχύτητα της αμαξοστοιχίας.
- 3) Ο χειρισμός πέδησης λειτουργίας είναι ενεργός σε μία μόνο θέση της αμαξοστοιχίας. Για την εκπλήρωση αυτής της απαίτησης, πρέπει να είναι δυνατή η απομόνωση της πέδησης λειτουργίας από άλλο χειρισμό (άλλους χειρισμούς) πέδησης λειτουργίας μονάδας (μονάδων) αμαξοστοιχιακού σχηματισμού, σύμφωνα με τον ορισμό για σταθερούς και προκαθορισμένους σχηματισμούς.
- 4) Όταν η ταχύτητα της αμαξοστοιχίας υπερβαίνει τα 15 km/h, η ενεργοποίηση της πέδης λειτουργίας έχει αυτομάτως ως αποτέλεσμα τη διακοπή κάθε ελκτικής δύναμης. Αυτή η διακοπή δεν ανατάσσεται μέχρις ότου η εντολή για έλξη ακυρωθεί από το μηχανοδηγό.

▼ M5

- 5) Οι απαιτήσεις που εφαρμόζονται σε μονάδες όσον αφορά τη διεπαφή τους με το εποχούμενο ETCS και σχετίζονται με τη λειτουργία διεπαφής αμαξοστοιχίας «χειρισμός πέδης λειτουργίας» όταν είναι εγκατεστημένο ETCS καθορίζονται στην προδιαγραφή που αναφέρεται στο προσάρτημα I.2 δέκτης B].

▼ B

Σημειώσεις:

— Σε περίπτωση που η πέδη λειτουργίας και η έλξη ελέγχονται με αυτόματη ρύθμιση ταχύτητας, δεν απαιτείται να ακυρωθεί η διακοπή της έλξης από τον οδηγό.

— Σε ταχύτητα μεγαλύτερη των 15 km/h με έλξη για ειδικό σκοπό (αποπάγωση, καθαρισμός συστατικών στοιχείων πέδης κ.λπ.) επιτρέπεται η σκόπιμη χρήση πέδης τριβής. Η χρήση αυτών των ιδιαίτερων λειτουργιών πρέπει να μην είναι δυνατή σε περίπτωση ενεργοποίησης της πέδης έκτακτης ανάγκης ή της πέδης λειτουργίας.

4.2.4.4.3. Χειρισμός άμεσης πέδησης

- 1) Μηχανές (μονάδες προοριζόμενες να έλκουν εμπορευματικές φορτάμαξες ή επιβατάμαξες) οι οποίες έχουν αξιολογηθεί για γενική επιχειρησιακή λειτουργία διαθέτουν σύστημα άμεσης πέδης.

▼ B

- 2) Το σύστημα άμεσης πέδης παρέχει τη δυνατότητα εφαρμογής δύναμης πέδησης μόνο στην οικεία μονάδα (στις οικείες μονάδες), ενώ σε άλλη μονάδα (άλλες μονάδες) της αμαξοστοιχίας δεν εφαρμόζεται πέδηση.

4.2.4.4.4. Χειρισμός δυναμικής πέδησης

Αν μονάδα διαθέτει σύστημα δυναμικής πέδης:

- 1) Είναι δυνατή η αποτροπή της χρήσης ανατροφοδοτικής πέδησης σε ηλεκτρικές μονάδες, ώστε να μην επιστρέφει ενέργεια στην εναέρια γραμμή επαφής κατά την οδήγηση σε γραμμή που δεν παρέχει αυτή τη δυνατότητα.

Βλέπε επίσης σημείο 4.2.8.2.3 για την ανατροφοδοτική πέδη.

- 2) Η χρήση δυναμικής πέδης επιτρέπεται ανεξαρτήτως από άλλα συστήματα πέδης, ή σε συνδυασμό με άλλα συστήματα πέδης (σύμμειξη).
- 3) Όταν η δυναμική πέδη σε αμαξοστοιχία χρησιμοποιείται ανεξάρτητα από τα άλλα συστήματα πέδησης, πρέπει να είναι δυνατόν να περιορίζονται σε προκαθορισμένες τιμές η μέγιστη τιμή και η αυξομείωση της δύναμης πέδησης από τη δυναμική πέδη.

Σημείωση: ο περιορισμός αυτός αφορά τις δυνάμεις που μεταδίδονται σε τροχιά, όταν η μηχανή (οι μηχανές) είναι ενσωματωμένη (ενσωματωμένες) σε αμαξοστοιχία. Αυτό επιτρέπεται να εφαρμόζεται σε επιχειρησιακό επίπεδο με τον καθορισμό των τιμών που είναι αναγκαίες για τη συμβατότητα με συγκεκριμένη γραμμή (π.χ. γραμμή με μεγάλη κλίση και μικρή ακτίνα καμπυλότητας).

▼ M5

- 4) Οι απαιτήσεις που ισχύουν για τις μονάδες όσον αφορά τη διεπαφή τους με το εποχούμενο ETCS και σχετίζονται με τη λειτουργία διεπαφής αμαξοστοιχίας «Περιοχή αναστολής ειδικής πέδης — Παρατρόχιες εντολές: ανατροφοδοτική πέδη» όταν είναι εγκατεστημένο ETCS καθορίζονται στην προδιαγραφή που αναφέρεται στο προσάρτημα I.2 δείκτης [B]. Οι επακόλουθοι χειρισμοί αναστολής της ανατροφοδοτικής πέδης από τη μονάδα μπορούν να είναι αυτόματοι ή χειροκίνητοι μέσω παρέμβασης του μηχανοδηγού. Η διαμόρφωση του τροχαίου υλικού για αυτόματο ή χειροκίνητο χειρισμό καταχωρίζεται στην τεχνική τεκμηρίωση που περιγράφεται στο σημείο 4.2.12.2.
- 5) Οι απαιτήσεις που ισχύουν για τις μονάδες όσον αφορά τη διεπαφή τους με το εποχούμενο ETCS και σχετίζονται με τη λειτουργία διεπαφής αμαξοστοιχίας «Αναστολή ειδικής πέδης — Εντολές EEM: ανατροφοδοτική πέδη» όταν είναι εγκατεστημένο ETCS καθορίζονται στην προδιαγραφή που αναφέρεται στο προσάρτημα I.2 δείκτης [B]. Οι επακόλουθοι χειρισμοί αναστολής της ανατροφοδοτικής πέδης από τη μονάδα μπορούν να είναι αυτόματοι ή χειροκίνητοι μέσω παρέμβασης του μηχανοδηγού. Η διαμόρφωση του τροχαίου υλικού για αυτόματο ή χειροκίνητο χειρισμό καταχωρίζεται στην τεχνική τεκμηρίωση που περιγράφεται στο σημείο 4.2.12.2.

▼ B

4.2.4.4.5. Χειρισμός πέδησης στάθμευσης

- 1) Το παρόν σημείο ισχύει για παντός είδους μονάδες.
- 2) Ο χειρισμός της πέδησης στάθμευσης έχει ως αποτέλεσμα την εφαρμογή καθορισμένης δύναμης πέδησης επί απεριόριστο χρονικό διάστημα, κατά τη διάρκεια του οποίου είναι δυνατή η απουσία κάθε είδους εποχούμενης ενέργειας.
- 3) Πρέπει να είναι δυνατή η ελευθέρωση της πέδης στάθμευσης σε ακινησία, καθώς και για σκοπούς διάσωσης.
- 4) Στην περίπτωση των μονάδων που αξιολογούνται σε σταθερό σχηματισμό (σταθερούς σχηματισμούς) ή σε προκαθορισμένο σχηματισμό (προκαθορισμένους σχηματισμούς) και για μηχανές που έχουν αξιολογηθεί για γενική επιχειρησιακή λειτουργία, ο χειρισμός της πέδης στάθμευσης ενεργοποιείται αυτομάτως όταν η μονάδα τίθεται εκτός λειτουργίας. Για άλλες μονάδες, ο χειρισμός της πέδης στάθμευσης είτε ενεργοποιείται με το χέρι, είτε ενεργοποιείται αυτομάτως όταν η μονάδα τίθεται εκτός λειτουργίας.

Σημείωση: Η εφαρμογή της δύναμης πέδησης στάθμευσης μπορεί να εξαρτάται από την κατάσταση της λειτουργίας κύριας πέδησης: ενεργοποιείται όταν η εποχούμενη ενέργεια για την εφαρμογή της λειτουργίας κύριας πέδησης απολεσθεί ή πρόκειται να μειωθεί ή να αυξηθεί (έπειτα από ενεργοποίηση ή απενεργοποίηση της μονάδας).

4.2.4.5. Επιδόσεις πέδησης

4.2.4.5.1. Γενικές απαιτήσεις

▼ M5

- 1) Οι επιδόσεις πέδησης (επιβράδυνση = συνάρτηση της ταχύτητας και του ισοδύναμου χρόνου απόκρισης) της μονάδας (σύνθεση ή όχημα) καθορίζονται με υπολογισμό σύμφωνα με την προδιαγραφή που αναφέρεται στο προσάρτημα I-1 δείκτης [13], είτε δείκτης [14], για περίπτωση οριζόντιας τροχιάς.

Κάθε υπολογισμός εκτελείται για διαμέτρους τροχών που αντιστοιχούν σε καινούριους, ημιφθαρμένους και φθαρμένους τροχούς και περιλαμβάνει τον υπολογισμό του απαιτούμενου επιπέδου πρόσφυσης τροχού και σιδηροτροχιάς (βλέπε σημείο 4.2.4.6.1).

- 2) Οι συντελεστές τριβής που χρησιμοποιούνται για τεχνικό εξοπλισμό πέδης τριβής και λαμβάνονται υπόψη στον υπολογισμό αιτιολογούνται (βλέπε προδιαγραφή που αναφέρεται στο προσάρτημα I-1 δείκτης [13]).

▼ B

- 3) Ο υπολογισμός των επιδόσεων πέδησης εκτελείται για δύο καταστάσεις ελέγχου: πέδη ανάγκης και μέγιστη επενέργεια πέδης λειτουργίας.
- 4) Ο υπολογισμός των επιδόσεων πέδησης εκτελείται κατά τη φάση σχεδιασμού και αναθεωρείται (διόρθωση παραμέτρων) μετά τις φυσικές δοκιμές που απαιτούνται κατά τα σημεία 6.2.3.8 και 6.2.3.9, ώστε να είναι συνεπής με τα αποτελέσματα των δοκιμών.

Ο τελικός υπολογισμός των επιδόσεων πέδησης (συνεπής με τα αποτελέσματα δοκιμών) πρέπει να περιέχεται στην τεχνική τεκμηρίωση που ορίζεται στο σημείο 4.2.12.

▼ B

- 5) Η μέγιστη μέση επιβράδυνση που αναπτύσσεται με όλες τις πέδες σε χρήση, συμπεριλαμβανομένης πέδης ανεξάρτητης από την πρόσφυση τροχού/σιδηροτροχιάς, είναι μικρότερη των $2,5 \text{ m/s}^2$. Η απαίτηση αυτή συνδέεται με τη διαμήκη αντίσταση της τροχιάς (διεπαφή με την υποδομή).

▼ M5

4.2.4.5.2. Πέδηση έκτακτης ανάγκης

Χρόνος απόκρισης

- 1) Στην περίπτωση των μονάδων που αξιολογούνται σε σταθερό σχηματισμό (σταθερούς σχηματισμούς) ή σε προκαθορισμένο σχηματισμό (προκαθορισμένους σχηματισμούς), ο ισοδύναμος χρόνος απόκρισης και ο χρόνος καθυστέρησης που εκτιμώνται για τη συνολική δύναμη πέδησης έκτακτης ανάγκης η οποία αναπτύσσεται σε περίπτωση χειρισμού της πέδης έκτακτης ανάγκης πρέπει να είναι μικρότεροι από τις ακόλουθες τιμές:

— Ισοδύναμος χρόνος απόκρισης:

— 3 δευτερόλεπτα για μονάδες με μέγιστη ταχύτητα σχεδιασμού μεγαλύτερη ή ίση των 250 km/h

— 5 δευτερόλεπτα για άλλες μονάδες

— Χρόνος καθυστέρησης: 2 δευτερόλεπτα

Ο «ισοδύναμος χρόνος απόκρισης» και ο «χρόνος καθυστέρησης» εκτιμώνται με βάση τη συνολική δύναμη πέδησης, ή με βάση ή την πίεση στους κυλίνδρους πέδησης σε περίπτωση εφαρμογής πνευματικού συστήματος πέδησης, σύμφωνα με τον ορισμό της προδιαγραφής που αναφέρεται στο προσάρτημα I-1 δείκτης [13].

- 2) Στην περίπτωση των μονάδων που έχουν σχεδιαστεί και αξιολογηθεί για γενική επιχειρησιακή λειτουργία, ο χρόνος απόκρισης είναι ο οριζόμενος για το σύστημα πέδησης UIC (βλέπε επίσης σημείο 4.2.4.3: το σύστημα πέδησης πρέπει να είναι συμβατό με το σύστημα πέδησης UIC).

Υπολογισμός της επιβράδυνσης

- 3) Για όλες τις μονάδες, ο υπολογισμός των επιδόσεων της πέδησης έκτακτης ανάγκης εκτελείται σύμφωνα με την προδιαγραφή που αναφέρεται στο προσάρτημα I-1 δείκτης [13], είτε δείκτης [14]· προσδιορίζονται τα χαρακτηριστικά της επιβράδυνσης και οι αποστάσεις ακινητοποίησης για αρχικές ταχύτητες (εφόσον είναι χαμηλότερες από τη μέγιστη ταχύτητα σχεδιασμού της μονάδας): 30 km/h· 100 km/h· 120 km/h· 140 km/h· 160 km/h· 200 km/h· 230 km/h· 300 km/h· μέγιστη ταχύτητα σχεδιασμού της μονάδας.
- 4) Στην περίπτωση των μονάδων που έχουν σχεδιαστεί και αξιολογηθεί για γενική επιχειρησιακή λειτουργία, προσδιορίζεται επίσης το ποσοστό πεδούμενου βάρους (λάμδα).

Στην προδιαγραφή που αναφέρεται στο προσάρτημα I-1 δείκτης [65] καθορίζεται ο τρόπος με τον οποίο από τον υπολογισμό της επιβράδυνσης ή από την απόσταση ακινητοποίησης της μονάδας είναι δυνατόν να συναχθούν άλλες παράμετροι [ποσοστό πεδούμενου βάρους (λάμδα), πεδούμενη μάζα].

▼ **M5**

- 5) Ο υπολογισμός επιδόσεων της πέδησης έκτακτης ανάγκης εκτελείται με σύστημα πέδης σε δύο διαφορετικές καταστάσεις και λαμβανομένων υπόψη συνθηκών υποβάθμισης:

— Κανονική κατάσταση: Σύστημα πέδης χωρίς αστοχία ονομαστική τιμή των συντελεστών τριβής (που αντιστοιχούν σε συνθήκες χωρίς υγρασία) του τεχνικού εξοπλισμού πέδης τριβής. Με αυτόν τον υπολογισμό προκύπτουν οι επιδόσεις πέδησης στην κανονική κατάσταση.

— Κατάσταση υποβάθμισης: Με τις αστοχίες των συστημάτων πέδης που αναφέρονται στο σημείο 4.2.4.2.2, κίνδυνος αριθ. 3, και με ονομαστική τιμή των συντελεστών τριβής του τεχνικού εξοπλισμού πέδης τριβής. Με την κατάσταση υποβάθμισης λαμβάνονται υπόψη ενδεχόμενες μεμονωμένες αστοχίες. Για τον σκοπό αυτόν, προσδιορίζονται οι επιδόσεις της πέδησης έκτακτης ανάγκης στην περίπτωση μεμονωμένης/-ων αστοχίας/-ιών ενός σημείου που προκαλεί/-ούν τη μεγαλύτερη απόσταση ακινητοποίησης, και προσδιορίζεται σαφώς η σχετική μεμονωμένη αστοχία (εμπλεκόμενο συστατικό στοιχείο και είδος αστοχίας, συχνότητα αστοχίας αν είναι γνωστή).

— Συνθήκες υποβάθμισης: Επιπλέον, εκτελείται ο υπολογισμός επιδόσεων της πέδησης έκτακτης ανάγκης με μειωμένες τιμές του συντελεστή τριβής, λαμβανομένων υπόψη των οριακών περιβαλλοντικών τιμών (εξωτερική επίδραση) για τη θερμοκρασία και την υγρασία (βλέπε την προδιαγραφή που αναφέρεται στο προσάρτημα I-1 δείκτης [67] ή δείκτης [68]).

Σημείωση: Αυτές οι διαφορετικές καταστάσεις και συνθήκες πρέπει να εξετάζονται ιδίως όταν εφαρμόζονται προηγμένα συστήματα ελέγχου, χειρισμού και σηματοδότησης (όπως το ETCS), που στοχεύουν στη βελτιστοποίηση του σιδηροδρομικού συστήματος.

- 6) Ο υπολογισμός των επιδόσεων πέδησης έκτακτης ανάγκης εκτελείται για τις εξής τρεις καταστάσεις φόρτωσης:

— Ελάχιστο φορτίο: «μάζα σχεδιασμού για κατάσταση λειτουργίας» (όπως περιγράφεται στο σημείο 4.2.2.10).

— Κανονικό φορτίο: «μάζα σχεδιασμού για κανονικό ωφέλιμο φορτίο» (όπως περιγράφεται στο σημείο 4.2.2.10).

— Μέγιστο φορτίο πέδησης: κατάσταση φόρτωσης χαμηλότερη ή ίση με την «μάζα σχεδιασμού για ωφέλιμο φορτίο πέραν του κανονικού» (όπως περιγράφεται στο σημείο 4.2.2.10).

Σε περίπτωση που αυτή η κατάσταση φόρτωσης είναι χαμηλότερη από την «μάζα σχεδιασμού για ωφέλιμο φορτίο πέραν του κανονικού», πρέπει να αιτιολογείται και να τεκμηριώνεται στη γενική τεκμηρίωση που περιγράφεται στο σημείο 4.2.12.2.

- 7) Εκτελούνται δοκιμές για την επικύρωση του υπολογισμού της πέδησης έκτακτης ανάγκης, σύμφωνα με τη διαδικασία αξιολόγησης της συμμόρφωσης που καθορίζεται στο σημείο 6.2.3.8.

▼ M5

- 8) Για κάθε κατάσταση φόρτωσης, στην τεχνική τεκμηρίωση που καθορίζεται στο σημείο 4.2.12.2 καταχωρίζεται το δυσμενέστερο αποτέλεσμα (δηλαδή το αποτέλεσμα που καταλήγει στη μεγαλύτερη απόσταση ακινητοποίησης) των υπολογισμών των «επιδόσεων πέδησης έκτακτης ανάγκης σε κανονική κατάσταση» υπό τη μέγιστη ταχύτητα σχεδιασμού (αναθεωρημένη με βάση τα αποτελέσματα των δοκιμών που απαιτούνται ανωτέρω).
- 9) Επιπλέον, για μονάδες που αξιολογούνται σε σταθερό ή προκαθορισμένο σχηματισμό με μέγιστη ταχύτητα σχεδιασμού μεγαλύτερη ή ίση των 250 km/h, η απόσταση ακινητοποίησης στην περίπτωση των «επιδόσεων πέδησης έκτακτης ανάγκης σε κανονική κατάσταση» δεν υπερβαίνει τις ακόλουθες τιμές για την κατάσταση φόρτωσης «κανονικό φορτίο»:
- 5 360 m από την ταχύτητα των 350 km/h (αν \leq της μέγιστης ταχύτητας σχεδιασμού).
 - 3 650 m από την ταχύτητα των 300 km/h (αν \leq της μέγιστης ταχύτητας σχεδιασμού).
 - 2 430 m από την ταχύτητα των 250 km/h.
 - 1 500 m από την ταχύτητα των 200 km/h.

▼ B

4.2.4.5.3. Πέδηση λειτουργίας

Υπολογισμός της επιβράδυνσης:**▼ M5**

- 1) Για παντός είδους μονάδες, ο υπολογισμός επιδόσεων της μέγιστης πέδης λειτουργίας εκτελείται σύμφωνα με την προδιαγραφή που αναφέρεται στο προσάρτημα I-1 δείκτης [13], είτε δείκτης [14], με το σύστημα πέδης σε κανονική κατάσταση, με ονομαστική τιμή των συντελεστών τριβής που χρησιμοποιούνται από τον τεχνικό εξοπλισμό πέδης τριβής για την κατάσταση φόρτωσης «μάζα σχεδιασμού για κανονικό ωφέλιμο φορτίο» υπό τη μέγιστη ταχύτητα σχεδιασμού.
- 2) Εκτελούνται δοκιμές για την επικύρωση του υπολογισμού της μέγιστης πέδης λειτουργίας, σύμφωνα με τη διαδικασία αξιολόγησης της συμμόρφωσης που καθορίζεται στο σημείο 6.2.3.9.

▼ B**Μέγιστες επιδόσεις της πέδησης λειτουργίας:**

- 3) Όταν η πέδηση λειτουργίας έχει σχεδιαστεί για υψηλότερες επιδόσεις από την πέδηση ανάγκης πρέπει να είναι δυνατός ο περιορισμός των μέγιστων επιδόσεων της πέδησης λειτουργίας (με τον σχεδιασμό του συστήματος ελέγχου πέδησης, ή ως μέτρο συντήρησης) σε επίπεδο χαμηλότερο από εκείνο των επιδόσεων της πέδησης ανάγκης.

Σημείωση: Κάθε κράτος μέλος έχει τη δυνατότητα να ζητήσει για λόγους ασφάλειας να είναι υψηλότερου επιπέδου οι επιδόσεις της πέδησης ανάγκης σε σχέση με το επίπεδο των μέγιστων επιδόσεων της πέδησης λειτουργίας, αλλά σε καμία περίπτωση δεν μπορεί να εμποδίσει την πρόσβαση σιδηροδρομικής επιχείρησης που χρησιμοποιεί υψηλότερες μέγιστες επιδόσεις πέδησης λειτουργίας, εκτός αν το εν λόγω κράτος μέλος είναι σε θέση να αποδείξει ότι διακυβεύεται το επίπεδο ασφάλειας στην επικράτειά του.

▼ B

4.2.4.5.4. Υπολογισμοί σχετιζόμενοι με τη θερμική συμπεριφορά

- 1) Το παρόν σημείο ισχύει για παντός είδους μονάδες.
- 2) Στην περίπτωση ETM επιτρέπεται η επαλήθευση της παρούσας απαίτησης με μετρήσεις θερμοκρασίας στους τροχούς και στον τεχνικό εξοπλισμό πέδης.
- 3) Η ενεργειακή συμπεριφορά πέδης επαληθεύεται με υπολογισμό που δείχνει ότι το σύστημα πέδησης σε κανονική κατάσταση έχει σχεδιαστεί έτσι ώστε να ανταποκρίνεται στη διάχυση της ενέργειας πέδησης. Οι τιμές αναφοράς που χρησιμοποιούνται σε αυτό τον υπολογισμό για τα συστατικά στοιχεία του συστήματος πέδησης τα οποία διαχέουν την ενέργεια επικυρώνονται είτε με θερμική δοκιμή είτε με βάση προηγούμενη πείρα.

Ο εν λόγω υπολογισμός περιλαμβάνει την εκδοχή που συνίσταται σε δύο διαδοχικές εφαρμογές της πέδης ανάγκης υπό τη μέγιστη ταχύτητα (χρονικό διάστημα που αντιστοιχεί στο χρόνο που απαιτείται για την επιτάχυνση της αμαξοστοιχίας μέχρι τη μέγιστη ταχύτητα) σε οριζόντια τροχιά για την κατάσταση φόρτωσης «μέγιστο φορτίο πέδησης».

Σε περίπτωση μονάδας που δεν μπορεί να λειτουργήσει μόνη ως αμαξοστοιχία, αναφέρεται το χρονικό διάστημα μεταξύ δύο διαδοχικών εφαρμογών της πέδης ανάγκης που χρησιμοποιήθηκε για τον υπολογισμό.

- 4) Η μέγιστη κλίση γραμμής, το αντίστοιχο μήκος και η επιχειρησιακή ταχύτητα για την οποία έχει σχεδιαστεί το σύστημα πέδης, λαμβανόμενης υπόψη της θερμοενεργειακής συμπεριφοράς της πέδης, καθορίζονται επίσης με υπολογισμό για την κατάσταση φόρτωσης «μέγιστο φορτίο πέδησης», για τον οποίο θεωρείται ότι η πέδη λειτουργίας χρησιμοποιείται για να διατηρηθεί σταθερή η επιχειρησιακή ταχύτητα της αμαξοστοιχίας.

Το αποτέλεσμα (μέγιστη κλίση γραμμής, αντίστοιχο μήκος και επιχειρησιακή ταχύτητα) καταχωρίζεται στην τεκμηρίωση τροχαίου υλικού που ορίζεται στο σημείο 4.2.12 της παρούσας ΤΠΔ.

Για την εξέταση της περίπτωσης κατωφέρειας, προτείνεται η ακόλουθη «περίπτωση αναφοράς»: Διατήρηση της ταχύτητας 80 km/h σε κατωφέρεια σταθερής κλίσης 21 ‰, επί απόσταση 46 km. Εφόσον χρησιμοποιηθεί αυτή η περίπτωση αναφοράς, στην τεκμηρίωση γίνεται απλώς μνεία της συμμόρφωσης με την περίπτωση αυτή.

- 5) Οι μονάδες που αξιολογούνται σε σταθερό ή προκαθορισμένο σχηματισμό, με μέγιστη ταχύτητα σχεδιασμού μεγαλύτερη ή ίση των 250 km/h πρέπει, επιπλέον, να έχουν σχεδιαστεί για να λειτουργούν με σύστημα πέδησης σε κανονική κατάσταση και σε κατάσταση φόρτωσης «μέγιστο φορτίο πέδησης» με ταχύτητα ίση του 90 % της μέγιστης ταχύτητας λειτουργίας σε μέγιστη κλίση κατωφέρειας 25 ‰ επί απόσταση 10 km και σε μέγιστη κλίση κατωφέρειας 35 ‰ επί απόσταση 6 km.

4.2.4.5.5. Πέδη στάθμευσης

Επιδόσεις:

- 1) Πρέπει να διατηρείται ακινητοποιημένη μονάδα (αμαξοστοιχία ή όχημα) μονίμως ακίνητη υπό κλίση 40 ‰, σε κατάσταση φόρτωσης «μάζα σχεδιασμού για τάξη λειτουργίας», χωρίς ηλεκτρική τροφοδότηση.

▼ B

- 2) Η ακινητοποίηση πρέπει να επιτυγχάνεται με την πέδη στάθμευσης και, σε περίπτωση κατά την οποία η πέδη στάθμευσης δεν επαρκεί ώστε να επιτευχθεί η ακινητοποίηση, με επιπρόσθετα μέσα (π.χ. σφήνες). Τα απαιτούμενα επιπρόσθετα μέσα πρέπει να βρίσκονται επί της αμαξοστοιχίας.

Υπολογισμός:

- 3) Οι επιδόσεις της πέδης στάθμευσης της μονάδας (αμαξοστοιχία ή όχημα) υπολογίζονται όπως ορίζεται στην προδιαγραφή που αναφέρεται στο προσάρτημα I-1 ► **M5** δείκτης [13] ◀. Το αποτέλεσμα (κλίση υπό την οποία η μονάδα διατηρείται ακινητοποιημένη μόνο με την πέδη στάθμευσης) καταχωρίζεται στην τεχνική τεκμηρίωση που ορίζεται στο σημείο 4.2.12 της παρούσας ΤΠΔ.

4.2.4.6. Χαρακτηριστικά πρόσφυσης τροχού και σιδηροτροχιάς — Σύστημα προστασίας από ολίσθηση τροχού

▼ M5

4.2.4.6.1. Ορια χαρακτηριστικών πρόσφυσης τροχού και σιδηροτροχιάς

- 1) Το σύστημα πέδησης της μονάδας σχεδιάζεται έτσι ώστε οι επιδόσεις της πέδησης ανάγκης (συμπεριλαμβανομένης της δυναμικής πέδησης αν συμβάλει στις επιδόσεις) και της πέδησης λειτουργίας (χωρίς δυναμική πέδηση) να μην προϋποθέτουν μεγαλύτερη από 0,15 υπολογιζόμενη πρόσφυση τροχού/σιδηροτροχιάς για κάθε τροχοφόρο άξονα σε τιμές ταχύτητας άνω των 30 km/h και κάτω των 250 km/h, με τις ακόλουθες εξαιρέσεις:

— Για μονάδες που αξιολογούνται σε σταθερό (σταθερούς) ή προκαθορισμένο (προκαθορισμένους) σχηματισμό (σχηματισμούς) με έως και 7 άξονες, η υπολογιζόμενη πρόσφυση τροχού/σιδηροτροχιάς πρέπει να μην είναι μεγαλύτερη από 0,13.

— Για μονάδες που αξιολογούνται σε σταθερό (σταθερούς) ή προκαθορισμένο (προκαθορισμένους) σχηματισμό (σχηματισμούς) με άνω των 20 αξόνων, η υπολογιζόμενη πρόσφυση τροχού/σιδηροτροχιάς για την περίπτωση φόρτωσης «ελάχιστο φορτίο» επιτρέπεται να είναι μεγαλύτερη από 0,15, αλλά όχι μεγαλύτερη από 0,17.

Σημείωση: Για την περίπτωση φόρτωσης «κανονικό φορτίο» καμία εξαίρεση· ισχύει η οριακή τιμή 0,15.

Αυτό το ελάχιστο πλήθος αξόνων είναι δυνατόν να μειωθεί μέχρι 16 άξονες αν είναι θετικό το αποτέλεσμα της απαιτούμενης κατά το σημείο 4.2.4.6.2 δοκιμής αποτελεσματικότητας του συστήματος προστασίας από ολίσθηση τροχού (στο εξής: WSP) για την περίπτωση φόρτωσης «ελάχιστο φορτίο».

Για ταχύτητες > 250 km/h και ≤ 350 km/h, οι ανωτέρω τρεις οριακές τιμές μειώνονται γραμμικά, ώστε να μειωθούν κατά 0,05 στα 350 km/h.

- 2) Η ανωτέρω απαίτηση ισχύει επίσης για το χειρισμό άμεσης πέδης που περιγράφεται στο σημείο 4.2.4.4.3.

▼ **M5**

- 3) Κατά τον σχεδιασμό μονάδας, η παραδοχή πρόσφυσης τροχού/σιδηροτροχιάς για τον υπολογισμό των επιδόσεων της πέδης στάθμευσης δεν υπερβαίνει το 0,12.
- 4) Αυτές οι τιμές πρόσφυσης τροχού/σιδηροτροχιάς επαληθεύονται με υπολογισμό με τη μικρότερη διάμετρο τροχού, και για τις τρεις καταστάσεις φόρτωσης που αναφέρονται στο σημείο 4.2.4.5.2.

Όλες οι τιμές πρόσφυσης στρογγυλοποιούνται στο δεύτερο δεκαδικό ψηφίο.

4.2.4.6.2. Σύστημα προστασίας από ολίσθηση τροχού (WSP)

- 1) Το σύστημα προστασίας από ολίσθηση τροχού (στο εξής: WSP) είναι σύστημα που σχεδιάζεται έτσι ώστε να γίνεται η βέλτιστη δυνατή αξιοποίηση της διαθέσιμης πρόσφυσης με ελεγχόμενη μείωση και αποκατάσταση της δύναμης πέδης ώστε να αποτρέπεται η σφήνωση τροχοφόρων αξόνων και η ανεξέλεγκτη ολίσθηση, και με τον τρόπο αυτό να ελαχιστοποιούνται η επιμήκυνση των αποστάσεων ακινητοποίησης και ενδεχόμενες βλάβες στον τροχό.

Απαιτήσεις σχετικά με την παρουσία και τη χρήση συστήματος WSP στη μονάδα:

- 2) Μονάδες που έχουν σχεδιαστεί για μέγιστη υπηρεσιακή ταχύτητα μεγαλύτερη των 150 km/h είναι εφοδιασμένες με σύστημα προστασίας από ολίσθηση τροχού.
- 3) Μονάδες εφοδιασμένες με πέδες επί της επιφάνειας κύλισης του τροχού, με επιδόσεις πέδης οι οποίες προϋποθέτουν για ταχύτητες > 30 km/h υπολογιζόμενη πρόσφυση τροχού/σιδηροτροχιάς μεγαλύτερη από 0,12, πρέπει να διαθέτουν σύστημα προστασίας από ολίσθηση τροχού.

Μονάδες μη εφοδιασμένες με πέδες επί της επιφάνειας κύλισης του τροχού, με επιδόσεις πέδης οι οποίες προϋποθέτουν για ταχύτητες > 30 km/h υπολογιζόμενη πρόσφυση τροχού/σιδηροτροχιάς μεγαλύτερη από 0,11, πρέπει να διαθέτουν σύστημα προστασίας από ολίσθηση τροχού.

- 4) Η απαίτηση σχετικά με το προαναφερόμενο σύστημα προστασίας από ολίσθηση τροχού ισχύει για τις δύο καταστάσεις πέδησης: Πέδη έκτακτης ανάγκης και πέδη λειτουργίας.

Επίσης ισχύει για το σύστημα δυναμικής πέδης, που αποτελεί μέρος της πέδης λειτουργίας, και ενδέχεται να αποτελεί μέρος της πέδης έκτακτης ανάγκης (βλέπε σημείο 4.2.4.7).

Απαιτήσεις για τις επιδόσεις συστήματος WSP:

- 5) Στην περίπτωση μονάδων εφοδιασμένων με σύστημα δυναμικής πέδησης ελέγχεται η δύναμη της δυναμικής πέδησης με σύστημα WSP (αν υπάρχει το σύστημα αυτό σύμφωνα με την προηγούμενη παράγραφο). Αν δεν υπάρχει αυτό το σύστημα WSP, η δύναμη της δυναμικής πέδης ανακόπτεται ή περιορίζεται ώστε να μην χρειάζεται πρόσφυση τροχού/σιδηροτροχιάς μεγαλύτερη από 0,15.

▼ M5

- 6) Το σύστημα παρακολούθησης της περιστροφής των τροχών είναι σχεδιασμένο σύμφωνα με την προδιαγραφή που αναφέρεται στο προσάρτημα I-1 δείκτης [15]. Η διαδικασία αξιολόγησης της συμμόρφωσης περιγράφεται στο σημείο 6.1.3.2.

- 7) Απαιτήσεις για τις επιδόσεις σε επίπεδο μονάδας:

Αν η μονάδα είναι εφοδιασμένη με WSP, κατά την ενσωμάτωση του συστήματος WSP στη μονάδα εκτελείται δοκιμή για την επαλήθευση της αποτελεσματικότητάς του (μέγιστη επιμήκυνση της απόστασης ακινητοποίησης σε σύγκριση με την απόσταση ακινητοποίησης σε στεγνή σιδηροτροχιά). Η διαδικασία αξιολόγησης της συμμόρφωσης περιγράφεται στο σημείο 6.2.3.10.

Τα σχετικά συστατικά στοιχεία του συστήματος προστασίας από ολίσθηση τροχού εξετάζονται στην ανάλυση ασφάλειας για τη λειτουργία της πέδης έκτακτης ανάγκης, που περιγράφεται στο σημείο 4.2.4.2.2.

- 8) Σύστημα παρακολούθησης της περιστροφής των τροχών (στο εξής: WRM):

Οι μονάδες με μέγιστη ταχύτητα σχεδιασμού μεγαλύτερη ή ίση των 250 km/h είναι εφοδιασμένες με σύστημα παρακολούθησης της περιστροφής των τροχών ώστε να ενημερώνεται ο μηχανοδηγός ότι κάποιος άξονας έχει υποστεί εμπλοκή. Το σύστημα παρακολούθησης της περιστροφής των τροχών είναι σχεδιασμένο σύμφωνα με την προδιαγραφή που αναφέρεται στο προσάρτημα I-1 δείκτης [15].

4.2.4.7. Δυναμική πέδη — Σύστημα πέδησης συνδεδεμένο με το σύστημα έλξης

Όταν οι επιδόσεις δυναμικής πέδησης ή συνδεδεμένου με το σύστημα έλξης συστήματος πέδησης περιλαμβάνονται στις επιδόσεις της πέδησης έκτακτης ανάγκης σε κανονική κατάσταση, που ορίζονται στο σημείο 4.2.4.5.2, η δυναμική πέδη ή το συνδεδεμένο με το σύστημα έλξης σύστημα πέδησης υπόκειται σε:

- 1) χειρισμό από την κύρια γραμμή ελέγχου του συστήματος πέδης (βλέπε σημείο 4.2.4.2.1).
- 2) ανάλυση ασφάλειας που καλύπτει τον κίνδυνο «πλήρης απώλεια της δύναμης από τη δυναμική πέδη μετά από ενεργοποίηση χειρισμού ανάγκης».

Αυτή η ανάλυση κινδύνου διενεργείται στο πλαίσιο της ανάλυσης ασφάλειας που απαιτείται σύμφωνα με την αριθ. 3 απαίτηση για την ασφάλεια που καθορίζεται στο σημείο 4.2.4.2.2 για τη λειτουργία της πέδης έκτακτης ανάγκης.

Στην περίπτωση των ηλεκτρικών μονάδων, αν η παρουσία εντός της μονάδας της τάσης που παρέχεται από το εξωτερικό σύστημα ηλεκτρικής τροφοδότησης αποτελεί προϋπόθεση για την εφαρμογή της δυναμικής πέδης, η ανάλυση ασφάλειας πρέπει να καλύπτει αστοχίες που έχουν ως αποτέλεσμα την απώλεια αυτής της τάσης εντός της μονάδας.

Σε περίπτωση που ο ανωτέρω κίνδυνος δεν ελέγχεται στο επίπεδο του τροχαίου υλικού (αστοχία του εξωτερικού συστήματος ηλεκτρικής τροφοδότησης), οι επιδόσεις δυναμικής πέδης ή συνδεδεμένου με το σύστημα έλξης συστήματος πέδησης δεν περιλαμβάνονται στις επιδόσεις της πέδησης έκτακτης ανάγκης σε κανονική κατάσταση, που ορίζονται στο σημείο 4.2.4.5.2.

▼ **B**

4.2.4.8. Σύστημα πέδησης ανεξάρτητο από τις συνθήκες πρόσφυσης

▼ **M5**

4.2.4.8.1. Γενικά

1) Συστήματα πέδης ικανά να αναπτύσσουν δύναμη πέδης εφαρμοζόμενη στη σιδηροτροχιά, ανεξαρτήτως από τις συνθήκες πρόσφυσης τροχού/σιδηροτροχιάς, αποτελούν μέσα εξασφάλισης επιπρόσθετων επιδόσεων πέδησης όταν οι αναγκαίες επιδόσεις είναι υψηλότερες από τις επιδόσεις που αντιστοιχούν στο όριο της διαθέσιμης πρόσφυσης τροχού/σιδηροτροχιάς (βλέπε σημείο 4.2.4.6).

2) Επιτρέπεται να περιλαμβάνεται η συμβολή πέδης ανεξάρτητης από την πρόσφυση τροχού/σιδηροτροχιάς στις επιδόσεις πέδησης υπό κανονική κατάσταση οριζόμενη στο σημείο 4.2.4.5 για την πέδη έκτακτης ανάγκης. Στην περίπτωση αυτή, το σύστημα πέδης που είναι ανεξάρτητο από τις συνθήκες πρόσφυσης υπόκειται σε:

α) χειρισμό από την κύρια γραμμή ελέγχου του συστήματος πέδης (βλέπε σημείο 4.2.4.2.1).

β) ανάλυση ασφάλειας που καλύπτει τον κίνδυνο «πλήρης απώλεια της δύναμης πέδης ανεξάρτητης από την πρόσφυση τροχού/σιδηροτροχιάς μετά από ενεργοποίηση χειρισμού ανάγκης».

Αυτή η ανάλυση κινδύνου διενεργείται στο πλαίσιο της ανάλυσης ασφάλειας που απαιτείται σύμφωνα με την αριθ. 3 απαίτηση για την ασφάλεια που καθορίζεται στο σημείο 4.2.4.2.2 για τη λειτουργία της πέδης έκτακτης ανάγκης.

4.2.4.8.2. Μαγνητική πέδη τροχιάς

1) Στο σημείο 4.2.3.3.1.2 9) γίνεται παραπομπή στις απαιτήσεις για τις μαγνητικές πέδες που προβλέπονται για συμβατότητα με σύστημα ανίχνευσης αμαξοστοιχίας με βάση μετρητές αξόνων.

2) Μαγνητική πέδη τροχιάς επιτρέπεται να χρησιμοποιείται ως πέδη έκτακτης ανάγκης, όπως αναφέρεται στην ΤΠΔ INF, σημείο 4.2.6.2.2.

3) Τα γεωμετρικά χαρακτηριστικά των τελικών στοιχείων του μαγνήτη τα οποία έρχονται σε επαφή με τη σιδηροτροχιά καθορίζονται σύμφωνα με έναν από τους τύπους που περιγράφονται στην προδιαγραφή που αναφέρεται στο προσάρτημα I-1 δείκτης [16]. Επιτρέπεται να χρησιμοποιούνται γεωμετρίες τελικών στοιχείων του μαγνήτη που δεν απαριθμούνται στο προσάρτημα I-1 δείκτης [16], υπό την προϋπόθεση ότι αποδεικνύεται η συμβατότητα με τις αλλαγές τροχιάς και τις διασταυρώσεις σύμφωνα με τη διαδικασία που αναφέρεται στο προσάρτημα IA.

4) Δεν χρησιμοποιείται μαγνητική πέδη τροχιάς σε ταχύτητα μεγαλύτερη των 280 km/h.

5) Οι επιδόσεις πέδησης της μονάδας που προβλέπονται στο σημείο 4.2.4.5.2 προσδιορίζονται με και χωρίς χρήση μαγνητικών πεδών τροχιάς.

▼ M5

- 6) Οι απαιτήσεις που εφαρμόζονται σε μονάδες όσον αφορά τη διεπαφή τους με το εποχούμενο ETCS και σχετίζονται με τη λειτουργία διεπαφής αμαξοστοιχίας «Περιοχή αναστολής ειδικής πέδης — Παρατρόχιες εντολές: μαγνητική πέδη τροχιάς» όταν είναι εγκατεστημένο ETCS καθορίζονται στην προδιαγραφή που αναφέρεται στο προσάρτημα I-2 δείκτης [B]. Οι επακόλουθοι χειρισμοί αναστολής της μαγνητικής πέδης τροχιάς από τη μονάδα μπορούν να είναι αυτόματοι ή χειροκίνητοι μέσω παρέμβασης του μηχανοδηγού. Η διαμόρφωση του τροχιάου υλικού για αυτόματο ή χειροκίνητο χειρισμό καταχωρίζεται στην τεχνική τεκμηρίωση που περιγράφεται στο σημείο 4.2.12.2.
- 7) Οι απαιτήσεις που ισχύουν για τις μονάδες όσον αφορά τη διεπαφή τους με το εποχούμενο ETCS και σχετίζονται με τη λειτουργία διεπαφής αμαξοστοιχίας «Αναστολή ειδικής πέδης — Εντολές EEM: μαγνητική πέδη τροχιάς» όταν είναι εγκατεστημένο ETCS καθορίζονται στην προδιαγραφή που αναφέρεται στο προσάρτημα I-2 δείκτης [B]. Οι επακόλουθοι χειρισμοί αναστολής της μαγνητικής πέδης τροχιάς από τη μονάδα μπορούν να είναι αυτόματοι ή χειροκίνητοι μέσω παρέμβασης του μηχανοδηγού. Η διαμόρφωση του τροχιάου υλικού για αυτόματο ή χειροκίνητο χειρισμό καταχωρίζεται στην τεχνική τεκμηρίωση που περιγράφεται στο σημείο 4.2.12.2.

4.2.4.8.3. Δινορρευματική πέδη τροχιάς

- 1) Το παρόν σημείο καλύπτει μόνο δινορρευματική πέδη τροχιάς που αναπτύσσει δύναμη πέδησης μεταξύ της μονάδας και της σιδηροτροχιάς.
- 2) Στο σημείο 4.2.3.3.1.2 (9) γίνεται παραπομπή στις απαιτήσεις σχετικά με τις δινορρευματικές πέδες τροχιάς που προβλέπονται για συμβατότητα με σύστημα ανίχνευσης αμαξοστοιχίας με βάση μετρητές αξόνων, κυκλώματα τροχιάς, ανιχνευτές αξόνων και ανιχνευτές οχημάτων με βάση επαγωγικούς βρόχους.
- 3) Εάν κατά την εφαρμογή της δινορρευματικής πέδης τροχιάς απαιτείται μετατόπιση των μαγνητών της, η ανεμπόδιστη κίνηση των μαγνητών αυτών μεταξύ των θέσεων «ελευθέρωση πέδης» και «εφαρμογή πέδης» αποδεικνύεται με υπολογισμό σύμφωνα με την προδιαγραφή που αναφέρεται στο προσάρτημα I-1 δείκτης [7].
- 4) Η μέγιστη απόσταση μεταξύ δινορρευματικής πέδης τροχιάς και τροχιάς που αντιστοιχεί στη θέση «ελευθέρωση πέδης» καταχωρίζεται στην τεχνική τεκμηρίωση που περιγράφεται στο σημείο 4.2.12.
- 5) Οι δινορρευματικές πέδες τροχιάς δεν λειτουργούν κάτω από ένα καθορισμένο όριο ταχύτητας.
- 6) Οι όροι για τη χρήση των δινορρευματικών πεδών τροχιάς ως προς την τεχνική συμβατότητα με την τροχιά δεν έχουν εναρμονιστεί (ιδίως όσον αφορά τον αντίκτυπό τους στη θέρμανση της σιδηροτροχιάς και την κατακόρυφη δύναμη) και αποτελούν ανοικτό σημείο.

▼ **M5**

- 7) Στο μητρώο υποδομής αναφέρεται, ανά τμήμα τροχιάς, εάν η χρήση τους επιτρέπεται και, στην περίπτωση αυτή, περιγράφονται οι όροι για τη χρήση τους:
- Η μέγιστη απόσταση μεταξύ δινορρευματικής πέδης τροχιάς και τροχιάς που αντιστοιχεί στη θέση «ελευθέρωση πέδης» που αναφέρεται στο σημείο 4 ανωτέρω,
 - Το καθορισμένο κατώφλιο ταχύτητας που αναφέρεται στο σημείο 5 ανωτέρω.
 - Η κατακόρυφη δύναμη ως συνάρτηση της ταχύτητας αμαξοστοιχίας, σε περίπτωση πλήρους εφαρμογής της δινορρευματικής πέδης τροχιάς (πέδηση έκτακτης ανάγκης) και περιορισμένης εφαρμογής της δινορρευματικής πέδης (πέδηση λειτουργίας).
 - Η δύναμη πέδησης ως συνάρτηση της ταχύτητας αμαξοστοιχίας, σε περίπτωση πλήρους εφαρμογής της δινορρευματικής πέδης τροχιάς (πέδηση έκτακτης ανάγκης) και περιορισμένης εφαρμογής της δινορρευματικής πέδης (πέδηση λειτουργίας).
- 8) Οι επιδόσεις πέδησης της μονάδας που προβλέπονται στα σημεία 4.2.4.5.2 και 4.2.4.5.3 προσδιορίζονται με και χωρίς χρήση δινορρευματικής πέδης τροχιάς.
- 9) Οι απαιτήσεις που εφαρμόζονται σε μονάδες όσον αφορά τη διεπαφή τους με το εποχούμενο ETCS και σχετίζονται με τη λειτουργία διεπαφής αμαξοστοιχίας «Περιοχή αναστολής ειδικής πέδης — Παρατρόχιες εντολές: δινορρευματική πέδη τροχιάς» όταν είναι εγκατεστημένο ETCS καθορίζονται στην προδιαγραφή που αναφέρεται στο προσάρτημα I.2 δείκτης [B]. Οι επακόλουθοι χειρισμοί αναστολής της δινορρευματικής πέδης τροχιάς από τη μονάδα μπορούν να είναι αυτόματοι ή χειροκίνητοι με παρέμβαση του μηχανοδηγού. Η διαμόρφωση του τροχαίου υλικού για αυτόματο ή χειροκίνητο χειρισμό καταχωρίζεται στην τεχνική τεκμηρίωση που περιγράφεται στο σημείο 4.2.12.2.
- 10) Οι απαιτήσεις που ισχύουν για τις μονάδες όσον αφορά τη διεπαφή τους με το εποχούμενο ETCS και σχετίζονται με τη λειτουργία διεπαφής αμαξοστοιχίας «Αναστολή ειδικής πέδης — Εντολές EEM: δινορρευματική πέδη τροχιάς» όταν είναι εγκατεστημένο ETCS καθορίζονται στην προδιαγραφή που αναφέρεται στο προσάρτημα I.2 δείκτης [B]. Οι επακόλουθοι χειρισμοί αναστολής της δινορρευματικής πέδης τροχιάς από τη μονάδα μπορούν να είναι αυτόματοι ή χειροκίνητοι με παρέμβαση του μηχανοδηγού. Η διαμόρφωση του τροχαίου υλικού για αυτόματο ή χειροκίνητο χειρισμό καταχωρίζεται στην τεχνική τεκμηρίωση που περιγράφεται στο σημείο 4.2.12.2.

▼ **B**

4.2.4.9. Κατάσταση πέδης και ένδειξη αστοχίας

▼ **M5**

- 1) Οι διαθέσιμες στο προσωπικό αμαξοστοιχίας πληροφορίες πρέπει να καθιστούν δυνατή τη διαπίστωση της κατάστασης του συστήματος πέδης. Προς τον σκοπό αυτόν, πρέπει να είναι δυνατόν σε ορισμένες φάσεις επιχειρησιακής λειτουργίας να διαπιστώνεται από το προσωπικό της αμαξοστοιχίας η κατάσταση (εφαρμογή, ελευθέρωση ή απομόνωση) των συστημάτων της κύριας πέδης (ανάγκης και λειτουργίας) και της πέδης στάθμευσης και η κατάσταση κάθε μέρους (περιλαμβανόμενων ενός ή περισσότερων εκκινητήρων) των εν λόγω συστημάτων με αυτοτελή χειρισμό και/ή απομόνωση.

▼ B

- 2) Αν η πέδη στάθμευσης εξαρτάται πάντοτε απευθείας από την κατάσταση του συστήματος κύριας πέδης, δεν απαιτείται επιπρόσθετη και ειδική ένδειξη για το σύστημα πέδης στάθμευσης.
- 3) Οι φάσεις που εξετάζονται κατά τη λειτουργία είναι η ακινησία και η πορεία.
- 4) Σε ακινησία, το προσωπικό της αμαξοστοιχίας πρέπει να έχει τη δυνατότητα να ελέγχει από το εσωτερικό και/ή το εξωτερικό της αμαξοστοιχίας:
- τη συνέχεια της γραμμής χειρισμού της πέδης της αμαξοστοιχίας,
 - τη διαθεσιμότητα της ενεργειακής τροφοδότησης πέδησης σε ολόκληρη την αμαξοστοιχία,
 - την κατάσταση των συστημάτων κύριας πέδης και πέδης στάθμευσης καθώς και την κατάσταση κάθε μέρους (περιλαμβανομένων ενός ή περισσότερων εκκινητήρων) των εν λόγω συστημάτων με αυτοτελή χειρισμό και/ή απομόνωση (όπως περιγράφεται ανωτέρω στην πρώτη παράγραφο του παρόντος σημείου), εξαιρουμένων της δυναμικής πέδης ή συνδεδεμένου με το σύστημα έλξης συστήματος πέδησης.
- 5) Κατά την πορεία, ο μηχανοδηγός πρέπει να έχει τη δυνατότητα να ελέγχει από τη θέση οδήγησης στο θάλαμο:
- την κατάσταση της γραμμής χειρισμού της πέδης της αμαξοστοιχίας,
 - την κατάσταση της ενεργειακής τροφοδότησης της πέδης της αμαξοστοιχίας,
 - την κατάσταση της δυναμικής πέδης και συνδεδεμένου με το σύστημα έλξης συστήματος πέδησης, όταν περιλαμβάνονται στις επιδόσεις της πέδησης ανάγκης σε κανονική κατάσταση,
 - την κατάσταση εφαρμογής ή ελευθέρωσης τουλάχιστον ενός μέρους (εκκινητήρας) του συστήματος κύριας πέδης με αυτοτελή χειρισμό (π.χ. μέρος εγκατεστημένο στο όχημα που είναι εφοδιασμένο με ενεργό θάλαμο οδήγησης).

▼ M5

- 6) Η λειτουργία που παρέχει τις προαναφερόμενες πληροφορίες στο προσωπικό της αμαξοστοιχίας είναι σημαντική λειτουργία για την ασφάλεια, καθώς χρησιμοποιείται με σκοπό να εκτιμά το προσωπικό της αμαξοστοιχίας τις επιδόσεις πέδησης της αμαξοστοιχίας.

Σε περίπτωση που τοπικές πληροφορίες παρέχονται με ενδείκτες, το απαιτούμενο επίπεδο ασφάλειας διασφαλίζεται με τη χρήση εναρμονισμένων ενδεικτών.

Όταν υπάρχει κεντρικό σύστημα ελέγχου το οποίο παρέχει στο προσωπικό της αμαξοστοιχίας τη δυνατότητα να εκτελεί όλους τους ελέγχους από μια θέση (π.χ. από το εσωτερικό του θαλάμου μηχανοδηγού), το σύστημα αυτό πρέπει να αποτελεί αντικείμενο μελέτης αξιοπιστίας, με την οποία να εξετάζονται η κατάσταση στοχίας συστατικών στοιχείων, οι εφεδρείες, οι περιοδικοί έλεγχοι και άλλες διατάξεις. Με βάση τη μελέτη αυτή, οι συνθήκες λειτουργίας του κεντρικού συστήματος ελέγχου ορίζονται και προβλέπονται στην τεκμηρίωση λειτουργίας που περιγράφεται στο σημείο 4.2.12.4.

▼ B

- 7) Εφαρμοσιμότητα σε μονάδες προοριζόμενες για γενική επιχειρησιακή λειτουργία:

Εξετάζονται μόνο λειτουργίες που είναι σημαντικές για τα χαρακτηριστικά σχεδιασμού της μονάδας (π.χ. ύπαρξη θαλάμου οδήγησης κ.λπ.).

Τα απαιτούμενα (ενδεχομένως) σήματα μετάδοσης μεταξύ της μονάδας και της (των) άλλης(-ων) ζευγμένης(-ων) μονάδας(-ων) σε αμαξοστοιχία ώστε να είναι παρέχονται σε επίπεδο αμαξοστοιχίας οι πληροφορίες που αφορούν το σύστημα πέδης τεκμηριώνονται, λαμβανομένων υπόψη λειτουργικών παραμέτρων.

Η παρούσα ΤΠΔ δεν επιβάλλει τεχνική λύση όσον αφορά τις φυσικές διεπαφές μεταξύ μονάδων.

4.2.4.10. Απαιτήσεις για την πέδη όσον αφορά τη διάσωση

- 1) Όλα τα είδη πέδης (ανάγκης, λειτουργίας, στάθμευσης) πρέπει να είναι εφοδιασμένα με συσκευές που παρέχουν δυνατότητα ελευθέρωσής τους και απομόνωσής τους. Οι συσκευές αυτές είναι προσπελάσιμες και λειτουργούν όταν η αμαξοστοιχία ή το όχημα είναι: κινητήριο, μη κινητήριο, ή ακινητοποιημένο χωρίς εποχούμενη διαθέσιμη ενέργεια.
- 2) Στην περίπτωση μονάδων προοριζόμενων να λειτουργούν σε συστήματα εύρους τροχιάς εκτός του συστήματος των 1 520 mm, πρέπει να είναι δυνατόν, κατόπιν αστοχίας κατά τη λειτουργία, να διασωθεί αμαξοστοιχία χωρίς πηγή ενέργειας από κινητήρια μονάδα διάσωσης εφοδιασμένη με πνευματικό σύστημα πέδης συμβατό με το σύστημα πέδης UIC (σωλήνας πέδης ως γραμμή χειρισμού της πέδης).

Σημείωση: Για τις μηχανικές και πνευματικές διεπαφές της μονάδας διάσωσης, βλέπε σημείο 4.2.2.2.4 της παρούσας ΤΠΔ.

- 3) Κατά τη διάσωση πρέπει να είναι δυνατός ο χειρισμός, μέσω συσκευής διεπαφής, μέρους του συστήματος πέδης της αμαξοστοιχίας που διασώζεται. Προκειμένου να τηρείται αυτή η απαίτηση επιτρέπεται να χρησιμοποιείται χαμηλή τάση παρεχόμενη από συσσωρευτή που τροφοδοτεί τα κυκλώματα ελέγχου της αμαξοστοιχίας που διασώζεται.

▼ M5

- 4) Οι αναπτυσσόμενες επιδόσεις πέδησης από την αμαξοστοιχία που διασώζεται κατά την ειδική αυτή κατάσταση λειτουργίας εκτιμούνται με υπολογισμό, αλλά δεν απαιτείται να είναι ίδιες με τις επιδόσεις πέδησης που περιγράφονται στο σημείο 4.2.4.5.2. Οι υπολογιζόμενες επιδόσεις πέδησης και οι συνθήκες διάσωσης περιλαμβάνονται στην τεχνική τεκμηρίωση που περιγράφεται στο σημείο 4.2.12.
- 5) Η απαίτηση στο σημείο 4.2.4.10 (4) δεν εφαρμόζεται σε μονάδες που λειτουργούν σε αμαξοστοιχιακό σχηματισμό βάρους μικρότερου από 200 τόνους (κατάσταση φόρτωσης «μάζα σχεδιασμού για κατάσταση λειτουργίας»).

▼ B4.2.5. *Θέματα σχετιζόμενα με τους επιβάτες*

Μόνο για λόγους ενημέρωσης, στο μη εξαντλητικό κατάλογο που ακολουθεί γίνεται επισκόπηση των βασικών παραμέτρων οι οποίες καλύπτονται από την ΤΠΔ ΑΜΚ και ισχύουν για μονάδες προοριζόμενες να μεταφέρουν επιβάτες:

- καθίσματα, περιλαμβανομένων των καθισμάτων προτεραιότητας
- χώροι αναπηρικών αμαξιδίων
- εξωτερικές θύρες, περιλαμβανομένων διαστάσεων, διεπαφή επιβατών για ελέγχους
- εσωτερικές θύρες, περιλαμβανομένων διαστάσεων, διεπαφή επιβατών για χειρισμούς
- αποχωρητήρια
- ελεύθερες διόδους
- φωτισμός
- ενημέρωση πελατών
- μεταβολές στάθμης δαπέδων
- χειρολισθήρες
- κοιτώνες προσπελάσιμοι σε αναπηρικό αμαξίδιο
- θέση βαθμίδας για την επιβίβαση σε όχημα και την αποβίβαση από όχημα, περιλαμβανομένων βαθμίδων και βοηθητικών μέσων επιβίβασης.

Επιπρόσθετες απαιτήσεις ορίζονται κατωτέρω στο παρόν σημείο.

▼ M54.2.5.1. *Συστήματα υγιεινής*

- 1) Τα υλικά που χρησιμοποιούνται για την επί του οχήματος αποθήκευση και διανομή νερού στα συστήματα υγιεινής (π.χ. υλικό και ποιότητα δεξαμενής, αντλίας, σωληνώσεων, βρύσης νερού και μέσων πωματισμού) συμμορφώνονται προς τις απαιτήσεις που ισχύουν για νερό που προορίζεται για κατανάλωση από τον άνθρωπο σύμφωνα με την οδηγία (ΕΕ) 2020/2184 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου⁽¹⁾.
- 2) Στα συστήματα υγιεινής (τουαλέτες, χώροι νιπτήρων, εγκαταστάσεις αναψυκτηρίων/εστιατορίων) δεν επιτρέπεται να κυκλοφορούν λύματα που είναι δυνατόν να είναι επιβλαβή για την υγεία των ανθρώπων ή για το περιβάλλον. Τα απορριπτόμενα υλικά (επεξεργασμένα λύματα) πρέπει να πληρούν τις ακόλουθες οδηγίες (εξαιρουμένου του νερού με σαπούνι που προέρχεται απευθείας από τους χώρους νιπτήρων):
 - Το βακτηριακό φορτίο των λυμάτων από συστήματα υγιεινής δεν υπερβαίνει ποτέ την τιμή του βακτηριακού φορτίου για εντερικό στρεπτόκοκκο και κολοβακτηρίδια η οποία ορίζεται ως «ικανοποιητική» για γλυκά νερά στην οδηγία 2006/7/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου⁽²⁾ σχετικά με τη διαχείριση της ποιότητας των υδάτων κολύμβησης.

⁽¹⁾ Οδηγία (ΕΕ) 2020/2184 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 16ης Δεκεμβρίου 2020, σχετικά με την ποιότητα του νερού ανθρώπινης κατανάλωσης (ΕΕ L 435 της 23.12.2020, σ. 1).

⁽²⁾ Οδηγία 2006/7/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 15ης Φεβρουαρίου 2006, σχετικά με τη διαχείριση της ποιότητας των υδάτων κολύμβησης και την κατάργηση της οδηγίας 76/160/ΕΟΚ (ΕΕ L 64 της 4.3.2006, σ. 37).

▼ **M5**

- Κατά τις διαδικασίες επεξεργασίας δεν χρησιμοποιούνται οι ουσίες που αναφέρονται στο παράρτημα I της οδηγίας 2006/11/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ⁽¹⁾ για τη ρύπανση η οποία προκαλείται από ορισμένες επικίνδυνες ουσίες που εκχέονται στο υδάτινο περιβάλλον της Ένωσης.
- 3) Για τον περιορισμό της διασποράς απορριπτόμενων υγρών παρατροχίως, η απόρριψη από οποιαδήποτε πηγή λαμβάνει χώρα μόνο προς τα κάτω, κάτω από το πλαίσιο του αμαξώματος του οχήματος σε απόσταση όχι μεγαλύτερη από 0,7 μέτρα από το διαμήκη γεωμετρικό άξονα του οχήματος.
- 4) Στην τεχνική τεκμηρίωση που περιγράφεται στο σημείο 4.2.12 αναφέρονται:
 - η ύπαρξη και ο τύπος τουαλετών σε μονάδα,
 - τα χαρακτηριστικά του μέσου έκπλυσης τουαλέτας, αν δεν είναι καθαρό νερό,
 - το είδος του συστήματος επεξεργασίας των λυμάτων και τα πρότυπα με βάση τα οποία έχει αξιολογηθεί η συμμόρφωσή του.

▼ **B**

4.2.5.2. Σύστημα ακουστικής επικοινωνίας

- 1) Το παρόν σημείο ισχύει για παντός είδους μονάδες προοριζόμενες να μεταφέρουν επιβάτες και για μονάδες προοριζόμενες να έλκουν επιβατικές αμαξοστοιχίες.
- 2) Οι αμαξοστοιχίες διαθέτουν τουλάχιστον ένα μέσον ακουστικής επικοινωνίας:
 - για να απευθύνεται το πλήρωμα της αμαξοστοιχίας στους επιβάτες εντός της αμαξοστοιχίας
 - για εσωτερική επικοινωνία μεταξύ του προσωπικού της αμαξοστοιχίας, και ειδικότερα μεταξύ του μηχανοδηγού και του προσωπικού στο χώρο επιβατών (εφόσον υπάρχει).
- 3) Ο τεχνικός εξοπλισμός πρέπει να είναι ικανός να παραμένει σε αναμονή τουλάχιστον επί τρίωρο, ανεξαρτήτως από την κύρια πηγή ενέργειας. Κατά τον χρόνο αναμονής, ο τεχνικός εξοπλισμός πρέπει να είναι ικανός να λειτουργεί ανά τυχαία χρονικά διαστήματα και επί χρονικές περιόδους τυχαία διάρκειας για συνολικό χρόνο 30 πρώτων λεπτών.
- 4) Το σύστημα επικοινωνίας σχεδιάζεται έτσι ώστε σε περίπτωση αστοχίας ενός στοιχείου μετάδοσης να συνεχίζει να λειτουργεί τουλάχιστον με το μισό πλήθος των μεγαφώνων του (κατανεμημένων σε ολόκληρη την αμαξοστοιχία) ή, εναλλακτικά, να υπάρχουν άλλα μέσα για την ενημέρωση των επιβατών σε περίπτωση αστοχίας.

▼ **M5**

- 5) Οι διατάξεις σχετικά με την επαφή των επιβατών με το προσωπικό της αμαξοστοιχίας προδιαγράφονται στο σημείο 4.2.5.3 (Σήμα κινδύνου επιβατών) και στο σημείο 4.2.5.4 (Συσκευές επικοινωνίας για επιβάτες).

⁽¹⁾ Οδηγία 2006/11/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 15ης Φεβρουαρίου 2006, για τη ρύπανση που προκαλείται από ορισμένες επικίνδυνες ουσίες που εκχέονται στο υδάτινο περιβάλλον της Κοινότητας (ΕΕ L 64 της 4.3.2006, σ. 52).

▼ B

- 6) Εφαρμοσιμότητα σε μονάδες προοριζόμενες για γενική επιχειρησιακή λειτουργία:

Εξετάζονται μόνο λειτουργίες που είναι σημαντικές για τα χαρακτηριστικά σχεδιασμού της μονάδας (π.χ. ύπαρξη θαλάμου οδήγησης, συστήματος διεπαφής με πλήρωμα κ.λπ.).

Η απαιτούμενη μετάδοση σημάτων μεταξύ της μονάδας και άλλης(-ων) ζευγμένης(-ων) μονάδας(-ων) σε αμαξοστοιχία ώστε να είναι διαθέσιμο σε επίπεδο αμαξοστοιχίας το σύστημα επικοινωνίας πραγματοποιείται και τεκμηριώνεται, λαμβανομένων υπόψη λειτουργικών παραμέτρων.

Η παρούσα ΤΠΔ δεν επιβάλλει τεχνική λύση όσον αφορά τις φυσικές διεπαφές μεταξύ μονάδων.

4.2.5.3. Σήμα κινδύνου επιβατών

4.2.5.3.1. Γενικά

- 1) Το παρόν σημείο ισχύει για παντός είδους μονάδες που έχουν σχεδιαστεί να μεταφέρουν επιβάτες και για μονάδες που έχουν σχεδιαστεί να έλκουν επιβατικές αμαξοστοιχίες.
- 2) Η λειτουργία του σήματος κινδύνου επιβατών παρέχει σε οποιονδήποτε εντός της αμαξοστοιχίας τη δυνατότητα να ενημερώσει τον οδηγό για δυνητικό κίνδυνο και έχει συνέπειες σε επίπεδο λειτουργίας, όταν ενεργοποιείται (π.χ. έναρξη πέδησης ελλείψει αντίδρασης από το μηχανοδηγό). Το σήμα κινδύνου επιβατών είναι λειτουργία σχετιζόμενη με την ασφάλεια· οι σχετικές απαιτήσεις, περιλαμβανομένων των παραμέτρων ασφάλειας, καθορίζονται στο παρόν σημείο.

4.2.5.3.2. Απαιτήσεις για διεπαφές πληροφόρησης:

- 1) Εξαιρουμένων των αποχωρητηρίων και των διαδρόμων ενδοεπικοινωνίας, σε κάθε διαμέρισμα, σε κάθε προθάλαμο εισόδου και σε κάθε άλλο ιδιαίτερο χώρο προοριζόμενο για επιβάτες υπάρχει τουλάχιστον μία ευδιάκριτη και επισημανόμενη συσκευή σήματος κινδύνου, για την ενημέρωση του μηχανοδηγού σε περίπτωση κινδύνου.
- 2) Η συσκευή σήματος κινδύνου είναι σχεδιασμένη έτσι ώστε, αφού ενεργοποιηθεί, δεν είναι δυνατόν να απενεργοποιηθεί από επιβάτες.
- 3) Μετά τη σκανδάληση του σήματος κινδύνου επιβατών, οπτικά και ακουστικά μηνύματα ενημερώνουν το μηχανοδηγό σχετικά με την ενεργοποίηση ενός ή περισσότερων σημάτων κινδύνου επιβατών.
- 4) Συσκευή στο θάλαμο οδήγησης παρέχει τη δυνατότητα στο μηχανοδηγό να επιβεβαιώσει την ενημέρωσή του σχετικά με το σήμα κινδύνου. Η επιβεβαίωση από το μηχανοδηγό είναι αντιληπτή στο σημείο σκανδάλησης του σήματος κινδύνου επιβατών και σταματά το ακουστικό σήμα στο θάλαμο οδήγησης.

▼ **M5**

- 4α) Σε περίπτωση πολλαπλών ενεργοποιήσεων, η αναγνώριση εκ μέρους του μηχανοδηγού του σήματος κινδύνου επιβατών για την πρώτη ενεργοποιημένη συσκευή σήματος κινδύνου επιβατών ενεργοποιεί την αυτόματη αναγνώριση για όλες τις περαιτέρω ενεργοποιημένες συσκευές, έως ότου να επανέλθουν όλες οι ενεργοποιημένες συσκευές.

▼ **B**

- 5) Με πρωτοβουλία του μηχανοδηγού, το σύστημα παρέχει τη δυνατότητα ζεύξης επικοινωνίας μεταξύ του θαλάμου του μηχανοδηγού και του σημείου σκανδάλης του σήματος (των σημάτων) κινδύνου επιβατών για μονάδες σχεδιασμένες για λειτουργία χωρίς εποχούμενο προσωπικό (πλην του μηχανοδηγού). Στην περίπτωση μονάδων σχεδιασμένων για λειτουργία με εποχούμενο προσωπικό (πλην του μηχανοδηγού) επιτρέπεται να ζεύξη επικοινωνίας μεταξύ του θαλάμου του μηχανοδηγού και του εποχούμενου προσωπικού.

Το σύστημα παρέχει στο μηχανοδηγό τη δυνατότητα να διακόψει αυτή τη ζεύξη επικοινωνίας με πρωτοβουλία του.

- 6) Άλλη συσκευή παρέχει στο πλήρωμα τη δυνατότητα επανάταξης του σήματος κινδύνου επιβατών.

4.2.5.3.3. Απαιτήσεις για ενεργοποίηση της πέδης με το σήμα κινδύνου επιβατών

- 1) Όταν η αμαξοστοιχία είναι σταματημένη σε αποβάθρα ή αναχωρεί από αποβάθρα, η ενεργοποίηση σήματος κινδύνου επιβατών προκαλεί την άμεση εφαρμογή της πέδης λειτουργίας ή της πέδης ανάγκης, με αποτέλεσμα πλήρη στάση. Στην περίπτωση αυτή, μόνον αφού ακινητοποιηθεί πλήρως η αμαξοστοιχία, το σύστημα παρέχει στο μηχανοδηγό τη δυνατότητα να ακυρώσει κάθε επενέργεια πέδησης που προκλήθηκε αυτομάτως από το σήμα κινδύνου επιβατών.
- 2) Σε άλλες καταστάσεις, 10 +/- 1 δευτερόλεπτα μετά την ενεργοποίηση (του πρώτου) σήματος κινδύνου επιβατών ενεργοποιείται τουλάχιστον μια αυτόματη πέδη λειτουργίας, εκτός αν το σήμα κινδύνου επιβατών επιβεβαιωθεί από το μηχανοδηγό εντός αυτού του διαστήματος. Το σύστημα παρέχει στο μηχανοδηγό τη δυνατότητα να απενεργοποιήσει σε οποιαδήποτε στιγμή την επενέργεια πέδησης που προκλήθηκε αυτομάτως από το σήμα κινδύνου επιβατών.

4.2.5.3.4. Κριτήρια αναχώρησης αμαξοστοιχίας από αποβάθρα

- 1) Αμαξοστοιχία θεωρείται ότι αναχωρεί από αποβάθρα κατά τη διάρκεια του χρονικού διαστήματος από τη στιγμή κατά την οποία η κατάσταση της θύρας αλλάζει από «ελευθερωμένη» σε «κλειστή και ασφαλισμένη» μέχρι τη στιγμή κατά την οποία η αμαξοστοιχία έχει εγκαταλείψει εν μέρει την αποβάθρα.
- 2) Η στιγμή αυτή ανιχνεύεται από εποχούμενη συσκευή (λειτουργία που επιτρέπει τη φυσική ανίχνευση της αποβάθρας ή με βάση κριτήρια ταχύτητας ή απόστασης ή οποιαδήποτε εναλλακτικά κριτήρια).
- 3) Στην περίπτωση των μονάδων που προορίζονται να λειτουργούν σε γραμμές εξοπλισμένες με το παρατρόχιο σύστημα ETCS ελέγχου, χειρισμού και σηματοδότησης (συμπεριλαμβανομένης ενημέρωσης ΓΙΑ τη «θύρα επιβατών», που περιγράφεται στο παράρτημα Α αριθ. 7 της ΤΠΔ ΕΧΣ), αυτή η εποχούμενη συσκευή είναι ικανή να λαμβάνει από το σύστημα ETCS τις πληροφορίες που σχετίζονται με την αποβάθρα.

▼ B

- 4.2.5.3.5. Απαιτήσεις ασφάλειας
- 1) Για την εκδοχή «αστοχία στο σύστημα σήματος κινδύνου επιβατών με αποτέλεσμα να μην είναι δυνατόν να ενεργοποιηθεί επιβάτης την πέδη για να σταματήσει την αμαξοστοιχία όταν αναχωρεί από αποβάθρα» πρέπει να αποδεικνύεται ότι ο κίνδυνος ελέγχεται σε αποδεκτό επίπεδο, λαμβανομένου υπόψη ότι λειτουργική αστοχία έχει συνήθως αξιόπιστη πιθανότητα να προκαλέσει άμεσα «μεμονωμένο θανατηφόρο ατύχημα και/ή σοβαρό τραυματισμό».
 - 2) Για την εκδοχή «αστοχία στο σύστημα σήματος κινδύνου επιβατών με αποτέλεσμα μη ενημέρωση του οδηγού σε περίπτωση ενεργοποίησης του σήματος κινδύνου επιβατών» πρέπει να αποδεικνύεται ότι ο κίνδυνος ελέγχεται σε αποδεκτό επίπεδο, λαμβανομένου υπόψη ότι λειτουργική αστοχία έχει συνήθως αξιόπιστη πιθανότητα να προκαλέσει άμεσα «μεμονωμένο θανατηφόρο ατύχημα και/ή σοβαρό τραυματισμό».
 - 3) Η απόδειξη της συμμόρφωσης (διαδικασία αξιολόγησης της συμμόρφωσης) περιγράφεται στο σημείο 6.2.3.5 της παρούσας ΤΠΔ.
- 4.2.5.3.6. Κατάσταση υποβάθμισης
- 1) Μονάδες που διαθέτουν θάλαμο μηχανοδηγού είναι εφοδιασμένες με συσκευή η οποία παρέχει τη δυνατότητα σε εξουσιοδοτημένο προσωπικό να απομονώνει το σύστημα σήματος κινδύνου επιβατών.
 - 2) Αν σύστημα σήματος κινδύνου επιβατών δεν λειτουργεί, είτε μετά από σκόπιμη απομόνωσή του από το προσωπικό λόγω τεχνικής αστοχίας, είτε λόγω ζεύξης της μονάδας με μη συμβατή μονάδα, υπάρχει μόνιμη σχετική ένδειξη για το μηχανοδηγό στον ενεργό θάλαμο μηχανοδηγού και η χρήση του σήματος κινδύνου επιβατών έχει ως αποτέλεσμα άμεση εφαρμογή των πεδών.
 - 3) Αμαξοστοιχία με απομονωμένο σύστημα σήματος κινδύνου επιβατών δεν πληροί τις ελάχιστες απαιτήσεις ασφάλειας και διαλειτουργικότητας που ορίζονται στην παρούσα ΤΠΔ, οπότε πρέπει να θεωρηθεί ότι λειτουργεί σε κατάσταση υποβάθμισης.
- 4.2.5.3.7. Εφαρμοσιμότητα σε μονάδες προοριζόμενες για γενική επιχειρησιακή λειτουργία:
- 1) Εξετάζονται μόνο λειτουργίες που είναι σημαντικές για τα χαρακτηριστικά σχεδιασμού της μονάδας (π.χ. ύπαρξη θαλάμου οδήγησης, συστήματος διεπαφής με πλήρωμα κ.λπ.).
 - 2) Η απαιτούμενη μετάδοση σημάτων μεταξύ της μονάδας και άλλης(-ων) ζευγμένης(-ων) μονάδας(-ων) σε αμαξοστοιχία ώστε να είναι διαθέσιμο σε επίπεδο αμαξοστοιχίας το σύστημα σήματος κινδύνου επιβατών πραγματοποιείται και τεκμηριώνεται, λαμβανομένων υπόψη λειτουργικών παραμέτρων που περιγράφονται ανωτέρω στο παρόν σημείο.
 - 3) Η παρούσα ΤΠΔ δεν επιβάλλει τεχνική λύση όσον αφορά τις φυσικές διεπαφές μεταξύ μονάδων.

▼ B

- 4.2.5.4. Συσκευές επικοινωνίας για επιβάτες
- 1) Το παρόν σημείο ισχύει για παντός είδους μονάδες προοριζόμενες να μεταφέρουν επιβάτες και για μονάδες προοριζόμενες να έλκουν επιβατικές αμαξοστοιχίες.
 - 2) Μονάδες προοριζόμενες για λειτουργία χωρίς εποχούμενο προσωπικό (πλην του μηχανοδηγού) διαθέτουν «συσκευή επικοινωνίας» ώστε οι επιβάτες να ενημερώνουν πρόσωπο που μπορεί να λάβει τα κατάλληλα μέτρα.

▼ M5

- 3) Οι απαιτήσεις όσον αφορά τη θέση της «συσκευής επικοινωνίας» είναι οι απαιτήσεις που ισχύουν για το σήμα κινδύνου επιβατών κατά το σημείο 4.2.5.3.

▼ B

- 4) Στην περίπτωση αυτή το σύστημα καθιστά δυνατή τη ζεύξη επικοινωνίας με πρωτοβουλία του επιβάτη. Το σύστημα αφήνει στο πρόσωπο που λαμβάνει την επικοινωνία (π.χ. τον μηχανοδηγό) την πρωτοβουλία να διακόπτει αυτή την επικοινωνία.
- 5) Η διεπαφή της «συσκευής επικοινωνίας» με τους επιβάτες δηλώνεται με εναρμονισμένο σήμα, φέρει οπτικά και ακπικά σύμβολα και εκπέμπει οπτική και ακουστική ένδειξη ότι έχει τεθεί σε λειτουργία. Τα στοιχεία αυτά πρέπει να πληρούν την ΤΠΔ ΑΜΚ.
- 6) Εφαρμοσιμότητα σε μονάδες προοριζόμενες για γενική επιχειρησιακή λειτουργία:

Εξετάζονται μόνο λειτουργίες που είναι σημαντικές για τα χαρακτηριστικά σχεδιασμού της μονάδας (π.χ. ύπαρξη θαλάμου οδήγησης, συστήματος διεπαφής με πλήρωμα κ.λπ.).

Η απαιτούμενη μετάδοση σημάτων μεταξύ της μονάδας και άλλης(-ων) ζευγμένης(-ων) μονάδας(-ων) σε αμαξοστοιχία ώστε να είναι διαθέσιμο σε επίπεδο αμαξοστοιχίας το σύστημα επικοινωνίας πραγματοποιείται και τεκμηριώνεται, λαμβανομένων υπόψη λειτουργικών παραμέτρων.

Η παρούσα ΤΠΔ δεν επιβάλλει τεχνική λύση όσον αφορά τις φυσικές διεπαφές μεταξύ μονάδων.

▼ M5

- 7) Η ύπαρξη ή μη συσκευών επικοινωνίας καταχωρίζεται στην τεχνική τεκμηρίωση που ορίζεται στο σημείο 4.2.12.2.

▼ B

4.2.5.5. Εξωτερικές θύρες: επιβίβαση επιβατών σε τροχαίο υλικό και αποβίβαση

4.2.5.5.1. Γενικά

- 1) Το παρόν σημείο ισχύει για παντός είδους μονάδες προοριζόμενες να μεταφέρουν επιβάτες και για μονάδες προοριζόμενες να έλκουν επιβατικές αμαξοστοιχίες.
- 2) Θύρες προοριζόμενες για προσωπικό και εμπορεύματα εξετάζονται στα σημεία 4.2.2.8 και 4.2.9.1.2 της παρούσας ΤΠΔ.
- 3) Ο έλεγχος των εξωτερικών θυρών επιβίβασης επιβατών είναι σημαντική λειτουργία για την ασφάλεια. Οι απαιτήσεις για τη λειτουργία και την ασφάλεια που διατυπώνονται στο παρόν σημείο είναι αναγκαίες για τη διασφάλιση του απαιτούμενου επιπέδου ασφάλειας.

4.2.5.5.2. Χρησιμοποιούμενη ορολογία:

- 1) Στο πλαίσιο του παρόντος σημείου «θύρα» σημαίνει εξωτερική θύρα επιβίβασης επιβατών (με ένα ή περισσότερα φύλλα), προοριζόμενη κατά κύριο λόγο για την είσοδο επιβατών στη μονάδα και την έξοδο.

▼ B

- 2) «Ασφαλισμένη θύρα» είναι θύρα που διατηρείται κλειστή με φυσική συσκευή ασφάλισης θύρας.
- 3) «Ασφαλισμένη θύρα εκτός λειτουργίας» είναι θύρα ακινητοποιημένη σε θέση κλειστή με χειροκίνητη μηχανική συσκευή ασφάλισης.
- 4) «Ελευθερωμένη» είναι θύρα η οποία μπορεί να ανοίγει με χειρισμό του τοπικού ή (εφόσον υπάρχει) του κεντρικού συστήματος χειρισμού των θυρών.
- 5) Για την εφαρμογή του παρόντος σημείου, αμαξοστοιχία βρίσκεται σε ακινησία όταν η ταχύτητά της έχει μειωθεί σε 3 km/h ή λιγότερο.
- 6) Για την εφαρμογή του παρόντος σημείου, «πλήρωμα της αμαξοστοιχίας» σημαίνει μέλος του εποχούμενου προσωπικού επιφορτισμένο με τους ελέγχους που σχετίζονται με το σύστημα των θυρών· μπορεί να είναι ο μηχανοδηγός ή άλλο μέλος του εποχούμενου προσωπικού.

4.2.5.5.3. Κλείσιμο και ασφάλιση θυρών

- 1) Η συσκευή χειρισμού θύρας παρέχει στο πλήρωμα της αμαξοστοιχίας τη δυνατότητα να κλείνει και να ασφαλίσει όλες τις θύρες πριν από την αναχώρηση της αμαξοστοιχίας.
- 2) Όταν πρέπει να αναδιπλωθεί κινητή βαθμίδα, η ακολουθία κλεισίματος περιλαμβάνει τη μετακίνηση της βαθμίδας προς τη θέση αναδίπλωσης.
- 3) Όταν το κεντρικό σύστημα κλεισίματος και ασφάλισης θυρών ενεργοποιείται από τοπικό σημείο χειρισμού, προσκειμένο σε θύρα, αυτή η θύρα επιτρέπεται να παραμένει ανοικτή όταν οι υπόλοιπες θύρες κλείνουν και ασφαλίζονται. Το σύστημα χειρισμού θυρών παρέχει στο προσωπικό τη δυνατότητα να κλείνει και να ασφαλίσει αυτή τη θύρα στη συνέχεια, πριν την αναχώρηση.

▼ M5

- 4) Οι θύρες διατηρούνται κλειστές και ασφαλισμένες έως ότου ελευθερωθούν σύμφωνα με το σημείο 4.2.5.5.6. Σε περίπτωση διακοπής της παροχής ισχύος προς τα στοιχεία χειρισμού των θυρών, οι θύρες πρέπει να διατηρούνται μανδλωμένες από το μηχανισμό μανδάλωσης.

Σημείωση: Βλέπε σημείο 4.2.2.3.2 της ΤΠΔ PRM για το προειδοποιητικό σήμα κατά το κλείσιμο θύρας.

Ανίχνευση εμποδίου στη θύρα:

- 5) Οι εξωτερικές θύρες επιβίβασης επιβατών περιλαμβάνουν συσκευές που ανίχνευσης τυχόν εμποδίων (π.χ. επιβάτη) που παρεμποδίζουν το κλείσιμο θύρας. Σε περίπτωση που ανιχνευθεί εμπόδιο, οι θύρες σταματούν αυτομάτως και παραμένουν ανοικτές για περιορισμένο χρονικό διάστημα ή ξαναανοίγουν. Η ευαισθησία του συστήματος είναι τέτοια ώστε να ανιχνεύει εμπόδιο σύμφωνα με την προδιαγραφή που αναφέρεται στο προσάρτημα I-1 δείκτης [17], με μέγιστη δύναμη επί του εμποδίου σύμφωνα με την προδιαγραφή που αναφέρεται στο προσάρτημα I-1 δείκτης [17].

▼ B

- 4.2.5.5.4. Ασφάλιση θύρας εκτός λειτουργίας:
- 1) Πρέπει να προβλέπεται χειροκίνητη μηχανική συσκευή που καθιστά δυνατή (από το προσωπικό αμαξοστοιχίας ή το προσωπικό συντήρησης) την ασφάλιση θύρας εκτός λειτουργίας.
 - 2) Η συσκευή ασφάλισης θύρας εκτός λειτουργίας:
 - απομονώνει τη θύρα από όλα τα χειριστήρια ανοίγματος
 - ασφαλίζει μηχανικά τη θύρα στην κλειστή θέση
 - δείχνει την κατάσταση της συσκευής απομόνωσης
 - καθιστά δυνατή την παράκαμψη της θύρας από το «σύστημα επιβεβαίωσης του κλεισίματος θυρών».

- 4.2.5.5.5. Πληροφορίες διαθέσιμες στο πλήρωμα της αμαξοστοιχίας:
- 1) Με κατάλληλο «σύστημα επιβεβαίωσης του κλεισίματος θυρών», το πλήρωμα της αμαξοστοιχίας έχει τη δυνατότητα να ελέγχει ανά πάσα στιγμή κατά πόσον όλες οι θύρες είναι κλειστές και ασφαλισμένες.
 - 2) Στο πλήρωμα της αμαξοστοιχίας παρέχεται συνεχώς ένδειξη κατά πόσον μια ή περισσότερες θύρες δεν είναι ασφαλισμένες.
 - 3) Στο πλήρωμα της αμαξοστοιχίας παρέχεται ένδειξη για οποιαδήποτε βλάβη κλεισίματος θύρας που κλείνει και/ή χειρισμού ασφάλισης.
 - 4) Με ακουστικό και οπτικό σήμα κινδύνου παρέχεται στο πλήρωμα της αμαξοστοιχίας ένδειξη ανοίγματος έκτακτης ανάγκης μιας ή περισσότερων θυρών.
 - 5) «Ασφαλισμένη θύρα εκτός λειτουργίας» είναι δυνατόν να παρακάμπτεται από το «σύστημα επιβεβαίωσης του κλεισίματος θυρών».

- 4.2.5.5.6. Άνοιγμα θυρών
- 1) Κάθε αμαξοστοιχία διαθέτει χειριστήρια ελευθέρωσης θυρών, τα οποία επιτρέπουν στο πλήρωμα ή σε αυτόματη συσκευή σχετιζόμενη με τη στάση σε αποβάθρα, να ελέγχουν την ελευθέρωση θυρών ξεχωριστά σε κάθε πλευρά, παρέχοντας τη δυνατότητα ανοίγματος των θυρών από επιβάτες ή, εφόσον υπάρχει, από κεντρικό χειριστήριο ανοίγματος, όταν η αμαξοστοιχία ακινητοποιηθεί.

▼ M5

- 2) Οι απαιτήσεις που εφαρμόζονται σε μονάδες όσον αφορά τη διεπαφή τους με το εποχούμενο ETCS και σχετίζονται με τη λειτουργία διεπαφής αμαξοστοιχίας «Κρηπίδωμα σταθμού», όταν είναι εγκατεστημένο ETCS, καθορίζονται στην προδιαγραφή που αναφέρεται στο προσάρτημα I.2 δείκτης [B].

▼ B

- 3) Σε κάθε θύρα είναι προσιτά στους επιβάτες τοπικά χειριστήρια ανοίγματος ή συσκευές ανοίγματος, τόσο στο εξωτερικό όσο και στο εσωτερικό του οχήματος.

▼ B

- 4) Όταν πρέπει να ανασυρθεί κινητή βαθμίδα, η ακολουθία κλεισίματος περιλαμβάνει τη μετακίνηση της βαθμίδας προς τη θέση ανάσυρσης.

Σημείωση: Βλέπε σημείο 4.2.2.4.2 της ΤΠΔ AMK για το προειδοποιητικό σήμα κατά το άνοιγμα θύρας.

- 4.2.5.5.7. Ενδασφάλιση (interlock, εξάρτηση ασφάλισης) θυρών — έλξης
- 1) Η ελκτική δύναμη εφαρμόζεται μόνο όταν όλες οι θύρες είναι κλειστές και ασφαλισμένες. Αυτό επιτυγχάνεται μέσω αυτόματου συστήματος ενδασφάλισης θυρών — έλξης. Το σύστημα ενδασφάλισης θυρών — έλξης αποτρέπει την εφαρμογή της ελκτικής δύναμης όταν δεν είναι κλειστές και ασφαλισμένες όλες οι θύρες.
 - 2) Για το σύστημα ενδασφάλισης έλξης υπάρχει χειροκίνητη απενεργοποίηση, η οποία ενεργοποιείται μόνον από τον μηχανοδηγό σε εξαιρετικές καταστάσεις, προκειμένου να εφαρμόζεται έλξη ακόμη και όταν δεν είναι κλειστές και ασφαλισμένες όλες οι θύρες.
- 4.2.5.5.8. Απαιτήσεις ασφαλείας για τα σημεία 4.2.5.5.2 έως 4.2.5.5.7
- 1) Για την εκδοχή «μια θύρα είναι απασφαλισμένη (χωρίς το πλήρωμα της αμαξοστοιχίας να είναι σωστά ενημερωμένο για την κατάσταση της θύρας) ή ελευθερωμένη ή ανοιχτή σε ακατάλληλες περιοχές (π.χ. λάθος πλευρά της αμαξοστοιχίας) ή καταστάσεις (π.χ. ενώ η αμαξοστοιχία βρίσκεται σε κίνηση)» πρέπει να αποδεικνύεται ότι ο κίνδυνος ελέγχεται σε αποδεκτό επίπεδο, λαμβανομένου υπόψη ότι λειτουργική αστοχία έχει συνήθως αξιόπιστη πιθανότητα να προκαλέσει άμεσα:
 - «μεμονωμένο θανατηφόρο ατύχημα και/ή σοβαρό τραυματισμό» στις μονάδες στις οποίες οι επιβάτες δεν προβλέπεται να είναι όρθιοι στην περιοχή της θύρας (μεγάλες αποστάσεις) ή
 - «μεμονωμένο θανατηφόρο ατύχημα και/ή σοβαρό τραυματισμό» στις μονάδες στις οποίες μερικοί επιβάτες είναι όρθιοι στην περιοχή της θύρας κατά την κανονική λειτουργία.
 - 2) Για την εκδοχή «πολλές θύρες είναι απασφαλισμένες (χωρίς το πλήρωμα της αμαξοστοιχίας να είναι σωστά ενημερωμένο για την κατάσταση των θυρών) ή ελευθερωμένες ή ανοιχτές σε ακατάλληλες περιοχές (π.χ. λάθος πλευρά της αμαξοστοιχίας) ή καταστάσεις (π.χ. ενώ η αμαξοστοιχία βρίσκεται σε κίνηση)» πρέπει να αποδεικνύεται ότι ο κίνδυνος ελέγχεται σε αποδεκτό επίπεδο, λαμβανομένης υπόψη της λειτουργικής αστοχίας με τυπική αξιόπιστη πιθανότητα να έχει άμεσο αποτέλεσμα:
 - «θανατηφόρο ατύχημα και/ή σοβαρό τραυματισμό» στις μονάδες στις οποίες οι επιβάτες δεν προβλέπεται να είναι όρθιοι θέση στην περιοχή της θύρας (μεγάλες αποστάσεις) ή
 - «θανατηφόρα ατυχήματα και/ή σοβαρούς τραυματισμούς» στις μονάδες στις οποίες μερικοί επιβάτες είναι όρθιοι στην περιοχή της θύρας κατά την κανονική λειτουργία.

▼ B

- 3) Η απόδειξη της συμμόρφωσης (διαδικασία αξιολόγησης της συμμόρφωσης) περιγράφεται στο σημείο 6.2.3.5 της παρούσας ΤΠΔ.

4.2.5.5.9. Άνοιγμα θυρών σε έκτακτη ανάγκη

Εσωτερικό άνοιγμα σε έκτακτη ανάγκη

- 1) Κάθε θύρα είναι εφοδιασμένη με εσωτερικό μηχανισμό ανοίγματος σε περίπτωση ανάγκης, προσβάσιμο στους επιβάτες, ο οποίος καθιστά δυνατό το άνοιγμα της θύρας. Ο μηχανισμός αυτός ενεργοποιείται σε ταχύτητες κάτω των 10 km/h.
- 2) Ο μηχανισμός αυτός επιτρέπεται να είναι ενεργός σε οποιαδήποτε ταχύτητα (ανεξαρτήτως οποιοδήποτε σήματος ταχύτητας). Ο μηχανισμός αυτός λειτουργεί μετά από αλληλουχία τουλάχιστον δύο χειρισμών
- 3) Το σύστημα αυτό δεν επενεργεί σε «ασφαλισμένες θύρες εκτός λειτουργίας». Στην περίπτωση αυτή η θύρα πρώτα απασφαλίζεται.

Απαίτηση ασφάλειας:

- 4) Για την εκδοχή «αστοχία του συστήματος εσωτερικού ανοίγματος σε έκτακτη ανάγκη δύο παρακείμενων θυρών κατά μήκος διαμπερούς όδευσης (όπως ορίζεται στο σημείο 4.2.10.5 της παρούσας ΤΠΔ) ενώ παραμένει διαθέσιμο το σύστημα ανοίγματος σε έκτακτη ανάγκη των άλλων θυρών» πρέπει να αποδεικνύεται ότι ο κίνδυνος ελέγχεται σε αποδεκτό επίπεδο, λαμβανομένου υπόψη ότι λειτουργική αστοχία έχει συνήθως αξιόπιστη πιθανότητα να προκαλέσει άμεσα «μειμονωμένο θανατηφόρο ατύχημα και/ή σοβαρό τραυματισμό».

Η απόδειξη της συμμόρφωσης (διαδικασία αξιολόγησης της συμμόρφωσης) περιγράφεται στο σημείο 6.2.3.5 της παρούσας ΤΠΔ.

Εξωτερικό άνοιγμα σε έκτακτη ανάγκη:

- 5) Κάθε θύρα διαθέτει ειδικό εξωτερικό μηχανισμό ανοίγματος για περίπτωση ανάγκης, προσβάσιμο στο προσωπικό διάσωσης ώστε να υπάρχει δυνατότητα να ανοίγει η θύρα αυτή για λόγους έκτακτης ανάγκης. Το σύστημα αυτό δεν επενεργεί σε «ασφαλισμένες θύρες εκτός λειτουργίας» Στην περίπτωση αυτή η θύρα πρώτα απασφαλίζεται.

Χειρωνακτική δύναμη για άνοιγμα θύρας

- 6) Για χειροκίνητο άνοιγμα της θύρας, η δύναμη που απαιτείται να ασκεί πρόσωπο καθορίζεται στην προδιαγραφή που αναφέρεται στο προσάρτημα I-1 ► **M5** δείκτης [17] ◀.

4.2.5.5.10. Εφαρμοσιμότητα σε μονάδες προοριζόμενες για γενική επιχειρησιακή λειτουργία:

- 1) Εξετάζονται μόνο λειτουργίες που είναι σημαντικές για τα χαρακτηριστικά σχεδιασμού της μονάδας (π.χ. ύπαρξη θαλάμου οδήγησης, συστήματος διεπαφής με πλήρωμα για χειρισμό θύρας κ.λπ.).
- 2) Η μετάδοση σημάτων που απαιτείται μεταξύ της μονάδας και της άλλης(-ων) ζευγμένης(-ων) μονάδας(-ων) σε αμαξοστοιχία ώστε να είναι διαθέσιμο σε επίπεδο αμαξοστοιχίας το σύστημα θυρών πραγματοποιείται και τεκμηριώνεται, λαμβανομένων υπόψη λειτουργικών παραμέτρων.

▼ B

- 3) Η παρούσα ΤΠΔ δεν επιβάλλει τεχνική λύση όσον αφορά τις φυσικές διεπαφές μεταξύ μονάδων.

4.2.5.6. Κατασκευή του συστήματος εξωτερικών θυρών

- 1) Αν μονάδα διαθέτει θύρα που πρόκειται να χρησιμοποιείται από επιβάτες για επιβίβαση στην αμαξοστοιχία ή αποβίβαση, ισχύουν οι ακόλουθες διατάξεις:
- 2) Οι θύρες είναι εφοδιασμένες με διαφανή παράθυρα, ώστε να μπορούν οι επιβάτες να αναγνωρίζουν ότι υπάρχει αποβάθρα.
- 3) Η εξωτερική επιφάνεια των επιβατικών μονάδων σχεδιάζεται έτσι ώστε να μην παρέχεται σε πρόσωπα η δυνατότητα «αναρρίχησης» στην αμαξοστοιχία όταν οι θύρες είναι κλειστές και ασφαλισμένες.
- 4) Για την αποτροπή της «αναρρίχησης» σε αμαξοστοιχία, αποφεύγονται στην εξωτερική επιφάνεια του συστήματος θύρας οι χειρολαβές, ή σχεδιάζονται έτσι ώστε να μην είναι δυνατή η συγκράτηση από αυτές όταν οι θύρες είναι κλειστές.
- 5) Οι χειρολισθήρες και οι χειρολαβές στερεώνονται έτσι ώστε να αντέχουν σε δυνάμεις ασκούμενες σε αυτές κατά την επιχειρησιακή λειτουργία.

4.2.5.7. Θύρες ενδοεπικοινωνίας μονάδων

- 1) Το παρόν σημείο ισχύει για παντός είδους μονάδες που έχουν σχεδιαστεί να μεταφέρουν επιβάτες.
- 2) Όταν μονάδα διαθέτει θύρες επικοινωνίας μεταξύ μονάδων στο άκρο επιβαταμαξών ή μεταξύ άκρων της μονάδας, οι θύρες αυτές διαθέτουν σύστημα που παρέχει τη δυνατότητα να ασφαλίζονται (π.χ. όταν θύρα δεν συνδέεται με διάδρομο ενδοεπικοινωνίας προς χρήση από επιβάτες για μετάβαση σε γειτονική επιβατάμαξα ή μονάδα κ.λπ.).

4.2.5.8. Ποιότητα αέρα στο εσωτερικό

- 1) Η ποσότητα και η ποιότητα του αέρα που παρέχεται στο εσωτερικό του χώρου οχημάτων καταλαμβανόμενων από επιβάτες και/ή προσωπικό επαρκούν ώστε να μην προκύπτει κίνδυνος για την υγεία των επιβατών ή του προσωπικού μεγαλύτερος από τον κίνδυνο λόγω της ποιότητας του εξωτερικού ατμοσφαιρικού αέρα. Αυτό επιτυγχάνεται με τη συμμόρφωση με τις απαιτήσεις που αναφέρονται κατωτέρω.

Υπό συνθήκες επιχειρησιακής λειτουργίας, το σύστημα αερισμού διατηρεί σε αποδεκτά επίπεδα το επίπεδο CO₂ στο εσωτερικό.

- 2) Το επίπεδο CO₂ δεν υπερβαίνει τα 5 000 ppm υπό παντός είδους συνθήκες επιχειρησιακής λειτουργίας, με εξαίρεση τις ακόλουθες δύο περιπτώσεις:

— Σε περίπτωση διακοπής του αερισμού, λόγω διακοπής της κύριας ηλεκτρικής τροφοδότησης ή βλάβης του συστήματος, με σύστημα έκτακτης ανάγκης εξασφαλίζεται η παροχή εξωτερικού αέρα σε όλους τους χώρους επιβατών και προσωπικού.

▼ B

Αν αυτή η δυνατότητα έκτακτης ανάγκης διασφαλίζεται με εξαναγκασμένο αερισμό που πραγματοποιείται μέσω συσσωρευτή, εκτελούνται μετρήσεις ώστε να καθοριστεί η χρονική διάρκεια κατά την οποία το επίπεδο CO₂ θα παραμένει κάτω των 10 000 ppm, με την παραδοχή επιβατικού φορτίου που συνεπάγεται η κατάσταση φορτίου «μάζα σχεδιασμού για κανονικό ωφέλιμο φορτίο».

Η διαδικασία αξιολόγησης της συμμόρφωσης ορίζεται στο σημείο 6.2.3.12.

Η διάρκεια αυτή δεν είναι μικρότερη από 30 λεπτά.

Η διάρκεια καταγράφεται στην τεχνική τεκμηρίωση που ορίζεται στο σημείο 4.2.12 της παρούσας ΤΠΔ.

- Σε περίπτωση απενεργοποίησης ή κλεισίματος όλων των μέσων εξωτερικού αερισμού, ή απενεργοποίησης του συστήματος κλιματισμού, προκειμένου να αποτραπεί η έκθεση επιβατών σε καυσαέρια που μπορεί να υπάρχουν στο περιβάλλον, ιδίως σε σήραγγες, και σε περίπτωση πυρκαγιάς, όπως περιγράφεται στο σημείο 4.2.10.4.2.

4.2.5.9. Πλευρικά παράθυρα αμαξώματος

- 1) Όταν επιβάτες έχουν τη δυνατότητα να ανοίγουν πλευρικά παράθυρα τα οποία δεν είναι δυνατόν να ασφαλιστούν από το προσωπικό αμαξοστοιχίας, το μέγεθος του ανοίγματος περιορίζεται σε διαστάσεις που αποκλείουν τη διόδο μέσω του ανοίγματος αντικειμένου σχήματος σφαίρας με διάμετρο 10 cm.

4.2.6. Συνθήκες περιβάλλοντος και αεροδυναμικές επιδράσεις

4.2.6.1. Συνθήκες περιβάλλοντος — γενικά

- 1) Οι συνθήκες περιβάλλοντος είναι οι εξωτερικές για κάποιο προϊόν φυσικές, χημικές ή βιολογικές συνθήκες, στις οποίες εκτίθεται το προϊόν αυτό.
- 2) Οι συνθήκες περιβάλλοντος στις οποίες εκτίθεται το τροχαίο υλικό επηρεάζουν την κατασκευή του τροχαίου υλικού, καθώς και τα συστατικά στοιχεία του.
- 3) Οι περιβαλλοντικές παράμετροι περιγράφονται στις κατωτέρω ενότητες. Για κάθε περιβαλλοντική παράμετρο ορίζεται ονομαστική περιοχή τιμών, που είναι η συχνότερα απαντώμενη στην Ευρώπη και αποτελεί τη βάση για διαλειτουργικό τροχαίο υλικό.
- 4) Για ορισμένες περιβαλλοντικές παραμέτρους ορίζονται περιοχές τιμών διαφορετικές από την ονομαστική. Στην περίπτωση αυτή επιλέγεται μία περιοχή τιμών για τον σχεδιασμό του τροχαίου υλικού.

Για τις λειτουργίες οι οποίες προσδιορίζονται στα κατωτέρω σημεία, στον τεχνικό φάκελο περιγράφονται τα μέτρα σχεδιασμού και/ή δοκιμής που έχουν ληφθεί ώστε να εξασφαλίζεται ότι το τροχαίο υλικό τηρεί τις απαιτήσεις της ΤΠΔ στην υπόψη περιοχή τιμών.

▼ **B**

- 5) Η (Οι) επιλεγόμενη(-ες) περιοχή(-ές) τιμών καταχωρίζεται (καταχωρίζονται) στην τεχνική τεκμηρίωση στην τεχνική τεκμηρίωση που περιγράφεται στο σημείο 4.2.12 της παρούσας ΤΠΔ ως χαρακτηριστικό του τροχαίου υλικού.
- 6) Ανάλογα με τις περιοχές τιμών που επιλέγονται και τα ληφθέντα μέτρα (τα οποία περιγράφονται στην τεχνική τεκμηρίωση), ενδέχεται να είναι αναγκαίος ο καθορισμός κανόνων επιχειρησιακής λειτουργίας για την εξασφάλιση της τεχνικής συμβατότητας μεταξύ του τροχαίου υλικού και συνθηκών περιβάλλοντος που ενδέχεται να επικρατούν σε μέρη του δικτύου.

Ειδικότερα, είναι αναγκαίοι οι κανόνες επιχειρησιακής λειτουργίας όταν τροχαίο υλικό που έχει κατασκευαστεί για την ονομαστική περιοχή τιμών λειτουργεί σε συγκεκριμένη γραμμή όπου, σε ορισμένες περιόδους του έτους, σημειώνεται υπέρβαση της ονομαστικής περιοχής τιμών.
- 7) Αν διαφέρουν από την ονομαστική περιοχή τιμών, οι περιοχές τιμών που πρέπει να επιλέγονται έτσι ώστε να αποφεύγονται τυχόν περιοριστικοί κανόνες επιχειρησιακής λειτουργίας συνδεόμενοι με γεωγραφικές περιοχές και κλιματικές συνθήκες εξειδικεύονται από τα κράτη μέλη και παρατίθενται στο σημείο 7.4 της παρούσας ΤΠΔ.

4.2.6.1.1. Θερμοκρασία

- 1) Το τροχαίο υλικό πληροί τις απαιτήσεις της παρούσας ΤΠΔ εντός μίας (ή περισσότερων) από τις κλιματικές ζώνες T1 (− 25 °C έως + 40 °C· ονομαστική), ή T2 (− 40 °C έως + 35 °C) ή T3 (− 25 °C έως + 45 °C) που καθορίζονται στην προδιαγραφή που αναφέρεται στο προσάρτημα I-1 ► **M5** δείκτης [18] ◀.
- 2) Η επιλεγόμενη περιοχή (οι επιλεγόμενες περιοχές) τιμών θερμοκρασίας καταχωρίζεται (καταχωρίζονται) στην τεχνική τεκμηρίωση που περιγράφεται στο σημείο 4.2.12 της παρούσας ΤΠΔ.
- 3) Στη θερμοκρασία που πρέπει να λαμβάνεται υπόψη για την κατασκευή στοιχείων τροχαίου υλικού συνεκτιμάται η ενσωμάτωσή τους στο τροχαίο υλικό.

4.2.6.1.2. Χιόνι, πάγος και χαλάζι

- 1) Το τροχαίο υλικό πληροί τις απαιτήσεις της παρούσας ΤΠΔ για συνθήκες χιονιού, πάγου και χαλαζιού οι οποίες ορίζονται στην προδιαγραφή που αναφέρεται στο προσάρτημα I-1 ► **M5** δείκτης [18] ◀ και αντιστοιχούν στις ονομαστικές συνθήκες (περιοχή τιμών).
- 2) Στις επιπτώσεις του χιονιού, του πάγου και του χαλαζιού που πρέπει να λαμβάνονται υπόψη για το σχεδιασμό στοιχείων τροχαίου υλικού συνεκτιμάται η ενσωμάτωσή τους στο τροχαίο υλικό.
- 3) Σε περιπτώσεις επιλογής δριμύτερων συνθηκών για «χιόνι, πάγο και χαλάζι», το τροχαίο υλικό και τα μέρη του υποσυστήματος σχεδιάζονται έτσι ώστε να πληρούν τις απαιτήσεις της ΤΠΔ, λαμβανόμενων υπόψη των ακόλουθων εκδοχών:

▼ B

- Χιονοθύελλα (ελαφρό χιόνι με χαμηλή ισοδύναμη περιεκτικότητα σε νερό), που συνεχώς καλύπτει την τροχιά μέχρι ύψος 80 cm υπεράνω του επιπέδου άνω επιφάνειας της σιδηροτροχιάς.
 - Χιονόσκονη, χιονόπτωση μεγάλων ποσοτήτων ελαφρού χιονιού με χαμηλή ισοδύναμη περιεκτικότητα σε νερό.
 - Ρυθμός θερμοκρασιακής μεταβολής, διακύμανση θερμοκρασίας και υγρασίας κατά τη διάρκεια μιας μόνης πορείας, που προκαλούν επικαθίσεις πάγου στο τροχαίο υλικό.
 - Συνδυασμένη επίπτωση με χαμηλή θερμοκρασία, ανάλογα με τη ζώνη θερμοκρασίας που έχει επιλεγεί όπως ορίζεται στο σημείο 4.2.6.1.1.
- 4) Όσον αφορά το σημείο 4.2.6.1.1 (κλιματική ζώνη T2) και το παρόν σημείο 4.2.6.1.2 (δριμείες συνθήκες για χιόνι, πάγο και χαλάζι) της παρούσας ΤΠΔ, αναφέρονται και επαληθεύονται τα λαμβανόμενα μέτρα για την τήρηση των απαιτήσεων της ΤΠΔ υπό τις εν λόγω δριμείες συνθήκες, και ειδικότερα τα μέτρα κατά τον σχεδιασμό και/ή τη δοκιμή που απαιτούνται για τις ακόλουθες απαιτήσεις της ΤΠΔ:

▼ M5

- Εκτροπέας εμποδίων όπως ορίζεται στο σημείο 4.2.2.5: συμπληρωματικά ικανότητα απομάκρυνσης χιονιού μπροστά από την αμαξοστοιχία.

Το χιόνι μπορεί να θεωρηθεί ως εμπόδιο προς απομάκρυνση από τον εκτροπέα εμποδίων. Στο σημείο 4.2.2.5 (με παραπομπή στην προδιαγραφή που αναφέρεται στο προσάρτημα I-1 δείκτης [3]) ορίζονται οι ακόλουθες απαιτήσεις:

▼ B

«Ο λιθοδιώκτης πρέπει να έχει επαρκές μέγεθος ώστε να σαρώνει εμπόδια πλησίον της διαδρομής του φορείου. Πρέπει να έχει συνεχή δομή και να σχεδιάζεται έτσι ώστε να εκτρέπει αντικείμενα προς τα άνω ή προς τα κάτω. Υπό κανονικές συνθήκες επιχειρησιακής λειτουργίας, το κατώτερο άκρο του λιθοδιώκτη βρίσκεται τόσο κοντά στην τροχιά, όσο το επιτρέπουν οι κινήσεις του οχήματος και το εύρος της γραμμής

Σε κάτοψη, ο λιθοδιώκτης πρέπει να έχει περίπου μορφή “V” με σχηματιζόμενη γωνία όχι μεγαλύτερη από 160°. Είναι δυνατό να σχεδιαστεί με γεωμετρία συμβατή ώστε να λειτουργεί και ως εκχιονιστήρας».

Οι δυνάμεις που ορίζονται στο σημείο 4.2.2.5 της παρούσας ΤΠΔ θεωρούνται επαρκείς για την απόθεση του χιονιού.

- Όργανα κύλισης όπως ορίζονται στο σημείο 4.2.3.5 της παρούσας ΤΠΔ: συνεκτίμηση επικαθίσεων χιονιού και πάγου και ενδεχόμενων συνεπειών στη σταθερότητα κύλισης και στη λειτουργία της πέδης.
- Λειτουργία πέδης και εξασφάλιση ισχύος πέδης όπως ορίζεται στο σημείο 4.2.4 της παρούσας ΤΠΔ.

▼ B

- Επισήμανση της παρουσίας της αμαξοστοιχίας σε άλλους όπως ορίζεται στο σημείο 4.2.7.3 της παρούσας ΤΠΔ.
 - Εξασφάλιση ορατότητας εμπρός όπως ορίζεται στο σημείο 4.2.7.3.1.1 της παρούσας ΤΠΔ (Προβολείς) και 4.2.9.1.3.1 (Ορατότητα εμπρός) της παρούσας ΤΠΔ, με τεχνικό εξοπλισμό αλεξήνεμου όπως ορίζεται στο σημείο 4.2.9.2 της παρούσας ΤΠΔ.
 - Εξασφάλιση αποδεκτού κλίματος εργασίας για το μηχάνοδηγό, όπως ορίζεται στο σημείο 4.2.9.1.7 της παρούσας ΤΠΔ.
- 5) Η επιλεγμένη περιοχή τιμών για «χιόνι, πάγο και χαλάζι» (ονομαστική ή δριμυιά) και η σχετική πρόβλεψη τεκμηριώνονται στην τεχνική τεκμηρίωση που περιγράφεται στο σημείο 4.2.12.2 της παρούσας ΤΠΔ.

4.2.6.2. Αεροδυναμικές επιδράσεις

▼ M5

- 1) Οι απαιτήσεις του παρόντος σημείου ισχύουν για παντός είδους τροχαίο υλικό. Για τροχαίο υλικό που χρησιμοποιείται σε συστήματα εύρους τροχιάς 1 520 mm και 1 600 mm, σε περίπτωση που η μέγιστη ταχύτητα υπερβαίνει τα όρια που προβλέπονται στα σημεία 4.2.6.2.1 έως 4.2.6.2.5, εφαρμόζεται η διαδικασία για τις καινοτομικές λύσεις.

▼ B

- 2) Η διέλευση αμαξοστοιχίας προκαλεί ασταθές ρεύμα αέρα με κυμαινόμενες πιέσεις και ταχύτητες ροής. Αυτά τα μεταβατικά φαινόμενα πίεσης και ταχύτητας ροής ασκούν επίδραση σε πρόσωπα, αντικείμενα και κτήρια παρατροχίως. Επίσης ασκούν επίδραση στο τροχαίο υλικό (π.χ. αεροδυναμικό φορτίο στη φέρουσα κατασκευή του οχήματος, κραδασμοί στον εξοπλισμό), και πρέπει να λαμβάνονται υπόψη κατά το σχεδιασμό του τροχαίου υλικού.
- 3) Η συνδυασμένη επίδραση της ταχύτητας αμαξοστοιχίας και της ταχύτητας του αέρα προκαλεί αεροδυναμική ροπή διατοιχισμού και μπορεί να επηρεάσει την ευστάθεια του τροχαίου υλικού.

▼ M3

4.2.6.2.1. Επιδράσεις ελικορεύματος σε επιβάτες σε αποβάθρα και σε τεχνίτες γραμμής

▼ M5

- 1) Μονάδες με μέγιστη ταχύτητα σχεδιασμού $V_{tr, max} > 160$ km/h κινούμενες στην ύπαιθρο υπό την ταχύτητα αναφοράς $V_{tr, ref}$ πρέπει να μην προκαλούν κατά τη διέλευσή τους ταχύτητα αέρα που υπερβαίνει, σε κάθε σημείο μέτρησης που καθορίζεται στην προδιαγραφή που αναφέρεται στο προσάρτημα I-1 δείκτης [49], την τιμή $U_{95 \% , max}$ όπως ορίζεται στην εν λόγω προδιαγραφή.
- 2) Για μονάδες που προορίζονται να λειτουργούν σε δίκτυα εύρους τροχιάς 1 524 mm και 1 668 mm, εφαρμόζονται οι αντίστοιχες τιμές του πίνακα 4 που αφορούν τις παραμέτρους της προδιαγραφής που αναφέρεται στο προσάρτημα I-1 δείκτης [49]:

▼ M3

Πίνακας 4
Κριτήρια ορίων

Εύρος τρο- χιάς (mm)	Μέγιστη ταχύτητα σχεδιασμού αμα- ξοστοιχίας $v_{tr,max}$ (km/h)	Σημείο μέτρησης		Μέγιστη επι- τρεπτή ταχύ- τητα αέρα παρατροχίως (οριακές τιμές για την u_{95} % _{max} (m/s))	Ταχύτητα αναφοράς $v_{tr,ref}$ (km/h)
		Μέτρηση εκτελού- μενη σε ύψος επάνω από την κεφαλή της σίδηροτρο- χιάς	Μέτρηση εκτελούμενη σε απόσταση από τον γεω- μετρικό άξονα της τροχιάς		
1 524	$160 < v_{tr,max}$ < 250	0,2 m	3,0 m	22,5	Μέγιστη ταχύτητα σχεδιασμού
		1,4 m	3,0 m	18	200 km/h ή μέγιστη ταχύτητα σχεδιασμού, όπου ισχύει η χαμηλότερη
1 668	$160 < v_{tr,max}$ < 250	0,2 m	3,1 m	20	Μέγιστη ταχύτητα σχεδιασμού
		1,4 m	3,1 m	15,5	200 km/h ή μέγιστη ταχύτητα σχεδιασμού, όπου ισχύει η χαμηλότερη
	$250 \leq v_{tr,max}$	0,2 m	3,1 m	22	300 km/h ή μέγιστη ταχύτητα σχεδιασμού, όπου ισχύει η χαμηλότερη
		1,4 m	3,1 m	15,5	200 km/h

▼ M5

- 3) Η προδιαγραφή που αναφέρεται στο προσάρτημα I-1 δείκτης [49] καθορίζει:

- την προς δοκιμή αμαξοστοιχία αναφοράς για σταθερούς/ προκαθορισμένους σχηματισμούς και μονάδες που έχουν αξιολογηθεί προς χρήση σε γενική επιχειρησιακή λειτουργία,
- τον προς δοκιμή σχηματισμό για μεμονωμένες μονάδες που διαθέτουν θάλαμο μηχανοδηγού.

▼ M3

- 4) Η διαδικασία αξιολόγησης της συμμόρφωσης περιγράφεται στο σημείο 6.2.3.13 της παρούσας ΤΠΔ.

▼ B

4.2.6.2.2. Παλμός πίεσης κεφαλής

▼ M3

- 1) Κατά τη διασταύρωση δύο αμαξοστοιχιών προκαλείται αεροδυναμικό φορτίο σε καθεμία από τις δύο αμαξοστοιχίες. Η απαίτηση σχετικά με τον παλμό πίεσης κεφαλής στο ύπαιθρο παρέχει τη δυνατότητα καθορισμού ορίου αεροδυναμικού φορτίου που προκαλείται από το τροχαίο υλικό στο ύπαιθρο, με βάση παραδοχή απόστασης μεταξύ γεωμετρικών αξόνων της τροχιάς όπου προορίζεται να λειτουργήσει η αμαξοστοιχία.

Η απόσταση μεταξύ γεωμετρικών αξόνων τροχιάς εξαρτάται από την ταχύτητα και το εύρος της γραμμής. Οι ελάχιστες τιμές της απόστασης μεταξύ γεωμετρικών αξόνων τροχιάς ανάλογα με την ταχύτητα και το εύρος ορίζονται στην ΤΠΔ ΥΠΔ.

▼ **M5**

- 2) Μονάδες με μέγιστη ταχύτητα σχεδιασμού μεγαλύτερη των 160 km/h κινούμενες στην ύπαιθρο υπό την ταχύτητα αναφοράς $V_{tr,ref}$ σε εύρος τροχιάς 1 435 mm πρέπει να μην έχουν ως αποτέλεσμα η μέγιστη τιμή διακόρυφων πιέσεων να υπερβαίνει τη μέγιστη επιτρεπτή μεταβολή της πίεσης που καθορίζεται στην προδιαγραφή που αναφέρεται στο προσάρτημα I-1 δείκτης [49], μετρούμενη κατά τη διέλευση από τις θέσεις μετρήσεων που καθορίζονται στην ίδια προδιαγραφή.
- 3) Για μονάδες που προορίζονται να λειτουργούν σε δίκτυα εύρους τροχιάς 1 524 mm και 1 668 mm, εφαρμόζονται οι αντίστοιχες τιμές του πίνακα 4a κατωτέρω, σύμφωνα με τις παραμέτρους της προδιαγραφής που αναφέρεται στο προσάρτημα I-1 δείκτης [49]:

▼ **M3**

Πίνακας 4a

Κριτήρια ορίων

Εύρος τροχιάς	Μέγιστη ταχύτητα σχεδιασμού αμαξοστοιχίας $v_{tr,max}$ (km/h)	Σημείο μέτρησης		Επιτρεπτή μεταβολή πίεσης, ($\Delta P_{95 \%max}$)	Ταχύτητα αναφοράς $v_{tr,ref}$ (km/h)
		Μέτρηση εκτελούμενη σε ύψος επάνω από την κεφαλή της σιδηροτροχιάς	Μέτρηση εκτελούμενη σε απόσταση από τον γεωμετρικό άξονα της τροχιάς		
1 524 mm	$160 < v_{tr,max} < 250$	μεταξύ 1,5 m και 3,0 m	2,5 m	1 600 Pa	Μέγιστη ταχύτητα σχεδιασμού
1 668 mm	$160 < v_{tr,max} < 250$	μεταξύ 1,5 m και 3,0 m	2,6 m	800 Pa	Μέγιστη ταχύτητα σχεδιασμού
	$250 \leq v_{tr,max}$	μεταξύ 1,5 m και 3,0 m	2,6 m	800 Pa	250 km/h

▼ **B**

- 4) Κατωτέρω καθορίζεται ο προς δοκιμή σχηματισμός για διάφορους τύπους τροχαίου υλικού:
- Μονάδα που αξιολογείται σε σταθερό ή προκαθορισμένο σχηματισμό
 - Μεμονωμένη μονάδα του σταθερού σχηματισμού ή οποιαδήποτε συγκρότηση του προκαθορισμένου σχηματισμού.
 - Μονάδα που έχει αξιολογηθεί προς χρήση σε γενική επιχειρησιακή λειτουργία (αμαξοστοιχιακός σχηματισμός που δεν έχει καθοριστεί στο στάδιο σχεδιασμού):
 - Μονάδα που διαθέτει θάλαμο μηχανοδηγού αξιολογείται μόνη.
 - Άλλες μονάδες: Η απαίτηση δεν τις αφορά.
- 5) Η διαδικασία αξιολόγησης της συμμόρφωσης περιγράφεται στο σημείο 6.2.3.14 της παρούσας ΤΠΔ.

▼ **M5**

- 4.2.6.2.3. Μέγιστες διακυμάνσεις πίεσης εντός σηράγγων
- 1) Μονάδες με μέγιστη ταχύτητα σχεδιασμού μεγαλύτερη των 200 km/h πρέπει να είναι αεροδυναμικώς σχεδιασμένες έτσι ώστε, για δεδομένο συνδυασμό (περίπτωση αναφοράς) ταχύτητας αμαξοστοιχίας και διατομής σήραγγας, όταν μία μόνο αμαξοστοιχίας κινείται σε απλή, όχι κεκλιμένη, σωληνοειδή σήραγγα (χωρίς φρέατα αερισμού κ.λπ.) ικανοποιούνται οι απαιτήσεις για τη χαρακτηριστική διακύμανση πίεσης όπως ορίζονται στο προσάρτημα I-1 δείκτης [50].
 - 2) Ακολούθως καθορίζεται η προς δοκιμή αμαξοστοιχία αναφοράς για διάφορους τύπους τροχαίου υλικού:
 - i) μονάδα που αξιολογείται σε σταθερό ή προκαθορισμένο σχηματισμό: η αξιολόγηση πραγματοποιείται σύμφωνα με την προδιαγραφή που αναφέρεται στο προσάρτημα I-1 δείκτης [50].
 - ii) μονάδα που αξιολογείται προς χρήση σε γενική επιχειρησιακή λειτουργία (αμαξοστοιχιακός σχηματισμός που δεν έχει καθοριστεί στη φάση σχεδιασμού) και διαθέτει θάλαμο μηχανοδηγού: η αξιολόγηση πραγματοποιείται σύμφωνα με την προδιαγραφή που αναφέρεται στο προσάρτημα I-1 δείκτης [50].
 - iii) άλλες μονάδες (επιβατάμαξες για γενική επιχειρησιακή λειτουργία): η αξιολόγηση πραγματοποιείται σύμφωνα με την προδιαγραφή που αναφέρεται στο προσάρτημα I-1 δείκτης [50].
 - 3) Η διαδικασία αξιολόγησης της συμμόρφωσης περιγράφεται στο σημείο 6.2.3.15.
- 4.2.6.2.4. λευρικός άνεμος
- 1) Η παρούσα απαίτηση ισχύει για μονάδες με μέγιστη ταχύτητα σχεδιασμού μεγαλύτερη των 140 km/h.
 - 2) Στην περίπτωση των μονάδων με μέγιστη ταχύτητα σχεδιασμού μικρότερη από 250 km/h, η χαρακτηριστική καμπύλη ανέμου (XKA — CWC) για το πλέον ευαίσθητο όχημα προσδιορίζεται σύμφωνα με την προδιαγραφή που αναφέρεται στο προσάρτημα I-1 δείκτης [19].
 - 3) Στην περίπτωση των μονάδων με μέγιστη ταχύτητα σχεδιασμού μεγαλύτερη ή ίση των 250 km/h, οι επιδράσεις των πλευρικών ανέμων προσδιορίζονται και συμμορφώνονται με την προδιαγραφή που αναφέρεται στο προσάρτημα I-1 δείκτης [19].
 - 4) Η προκύπτουσα χαρακτηριστική καμπύλη ανέμου για το πλέον ευαίσθητο όχημα της υπό αξιολόγηση μονάδας καταχωρίζεται στην τεχνική τεκμηρίωση σύμφωνα με το σημείο 4.2.12.

▼ M3

- 4.2.6.2.5. Αεροδυναμικές επιδράσεις σε τροχιές με έρμα
- 1) Η παρούσα απαίτηση ισχύει για μονάδες με μέγιστη ταχύτητα σχεδιασμού μεγαλύτερη των 250 km/h.
 - 2) Η απαίτηση σχετικά με τις αεροδυναμικές επιδράσεις σε τροχιές με έρμα, προκειμένου να περιορίζονται οι κίνδυνοι που προκαλεί εκσφενδόνιση έρματος (παράσυρση έρματος), είναι ανοικτό σημείο.

▼ B

4.2.7. *Εξωτερικά φώτα και συσκευές οπτικής και ακουστικής προειδοποίησης*

4.2.7.1. *Εξωτερικά φώτα*

- 1) Δεν χρησιμοποιείται πράσινο χρώμα για κανένα εξωτερικό φως ή φωτισμό. Η απαίτηση αυτή τίθεται ώστε να αποτραπεί οποιαδήποτε σύγχυση με σταθερά σήματα.

▼ M3

- 2) Η απαίτηση αυτή δεν ισχύει για φώτα έντασης όχι μεγαλύτερης από 100 cd που περιλαμβάνονται στα πλήκτρα για τον χειρισμό των θυρών επιβατών (όχι συνεχώς αναμμένα).

▼ B

4.2.7.1.1. Προβολείς

- 1) Το παρόν σημείο ισχύει για μονάδες που διαθέτουν θάλαμο μηχανοδηγού.
- 2) Στο εμπρόσθιο άκρο της αμαξοστοιχίας υπάρχουν δύο λευκοί προβολείς, ώστε να εξασφαλίζεται ορατότητα για τον μηχανοδηγό.
- 3) Αυτοί οι προβολείς τοποθετούνται:

— στο ίδιο ύψος υπεράνω του επιπέδου σιδηροτροχιάς, με το γεωμετρικό τους άξονα από 1 500 έως 2 000 mm υπεράνω του επιπέδου σιδηροτροχιάς.

— συμμετρικά σε σχέση με τον γεωμετρικό άξονα των σιδηροτροχιών και με απόσταση μεταξύ των γεωμετρικών αξόνων τους όχι μικρότερη των 1 000 mm.

▼ M5

- 4) Το χρώμα των προβολέων πρέπει να πληροί τις τιμές που καθορίζονται στην προδιαγραφή που αναφέρεται στο προσάρτημα I-1 δείκτης [20].
- 5) Οι προβολείς λειτουργούν σε 2 επίπεδα φωτεινής έντασης: «προβολέας σε μειωμένη ένταση» και «προβολέας σε πλήρη ένταση».

Για κάθε επίπεδο, η φωτεινή ένταση μετρούμενη κατά μήκος του οπτικού άξονα του προβολέα πρέπει να πληροί τις τιμές που καθορίζονται στην προδιαγραφή που αναφέρεται στο προσάρτημα I-1 δείκτης [20].

- 6) Οι προβολείς εγκαθίστανται στη μονάδα με τρόπο ώστε να είναι δυνατή η ευθυγράμμιση του οπτικού τους άξονα όταν είναι εγκατεστημένοι στη μονάδα σύμφωνα με την προδιαγραφή που αναφέρεται στο προσάρτημα I-1 δείκτης [20].

▼ B

- 7) Επιτρέπεται να παρέχονται πρόσθετοι προβολείς (π.χ. άνω προβολείς). Οι εν λόγω πρόσθετοι προβολείς πληρούν την απαίτηση σχετικά με το χρώμα των προβολέων που καθορίζεται ανωτέρω στο παρόν σημείο.

Σημείωση: Δεν είναι υποχρεωτικοί πρόσθετοι προβολείς· η χρήση τους σε επίπεδο επιχειρησιακής λειτουργίας ενδέχεται να υπόκειται σε περιορισμούς.

4.2.7.1.2. Φώτα αναγνώρισης

- 1) Το παρόν σημείο ισχύει για μονάδες που διαθέτουν θάλαμο μηχανοδηγού.
- 2) Στο εμπρόσθιο άκρο της αμαξοστοιχίας προβλέπονται τρεις λευκοί φανοί αναγνώρισης, με σκοπό να είναι ορατή η αμαξοστοιχία.
- 3) Οι δύο κάτω φανοί αναγνώρισης τοποθετούνται:
- στο ίδιο ύψος υπεράνω του επιπέδου σιδηροτροχιάς, με το γεωμετρικό τους άξονα από 1 500 έως 2 000 mm υπεράνω του επιπέδου σιδηροτροχιάς.
 - συμμετρικά σε σχέση με τον γεωμετρικό άξονα των σιδηροτροχιών και με απόσταση μεταξύ των γεωμετρικών αξόνων τους όχι μικρότερη των 1 000 mm.
- 4) Ο τρίτος φανός αναγνώρισης τοποθετείται στον άξονα συμμετρίας επάνω από τους δύο κάτω φανούς, με ελάχιστη κατακόρυφη απόσταση διαχωρισμού μεταξύ των κεντρικών αξόνων τους ίση ή μεγαλύτερη των 600 mm.
- 5) Επιτρέπεται η χρήση του ίδιου κατασκευαστικού στοιχείου για τους προβολείς και για τους φανούς αναγνώρισης.

▼ M5

- 6) Η προδιαγραφή που αναφέρεται στο προσάρτημα I-1 δείκτης [20] καθορίζει τα χαρακτηριστικά:
- α) του χρώματος των φανών αναγνώρισης,
 - β) της κατανομής φασματικής ακτινοβολίας φωτός από τους φανούς αναγνώρισης,
 - γ) της φωτεινής έντασης των φανών αναγνώρισης.
- 7) Οι προβολείς εγκαθίστανται στη μονάδα με τρόπο ώστε να είναι δυνατή η ευθυγράμμιση του οπτικού τους άξονα όταν είναι εγκατεστημένοι στη μονάδα σύμφωνα με την προδιαγραφή που αναφέρεται στο προσάρτημα I-1 δείκτης [20].

▼ B

4.2.7.1.3. Ουραία φώτα

- 1) Στο οπίσθιο άκρο μονάδων προοριζόμενων να λειτουργούν στο οπίσθιο άκρο της αμαξοστοιχίας προβλέπονται δύο ερυθροί ουραίοι φανοί, προκειμένου να καθίσταται ορατή η αμαξοστοιχία.
- 2) Όσον αφορά μονάδες που αξιολογούνται για γενική επιχειρησιακή λειτουργία, οι φανοί επιτρέπεται να είναι φορητοί. Στην περίπτωση αυτή, ο τύπος φορητού φανού που πρόκειται να χρησιμοποιείται πρέπει να πληροί το προσάρτημα Ε της ΤΠΔ «εμπορευματικές φορτάμαξες». Η λειτουργία επαληθεύεται με εξέταση σχεδιασμού και με δοκιμή τύπου σε επίπεδο συστατικού στοιχείου (συστατικό διαλειτουργικότητας «φορητός ουραίος φανός»), χωρίς να απαιτείται η προσκόμιση των φορητών φανών.
- 3) Οι ουραίοι φανοί τοποθετούνται:
 - στο ίδιο ύψος υπεράνω του επιπέδου σιδηροτροχιάς, με το γεωμετρικό τους άξονα από 1 500 έως 2 000 mm υπεράνω του επιπέδου σιδηροτροχιάς.
 - συμμετρικά σε σχέση με τον γεωμετρικό άξονα των σιδηροτροχιών και με απόσταση μεταξύ των γεωμετρικών αξόνων τους όχι μικρότερη των 1 000 mm.

▼ M5

- 4) Η προδιαγραφή που αναφέρεται στο προσάρτημα I-1 δείκτης [20] καθορίζει τα χαρακτηριστικά:
 - α) του χρώματος των ουραίων φανών,
 - β) της φωτεινής έντασης των ουραίων φανών.

▼ B

- 5) Η φωτεινή ένταση των φανών αναγνώρισης πρέπει να πληροί τις τιμές που καθορίζονται στο σημείο 5.5.4 πίνακας 8 της προδιαγραφής που αναφέρεται στο προσάρτημα I-1 αριθ. 40.

▼ M5

4.2.7.1.4. Χειρισμοί φανών

- 1) Το παρόν σημείο ισχύει για μονάδες που διαθέτουν θάλαμο μηχανοδηγού.
- 2) Ο μηχανοδηγός έχει τη δυνατότητα να χειρίζεται:
 - τους προβολείς και τους φανούς αναγνώρισης της μονάδας από την κανονική θέση οδήγησης,
 - τους ουραίους φανούς της μονάδας από τον θάλαμο μηχανοδηγού.

Ο χειρισμός αυτός είναι δυνατός κατά τρόπο ανεξάρτητο ή συνδυασμένο.
- 3) Σε μονάδες που προορίζονται να λειτουργούν σε ένα η περισσότερα από τα δίκτυα που απαριθμούνται στο σημείο 7.3.2.8.α, ο μηχανοδηγός είναι σε θέση να χρησιμοποιεί τους προβολείς σε κατάσταση αυτόματου αναβοσβήσιματος και να αναστέλλει τη λειτουργία. Τα χαρακτηριστικά της κατάστασης αναβοσβήσιματος δεν αποτελούν προϋπόθεση για την πρόσβαση σε ένα δίκτυο.
- 4) Η τοποθέτηση των χειριστηρίων για την ενεργοποίηση και την αναστολή της κατάστασης αναβοσβήσιματος των προβολέων καταχωρίζεται στην τεχνική τεκμηρίωση που καθορίζεται στο σημείο 4.2.12.2.

▼ B

4.2.7.2. Σειρήνα προειδοποίησης (συσκευή ακουστικής προειδοποίησης)

4.2.7.2.1. Γενικά

- 1) Το παρόν σημείο ισχύει για μονάδες που διαθέτουν θάλαμο οδήγησης.
- 2) Οι αμαξοστοιχίες είναι εφοδιασμένες με σειρήνες προειδοποίησης ώστε να γίνονται αντιληπτές ακουστικά.
- 3) Το ηχητικό σήμα των σειρήνων ακουστικής προειδοποίησης προβλέπεται να είναι αναγνωρίσιμο ότι προέρχεται από αμαξοστοιχία και δεν είναι παρόμοιο με το ηχητικό σήμα από ακουστικές συσκευές που χρησιμοποιούνται στις οδικές μεταφορές ή ως κοινές συσκευές προειδοποίησης εργοστασίων ή άλλες. Κατά τη λειτουργία οι σειρήνες προειδοποίησης εκπέμπουν τουλάχιστον ένα από τους ακόλουθους ξεχωριστούς ήχους προειδοποίησης:

— Ήχος 1: η θεμελιώδης συχνότητα του ξεχωριστά παραγόμενου ηχητικού σήματος είναι $660 \text{ Hz} \pm 30 \text{ Hz}$ (υψίσυχο ηχητικό σήμα).

— Ήχος 2: η θεμελιώδης συχνότητα του ξεχωριστά παραγόμενου ηχητικού σήματος είναι $370 \text{ Hz} \pm 20 \text{ Hz}$ (χαμηλόσυχο ηχητικό σήμα).

- 4) Σε περίπτωση που παρέχονται πρόσθετοι, πέραν των προαναφερόμενων, ήχοι προειδοποίησης (μεμονωμένα ή σε συνδυασμό), η στάθμη ηχητικής τους πίεσης δεν είναι υψηλότερη από τις τιμές που αναφέρονται κατωτέρω στο ► **M5** σημείο 4.2.7.2.2. ◀

Σημείωση: η χρήση τους σε επίπεδο επιχειρησιακής λειτουργίας είναι δυνατό να υπόκειται σε περιορισμούς.

▼ M5

4.2.7.2.2. Στάθμες ηχητικής πίεσης σειρήνας προειδοποίησης

- 1) Η C σταθμισμένη στάθμη ηχητικής πίεσης που εκπέμπει κάθε σειρήνα προειδοποίησης που ηχεί χωριστά (ή σε ομάδα, αν οι σειρήνες προορίζονται να ηχούν ταυτοχρόνως ως συγχорδία), όταν είναι ενσωματωμένη στη μονάδα, καθορίζεται στην προδιαγραφή που αναφέρεται στο προσάρτημα I-1 δείκτης [21].
- 2) Η διαδικασία αξιολόγησης της συμμόρφωσης περιγράφεται στο σημείο 6.2.3.17.

▼ B

4.2.7.2.3. Προστασία

- 1) Οι σειρήνες προειδοποίησης και τα συστήματα χειρισμού τους σχεδιάζονται ή προστατεύονται, στο μέτρο του δυνατού, έτσι ώστε να διατηρούν τη λειτουργία τους όταν δεχθούν κρούση από αεροφερόμενα αντικείμενα όπως θραύσματα, σκόνη, χιόνι, χαλάζι ή πουλιά.

4.2.7.2.4. Χειρισμός σειρήνας προειδοποίησης

- 1) Ο οδηγός έχει τη δυνατότητα να χρησιμοποιεί τη συσκευή ακουστικής προειδοποίησης από όλες τις θέσεις οδήγησης που καθορίζονται στο σημείο 4.2.9 της παρούσας ΤΠΔ.

4.2.8. *Ελκτικός και ηλεκτρικός τεχνικός εξοπλισμός*

▼B

- 4.2.8.1. Επιδόσεις έλξης
- 4.2.8.1.1. Γενικά
- 1) Ο σκοπός του ελκτικού συστήματος αμαξοστοιχίας είναι να εξασφαλίζει τη δυνατότητα της αμαξοστοιχίας να λειτουργεί με διαφορετικές ταχύτητες μέχρι τη μέγιστη υπηρεσιακή της ταχύτητα. Οι πρωταρχικοί παράγοντες που επηρεάζουν τις ελκτικές επιδόσεις είναι η ελκτική ισχύς, η σύνθεση και η μάζα της αμαξοστοιχίας, η πρόσφυση, η κλίση της τροχιάς και η αντίσταση κύλισης της αμαξοστοιχίας.
 - 2) Στην περίπτωση των μονάδων που διαθέτουν ελκτικό τεχνικό εξοπλισμό και λειτουργούν σε διάφορους αμαξοστοιχιακούς σχηματισμούς, οι επιδόσεις μονάδας καθορίζονται έτσι ώστε να είναι δυνατόν να υπολογιστούν οι συνολικές ελκτικές επιδόσεις της αμαξοστοιχίας.
 - 3) Τα χαρακτηριστικά των ελκτικών επιδόσεων είναι η μέγιστη υπηρεσιακή ταχύτητα και το διάγραμμα δύναμης έλξης (δύναμη στη στεφάνη τροχού = συνάρτηση της ταχύτητας).
 - 4) Τα χαρακτηριστικά της μονάδας είναι η αντίσταση κύλισης και η μάζα της.
 - 5) Η μέγιστη υπηρεσιακή ταχύτητα, το διάγραμμα δύναμης έλξης και η αντίσταση κύλισης είναι οι αναγκαίες παράμετροι της μονάδας για τον καθορισμό χρονοδιαγράμματος το οποίο καθιστά δυνατόν αμαξοστοιχία να καταλαμβάνει χρονοθυρίδα στη γενική κυκλοφορία σε δεδομένη γραμμή, και περιέχονται στην τεχνική τεκμηρίωση της μονάδας που περιγράφεται στο σημείο της παρούσας ΤΠΔ.

▼M5

- 4.2.8.1.2. Απαιτήσεις για τις επιδόσεις
- 1) Το παρόν σημείο ισχύει για μονάδες που διαθέτουν ελκτικό τεχνικό εξοπλισμό.
 - 2) Οι κατατομές δύναμης έλξης μονάδας (Δύναμη στη στεφάνη τροχού = συνάρτηση της ταχύτητας) προσδιορίζονται με υπολογισμό. Η αντίσταση κύλισης μονάδας προσδιορίζεται με υπολογισμό για την περίπτωση φορτίου «μάζα σχεδιασμού για κανονικό ωφέλιμο φορτίο», όπως ορίζεται στο σημείο 4.2.2.10.
 - 3) Οι κατατομές δύναμης έλξης μονάδας και η αντίσταση κύλισης μονάδας καταχωρίζονται στην τεχνική τεκμηρίωση (βλέπε σημείο 4.2.12.2).
 - 4) Η μέγιστη ταχύτητα σχεδιασμού καθορίζεται από τα ανωτέρω δεδομένα για την περίπτωση φορτίου «μάζα σχεδιασμού για κανονικό ωφέλιμο φορτίο» σε οριζόντια τροχιά· η μέγιστη ταχύτητα σχεδιασμού άνω των 60 km/h είναι πολλαπλάσια των 5 km/h.
 - 5) Στην περίπτωση των μονάδων που αξιολογούνται σε σταθερό ή προκαθορισμένο σχηματισμό, με τη μέγιστη υπηρεσιακή ταχύτητα και σε οριζόντια τροχιά, η μονάδα εξακολουθεί να είναι ικανή να αναπτύσσει επιτάχυνση τουλάχιστον $0,05 \text{ m/s}^2$ για την περίπτωση φορτίου «μάζα σχεδιασμού για κανονικό ωφέλιμο φορτίο». Η απαίτηση αυτή μπορεί να επαληθευθεί με υπολογισμό ή με δοκιμή (μέτρηση της επιτάχυνσης) και ισχύει για μέγιστη ταχύτητα σχεδιασμού έως 350 km/h.
 - 6) Απαιτήσεις σχετικές με τη διακοπή της έλξης σε περίπτωση πέδησης ορίζονται στο σημείο 4.2.4.

▼ M5

7) Απαιτήσεις σχετικές με τη διαθεσιμότητα της ελκτικής λειτουργίας που απαιτείται σε περίπτωση πυρκαγιάς στη μονάδα καθορίζονται στο σημείο 4.2.10.4.4.

8) Οι απαιτήσεις που εφαρμόζονται σε μονάδες όσον αφορά τη διεπαφή τους με το εποχούμενο ETCS και σχετίζονται με τη λειτουργία διεπαφής αμαξοστοιχίας «Διακοπή της έλξης», όταν είναι εγκατεστημένο ETCS, καθορίζονται στην προδιαγραφή που αναφέρεται στο προσάρτημα I-2 δείκτης [B].

Πρόσθετες απαιτήσεις για μονάδες που αξιολογούνται σε σταθερό ή προκαθορισμένο σχηματισμό με μέγιστη ταχύτητα σχεδιασμού μεγαλύτερη ή ίση των 250 km/h:

9) Η μέση επιτάχυνση σε οριζόντια τροχιά στην περίπτωση φορτίου «μάζα σχεδιασμού για κανονικό ωφέλιμο φορτίο» είναι τουλάχιστον:

— 0,40 m/s² από 0 έως 40 km/h

— 0,32 m/s² από 0 έως 120 km/h

— 0,17 m/s² από 0 έως 160 km/h.

Η απαίτηση αυτή μπορεί να επαληθευθεί με υπολογισμό μόνο ή με δοκιμή (μέτρηση της επιτάχυνσης) σε συνδυασμό με υπολογισμό.

10) Το σύστημα έλξης σχεδιάζεται με βάση παραδοχή πρόσφυσης τροχού/σιδηροτροχιάς όχι μεγαλύτερης από:

— 0,30 κατά την εκκίνηση και με πολύ μικρή ταχύτητα

— 0,275 στα 100 km/h

— 0,19 στα 200 km/h

— 0,10 στα 300 km/h.

11) Απλή αστοχία του εξοπλισμού παροχής ισχύος που επηρεάζει την ικανότητα έλξης δεν στερεί από τη μονάδα περισσότερο από το 50 % της ελκτικής της δύναμης.

▼ B

4.2.8.2. Ηλεκτρική τροφοδότηση

4.2.8.2.1. Γενικά

1) Στο παρόν σημείο εξετάζονται απαιτήσεις που ισχύουν για τροχαίο υλικό και συνιστούν διεπαφή με το υποσύστημα «Ενέργεια». Συνεπώς, το παρόν σημείο 4.2.8.2 ισχύει για ηλεκτρικές μονάδες.

2) Στην ΤΠΔ «Ενέργεια» καθορίζονται τα ακόλουθα συστήματα παροχής ισχύος: σύστημα EP 25 kV 50 Hz, σύστημα EP 15 kV 16,7 Hz, σύστημα ΣΡ 3 kV και σύστημα 1,5 kV. Αυτό συνεπάγεται ότι οι απαιτήσεις που καθορίζονται κατωτέρω αφορούν μόνον αυτά τα 4 συστήματα και οι παραπομπές σε πρότυπα ισχύουν μόνο γι' αυτά τα 4 συστήματα.

4.2.8.2.2. Λειτουργία εντός περιοχής τιμών τάσεων και συχνοτήτων

▼ M5

1) Οι ηλεκτρικές μονάδες είναι ικανές να λειτουργούν εντός της περιοχής τιμών τουλάχιστον ενός από τα συστήματα «τάσης και συχνότητας» που ορίζονται στην ΤΠΔ ENE σημείο 4.2.3 και στο προσάρτημα I-1 δείκτης [69].

▼ B

- 2) Η πραγματική τιμή της τάσης γραμμής είναι διαθέσιμη στο θάλαμο μηχανοδηγού σε συγκρότηση οδήγησης.
- 3) Τα συστήματα «τάσης και συχνότητας» για τα οποία είναι σχεδιασμένο το τροχαίο υλικό καταχωρίζονται στην τεχνική τεκμηρίωση που ορίζεται στο σημείο 4.2.12.2 της παρούσας ΤΠΔ.

▼ M5

4.2.8.2.3. Πέδη με ανατροφοδότηση ενέργειας προς την εναέρια γραμμή επαφής

- 1) Ηλεκτρικές μονάδες οι οποίες επιστρέφουν ηλεκτρική ενέργεια στην εναέρια γραμμή επαφής στην κατάσταση ανατροφοδοτικής πέδησης συμμορφώνονται με την προδιαγραφή που αναφέρεται στο προσάρτημα I-1 δείκτης [22].

4.2.8.2.4. Μέγιστη ισχύς και ένταση ρεύματος από την εναέρια γραμμή επαφής

- 1) Οι ηλεκτρικές μονάδες, συμπεριλαμβανομένων των σταθερών και προκαθορισμένων σχηματισμών με ισχύ άνω των 2 MW, διαθέτουν λειτουργία περιορισμού της ισχύος ή της έντασης ρεύματος. Για μονάδες που προορίζονται να χρησιμοποιηθούν σε πολυμερή λειτουργία, η απαίτηση ισχύει όταν η ενιαία αμαξοστοιχία, με τον μέγιστο αριθμό μονάδων που πρόκειται να συζευχθούν, έχει συνολική ισχύ άνω των 2 MW.
- 2) Οι ηλεκτρικές μονάδες είναι εφοδιασμένες με αυτόματη ρύθμιση ως συνάρτηση της τάσης με σκοπό τον περιορισμό της έντασης του ρεύματος ή της ισχύος στη «μέγιστη ένταση ρεύματος ή ισχύος ως συνάρτηση της τάσης» που καθορίζεται στην προδιαγραφή που αναφέρεται στο προσάρτημα I-1 δείκτης [22].

Επιτρέπεται να χρησιμοποιείται λιγότερο περιοριστικό όριο (χαμηλότερη τιμή του συντελεστή «α») σε επιχειρησιακό επίπεδο για συγκεκριμένο δίκτυο ή γραμμή, εφόσον εγκριθεί από τον διαχειριστή υποδομής.

- 3) Η μέγιστη ένταση ρεύματος που προκύπτει σύμφωνα με τα ανωτέρω (ονομαστική τιμή ρεύματος) καταχωρίζεται στην τεχνική προδιαγραφή που ορίζεται στο σημείο 4.2.12.2.

- 4) Οι απαιτήσεις που ισχύουν για τις μονάδες όσον αφορά τη διεπαφή τους με το εποχούμενο ETCS και σχετίζονται με τη λειτουργία διεπαφής αμαξοστοιχίας «μεταβολή της επιτρεπόμενης κατανάλωσης έντασης ρεύματος», όταν είναι εγκατεστημένο ETCS, καθορίζονται στην προδιαγραφή που αναφέρεται στο προσάρτημα I.2 δείκτης [B]. Κατά τη λήψη των πληροφοριών σχετικά με την επιτρεπόμενη κατανάλωση έντασης ρεύματος:

— Εάν η μονάδα διαθέτει λειτουργία περιορισμού ισχύος ή έντασης ρεύματος, η συσκευή προσαρμόζει αυτόματα το επίπεδο κατανάλωσης ισχύος.

— Εάν η μονάδα δεν διαθέτει λειτουργία περιορισμού ισχύος ή έντασης ρεύματος, εμφανίζεται επί του οχήματος η «επιτρεπόμενη κατανάλωση έντασης ρεύματος» προκειμένου να παρέμβει ο μηχανοδηγός.

Η διαμόρφωση του τροχαίου υλικού για αυτόματο ή χειροκίνητο χειρισμό καταχωρίζεται στην τεχνική τεκμηρίωση που περιγράφεται στο σημείο 4.2.12.2.

▼ **M5**

- 4.2.8.2.5. Μέγιστη ένταση ρεύματος σε ακινησία
- 1) Η μέγιστη ένταση ρεύματος ανά παντογράφο για συστήματα EP και ΣΡ όταν μια αμαξοστοιχία βρίσκεται σε ακινησία καθορίζεται στην προδιαγραφή που αναφέρεται στο προσάρτημα I-1 δείκτης [24].
 - 2) Στην περίπτωση συστημάτων ΣΡ, η μέγιστη ένταση ρεύματος σε ακινησία ανά παντογράφο υπολογίζεται και επαληθεύεται με μέτρηση σύμφωνα με το σημείο 6.1.3.7. Για τα συστήματα εναλλασσόμενου ρεύματος, ο έλεγχος της έντασης ρεύματος σε ακινησία δεν είναι απαραίτητος, καθώς η ένταση ρεύματος είναι χαμηλότερη και δεν είναι κρίσιμης σημασίας για την πρόκληση θέρμανσης του αγωγού επαφής.
 - 3) Για αμαξοστοιχίες με αποθήκευση ηλεκτρικής ενέργειας για σκοπούς έλξης:
 - Η υπέρβαση της μέγιστης έντασης ρεύματος ανά παντογράφο σε ακινησία του οχήματος σε συστήματα ΣΡ είναι δυνατή μόνο για τη φόρτιση της διάταξης αποθήκευσης ηλεκτρικής ενέργειας για έλξη, σε επιτρεπόμενες θέσεις και υπό τις ειδικές συνθήκες που ορίζονται στο μητρώο υποδομής. Μόνο στην περίπτωση αυτή, μια μονάδα μπορεί να επιτρέψει την υπέρβαση της μέγιστης έντασης ρεύματος σε ακινησία για συστήματα ΣΡ.
 - Η μέθοδος αξιολόγησης, συμπεριλαμβανομένων των συνθηκών μέτρησης, είναι ανοικτό σημείο.
 - 4) Για τα συστήματα ΣΡ, η μετρούμενη τιμή και οι συνθήκες μέτρησης όσον αφορά το υλικό του αγωγού επαφής και, για αμαξοστοιχίες που διαθέτουν δυνατότητα αποθήκευσης ηλεκτρικής ενέργειας για σκοπούς έλξης, η τεκμηρίωση για τη λειτουργία της διάταξης αποθήκευσης ηλεκτρικής ενέργειας καταγράφονται στην τεχνική τεκμηρίωση που ορίζεται στο σημείο 4.2.12.2.
- 4.2.8.2.6. Συντελεστής ισχύος
- 1) Τα δεδομένα σχεδιασμού του συντελεστή ισχύος της αμαξοστοιχίας (συμπεριλαμβανομένης της πολλαπλής λειτουργίας διαφόρων μονάδων, όπως ορίζεται στο σημείο 2.2) υπόκεινται σε υπολογισμό για να επαληθευθούν τα κριτήρια αποδοχής που καθορίζονται στην προδιαγραφή που αναφέρεται στο προσάρτημα I-1 δείκτης [22].
- 4.2.8.2.7. Αρμονικές και δυναμικές επιδράσεις για συστήματα EP
- 1) Μια ηλεκτρική μονάδα πρέπει να πληροί τις απαιτήσεις της προδιαγραφής που αναφέρεται στο προσάρτημα I-1 δείκτης [22].
 - 2) Όλες οι παραδοχές και όλα τα δεδομένα καταχωρίζονται στην τεχνική τεκμηρίωση (βλέπε σημείο 4.2.12.2).
- 4.2.8.2.8. Εποχούμενο σύστημα μέτρησης της ενέργειας
- 4.2.8.2.8.1. Γενικά
- 1) Το εποχούμενο σύστημα μέτρησης της ενέργειας (στο εξής: EMS) είναι το σύστημα που μετρά το σύνολο της ενεργού και αέργου ηλεκτρικής ενέργειας την οποία η ηλεκτρική μονάδα αντλεί από την εναέρια γραμμή επαφής (στο εξής: EGE — OCL) ή επιστρέφει σε αυτήν (κατά την ανατροφοδοτική πέδηση).

▼ M5

- 2) Το EMS περιλαμβάνει τουλάχιστον τις ακόλουθες λειτουργίες: Λειτουργία μέτρησης της ενέργειας (στο εξής: ΛΜΕ — EMF), όπως καθορίζεται στο σημείο 4.2.8.2.8.2 και σύστημα χειρισμού δεδομένων (στο εξής: ΣΧΔ — DHS), όπως ορίζεται στο σημείο 4.2.8.2.8.3.
- 3) Κατάλληλο σύστημα επικοινωνίας αποστέλλει τα μετρούμενα σύνολα συνδυασμένων δεδομένων τιμολόγησης της ενέργειας (στο εξής: CEBD) σε επίγειο σύστημα συλλογής δεδομένων (στο εξής: DCS). Τα πρωτόκολλα διεπαφής και ο μορφότυπος των δεδομένων που μεταφέρονται μεταξύ EMS και DCS πληρούν τις απαιτήσεις που καθορίζονται στο σημείο 4.2.8.2.8.4.
- 4) Το εποχούμενο σύστημα μέτρησης της ενέργειας είναι κατάλληλο για σκοπούς τιμολόγησης· τα σύνολα δεδομένων που καθορίζονται στο σημείο 4.2.8.2.8.3(4) και παρέχονται από το σύστημα αυτό είναι αποδεκτά σε όλα τα κράτη μέλη για σκοπούς τιμολόγησης.
- 5) Οι ονομαστικές τιμές ρεύματος και τάσης του EMS αντιπαράβλλονται προς τις ονομαστικές τιμές ρεύματος και τάσης της ηλεκτρικής μονάδας, το σύστημα εξακολουθεί να λειτουργεί σωστά κατά την αλλαγή μεταξύ διαφόρων συστημάτων παροχής ισχύος έλξης.
- 6) Τα δεδομένα που αποθηκεύονται στο EMS προστατεύονται από απώλεια παροχής ισχύος και το EMS προστατεύεται από μη εξουσιοδοτημένη πρόσβαση.
- 7) Δίκτυα στα οποία είναι απαραίτητη η λειτουργία γεωγραφικού εντοπισμού, διαθέτουν, αποκλειστικά για σκοπούς τιμολόγησης, εποχούμενη λειτουργία γεωγραφικού εντοπισμού που παρέχει δεδομένα γεωγραφικής θέσης από πηγή εξωτερική του ΣΧΔ. Σε κάθε περίπτωση, το σύστημα EMS είναι σε θέση να δεχθεί συμβατή λειτουργία εντοπισμού. Σε περίπτωση που παρέχεται λειτουργία εντοπισμού, η εν λόγω λειτουργία πληροί τις απαιτήσεις που καθορίζονται στην προδιαγραφή που αναφέρεται στο προσάρτημα I-1 δείκτης [55].
- 8) Η τοποθέτηση EMS, η εποχούμενη λειτουργία γεωγραφικού εντοπισμού του EMS, η περιγραφή της επικοινωνίας μεταξύ οχήματος και εδάφους και ο μετρηολογικός έλεγχος, συμπεριλαμβανομένης της κλάσης ακριβείας του EMS, καταχωρίζονται στην τεχνική τεκμηρίωση που περιγράφεται στο σημείο 4.2.12.2.
- 9) Η τεκμηρίωση συντήρησης που περιγράφεται στο σημείο 4.2.12.3 περιλαμβάνει κάθε διαδικασία περιοδικής επαλήθευσης, για να διασφαλίζεται το απαιτούμενο επίπεδο ακριβείας του EMS κατά τη διάρκεια ζωής του.

4.2.8.2.8.2. Λειτουργία μέτρησης της ενέργειας (ΛΜΕ)

- 1) Η ΛΜΕ εξασφαλίζει τη μέτρηση της τάσης και του ρεύματος, τον υπολογισμό της ενέργειας και την παραγωγή ενεργειακών δεδομένων.
- 2) Τα ενεργειακά δεδομένα που παράγονται από τη ΛΜΕ έχουν χρονική περίοδο αναφοράς πέντε λεπτά, καθοριζόμενη με τη συντονισμένη παγκόσμια ώρα (UTC) στο τέλος κάθε χρονικής περιόδου αναφοράς· αρχής γενομένης από τη χρονοσφραγίδα 00:00:00. Επιτρέπεται η χρήση συντομότερης χρονικής περιόδου μέτρησης, εφόσον τα δεδομένα είναι δυνατό να συγκεντρωθούν στο όχημα εντός περιόδου αναφοράς διάρκειας 5 λεπτών.

▼ **M5**

- 3) Η ακρίβεια της ΛΜΕ για τη μέτρηση της ενεργού ενέργειας είναι σύμφωνη με την προδιαγραφή που αναφέρεται στο προσάρτημα I-1 δείκτης [56].
- 4) Κάθε συσκευή που περιέχει μία ή περισσότερες από τις λειτουργίες της ΛΜΕ φέρει ένδειξη: του μετρολογικού ελέγχου και της κλάσης ακρίβειάς του, σύμφωνα με τα χαρακτηριστικά κλάσεων που καθορίζονται στην προδιαγραφή που αναφέρεται στο προσάρτημα I-1 δείκτης [56].
- 5) Η αξιολόγηση της συμμόρφωσης της ακρίβειας καθορίζεται στο σημείο 6.2.3.19α.
- 6) Στις περιπτώσεις κατά τις οποίες:

— ένα σύστημα EMS προορίζεται να εγκατασταθεί σε υφιστάμενο όχημα, ή

— ένα υφιστάμενο EMS (ή μέρη αυτού) αναβαθμίζεται,

και όταν τα υπάρχοντα συστατικά στοιχεία ενός οχήματος χρησιμοποιούνται ως μέρος της ΛΜΕ, οι απαιτήσεις 1) έως 5) ισχύουν για μετρήσεις έντασης ρεύματος και τάσης λαμβανομένου υπόψη του συντελεστή επίδρασης θερμοκρασίας μόνο στην ονομαστική θερμοκρασία και μπορούν να επαληθεύονται μόνο για το εύρος από 20 % έως 120 % της ονομαστικής έντασης ρεύματος. Στην τεχνική τεκμηρίωση που περιγράφεται στο σημείο 4.2.12.2 καταχωρίζονται:

— το χαρακτηριστικό της συμμόρφωσης των συστατικών στοιχείων του εποχούμενου συστήματος μέτρησης της ενέργειας με αυτό το περιορισμένο σύνολο απαιτήσεων, και

— οι όροι χρήσης αυτών των συστατικών στοιχείων.

4.2.8.2.8.3. Σύστημα χειρισμού δεδομένων (ΣΧΔ)

- 1) Το ΣΧΔ εξασφαλίζει την παραγωγή συνόλων συνδυασμένων ενεργειακών δεδομένων για σκοπούς τιμολόγησης, συνδυάζοντας τα δεδομένα της ΛΜΕ με χρονικά δεδομένα και, όποτε απαιτείται, δεδομένα γεωγραφικής θέσης, και τα αποθηκεύει ώστε να είναι έτοιμα να σταλούν σε επίγειο DCS μέσω συστήματος επικοινωνίας.
- 2) Το ΣΧΔ συνδυάζει τα δεδομένα χωρίς να τα αλλοιώνει και ενσωματώνει αποθήκευση δεδομένων με χωρητικότητα μνήμης επαρκή για να αποθηκεύει συνδυασμένα δεδομένα επί τουλάχιστον 60 ημέρες συνεχούς λειτουργίας. Η χρονική αναφορά που χρησιμοποιείται είναι ίδια με αυτή της ΛΜΕ.
- 3) Το ΣΧΔ έχει ικανότητα να παρέχει τοπικά πρόσβαση εντός της αμαξοστοιχίας για σκοπούς ελέγχου και ανάκτησης δεδομένων.
- 4) Το ΣΧΔ παράγει CEBD, συνδυάζοντας τα ακόλουθα δεδομένα για κάθε χρονική περίοδο αναφοράς:
 - μοναδικό αναγνωριστικό σημείου κατανάλωσης (στο εξής: CPId) EMS, όπως ορίζεται στην προδιαγραφή που αναφέρεται στο προσάρτημα I-1 δείκτης [57],

▼ M5

- τον χρόνο λήξης κάθε χρονικής περιόδου, καθοριζόμενο με έτος, μήνα, ημέρα, ώρα, πρώτο λεπτό και δευτερόλεπτο,
- τα δεδομένα εντοπισμού στο τέλος κάθε χρονικής περιόδου,
- την καταναλωθείσα/ανατροφοδοτημένη ενεργό και άεργο (αναλόγως) ενέργεια σε κάθε χρονική περίοδο, σε βαττώρες (ενεργός ενέργεια) και σε var-ώρες (άεργος ενέργεια) ή σε δεκαδικά τους πολλαπλάσια.

5) Η αξιολόγηση της συμμόρφωσης της συγκέντρωσης και του χειρισμού των δεδομένων που παράγονται από το ΣΧΔ καθορίζεται στο σημείο 6.2.3.19α.

4.2.8.2.8.4. Πρωτόκολλα διεπαφής και μορφότυπος δεδομένων που μεταφέρονται μεταξύ EMS και DCS

Η ανταλλαγή δεδομένων μεταξύ EMS και DCS πληροί τις απαιτήσεις που ορίζονται στην προδιαγραφή που αναφέρεται στο προσάρτημα I-1 δείκτης [58] όσον αφορά τα ακόλουθα χαρακτηριστικά:

- 1) τις υπηρεσίες εφαρμογών (σρώμα εφαρμογών) του EMS,
- 2) τα δικαιώματα πρόσβασης των χρηστών στις εν λόγω υπηρεσίες εφαρμογών,
- 3) τη δομή (σρώμα δεδομένων) για τις εν λόγω υπηρεσίες εφαρμογών, η οποία είναι σύμφωνη με το καθορισμένο σχήμα XML,
- 4) τον μηχανισμό μηνυμάτων (σρώμα μηνυμάτων) για την υποστήριξη των εν λόγω υπηρεσιών εφαρμογών, ο οποίος ανταποκρίνεται στις καθορισμένες μεθόδους και το σχήμα XML,
- 5) τα πρωτόκολλα υπηρεσιών για την υποστήριξη του μηχανισμού μηνυμάτων.
- 6) τις αρχιτεκτονικές επικοινωνιών: το EMS χρησιμοποιεί τουλάχιστον μία από αυτές.

▼ B

4.2.8.2.9. Απαιτήσεις συνδεόμενες με τον παντογράφο

4.2.8.2.9.1. Εμβέλεια λειτουργίας παντογράφου καθ' ύψος

4.2.8.2.9.1.1 Ύψος διάδρασης με αγωγούς επαφής (επίπεδο TPY)

Η εγκατάσταση παντογράφου σε ηλεκτρική μονάδα παρέχει τη δυνατότητα μηχανικής επαφής με τουλάχιστον ένα αγωγό επαφής σε ύψη μεταξύ:

- 1) 4 800 mm και 6 500 mm υπεράνω επιπέδου σιδηροτροχιάς για τροχιές κατασκευασμένες σύμφωνα με το περιτύπωμα GC
- 2) 4 500 mm και 6 500 mm υπεράνω επιπέδου σιδηροτροχιάς για τροχιές κατασκευασμένες σύμφωνα με το περιτύπωμα GA/GB.

▼ B

- 3) 5 550 mm και 6 800 mm υπεράνω επιπέδου σιδηροτροχιάς για τροχιές σχεδιασμένες σύμφωνα με το περιτύπωμα T (σύστημα εύρους τροχιάς 1 520 mm)
- 4) από 5 600 mm έως 6 600 mm υπεράνω επιπέδου σιδηροτροχιάς για τροχιές κατασκευασμένες σύμφωνα με το περιτύπωμα FIN1 (σύστημα εύρους τροχιάς 1 524 mm)

▼ M3

- 5) ► **M5** 4 190 mm και 5 700 mm υπεράνω επιπέδου σιδηροτροχιάς για ηλεκτρικές μονάδες σχεδιασμένες να λειτουργούν στο σύστημα ΣΡ 1 500 V σύμφωνα με το περιτύπωμα IRL (σύστημα εύρους τροχιάς 1 600 mm) ◀.

▼ B

Σημείωση: Η λήψη ηλεκτρικού ρεύματος επαληθεύεται σύμφωνα με τα σημεία 6.1.3.7 και 6.2.3.21 της παρούσας ΤΠΔ, με προσδιορισμό του ύψους του αγωγού επαφής για τις δοκιμές. Ωστόσο, θεωρείται ότι είναι δυνατή η λήψη ηλεκτρικού ρεύματος σε χαμηλή ταχύτητα από αγωγό επαφής, σε οποιαδήποτε από τα ύψη που καθορίζονται ανωτέρω.

4.2.8.2.9.1.2. Εμβέλεια λειτουργίας παντογράφου σε ύψος (επίπεδο ΣΔ)

- 1) Οι παντογράφοι έχουν εμβέλεια λειτουργίας 2 000 mm.
- 2) Τα χαρακτηριστικά προς επαλήθευση πρέπει να πληρούν τις απαιτήσεις της προδιαγραφής που αναφέρεται στο προσάρτημα I-1 ► **M5** δείκτης [23] ◀.

4.2.8.2.9.2. Γεωμετρία κεφαλής παντογράφου (επίπεδο ΣΔ)

▼ M3

- 1) Στην περίπτωση ηλεκτρικών μονάδων σχεδιασμένων να λειτουργούν σε συστήματα εύρους τροχιάς πλην του συστήματος των 1 520 mm ή των 1 600 mm, τουλάχιστον ένας παντογράφος (ένας από τους παντογράφους) που πρόκειται να εγκατασταθούν έχει γεωμετρία κεφαλής τύπου σύμφωνου με μία από τις δύο προδιαγραφές που αναφέρονται στα κατωτέρω σημεία 4.2.8.2.9.2.1 και 4.2.8.2.9.2.2.

▼ M5

- 2) Στην περίπτωση ηλεκτρικών μονάδων σχεδιασμένων να λειτουργούν αποκλειστικά στο σύστημα των 1 520 mm, τουλάχιστον ένας από τους παντογράφους που πρόκειται να εγκατασταθούν έχει γεωμετρία κεφαλής τύπου σύμφωνου με μία από τις τρεις προδιαγραφές που αναφέρονται στο σημείο 4.2.8.2.9.2 σημεία 1, 2 και 3 κατωτέρω.

▼ M3

- 2α) Στην περίπτωση ηλεκτρικών μονάδων σχεδιασμένων να λειτουργούν αποκλειστικά στο σύστημα των 1 600 mm, τουλάχιστον ένας από τους παντογράφους που πρόκειται να εγκατασταθούν έχει γεωμετρία κεφαλής τύπου σύμφωνου με τις προδιαγραφές που αναφέρονται στο κατωτέρω σημείο 4.2.8.2.9.2.3α.

▼ B

- 3) Ο τύπος (οι τύποι) γεωμετρίας κεφαλής παντογράφου με την οποία εφοδιάζεται κάθε ηλεκτρική μονάδα καταχωρίζεται (καταχωρίζονται) στην τεχνική τεκμηρίωση που ορίζεται στο σημείο 4.2.12.2 της παρούσας ΤΠΔ.

▼ **B**

- 4) Το πλάτος της κεφαλής του παντογράφου δεν υπερβαίνει τα 0,65 μέτρα.
- 5) Κεφαλές παντογράφου εφοδιασμένες με ταινίες επαφής που έχουν ανεξάρτητες αναρτήσεις πληρούν την προδιαγραφή που αναφέρεται στο προσάρτημα I-1 ► **M5** δείκτης [24] ◀.
- 6) Υπό δυσμενείς συνθήκες, π.χ. σύμπτωση εγκάρσιας ταλάντωσης οχήματος και ισχυρών ανέμων, επιτρέπεται σε περιορισμένα τμήματα γραμμής να έρχονται σε επαφή ο αγωγός επαφής και η κεφαλή παντογράφου εκτός των ταινιών επαφής και εντός της συνολικής εμβέλειας αγωγής.

Η εμβέλεια αγωγής και το ελάχιστο μήκος της ταινίας επαφής ορίζονται κατωτέρω, ως μέρος της γεωμετρίας της κεφαλής παντογράφου.

4.2.8.2.9.2.1. Γεωμετρία κεφαλής παντογράφου τύπου 1 600 mm

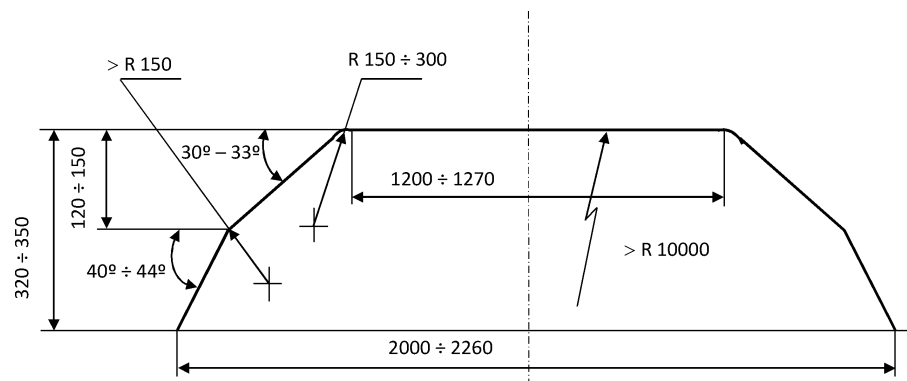
- 1) Η γεωμετρία κεφαλής παντογράφου είναι η απεικονιζόμενη στην προδιαγραφή που αναφέρεται στο προσάρτημα I-1 ► **M5** δείκτης [24] ◀.

4.2.8.2.9.2.2. Γεωμετρία κεφαλής παντογράφου τύπου 1 950 mm

- 1) Η γεωμετρία κεφαλής παντογράφου είναι η απεικονιζόμενη στην προδιαγραφή που αναφέρεται στο προσάρτημα I-1 ► **M5** δείκτης [24] ◀.
- 2) Για τις ακίδες επιτρέπεται μονωμένο ή μη μονωμένο υλικό.

4.2.8.2.9.2.3. Γεωμετρία κεφαλής παντογράφου τύπου 2 000/2 260 mm

- 1) Η κατατομή της κεφαλής του παντογράφου απεικονίζεται κατωτέρω:

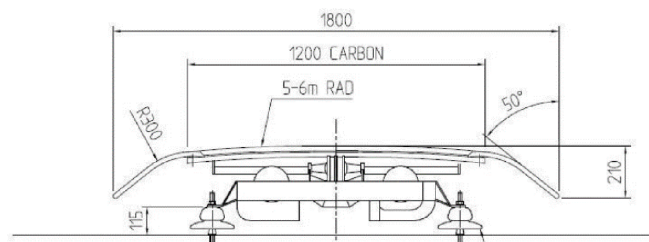


Σχ. Διαμόρφωση και διαστάσεις ταινιών επαφής

▼ **M3**

4.2.8.2.9.3. Γεωμετρία κεφαλής παντογράφου τύπου 1 800 mm

- 1) Η κατατομή της κεφαλής του παντογράφου απεικονίζεται κατωτέρω:



▼ **M5**

4.2.8.2.9.3α. Ικανότητα ρευματοληψίας παντογράφου (επίπεδο ΣΔ)

- 1) Οι παντογράφοι σχεδιάζονται για την ονομαστική ένταση ρεύματος (όπως ορίζεται στο σημείο 4.2.8.2.4) που πρόκειται να μεταφέρεται στην ηλεκτρική μονάδα.
- 2) Με αναλυτικό υπολογισμό αποδεικνύεται ότι ο παντογράφος είναι ικανός να φέρει την ονομαστική ένταση ρεύματος. Ο εν λόγω αναλυτικός υπολογισμός περιλαμβάνει την επαλήθευση των απαιτήσεων της προδιαγραφής που αναφέρεται στο προσάρτημα I-1 δείκτης [23].
- 3) Οι παντογράφοι σχεδιάζονται για ένταση ρεύματος σε ακινησία με μέγιστο όριο όπως ορίζεται στο σημείο 4.2.8.2.5.

▼ **B**

4.2.8.2.9.4. Ταινία επαφής (επίπεδο ΣΔ)

- 1) Οι ταινίες επαφής αποτελούν αντικαταστάσιμα μέρη της κεφαλής παντογράφου, τα οποία βρίσκονται σε επαφή με τον αγωγό επαφής.

4.2.8.2.9.4.1. Γεωμετρία ταινίας επαφής

- 1) Από άποψη γεωμετρική οι ταινίες επαφής σχεδιάζονται έτσι ώστε να είναι κατάλληλες για μία από τις γεωμετρίες κεφαλής παντογράφου που ορίζονται στο σημείο 4.2.8.2.9.2.

4.2.8.2.9.4.2. Υλικό ταινίας επαφής

- 1) Από άποψη μηχανική και ηλεκτρολογική το υλικό που χρησιμοποιείται για τις ταινίες επαφής είναι συμβατό με το υλικό του αγωγού επαφής (όπως ορίζεται στο σημείο 4.2.14 της ΤΠΔ «Ενέργεια»), για την εξασφάλιση της δέουσας λήψης ηλεκτρικού ρεύματος και την αποφυγή υπερβολικής εκτριβής της επιφάνειας των αγωγών επαφής, οπότε ελαχιστοποιείται η φθορά τόσο των αγωγών επαφής όσο και των ταινιών επαφής.
- 2) Επιτρέπεται κοινός άνθρακας ή εμποτισμένος άνθρακας με πρόσθετο υλικό.

Σε περίπτωση που χρησιμοποιείται μεταλλικό πρόσθετο υλικό, το μέταλλο των ταινιών επαφής από άνθρακα είναι χαλκός ή κράμα χαλκού και η περιεκτικότητα σε μέταλλο των ταινιών επαφής δεν υπερβαίνει 35 % κατά βάρος όταν χρησιμοποιούνται σε γραμμές εναλλασσόμενου ρεύματος και 40 % κατά βάρος όταν χρησιμοποιούνται σε γραμμές συνεχούς ρεύματος.

Οι παντογράφοι που αξιολογούνται με βάση την παρούσα ΤΠΔ είναι εφοδιασμένοι με ταινίες επαφής από τα υλικά που αναφέρονται ανωτέρω.

- 3) Επιπλέον, επιτρέπονται ταινίες επαφής από άλλα υλικά ή υψηλότερο ποσοστό περιεκτικότητας σε άνθρακα ή εμποτισμένο άνθρακα με επένδυση χαλκού (εάν επιτρέπεται στο μητρώο υποδομής) υπό την προϋπόθεση ότι:

— αναφέρονται σε αναγνωρισμένα πρότυπα, με αναφορά τυχόν περιορισμών, ή

— έχουν υποβληθεί σε δοκιμασία καταλληλότητας για χρήση ► **M5** (βλέπε σημείο 6.1.3.8) ◀.

▼ B

4.2.8.2.9.5. Στατική δύναμη επαφής παντογράφου (επίπεδο ΣΔ)

- 1) Η στατική δύναμη επαφής είναι η κατακόρυφη δύναμη επαφής που ασκείται προς τα άνω από την κεφαλή του παντογράφου στον αγωγό επαφής και προκαλείται από το μηχανισμό ανύψωσης του παντογράφου όταν ο παντογράφος είναι ανυψωμένος και το όχημα σε ακινησία.
- 2) Η στατική δύναμη επαφής που ασκείται από τον παντογράφο στον αγωγό επαφής, όπως ορίζεται ανωτέρω, ρυθμίζεται εντός των ακόλουθων περιοχών τιμών (σύμφωνα με την περιοχή χρήσης του παντογράφου):

— από 60 N έως 90 N για συστήματα τροφοδότησης EP,

— από 90 N έως 120 N για συστήματα τροφοδότησης ΣΡ 3 kV,

— από 70 N έως 140 N για συστήματα τροφοδότησης ΣΡ 1,5 kV,

▼ M5

4.2.8.2.9.6. Δύναμη επαφής και δυναμική συμπεριφορά παντογράφου

- 1) Η μέση δύναμη επαφής F_m είναι η στατιστικός μέση τιμή της δύναμης επαφής παντογράφου, και αποτελεί τη συνισταμένη της στατικής και της αεροδυναμικής συνιστώσας της δύναμης επαφής με δυναμική διόρθωση.
- 2) Οι παράγοντες που επηρεάζουν τη μέση δύναμη επαφής είναι ο ίδιος ο παντογράφος, η θέση του στη σύσταση της αμαξοστοιχίας, η κατακόρυφη έκτασή του και το τροχαίο υλικό επί του οποίου είναι τοποθετημένος ο παντογράφος.
- 3) Το τροχαίο υλικό και οι παντογράφοι που είναι τοποθετημένοι σε τροχαίο υλικό σχεδιάζονται έτσι ώστε να ασκούν μέση δύναμη επαφής F_m στον αγωγό επαφής εντός της περιοχής τιμών που καθορίζεται στο σημείο 4.2.11 της ΤΠΔ ENE, ώστε να διασφαλίζεται ποιότητα λήψης ρεύματος χωρίς περιττή αφή τόξου και να περιορίζονται η φθορά και οι κίνδυνοι των ταινιών επαφής. Οι ρυθμίσεις της δύναμης επαφής πραγματοποιούνται κατά την εκτέλεση δυναμικών δοκιμών.
- 3α) Το τροχαίο υλικό και οι παντογράφοι που είναι τοποθετημένοι σε τροχαίο υλικό δεν υπερβαίνουν τις οριακές τιμές όσον αφορά την ανώθηση S_0 και είτε την τυπική απόκλιση σ_{max} είτε το ποσοστό αφών τόξου όπως ορίζεται στο σημείο 4.2.12 της ΤΠΔ ENE.
- 4) Η επαλήθευση σε επίπεδο στοιχείου διαλειτουργικότητας επιβεβαιώνει τη δυναμική συμπεριφορά του ίδιου του παντογράφου και την ικανότητά του λήψης ρεύματος από εναέρια γραμμή επαφής σύμφωνης με την ΤΠΔ. Η διαδικασία αξιολόγησης της συμμόρφωσης περιγράφεται στο σημείο 6.1.3.7.
- 5) Η επαλήθευση σε επίπεδο υποσυστήματος τροχαίου υλικού καθιστά δυνατή τη ρύθμιση της δύναμης επαφής, λαμβανομένων υπόψη των αεροδυναμικών φαινομένων που οφείλονται στο τροχαίο υλικό και στη θέση του παντογράφου στη μονάδα ή σε αμαξοστοιχία με σταθερό σχηματισμό (σταθερούς σχηματισμούς) ή προκαθορισμένο σχηματισμό (προκαθορισμένους σχηματισμούς). Η διαδικασία αξιολόγησης της συμμόρφωσης περιγράφεται στο σημείο 6.2.3.20.

▼ **M5**

4.2.8.2.9.7. Διάταξη των παντογράφων (επίπεδο RST)

- 1) Επιτρέπεται να βρίσκονται ταυτοχρόνως σε επαφή με τον τεχνικό εξοπλισμό της εναέριας γραμμής επαφής περισσότεροι από ένας παντογράφοι.
- 2) Κατά τον σχεδιασμό του πλήθους των παντογράφων και της διαπόστασής τους λαμβάνονται υπόψη οι απαιτήσεις των επιδόσεων λήψης ρεύματος, που καθορίζονται στο ανωτέρω σημείο 4.2.8.2.9.6.
- 3) Όταν η διαπόσταση δύο διαδοχικών παντογράφων σε σταθερούς ή προκαθορισμένους σχηματισμούς της αξιολογούμενης μονάδας είναι μικρότερη από τη διαπόσταση που αναφέρεται στο σημείο 4.2.13 της ΤΠΔ ENE για τον επιλεγμένο τύπο σχεδιασμού απόστασης ΕΓΕ, ή όταν περισσότεροι από δύο παντογράφοι βρίσκονται ταυτοχρόνως σε επαφή με τον τεχνικό εξοπλισμό της εναέριας γραμμής επαφής, πρέπει να αποδεικνύεται με δοκιμή ότι εξασφαλίζεται η δυναμική συμπεριφορά καθορίζεται στο ανωτέρω σημείο 4.2.8.2.9.6.
- 4) Οι αποστάσεις μεταξύ διαδοχικών παντογράφων για τους οποίους έχει επαληθευτεί το τροχαίο υλικό καταχωρίζονται στην τεχνική τεκμηρίωση (βλέπε σημείο 4.2.12.2).

4.2.8.2.9.8. Διέλευση μέσω τμημάτων διαχωρισμού φάσεων ή συστημάτων (επίπεδο RST)

- 1) Οι αμαξοστοιχίες σχεδιάζονται έτσι ώστε να είναι ικανές να κινούνται από τμήμα συστήματος ηλεκτρικής τροφοδότησης και από τμήμα σε φάση σε παρακείμενο (όπως περιγράφεται στα σημεία 4.2.15 και 4.2.16 της ΤΠΔ ENE) τμήμα με διαφορετικό σύστημα ηλεκτρικής τροφοδότησης ή σε διαφορετική φάση χωρίς να χρειάζεται γεφύρωση των τμημάτων διαχωρισμού ηλεκτρικής τροφοδότησης ή φάσεων.
- 2) Ηλεκτρικές μονάδες σχεδιασμένες για διάφορα συστήματα ηλεκτρικής τροφοδότησης αναγνωρίζουν αυτομάτως κατά την κίνηση μέσω τμημάτων διαχωρισμού συστημάτων την τάση του συστήματος ηλεκτρικής τροφοδότησης στον παντογράφο.
- 3) Κατά την κίνηση μέσω τμημάτων διαχωρισμού φάσεων είναι δυνατό να μηδενιστεί η ανταλλαγή ισχύος μεταξύ της ΕΓΕ και της μονάδας. Στο μητρώο υποδομής παρέχονται πληροφορίες σχετικά με την επιτρεπόμενη θέση παντογράφων: βυθισμένος ή ανυψωμένος (με επιτρεπόμενες διατάξεις παντογράφων) κατά την κίνηση μέσω τμημάτων διαχωρισμού συστημάτων ή φάσεων.
- 4) Ηλεκτρικές μονάδες με μέγιστη ταχύτητα σχεδιασμού μεγαλύτερη ή ίση των 250 km/h είναι ικανές να λαμβάνουν πληροφορίες από το έδαφος σχετικά με την τοποθεσία του τμήματος διαχωρισμού, ενώ οι μετέπειτα εντολές για τον έλεγχο του παντογράφου και ο κύριος διακόπτης κυκλώματος ενεργοποιούνται αυτομάτως από τη μονάδα, χωρίς την παρέμβαση του μηχανοδηγού.

▼ M5

- 5) Οι απαιτήσεις που ισχύουν για τις μονάδες όσον αφορά τη διεπαφή τους με εποχούμενο ETCS και σχετίζονται με τις λειτουργίες διεπαφής αμαξοστοιχίας «Αλλαγή συστήματος έλξης, Το τμήμα χωρίς ισχύ με παντογράφο προς βύθιση – Παρατρόχιες εντολές, Το τμήμα χωρίς ισχύ με κύριο διακόπτη ισχύος προς απενεργοποίηση – Παρατρόχιες εντολές», όταν είναι εγκατεστημένο ETCS, καθορίζονται στην προδιαγραφή που αναφέρεται στο προσάρτημα I.2 δείκτης [B], ενώ για μονάδες μέγιστης ταχύτητας σχεδιασμού κάτω των 250 km/h, οι επακόλουθες εντολές δεν απαιτείται να είναι αυτόματες. Η διαμόρφωση του τροχαίου υλικού για αυτόματο ή χειροκίνητο χειρισμό καταχωρίζεται στην τεχνική τεκμηρίωση που περιγράφεται στο σημείο 4.2.12.2.
- 6) Οι απαιτήσεις που ισχύουν για τις μονάδες όσον αφορά τη διεπαφή τους με το εποχούμενο ETCS και σχετίζονται με τις λειτουργίες διεπαφής αμαξοστοιχίας «Κύριος διακόπτης ισχύος – Εντολές EEM», «Παντογράφος – Εντολές EEM», όταν είναι εγκατεστημένο ETCS, καθορίζονται στην προδιαγραφή που αναφέρεται στο προσάρτημα I.2 δείκτης [B]. Για μονάδες μέγιστης ταχύτητας σχεδιασμού κάτω των 250 km/h, οι επακόλουθες εντολές δεν απαιτείται να είναι αυτόματες. Η διαμόρφωση του τροχαίου υλικού για αυτόματο ή χειροκίνητο χειρισμό καταχωρίζεται στην τεχνική τεκμηρίωση που περιγράφεται στο σημείο 4.2.12.2.

4.2.8.2.9.9. Μόνωση παντογράφου από το όχημα (επίπεδο RST)

- 1) Οι παντογράφοι συναρμολογούνται σε ηλεκτρική μονάδα κατά τρόπο ώστε να διασφαλίζεται ότι η διαδρομή του ρεύματος από την κεφαλή λήψης έως τον εξοπλισμό του οχήματος είναι μονωμένη. Η μόνωση είναι επαρκής για όλες τις τάσεις συστήματος για τις οποίες έχει σχεδιαστεί η μονάδα.

4.2.8.2.9.10. Βύθιση παντογράφου (επίπεδο RST)

- 1) Οι ηλεκτρικές μονάδες κατασκευάζονται έτσι ώστε η βύθιση του παντογράφου να πραγματοποιείται εντός χρονικού διαστήματος (3 δευτερολέπτων) που πληροί τις απαιτήσεις της προδιαγραφής που αναφέρεται στο προσάρτημα I-1 δείκτης [23] και μέχρι την απόσταση δυναμικής μόνωσης κατά την προδιαγραφή που αναφέρεται στο προσάρτημα I-1 δείκτης [26], είτε με πρωτοβουλία του μηχανοδηγού είτε με λειτουργία ελέγχου της αμαξοστοιχίας (περιλαμβανόμενων λειτουργιών CCS).
- 2) Ο παντογράφος βυθίζεται μέχρι τη θέση απόσυρσης εντός χρονικού διαστήματος μικρότερου από 10 δευτερόλεπτα.

Κατά τη βύθιση του παντογράφου προηγείται αυτομάτως το άνοιγμα του γενικού αποξεύκτη ισχύος.

- 3) Αν η ηλεκτρική μονάδα είναι εφοδιασμένη με συσκευή αυτόματης καθόδου (στο εξής: ΣΑΚ — ADD) που βυθίζει τον παντογράφο σε περίπτωση αστοχίας της κεφαλής λήψης, η ΣΑΚ πληροί τις απαιτήσεις της προδιαγραφής που αναφέρεται στο προσάρτημα I-1 δείκτης [23].
- 4) Ηλεκτρικές μονάδες με μέγιστη ταχύτητα σχεδιασμού μεγαλύτερη των 160 km/h είναι εφοδιασμένες με ΣΑΚ.

▼ M5

- 5) Ηλεκτρικές μονάδες με μέγιστη ταχύτητα σχεδιασμού μεγαλύτερη των 120 km/h που απαιτούν κατά την επιχειρησιακή λειτουργία τους περισσότερους από έναν παντογράφους είναι εφοδιασμένες με ΣΑΚ.
- 6) Άλλες ηλεκτρικές μονάδες επιτρέπεται να είναι εφοδιασμένες με ΣΑΚ.

4.2.8.2.10. Ηλεκτρική προστασία της αμαξοστοιχίας

- 1) Οι ηλεκτρικές μονάδες προστατεύονται κατά εσωτερικών βραχυκυκλωμάτων (βραχυκυκλώματα εντός της μονάδας).
- 2) Η θέση του γενικού αποξέυκτη ισχύος είναι τέτοια ώστε να προστατεύονται τα εποχούμενα κυκλώματα υψηλής τάσης, περιλαμβανόμενων όλων των συνδέσεων υψηλής τάσης μεταξύ οχημάτων. Ο παντογράφος, ο γενικός αποξέυκτης ισχύος και η μεταξύ τους σύνδεση υψηλής τάσης βρίσκονται στο ίδιο όχημα.
- 3) Οι ηλεκτρικές μονάδες αυτοπροστατεύονται από υπέρταση βραχείας διάρκειας, από προσωρινή υπέρταση και από το μέγιστο ρεύμα βραχυκυκλώματος. Για την τήρηση της απαίτησης αυτής, ο σχεδιασμός συντονισμού της ηλεκτρικής προστασίας της μονάδας πληροί τις απαιτήσεις που καθορίζονται στην προδιαγραφή που αναφέρεται στο προσάρτημα I-1 δείκτης [22].

4.2.8.3. Σκοπίμως κενό

▼ B

4.2.8.4. Προστασία από ηλεκτρικούς κινδύνους

- 1) Το τροχαίο υλικό και τα ηλεκτροφόρα συστατικά στοιχεία του σχεδιάζονται έτσι ώστε να αποτρέπεται άμεση ή έμμεση επαφή με προσωπικό και επιβάτες αμαξοστοιχίας, τόσο υπό κανονικές συνθήκες όσο και σε περιπτώσεις αστοχίας του τεχνικού εξοπλισμού. Για την τήρηση αυτής της απαίτησης εφαρμόζονται τα μέτρα που περιγράφονται στην προδιαγραφή που αναφέρεται στο προσάρτημα I-1 ► **M5** δείκτης [27] ◀.

4.2.9. Θάλαμος μηχανοδηγού και διεπαφή μηχανοδηγού και μηχανημάτων

- 1) Οι απαιτήσεις του παρόντος σημείου ισχύουν για μονάδες που διαθέτουν θάλαμο μηχανοδηγού.

4.2.9.1. Θάλαμος μηχανοδηγού

4.2.9.1.1. Γενικά

- 1) Οι θάλαμοι μηχανοδηγού σχεδιάζονται έτσι ώστε για τη λειτουργία να αρκεί ένας μηχανοδηγός.
- 2) Η μέγιστη επιτρεπόμενη στάθμη θορύβου στο θάλαμο προδιαγράφεται στην ΤΠΔ «Θόρυβος»

4.2.9.1.2. Επιβίβαση και αποβίβαση

4.2.9.1.2.1. Επιβίβαση και αποβίβαση υπό επιχειρησιακές συνθήκες

- 1) Ο θάλαμος μηχανοδηγού είναι προσπελάσιμος από αμφότερες τις πλευρές της αμαξοστοιχίας από ύψος 200 mm κάτω από την άνω επιφάνεια της σιδηροτροχιάς.

▼ B

- 2) Η πρόσβαση αυτή επιτρέπεται να είναι είτε απευθείας από το εξωτερικό, με χρήση εξωτερικής θύρας του θαλάμου, είτε μέσω του χώρου στο πίσω μέρος του θαλάμου. Στην τελευταία περίπτωση, οι απαιτήσεις που ορίζονται στο παρόν σημείο ισχύουν για τις εκατέρωθεν του οχήματος εξωτερικές προσβάσεις που χρησιμοποιούνται για πρόσβαση στον θάλαμο.
- 3) Τα μέσα για την πρόσβαση του πληρώματος της αμαξοστοιχίας και την αποβίβασή του από το θάλαμο, όπως βαθμίδες, χειρολισθήρες, ή χειρολαβές ανοίγματος καθιστούν δυνατή την ασφαλή και εύκολη χρήση και οι διαστάσεις τους (ύψος, πλάτος, διαπόσταση, σχήμα) αξιολογούνται σύμφωνα με αναγνωρισμένα πρότυπα. Τα μέσα αυτά σχεδιάζονται λαμβανομένων υπόψη εργονομικών κριτηρίων σχετικών με τη χρήση τους. Στις βαθμίδες δεν υπάρχουν οξείες ακμές που συνιστούν εμπόδια για τα υποδήματα του πληρώματος της αμαξοστοιχίας.
- 4) Το τροχαίο υλικό με εξωτερικούς διαδρόμους είναι εφοδιασμένο με χειρολισθήρες και περίζωμα δαπέδου για την ασφάλεια του οδηγού κατά την επιβίβαση στο θάλαμο.
- 5) Οι εξωτερικές θύρες θαλάμων μηχανοδηγού ανοίγουν κατά τρόπο ώστε όταν είναι ανοικτές να παραμένουν εντός του επιδιωκόμενου προφίλ αναφοράς (βλέπε σημείο 4.2.3.1 της παρούσας ΤΠΔ) (με τη μονάδα να βρίσκεται σε ακινησία).
- 6) Οι εξωτερικές θύρες θαλάμων μηχανοδηγού έχουν ελάχιστο ελεύθερο άνοιγμα $1\ 675 \times 500$ mm όταν είναι προσβάσιμες με βαθμίδες ή $1\ 750 \times 500$ mm όταν είναι προσβάσιμες σε επίπεδο δαπέδου.
- 7) Οι εσωτερικές θύρες που χρησιμοποιούνται για την πρόσβαση του πληρώματος αμαξοστοιχίας στον θάλαμο έχουν ελάχιστο ελεύθερο άνοιγμα $1\ 700 \times 430$ mm.
- 8) Σε περίπτωση που οι εξωτερικές ή οι εσωτερικές θύρες του θαλάμου μηχανοδηγού είναι τοποθετημένες κάθετα και στην πλευρά του οχήματος, επιτρέπεται να είναι μειωμένο το πλάτος του ελεύθερου άνοιγμα στο άνω μέρος (γωνία στην άνω εξωτερική πλευρά) λόγω του περιτυπώματος του οχήματος. Η μείωση αυτή σχετίζεται αυστηρά με τον περιορισμό του περιτυπώματος στο άνω μέρος και δεν έχει αποτέλεσμα πλάτος του ελεύθερου άνοιγμα στο άνω μέρος μικρότερο των 280 mm.
- 9) Ο θάλαμος μηχανοδηγού και οι προσβάσεις σε αυτόν σχεδιάζονται έτσι ώστε το πλήρωμα της αμαξοστοιχίας να μπορεί να αποτρέψει την πρόσβαση στο θάλαμο προσώπων που δεν είναι εξουσιοδοτημένα, είτε ο θάλαμος είναι κατειλημμένος είτε όχι, και κατά τρόπον ώστε άτομο εντός του θαλάμου να μπορεί να εξέρχεται χωρίς να πρέπει να χρησιμοποιήσει εργαλείο ή κλειδί.
- 10) Η πρόσβαση στο θάλαμο μηχανοδηγού είναι δυνατή χωρίς παροχή ενέργειας διαθέσιμης επί του οχήματος. Οι εξωτερικές θύρες θαλάμου πρέπει να μην ανοίγουν ακούσια.

▼ B

4.2.9.1.2.2. Έξοδος κινδύνου του θαλάμου μηχανοδηγού

- 1) Σε κατάσταση έκτακτης ανάγκης, η εκκένωση του πληρώματος της αμαξοστοιχίας μέσω του θαλάμου μηχανοδηγού και η πρόσβαση στο εσωτερικό του θαλάμου από τις υπηρεσίες διάσωσης είναι δυνατή από αμφότερες τις πλευρές του θαλάμου, με χρήση ενός από τα ακόλουθα μέσα εξόδου σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης: εξωτερικές θύρες θαλάμου (πρόσβαση απευθείας από το εξωτερικό, όπως ορίζεται στο σημείο 4.2.9.1.2.1 ανωτέρω) ή πλευρικά παράθυρα ή άνοιγμα διαφυγής για περίπτωση έκτακτης ανάγκης.
- 2) Σε κάθε περίπτωση, τα μέσα εξόδου έκτακτης ανάγκης παρέχουν ελάχιστο ελεύθερο άνοιγμα (ελεύθερη διατομή) $2\,000\text{ cm}^2$, με ελάχιστη εσωτερική διάσταση 400 mm, ώστε να είναι δυνατή η ελευθέρωση παγιδευμένων προσώπων.
- 3) Θάλαμοι μηχανοδηγού σε εμπρόσθια θέση διαθέτουν τουλάχιστον μία εσωτερική έξοδο. Αυτή η έξοδος παρέχει πρόσβαση σε χώρο ελάχιστου μήκους 2 μέτρων, με ελάχιστο ελεύθερο άνοιγμα με τις διαστάσεις που προβλέπονται στο σημείο 4.2.9.1.2.1 παράγραφοι 7) και 8). Στον χώρο αυτό (συμπεριλαμβανομένου του δαπέδου) δεν υπάρχουν εμπόδια για τη διαφυγή του μηχανοδηγού. Ο χώρος αυτός βρίσκεται επί της μονάδας και μπορεί να είναι εσωτερικός ή χώρος με άνοιγμα προς τα έξω.

4.2.9.1.3. Εξωτερική ορατότητα

4.2.9.1.3.1. Εμπρόσθια ορατότητα

- 1) Ο θάλαμος μηχανοδηγού σχεδιάζεται έτσι ώστε ο μηχανοδηγός καθήμενος στη θέση να έχει καθαρή και απαρακώλυτη γραμμή διόπτρευσης για να διακρίνει σταθερά σήματα τοποθετημένα είτε δεξιά είτε αριστερά ευθείας τροχιά και σε καμπύλες ακτίνας με ακτίνα 300 m ή μεγαλύτερη, υπό τους όρους του προσαρτήματος ΣΤ.
- 2) Η ανωτέρω απαίτηση πρέπει να τηρείται επίσης από τη θέση όρθιου μηχανοδηγού υπό τις συνθήκες που ορίζονται στο προσάρτημα ΣΤ, σε μηχανές και ιθυντήριες επιβατάμαξες, σε περίπτωση που οι τελευταίες προορίζονται να χρησιμοποιούνται για οδήγηση από όρθιο μηχανοδηγό.
- 3) Για να πληρούνται η ανωτέρω απαίτηση στην περίπτωση μηχανών με θάλαμο στο κέντρο και στην περίπτωση των ETM επιτρέπεται να μετακινείται ο μηχανοδηγός σε διάφορες θέσεις στο θάλαμο ώστε να εξασφαλίζεται η ορατότητα σημάτων σε χαμηλό ύψος. Δεν απαιτείται η τήρηση της ανωτέρω απαίτησης από τη θέση καθήμενου μηχανοδηγού.

4.2.9.1.3.2. Οπτικό πεδίο όπισθεν και πλευρικά

- 1) Ο θάλαμος σχεδιάζεται έτσι ώστε ο μηχανοδηγός να μπορεί να έχει όπισθεν ελεύθερο οπτικό πεδίο σε κάθε πλευρά της αμαξοστοιχίας σε ακινησία. Η απαίτηση αυτή επιτρέπεται να τηρείται με έναν από τους εξής τρόπους: ανοιγόμενα πλευρικά παράθυρα ή φύλλο σε κάθε πλευρά του θαλάμου, εξωτερικοί καθρέφτες, σύστημα εικονοληψίας.

▼ B

- 2) Σε περίπτωση που για την εκπλήρωση της ανωτέρω απαίτησης στο σημείο 1) χρησιμοποιούνται ανοιγόμενα πλευρικά παράθυρα ή φύλλο, το εύρος του ανοίγματος είναι επαρκές ώστε να μπορεί να διέρχεται από αυτό το κεφάλι του μηχανοδηγού. Επιπλέον, σε μηχανές και ιθυντήριες επιβατάμαξες προοριζόμενες να χρησιμοποιούνται σε αμαξοστοιχιακή σύνθεση με μηχανή, ο σχεδιασμός επιτρέπει στο μηχανοδηγό να χειρίζεται ταυτόχρονα την πέδη ανάγκης.

4.2.9.1.4. Εσωτερική διαρρύθμιση

- 1) Η εσωτερική διαρρύθμιση του θαλάμου λαμβάνει υπόψη τα ανθρωπομετρικά στοιχεία του παραρτήματος Ε για τον μηχανοδηγό.
- 2) Η ελεύθερη κυκλοφορία του προσωπικού στο εσωτερικό του θαλάμου δεν παρακωλύεται από εμπόδια.
- 3) Στο δάπεδο του θαλάμου που αντιστοιχεί στο χώρο εργασίας του μηχανοδηγού (δεν περιλαμβάνεται η πρόσβαση στο θάλαμο) δεν υπάρχει βαθμίδα.
- 4) Η εσωτερική διαρρύθμιση παρέχει τη δυνατότητα θέσεων οδήγησης καθήμενου και όρθιου σε μηχανές και σε ιθυντήριες επιβατάμαξες, σε περίπτωση που οι εν λόγω επιβατάμαξες προορίζονται να χρησιμοποιούνται και από μηχανοδηγό σε όρθια θέση.
- 5) Ο θάλαμος διαθέτει τουλάχιστον ένα κάθισμα μηχανοδηγού ► **M5** (βλέπε σημείο 4.2.9.1.5) ◀ και, επιπροσθέτως, κάθισμα μη θεωρούμενο θέση οδήγησης, για τυχόν πλήρωμα συνοδείας.

4.2.9.1.5. Κάθισμα οδηγού

Απαιτήσεις για τα συστατικά στοιχεία:

- 1) Το κάθισμα μηχανοδηγού σχεδιάζεται έτσι ώστε να του παρέχει τη δυνατότητα να ασκεί καθήμενος όλες τις λειτουργίες κανονικής οδήγησης, λαμβανόμενων υπόψη των ανθρωπομετρικών στοιχείων για μηχανοδηγό που καθορίζονται στο προσάρτημα Ε. Το κάθισμα μηχανοδηγού επιτρέπει τη σωστή στάση του μηχανοδηγού από άποψη φυσιολογίας.

▼ M5

- 2) Ο μηχανοδηγός έχει τη δυνατότητα να ρυθμίζει τη θέση του καθίσματος, ώστε να τηρείται η θέση αναφοράς των οφθαλμών για την ορατότητα στο εξωτερικό, όπως ορίζεται στο σημείο 4.2.9.1.3.1.

▼ B

- 3) Κατά τον σχεδιασμό του καθίσματος και τη χρήση του από το μηχανοδηγό λαμβάνονται υπόψη παράμετροι εργονομίας και υγείας.

Απαιτήσεις για την ενσωμάτωση στο θάλαμο του μηχανοδηγού:

- 4) Το κάθισμα τοποθετείται στο θάλαμο χρησιμοποιώντας την κλίμακα προσαρμογών που παρέχει το κάθισμα (σε επίπεδο συστατικού στοιχείου) ώστε να καλύπτονται οι απαιτήσεις εξωτερικής ορατότητας, που καθορίζονται στο ανωτέρω σημείο 4.2.9.1.3.1. Η τοποθέτηση του καθίσματος δεν αλλάζει τις παραμέτρους εργονομίας και υγείας και τη χρήση του καθίσματος από το μηχανοδηγό.
- 5) Το κάθισμα δεν εμποδίζει τη διαφυγή του μηχανοδηγού σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης.

▼ B

- 6) Η τοποθέτηση του καθίσματος μηχανοδηγού σε μηχανές και σε ιθύντηριες επιβατάμαξες, σε περίπτωση που οι τελευταίες προορίζονται να χρησιμοποιούνται και από όρθιο μηχανοδηγό, παρέχει τη δυνατότητα ρύθμισης ώστε να δημιουργείται ο αναγκαίος ελεύθερος χώρος που απαιτείται για τη θέση όρθιου οδηγού

4.2.9.1.6. Αναλόγιο μηχανοδηγού — Εργονομία

- 1) Το αναλόγιο μηχανοδηγού και ο επιχειρησιακός τεχνικός εξοπλισμός και τα χειριστήρια του διατάσσονται έτσι ώστε ο μηχανοδηγός να μπορεί, στη συνηθέστερα χρησιμοποιούμενη θέση οδήγησης, να κάθεται σε κανονική στάση, χωρίς να εμποδίζεται η ελευθερία των κινήσεών του, λαμβανόμενων υπόψη των ανθρωπομετρικών στοιχείων του προσαρτήματος E για τον μηχανοδηγό.
- 2) Για να είναι δυνατόν να τοποθετούνται στην επιφάνεια του αναλογίου του μηχανοδηγού έγγραφα σε χαρτί απαιτούμενα κατά την οδήγηση, μπροστά από το κάθισμα του μηχανοδηγού προβλέπεται ζώνη ανάγνωσης με διαστάσεις τουλάχιστον 30 cm (πλάτος) και 21 cm (ύψος).
- 3) Τα στοιχεία επιχειρησιακής λειτουργίας και χειρισμού σημαίνονται σαφώς, ώστε να είναι αναγνωρίσιμα από τον μηχανοδηγό
- 4) Σε περίπτωση που η ελκτική δύναμη και/ή η δύναμη πέδησης εφαρμόζεται με μοχλό (σε συνδυασμό ή ξεχωριστά), η «ελκτική δύναμη» αυξάνει με ώθηση του μοχλού προς τα εμπρός, ενώ η «δύναμη πέδησης» μειώνεται με έλξη του μοχλού προς τον μηχανοδηγό.

▼ M5

- 5) Οι απαιτήσεις που εφαρμόζονται σε μονάδες όσον αφορά τη διεπαφή τους με το εποχούμενο ETCS και σχετίζονται με τη λειτουργία διεπαφής αμαξοστοιχίας «ελεγκτής κατευθύνσης», όταν είναι εγκατεστημένο ETCS, καθορίζονται στην προδιαγραφή που αναφέρεται στο προσάρτημα I.2 δείκτης [B].
- 6) Οι απαιτήσεις που εφαρμόζονται σε μονάδες όσον αφορά τη διεπαφή τους με το εποχούμενο ETCS και σχετίζονται με τη λειτουργία διεπαφής αμαξοστοιχίας «Πληροφορίες κατάστασης θαλάμου», όταν είναι εγκατεστημένο ETCS, καθορίζονται στην προδιαγραφή που αναφέρεται στο προσάρτημα I.2 δείκτης [B].

▼ B

Αν στον μοχλό υπάρχει βαθμίδα πέδησης ανάγκης, η βαθμίδα αυτή διακρίνεται σαφώς από τις λοιπές βαθμίδες του μοχλού (π.χ. με εντομή).

4.2.9.1.7. Κλιματισμός και ποιότητα αέρα

- 1) Ο αέρας στο θάλαμο ανανεώνεται ώστε η συγκέντρωση CO₂ να τηρείται στα επίπεδα που καθορίζονται στο σημείο 4.2.5.8 της παρούσας ΤΠΔ.
- 2) Στη θέση καθήμενου μηχανοδηγού (όπως ορίζεται στο σημείο 4.2.9.1.3) δεν κατευθύνονται προς την κεφαλή και τους ώμους του μηχανοδηγού ρεύματα αέρα προκαλούμενα από το σύστημα αερισμού και με ταχύτητα που υπερβαίνει την οριακή τιμή για την οποία αναγνωρίζεται ότι εξασφαλίζει το ενδεδειγμένο περιβάλλον εργασίας.

4.2.9.1.8. Εσωτερικός φωτισμός

- 1) Ο γενικός φωτισμός του θαλάμου παρέχεται με χειρισμό του μηχανοδηγού σε όλες τις κανονικές επιχειρησιακές καταστάσεις του τροχαίου υλικού (περιλαμβάνεται θέση «εκτός λειτουργίας»). Η φωτεινότητα υπερβαίνει τα 75 lux στο επίπεδο του αναλογίου του μηχανοδηγού, με εξαίρεση τα ETM στα οποία υπερβαίνει τα 60 lux.
- 2) Με χειρισμό του μηχανοδηγού παρέχεται ανεξάρτητος φωτισμός στη ζώνη ανάγνωσης του αναλογίου. Ο φωτισμός αυτός είναι ρυθμιζόμενος μέχρι τιμή μεγαλύτερη των 150 lux.
- 3) Προβλέπεται ανεξάρτητος και ρυθμιζόμενος φωτισμός των οργάνων

▼ B

- 4) Για την αποτροπή ενδεχόμενης επικίνδυνης σύγκυσης με εξωτερική επιχειρησιακή σηματοδότηση, δεν επιτρέπονται πράσινα φώτα ή πράσινος φωτισμός σε θάλαμο μηχανοδηγού, με εξαίρεση υφιστάμενα συστήματα κατηγορίας B για σηματοδότηση θαλάμου (όπως ορίζεται στην ΤΠΔ ΕΧΣ ΣΣ).

▼ M5

4.2.9.2. Αλεξήνεμο

4.2.9.2.1. Μηχανικά χαρακτηριστικά

- 1) Οι διαστάσεις, η θέση, το σχήμα και τα τελειώματα (περιλαμβανόμενης της συντήρησης) των παραθύρων δεν εμποδίζουν το οπτικό πεδίο του μηχανοδηγού προς το εξωτερικό (όπως ορίζεται στο σημείο 4.2.9.1.3.1) και υποστηρίζουν το έργο της οδήγησης.
- 2) Τα αλεξήνεμα θαλάμου μηχανοδηγού είναι ικανά να αντέχουν προσκρούσεις θραυσμάτων και απόθραυση όπως καθορίζεται στην προδιαγραφή που αναφέρεται στο προσάρτημα I-1 δείκτης [28].

4.2.9.2.2. Οπτικά χαρακτηριστικά

- 1) Η οπτική ποιότητα των αλεξηνέμων θαλάμου μηχανοδηγού δεν αλλοιώνει την ορατότητα σημάτων (σχήμα και χρώμα) σε οποιαδήποτε επιχειρησιακή κατάσταση (περιλαμβάνεται ως παράδειγμα η περίπτωση θέρμανσης του αλεξήνεμου για την αποτροπή θάμβωσης και εναπόθεσης πάγου).
- 2) Το αλεξήνεμο πληροί τις απαιτήσεις που ορίζονται στην προδιαγραφή που αναφέρεται στο προσάρτημα I-1 δείκτης [28] όσον αφορά τα ακόλουθα χαρακτηριστικά:
 - α) τη γωνία μεταξύ πρωτογενούς και δευτερογενούς ειδώλου στη θέση εγκατάστασης
 - β) τις επιτρεπόμενες οπτικές παραμορφώσεις κατά την όραση
 - γ) τη θάμβωση
 - δ) τη φωτοδιαπερατότητα
 - ε) τη χρωματικότητα.

▼ B

4.2.9.3. Διεπαφή μηχανοδηγού και μηχανημάτων

4.2.9.3.1. Λειτουργία ελέγχου δραστηριότητας μηχανοδηγού

- 1) Ο θάλαμος οδήγησης διαθέτει μέσο παρακολούθησης της δραστηριότητας του μηχανοδηγού και αυτόματης ακινητοποίησης της αμαξοστοιχίας σε περίπτωση διαπίστωσης απουσίας δραστηριότητας του μηχανοδηγού. Με αυτό το εποχούμενο τεχνικό μέσο η σιδηροδρομική επιχείρηση μπορεί να εκπληρώσει την απαίτηση του σημείου 4.2.2.9 της ΤΠΔ ΔΔΚ.

▼ B**2) Προδιαγραφή των μέσων παρακολούθησης (και διαπίστωσης απουσίας) της δραστηριότητας μηχανοδηγού**

Η δραστηριότητα του μηχανοδηγού επιτηρείται όταν η αμαξοστοιχία έχει διαμορφωθεί για λειτουργία οδήγησης και κινείται (το κριτήριο για ανίχνευση κίνησης τοποθετείται σε χαμηλό κατώφλιο ταχύτητας). Αυτή η επιτήρηση πραγματοποιείται με έλεγχο της δράσης του μηχανοδηγού επί αναγνωρισμένων διεπαφών μηχανοδηγού, σε αποκλειστικά καθορισμένες συσκευές (π.χ. τροχοεπαφή, ωστικά κομβία, ευαίσθητες επαφές κ.λπ.) και/ή σε αναγνωρισμένες διεπαφές μηχανοδηγού με το σύστημα ελέγχου και παρακολούθησης της αμαξοστοιχίας.

Όταν δεν παρατηρείται δράση σε καμία από τις αναγνωρισμένες διεπαφές μηχανοδηγού επί χρονικό διάστημα μεγαλύτερο από X δευτερόλεπτα, προκαλείται σκανδάλιση λόγω απουσίας δραστηριότητας του μηχανοδηγού.

Το σύστημα παρέχει δυνατότητα ρύθμισης (σε συνεργείο, ως εργασία συντήρησης) του χρόνου X για τιμές από 5 έως 60 δευτερόλεπτα.

Σε περίπτωση που η ίδια δράση παρατηρείται συνεχώς περισσότερο από μία φορές επί χρονικό διάστημα όχι μεγαλύτερο από 60 δευτερόλεπτα χωρίς άλλη δράση σε καμία από τις αναγνωρισμένες διεπαφές μηχανοδηγού, επίσης προκαλείται σκανδάλιση λόγω απουσίας δραστηριότητας του μηχανοδηγού.

Προτού προκληθεί σκανδάλιση απουσίας δραστηριότητας του μηχανοδηγού προειδοποιείται με σήμα ο μηχανοδηγός, ώστε να του δοθεί η δυνατότητα να αντιδράσει και να επαναφέρει το σύστημα.

Το σύστημα διαθέτει την πληροφορία «σκανδάλιση λόγω απουσίας δραστηριότητας» για διεπαφή με άλλα συστήματα (δηλαδή το σύστημα ραδιοεπικοινωνίας).

3) Πρόσθετη απαίτηση:

Η ανίχνευση της απουσίας δραστηριότητας μηχανοδηγού συνιστά λειτουργία που αποτελεί αντικείμενο μελέτης αξιοπιστίας, λαμβάνοντας υπόψη την κατάσταση αστοχίας των συστατικών στοιχείων, τις εφεδρείες, το λογισμικό, τους περιοδικούς ελέγχους και άλλες διατάξεις, και το εκτιμώμενο ποσοστό αστοχίας της λειτουργίας (δεν ανιχνεύτηκε απουσία δραστηριότητας του μηχανοδηγού όπως καθορίζεται ανωτέρω) αναφέρεται στην τεχνική τεκμηρίωση που ορίζεται στο σημείο 4.2.12.

▼ B

4) Προδιαγραφή δράσεων σκανδάλισης σε επίπεδο αμαξοστοιχίας τις οποίες προκαλεί ανίχνευση απουσίας δραστηριότητας του μηχανοδηγού:

Απουσία δραστηριότητας του μηχανοδηγού όταν η αμαξοστοιχία έχει διαμορφωθεί για λειτουργία οδήγησης και κινείται (το κριτήριο για ανίχνευση κίνησης τοποθετείται σε χαμηλό κατώφλιο ταχύτητας) έχει ως αποτέλεσμα την πλήρη εφαρμογή πέδης λειτουργίας ή πέδης έκτακτης ανάγκης στην αμαξοστοιχία.

Σε περίπτωση εφαρμογής της πέδης λειτουργίας στο μέγιστο βαθμό, ελέγχεται αυτομάτως η αποτελεσματική εφαρμογή της, και σε περίπτωση μη εφαρμογής ακολουθεί η εφαρμογή της πέδης έκτακτης ανάγκης.

5) Σημειώσεις:

— Επιτρέπεται η εκτέλεση από το υποσύστημα ΕΧΣ της λειτουργίας που περιγράφεται στο παρόν σημείο.

— Η τιμή του χρόνου X πρέπει να ορίζεται και να αιτιολογείται από τη σιδηροδρομική επιχείρηση (εφαρμογή της ΤΠΔ ΔΔΚ και της κοινής μεθοδολογίας ασφάλειας (ΚΜΑ/CSM), και λαμβάνονται υπόψη ο ισχύων κώδικας πρακτικής ή τα μέσα συμμόρφωσής εκτός του πεδίου εφαρμογής της παρούσας ΤΠΔ).

— Ως μεταβατικό μέτρο, επιτρέπεται επίσης η εγκατάσταση συστήματος καθορισμένου χρόνου X (χωρίς δυνατότητα ρύθμισης), με την προϋπόθεση ότι το χρονικό διάστημα X είναι από 5 έως 60 δευτερόλεπτα και ότι η σιδηροδρομική επιχείρηση μπορεί να αιτιολογήσει αυτόν τον καθορισμένο χρόνο (όπως περιγράφεται ανωτέρω).

— Κράτος μέλος επιτρέπεται να επιβάλει στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις που λειτουργούν στο έδαφός του την προσαρμογή του τροχαίου υλικού τους, με ανώτατο όριο για το χρόνο X, αν το εν λόγω κράτος μέλος είναι σε θέση να αποδείξει ότι αυτό απαιτείται για τη διατήρηση του επιπέδου ασφάλειας στην επικράτειά του. Σε όλες τις άλλες περιπτώσεις, τα κράτη μέλη δεν επιτρέπεται να εμποδίζουν την πρόσβαση σε σιδηροδρομική επιχείρηση που χρησιμοποιεί μεγαλύτερο χρόνο Z (εντός του εύρους τιμών που καθορίζεται).

4.2.9.3.2. Ένδειξη ταχύτητας

1) Αυτή η λειτουργία και η αντίστοιχη αξιολόγηση συμμόρφωσης προδιαγράφονται στην ΤΠΔ ΕΧΣ.

4.2.9.3.3. Μονάδα οπτικών ενδείξεων και οθόνες για το μηχανοδηγό

1) Οι λειτουργικές απαιτήσεις σχετικά με τις πληροφορίες και τους χειρισμούς που προβλέπονται στο θάλαμο μηχανοδηγού προδιαγράφονται μαζί με άλλες απαιτήσεις οι οποίες ισχύουν για τη συγκεκριμένη λειτουργία, στο σημείο όπου περιγράφεται η υπόψη λειτουργία. Το ίδιο ισχύει και για πληροφορίες και χειρισμούς που εξασφαλίζονται μέσω μονάδων οπτικών ενδείξεων και οθονών.

▼ **B**

Πληροφορίες και χειρισμοί του συστήματος ERTMS, συμπεριλαμβανόμενων των παρεχόμενων σε μονάδα οπτικών ενδείξεων, προδιαγράφονται στην ΤΠΔ ΕΧΣ.

- 2) Για λειτουργίες υπαγόμενες στο πεδίο εφαρμογής της παρούσας ΤΠΔ, οι πληροφορίες ή οι χειρισμοί που πρέπει να χρησιμοποιούνται από τον μηχανοδηγό για τον έλεγχο και το χειρισμό της αμαξοστοιχίας, και που παρέχονται μέσω μονάδων οπτικής ένδειξης ή οθονών, σχεδιάζονται για να καθιστούν δυνατή την ενδεδειγμένη χρήση και αντίδραση εκ μέρους του μηχανοδηγού.

4.2.9.3.4. Έλεγχοι και ενδείκτες

- 1) Οι λειτουργικές απαιτήσεις προδιαγράφονται μαζί με άλλες απαιτήσεις που ισχύουν για συγκεκριμένη λειτουργία στο σημείο που περιγράφεται η αντίστοιχη λειτουργία.
- 2) Όλες οι ενδεικτικές λυχνίες σχεδιάζονται έτσι ώστε να είναι δυνατή η ορθή ανάγνωσή τους υπό συνθήκες φυσικού ή τεχνητού φωτισμού, περιλαμβανόμενων και απρόβλεπτων συνθηκών φωτισμού.
- 3) Τυχόν αντανακλάσεις φωτεινών δεικτών και πλήκτρων στα παράθυρα του θαλάμου μηχανοδηγού δεν παρεμβάλλονται στη γραμμή διόπτευσης του μηχανοδηγού στην κανονική του θέση εργασίας.
- 4) Για την αποτροπή ενδεχόμενης επικίνδυνης σύγχυσης με εξωτερική επιχειρησιακή σηματοδότηση, δεν επιτρέπονται πράσινα φώτα ή πράσινοι φωτισμός σε θάλαμο μηχανοδηγού, με εξαίρεση υφιστάμενα συστήματα κατηγορίας B για σηματοδότηση θαλάμου (σύμφωνα με την ΤΠΔ ΕΧΣ).
- 5) Η στάθμη ακουστικών πληροφοριών προερχόμενων από εποχούμενο τεχνικό εξοπλισμό εντός του θαλάμου και προοριζόμενων για το μηχανοδηγό είναι τουλάχιστον 6 dB(A) άνω της στάθμης θορύβου στο θάλαμο (η στάθμη θορύβου λαμβάνεται ως αναφορά μετρούμενη υπό τις συνθήκες που καθορίζονται στην ΤΠΔ «Θόρυβος»).

4.2.9.3.5. Επισήμανση

- 1) Στους θαλάμους οδήγησης παρέχονται με ένδειξη οι ακόλουθες πληροφορίες:
 - μέγιστη ταχύτητα (V_{\max}),
 - αριθμός αναγνώρισης του τροχαίου υλικού (αριθμός ελκτικού οχήματος),
 - θέση φορητού τεχνικού εξοπλισμού (π.χ. συσκευή αυτοδιάσωσης, σήματα),
 - έξοδος κινδύνου.
- 2) Για την επισήμανση χειριστηρίων και ενδεικτών στο θάλαμο χρησιμοποιούνται εναρμονισμένα εικονογράμματα.

▼ **M5**

4.2.9.3.6. Λειτουργία ραδιοτηλεχειρισμού από το προσωπικό για την εκτέλεση ελιγμών

- 1) Αν προβλέπεται λειτουργία ραδιοτηλεχειρισμού της μονάδας από μέλος του πληρώματος κατά την εκτέλεση ελιγμών, η λειτουργία αυτή σχεδιάζεται έτσι ώστε να παρέχει σε αυτό το μέλος του πληρώματος τη δυνατότητα ασφαλούς χειρισμού της κίνησης της αμαξοστοιχίας, και την αποφυγή τυχόν σφάλματος κατά τη χρήση της.

▼ M5

- 2) Λαμβάνεται ως παραδοχή ότι το μέλος του πληρώματος που χρησιμοποιεί τη λειτουργία τηλεχειρισμού μπορεί να παρατηρεί οπτικά την κίνηση των αμαξοστοιχιών όταν χρησιμοποιεί το τηλεχειριστήριο.
- 3) Ο σχεδιασμός της λειτουργίας τηλεχειρισμού, περιλαμβανόμενων των μέτρων ασφαλείας, αξιολογείται με βάση αναγνωρισμένα πρότυπα.
- 4) Οι απαιτήσεις που εφαρμόζονται σε μονάδες όσον αφορά τη διεπαφή τους με το εποχούμενο ETCS και σχετίζονται με τη λειτουργία διεπαφής αμαξοστοιχίας «εξ αποστάσεως ελιγμού», όταν είναι εγκατεστημένο ETCS, καθορίζονται στην προδιαγραφή που αναφέρεται στο προσάρτημα I.2 δείκτης [B].

4.2.9.3.7. Επεξεργασία σημάτων ανίχνευσης και πρόληψης εκτροχιασμού

- 1) Το παρόν σημείο εφαρμόζεται σε μηχανές που προορίζονται για την επεξεργασία σημάτων που εκπέμπονται από εμπορευματικές φορτάμαξες, εφόσον παρέχονται με λειτουργία πρόληψης εκτροχιασμού (στο εξής: DPF) ή λειτουργία ανίχνευσης εκτροχιασμού (στο εξής: DDF), όπως ορίζεται στο σημείο 4.2.3.5.3 της ΤΠΔ WAG.
- 2) Οι μηχανές αυτές είναι εξοπλισμένες με μέσα για τη λήψη σήματος από τις εμπορευματικές φορτάμαξες που σχηματίζουν αμαξοστοιχία και είναι εξοπλισμένες με DPF και DDF που ενημερώνουν:
 - για πρόδρομους παράγοντες εκτροχιασμού, στην περίπτωση του DPF σύμφωνα με το σημείο 4.2.3.5.3.2 της ΤΠΔ WAG και
 - για εκτροχιασμό, στην περίπτωση του DDF σύμφωνα με το σημείο 4.2.3.5.3.3 της ΤΠΔ WAG.
- 3) Κατά τη λήψη του ανωτέρω σήματος, τόσο τα οπτικά όσο και τα ακουστικά σήματα κινδύνου πρέπει να δείχνουν στον θάλαμο μηχανοδηγού ότι η αμαξοστοιχία βρίσκεται:
 - σε κίνδυνο εκτροχιασμού, σε περίπτωση που το σήμα κινδύνου αποστέλλεται από DPF ή
 - μόλις εκτροχιάστηκε, σε περίπτωση που το σήμα κινδύνου αποστέλλεται από DDF.
- 4) Μια συσκευή στον θάλαμο μηχανοδηγού καθιστά εφικτή την αναγνώριση του ανωτέρω σήματος κινδύνου.
- 5) Εάν το σήμα κινδύνου δεν αναγνωριστεί από τον θάλαμο μηχανοδηγού σε 10 +/-1 δευτερόλεπτα, εφαρμόζεται αυτόματα πλήρης πέδη λειτουργίας ή πέδη έκτακτης ανάγκης.
- 6) Πρέπει να είναι δυνατή η απενεργοποίηση της αυτόματης εφαρμογής πέδης που ορίζεται στο σημείο 4.2.9.3.7 (5) ανωτέρω από τον θάλαμο μηχανοδηγού.
- 7) Πρέπει να είναι δυνατή η απενεργοποίηση της αυτόματης εφαρμογής πέδης που ορίζεται στο σημείο 4.2.9.3.7 (5) ανωτέρω από τον θάλαμο μηχανοδηγού.
- 8) Η παρουσία της λειτουργίας επεξεργασίας σημάτων ανίχνευσης εκτροχιασμού στη μηχανή, καθώς και οι συνθήκες χρήσης σε επίπεδο αμαξοστοιχίας καταχωρίζονται στην τεχνική τεκμηρίωση που ορίζεται στο σημείο 4.2.12.

▼ **M5**

4.2.9.3.7a. Εποχούμενη λειτουργία ανίχνευσης και πρόληψης εκτροχιασμού

- 1) Το παρόν σημείο εφαρμόζεται σε μηχανές που προορίζονται για την ανίχνευση εκτροχιασμών ή πρόδρομων παραγόντων εκτροχιασμών σε εμπορευματικές φορτάμαξες που έλκονται από τη μηχανή.
- 2) Ο εξοπλισμός που εκτελεί αυτή τη λειτουργία τοποθετείται εξ ολοκλήρου επί της μηχανής
- 3) Κατά την ανίχνευση εκτροχιασμού ή πρόδρομου παράγοντα εκτροχιασμού, ενεργοποιούνται τόσο οπτικά όσο και ακουστικά σήματα κινδύνου στον θάλαμο μηχανοδηγού.
- 4) Μια συσκευή στον θάλαμο μηχανοδηγού καθιστά εφικτή την αναγνώριση του ανωτέρω σήματος κινδύνου.
- 5) Εάν το σήμα κινδύνου δεν αναγνωριστεί από τον θάλαμο μηχανοδηγού σε 10 +/-1 δευτερόλεπτα, εφαρμόζεται αυτόματα πλήρης πέδη λειτουργίας ή πέδη έκτακτης ανάγκης.
- 6) Πρέπει να είναι δυνατή η απενεργοποίηση της αυτόματης εφαρμογής πέδης που ορίζεται στο σημείο 4.2.9.3.7a (5) ανωτέρω από τον θάλαμο μηχανοδηγού.
- 7) Πρέπει να είναι δυνατή η απενεργοποίηση της αυτόματης εφαρμογής πέδης που ορίζεται στο σημείο 4.2.9.3.7a (5) ανωτέρω από τον θάλαμο μηχανοδηγού.
- 8) Η παρουσία της εποχούμενης λειτουργίας ανίχνευσης εκτροχιασμού, καθώς και οι συνθήκες χρήσης σε επίπεδο αμαξοστοιχίας καταχωρίζονται στην τεχνική τεκμηρίωση που ορίζεται στο σημείο 4.2.12.

4.2.9.3.8. Απαιτήσεις για τη διαχείριση των καταστάσεων ETCS

4.2.9.3.8.1. Κατάσταση νάρκης

- 1) Οι απαιτήσεις που εφαρμόζονται σε μονάδες όσον αφορά τη διεπαφή τους με το εποχούμενο ETCS και σχετίζονται με τη λειτουργία διεπαφής αμαξοστοιχίας «Νάρκη», όταν είναι εγκατεστημένο ETCS, καθορίζονται στην προδιαγραφή που αναφέρεται στο προσάρτημα I.2 δείκτης [B].

4.2.9.3.8.2. Παθητικοί ελιγμοί

- 1) Οι απαιτήσεις που εφαρμόζονται στη μηχανή και τη σύνθεση όσον αφορά τη διεπαφή τους με το εποχούμενο ETCS και σχετίζονται με τη λειτουργία διεπαφής αμαξοστοιχίας «Παθητικοί ελιγμοί» καθορίζονται στην προδιαγραφή που αναφέρεται στο προσάρτημα I.2 δείκτης [B].

4.2.9.3.8.3. Μη επικεφαλής

- 1) Οι απαιτήσεις που εφαρμόζονται στη μηχανή και τη σύνθεση όσον αφορά τη διεπαφή τους με το εποχούμενο ETCS και σχετίζονται με τη λειτουργία διεπαφής αμαξοστοιχίας «Μη επικεφαλής», όταν είναι εγκατεστημένο ETCS, καθορίζονται στην προδιαγραφή που αναφέρεται στο προσάρτημα I.2 δείκτης [B].

4.2.9.3.9. Κατάσταση έλξης

- 1) Οι απαιτήσεις που εφαρμόζονται σε μονάδες όσον αφορά τη διεπαφή τους με το εποχούμενο ETCS και σχετίζονται με τη λειτουργία διεπαφής αμαξοστοιχίας «Κατάσταση έλξης», όταν είναι εγκατεστημένο ETCS, καθορίζονται στην προδιαγραφή που αναφέρεται στο προσάρτημα I.2 δείκτης [B].

▼ **M5**

4.2.9.4. Εποχούμενα εργαλεία και φορητός τεχνικός εξοπλισμός

- 1) Εντός ή πλησίον του θαλάμου μηχανοδηγού υπάρχει χώρος για την αποθήκευση του τεχνικού εξοπλισμού που αναφέρεται ακολούθως, για να χρησιμοποιηθεί από το μηχανοδηγό σε περίπτωση κινδύνου:

- Φανός χειρός με ερυθρό και λευκό φως.
- Τεχνικός εξοπλισμός βραχυκύκλωσης για κυκλώματα τροχιάς.
- Σφήνες, για περίπτωση που η επίδοση πέδης δεν είναι επαρκής λόγω κλίσης της τροχιάς (βλέπε σημείο 4.2.4.5.5).
- Πυροσβεστήρας (ο οποίος πρέπει να βρίσκεται στο θάλαμο· βλ. επίσης σημείο 4.2.10.3.1).
- Σε επανδρωμένες ελκτικές μονάδες εμπορευματικών αμαξοστοιχιών: συσκευή αυτοδιάσωσης, όπως περιγράφεται στο σημείο 4.7.1 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1303/2014 της Επιτροπής ⁽¹⁾ (στο εξής: ΤΠΔ SRT).

4.2.9.5. Αποθηκευτικός χώρος για προσωπικά είδη μελών του προσωπικού

- 1) Κάθε θάλαμος μηχανοδηγού διαθέτει:
- Δύο άγκιστρα για ρουχισμό ή εσοχή με βραχίονα ανάρτησης ρουχισμού.
 - Ελεύθερο χώρο για την απόθεση βαλίτσας ή σάκου μεγέθους 300 mm × 400 mm × 400 mm.

4.2.9.6. Καταγραφική συσκευή

- 1) Ο κατάλογος πληροφοριών που πρέπει να καταγράφονται καθορίζεται στο σημείο 4.2.3.5 της ΤΠΔ ΟΡΕ.
- 2) Η μονάδα είναι εφοδιασμένη με μέσο για την καταγραφή των πληροφοριών αυτών σύμφωνα με τις ακόλουθες απαιτήσεις που καθορίζονται στην προδιαγραφή που αναφέρεται στο προσάρτημα I-1 δείκτης [29]:
- α) Πρέπει να πληρούνται οι λειτουργικές απαιτήσεις.
 - β) Για τις καταγραφικές επιδόσεις ισχύει η κατηγορία R1.
 - γ) Πρέπει να τηρείται η ακεραιότητα (συνοχή, ορθότητα) των καταγεγραμμένων και εξαχθέντων δεδομένων.
 - δ) Διασφαλίζεται η ακεραιότητα των δεδομένων.
 - ε) Το επίπεδο προστασίας που ισχύει για το μέσο αποθήκευσης με προστασία είναι «Α».
 - στ) Η ώρα της ημέρας και η ημερομηνία.
- 3) Οι δοκιμές των απαιτήσεων του σημείου 4.2.9.6 (2) πραγματοποιούνται σύμφωνα με τις απαιτήσεις της προδιαγραφής που αναφέρεται στο προσάρτημα I-1 δείκτης [72].

⁽¹⁾ Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1303/2014 της Επιτροπής, της 18ης Νοεμβρίου 2014, σχετικά με την τεχνική προδιαγραφή διαλειτουργικότητας που αφορά την «ασφάλεια στις σιδηροδρομικές σήραγγες» του σιδηροδρομικού συστήματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΕΕ L 356 της 12.12.2014, σ. 394).

▼ B

4.2.10. Πυρασφάλεια και εκκένωση

4.2.10.1. Γενικά και καθορισμός κατηγοριών

- 1) Το παρόν σημείο ισχύει για παντός είδους μονάδες.
- 2) Το τροχαίο υλικό σχεδιάζεται έτσι ώστε να προστατεύει τους επιβάτες και το εποχούμενο προσωπικό σε περίπτωση κινδύνου πυρκαγιάς επί του τροχαίου υλικού, και να παρέχει τη δυνατότητα αποτελεσματικής εκκένωσης και διάσωσης σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης. Η απαίτηση αυτή θεωρείται ότι τηρείται με συμμόρφωση με τις απαιτήσεις της παρούσας ΤΠΔ.
- 3) Η κατηγορία της μονάδας όσον αφορά την πυρασφάλεια που λαμβάνεται υπόψη για τον σχεδιασμό της, όπως ορίζεται στο σημείο 4.1.4 της παρούσας ΤΠΔ καταχωρίζεται στην τεχνική τεκμηρίωση που περιγράφεται στο σημείο 4.2.12 της παρούσας ΤΠΔ.

4.2.10.2. Μέτρα πρόληψης πυρκαγιάς

▼ M5

4.2.10.2.1. Απαιτήσεις για τα υλικά

- 1) Για την επιλογή των υλικών και των συστατικών στοιχείων λαμβάνεται υπόψη η συμπεριφορά τους σε πυρκαγιά, π.χ. η αναφλεξιμότητα, η θολερότητα των καυσαερίων και η τοξικότητα.
- 2) Τα υλικά που χρησιμοποιούνται για την κατασκευή της μονάδας τροχαίου υλικού συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις της προδιαγραφής που αναφέρεται στο προσάρτημα I-1 δέκτης [30] για την «Κατηγορία λειτουργίας» όπως ορίζεται ακολούθως:
 - «Κατηγορία λειτουργίας 2» για επιβατικό τροχαίο υλικό κατηγορίας A (συμπεριλαμβανομένης επιβατικής μηχανής).
 - «Κατηγορία λειτουργίας 3» για επιβατικό τροχαίο υλικό κατηγορίας B (συμπεριλαμβανομένης επιβατικής μηχανής).
 - «Κατηγορία λειτουργίας 2» για εμπορευματικές μηχανές και για αυτοκινούμενες μονάδες προοριζόμενες να μεταφέρουν άλλο ωφέλιμο φορτίο (ταχυδρομείο, εμπορεύματα κ.λπ.).
 - «Κατηγορία λειτουργίας 1» για ΟΤΜ, με απαιτήσεις περιοριζόμενες στις περιοχές οι οποίες είναι προσβάσιμες στο προσωπικό όταν η μονάδα βρίσκεται σε διαμόρφωση ετοιμότητας μεταφοράς (βλέπε σημείο 2.3).

▼ **M5**

- 3) Προκειμένου να διασφαλίζεται η σταθερότητα των χαρακτηριστικών του προϊόντος και της διαδικασίας παραγωγής, απαιτούνται τα εξής:
- Οι εκθέσεις δοκιμής που αποδεικνύουν τη συμμόρφωση υλικού με το πρότυπο, οι οποίες εκδίδονται αμέσως μετά τη δοκιμή του υλικού αυτού, επανεξετάζονται κάθε 5 έτη,
 - Σε περίπτωση που δεν υπάρχει μεταβολή στα χαρακτηριστικά του προϊόντος και στη διαδικασία παραγωγής, καθώς και καμία αλλαγή των σχετικών απαιτήσεων (ΤΠΔ), δεν απαιτείται η εκτέλεση νέων δοκιμών του υλικού αυτού. Οι εκθέσεις δοκιμής που έχουν λήξει γίνονται δεκτές υπό την προϋπόθεση ότι συνοδεύονται από δήλωση κατά τη διάθεση του προϊόντος στην αγορά από τον κατασκευαστή του πρωτότυπου εξοπλισμού στην οποία βεβαιώνεται ότι δεν υπήρξε καμία αλλαγή στα χαρακτηριστικά του προϊόντος και στη διαδικασία κατασκευής, η οποία καλύπτει την πλήρη σχετική αλυσίδα εφοδιασμού, από τότε που δοκιμάστηκαν οι ιδιότητες συμπεριφοράς του προϊόντος σε πυρκαγιά. Η εν λόγω δήλωση υποβάλλεται το αργότερο 6 μήνες μετά τη λήξη της αρχικής έκθεσης δοκιμής. Η εν λόγω δήλωση επανεξετάζεται κάθε 5 έτη.

▼ **B**

- 4.2.10.2.2. Ειδικά μέτρα για εύφλεκτα υγρά
- 1) Στα σιδηροδρομικά οχήματα προβλέπονται μέτρα αποτροπής της εκδήλωσης και της εξάπλωσης πυρκαγιάς λόγω διαρροής εύφλεκτων υγρών ή αερίων.
 - 2) Τα εύφλεκτα υγρά που χρησιμοποιούνται ως ψυκτικό μέσο σε τεχνικό εξοπλισμό υψηλής τάσης εμπορευματικών μηχανών είναι συμβατά με την απαίτηση R14 της προδιαγραφής που αναφέρεται στο προσάρτημα I-1 ► **M5** δείκτης [30] ◀.
- 4.2.10.2.3. Ανίχνευση θερμού λιποκιβωτίου άξονα
- Οι απαιτήσεις προβλέπονται στο σημείο 4.2.3.3.2 της παρούσας ΤΠΔ.
- 4.2.10.3. Μέτρα ανίχνευσης/κατάσβεσης πυρκαγιάς
- 4.2.10.3.1. Φορητοί πυροσβεστήρες
- 1) Το παρόν σημείο ισχύει για τις μονάδες που προορίζονται να μεταφέρουν επιβάτες και/ή προσωπικό.
 - 2) Η μονάδα διαθέτει κατάλληλους και επαρκείς φορητούς πυροσβεστήρες στους χώρους των επιβατών και/ή του προσωπικού.
 - 3) Οι πυροσβεστήρες που λειτουργούν με νερό και πρόσθετο θεωρούνται επαρκείς για χρήση επί τροχαίου υλικού.
- 4.2.10.3.2. Συστήματα ανίχνευσης πυρκαγιάς
- 1) Ο τεχνικός εξοπλισμός και οι χώροι επί του τροχαίου υλικού που ενέχουν εγγενώς κίνδυνο πυρκαγιάς διαθέτουν σύστημα που θα ανιχνεύει τυχόν πυρκαγιά σε πρόιμη φάση.
 - 2) Σε περίπτωση ανίχνευσης πυρκαγιάς, ειδοποιείται ο μηχανοδηγός και εκκινούνται οι ενδεδειγμένες αυτόματες ενέργειες για την ελαχιστοποίηση του επακόλουθου κινδύνου για τους επιβάτες και το πλήρωμα της αμαξοστοιχίας.
 - 3) Για τα κλινοδιαμερίσματα, η ανίχνευση πυρκαγιάς ενεργοποιεί ένα ακουστικό και οπτικό τοπικό σήμα συναγερμού στο χώρο που έχει πληγεί. Το ακουστικό σήμα είναι επαρκές για την αφύπνιση των επιβατών. Το οπτικό σήμα είναι ευδιάκριτο και δεν καλύπτεται από εμπόδια.

▼ B

- 4.2.10.3.3. Αυτόματο σύστημα πυροπροστασίας για τις εμπορευματικές μονάδες ντίζελ
- 1) Το παρόν σημείο ισχύει για τις εμπορευματικές μηχανές με κινητήρα ντίζελ και τις εμπορευματικές αυτοκινούμενες μονάδες με κινητήρα ντίζελ.
 - 2) Οι μονάδες αυτές είναι εφοδιασμένες με αυτόματο σύστημα ικανό να ανιχνεύει πυρκαγιά που οφείλεται σε καύσιμο ντίζελ και να θέτει εκτός λειτουργίας το σύνολο του σχετικού τεχνικού εξοπλισμού, καθώς και να διακόπτει πλήρως την τροφοδοσία του καυσίμου.
- 4.2.10.3.4. Συστήματα περιορισμού και ελέγχου πυρκαγιάς για επιβατικό τροχαίο υλικό
- 1) Το παρόν σημείο ισχύει για τις μονάδες επιβατικού τροχαίου υλικού κατηγορίας B.
 - 2) Η μονάδα είναι εφοδιασμένη με τα κατάλληλα μέτρα για τον έλεγχο της διάδοσης της θερμότητας και άλλων στοιχείων της πυρκαγιάς εντός της αμαξοστοιχίας.
 - 3) Η συμμόρφωση με την απαίτηση αυτή θεωρείται ότι ικανοποιείται με επαλήθευση της συμμόρφωσης με τις ακόλουθες απαιτήσεις:
 - Η μονάδα είναι εφοδιασμένη με χωρίσματα πλήρους διατομής εντός των χώρων επιβατών/προσωπικού κάθε οχήματος, με μέγιστη απόσταση διαχωρισμού 30 m, τα οποία πληρούν απαιτήσεις ακεραιότητας τουλάχιστον επί 15 λεπτά (με την παραδοχή ότι η πυρκαγιά είναι δυνατόν να εκδηλωθεί σε οποιαδήποτε από τις δύο πλευρές του χωρίσματος) ή με άλλα συστήματα περιορισμού και ελέγχου πυρκαγιάς (ΣΠΕΠ — Fire Containment and Control Systems — FCCS).
 - Η μονάδα είναι εφοδιασμένη με πυροφραγμούς οι οποίοι πληρούν τις απαιτήσεις ακεραιότητας και θερμομόνωσης τουλάχιστον επί 15 λεπτά στις ακόλουθες θέσεις (ανάλογα με την περίπτωση για την εν λόγω μονάδα):
 - Μεταξύ του θαλάμου οδήγησης και του διαμερίσματος πίσω από αυτό (με την παραδοχή ότι η πυρκαγιά εκδηλώνεται στο πίσω διαμέρισμα).
 - Μεταξύ χώρων με κινητήρα εσωτερικής καύσης και παρακείμενων χώρων επιβατών/προσωπικού (με την παραδοχή ότι η πυρκαγιά εκδηλώνεται στον χώρο του κινητήρα εσωτερικής καύσης).
 - Μεταξύ διαμερισμάτων με ηλεκτρική γραμμή τροφοδότησης και/ή εξοπλισμό κυκλώματος έλξης και χώρου επιβατών/προσωπικού (με την παραδοχή ότι η πυρκαγιά εκδηλώνεται στον χώρο της γραμμής ηλεκτρικής τροφοδότησης και/ή του εξοπλισμού κυκλώματος έλξης).
 - Η δοκιμή πραγματοποιείται σύμφωνα με τις απαιτήσεις της προδιαγραφής που αναφέρεται στο προσάρτημα I-1 ► **M5** δείκτης [31] ◀.

▼ B

- 4) Σε περίπτωση που χρησιμοποιούνται άλλα ΣΠΕΠ αντί για χωρίσματα πλήρους διατομής εντός των χώρων επιβατών/προσωπικού, ισχύουν οι ακόλουθες απαιτήσεις:

- τοποθετούνται σε κάθε όχημα της μονάδας το οποίο προορίζεται να μεταφέρει επιβάτες και/ή προσωπικό,
- εξασφαλίζουν πως η φωτιά και ο καπνός δεν θα επεκταθούν σε επικίνδυνες συγκεντρώσεις σε μήκος μεγαλύτερο από 30 m εντός των χώρων επιβατών/πληρώματος στο εσωτερικό της μονάδας, επί 15 λεπτά τουλάχιστον μετά την έναρξη πυρκαγιάς.

Η αξιολόγηση αυτής της παραμέτρου αποτελεί ανοικτό σημείο.

▼ M5

- 5) Σε περίπτωση που χρησιμοποιούνται άλλα ΣΠΕΠ και βασίζονται στην αξιοπιστία και τη διαθεσιμότητα των συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων ή λειτουργιών, αποτελούν αντικείμενο μελέτης αξιοπιστίας, λαμβάνοντας υπόψη τη λειτουργία βλάβης των στοιχείων, τις εφεδρείες, το λογισμικό, τους περιοδικούς ελέγχους και άλλες διατάξεις, και το εκτιμώμενο ποσοστό αστοχίας της λειτουργίας (απουσία ελέγχου της διάδοσης της θερμότητας και άλλων στοιχείων της πυρκαγιάς) προβλέπεται στην τεχνική τεκμηρίωση που περιγράφεται στο σημείο 4.2.12.

Με βάση αυτή τη μελέτη, οι συνθήκες λειτουργίας και συντήρησης του ΣΠΕΠ ορίζονται και προβλέπονται στην τεκμηρίωση συντήρησης και επιχειρησιακής λειτουργίας που περιγράφεται στα σημεία 4.2.12.3 και 4.2.12.4.

▼ B

4.2.10.3.5. Μέτρα προστασίας κατά της εξάπλωσης πυρκαγιάς για εμπορευματικές μηχανές και εμπορευματικές αυτοκινούμενες μονάδες

- 1) Το παρόν σημείο ισχύει για τις εμπορευματικές μηχανές και τις εμπορευματικές αυτοκινούμενες μονάδες.
- 2) Οι μονάδες έλξης πρέπει να διαθέτουν πυροφραγμό για την προστασία του θαλάμου του οδηγού.
- 3) Αυτοί οι πυροφραγμοί πρέπει να πληρούν τις απαιτήσεις ακεραιότητας και θερμομόνωσης τουλάχιστον επί 15 λεπτά: υπόκειται σε δοκιμή που πραγματοποιείται σύμφωνα με τις απαιτήσεις της προδιαγραφής που αναφέρεται στο προσάρτημα I-1 ► **M5** δείκτης [31] ◀.

4.2.10.4. Απαιτήσεις για καταστάσεις έκτακτης ανάγκης

4.2.10.4.1. Φωτισμός ασφάλειας

- 1) Για λόγους προστασίας και ασφάλειας επί του τροχαίου υλικού σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης, στις αμαξοστοιχίες υπάρχει σύστημα φωτισμού ασφάλειας. Το σύστημα αυτό παρέχει το ενδεδειγμένο επίπεδο φωτισμού στους χώρους επιβατών και υπηρεσίας ως εξής
- 2) για μονάδες με μέγιστη ταχύτητα σχεδιασμού μεγαλύτερη ή ίση των 250 km/h, τουλάχιστον για χρόνο λειτουργίας τριών ωρών μετά τη διακοπή της κύριας ενεργειακής τροφοδότησης
- 3) για μονάδες με μέγιστη ταχύτητα σχεδιασμού μικρότερη των 250 km/h, τουλάχιστον για χρόνο λειτουργίας ενενήντα λεπτών μετά τη διακοπή της κύριας ενεργειακής τροφοδότησης.

▼ B

- 4) Ένταση φωτισμού τουλάχιστον 5 lux στο επίπεδο του δαπέδου.
- 5) Οι τιμές για το επίπεδο φωτισμού σε συγκεκριμένες περιοχές και οι μέθοδοι αξιολόγησης της συμμόρφωσης είναι σύμφωνες με την προδιαγραφή που αναφέρεται στο προσάρτημα I-1 ► **M5** δείκτης [32] ◀.
- 6) Σε περίπτωση πυρκαγιάς, το σύστημα φωτισμού ασφάλειας εξακολουθεί να διατηρεί σε λειτουργία τουλάχιστον το 50 % του φωτισμού ασφάλειας στα οχήματα που δεν έχουν πληγεί από την πυρκαγιά τουλάχιστον επί 20 λεπτά. Η απαίτηση αυτή θεωρείται ότι ικανοποιείται με επιτυχή ανάλυση κατάστασης αστοχίας.

4.2.10.4.2. Έλεγχος καπνού

- 1) Το παρόν σημείο ισχύει για παντός είδους μονάδες. Σε περίπτωση πυρκαγιάς, η κατανομή των καπνών ελαχιστοποιείται στους χώρους επιβατών και/ή του προσωπικού σύμφωνα με τις ακόλουθες απαιτήσεις:
- 2) Για την αποτροπή της εισόδου εξωτερικού καπνού στη μονάδα, πρέπει να είναι δυνατή η απενεργοποίηση ή το κλείσιμο όλων των μέσων εξωτερικού εξαερισμού.

Η απαίτηση αυτή επαληθεύεται για το υποσύστημα τροχαίου υλικού σε επίπεδο μονάδας.

- 3) Για την αποτροπή της εξάπλωσης καπνού που ενδεχομένως βρίσκεται εντός οχήματος, είναι δυνατή η απενεργοποίηση του αερισμού και της ανακύκλωσης σε επίπεδο οχήματος. Αυτή η απαίτηση τηρείται εάν είναι δυνατόν να απενεργοποιείται ο αερισμός.
- 4) Επιτρέπεται η χειροκίνητη εκκίνηση των ενεργειών αυτών από το πλήρωμα ή με τηλεχειρισμό· η εκκίνηση επιτρέπεται να πραγματοποιείται σε επίπεδο αμαξοστοιχίας ή σε επίπεδο οχήματος

▼ M5

- 5) Οι απαιτήσεις που εφαρμόζονται σε μονάδες όσον αφορά τη διαπαφή τους με το εποχούμενο ETCS και σχετίζονται με τη λειτουργία διαπαφής αμαξοστοιχίας «Χώρος αεροστεγανότητας — Παρατρόχιες εντολές», όταν είναι εγκατεστημένο ETCS, καθορίζονται στην προδιαγραφή που αναφέρεται στο προσάρτημα I.2 δείκτης [B]. Οι επακόλουθοι χειρισμοί κλεισίματος όλων των μέσων εξωτερικού αερισμού μπορούν να είναι αυτόματοι ή χειροκίνητοι μέσω παρέμβασης του μηχανοδηγού. Η διαμόρφωση του τροχαίου υλικού για αυτόματο ή χειροκίνητο χειρισμό καταχωρίζεται στην τεχνική τεκμηρίωση που περιγράφεται στο σημείο 4.2.12.2.
- 6) Οι απαιτήσεις που εφαρμόζονται σε μονάδες όσον αφορά τη διαπαφή τους με το εποχούμενο ETCS και σχετίζονται με τη λειτουργία διαπαφής αμαξοστοιχίας «Χώρος αεροστεγανότητας — Εντολές EEM», όταν είναι εγκατεστημένο ETCS, καθορίζονται στην προδιαγραφή που αναφέρεται στο προσάρτημα I.2 δείκτης [B]. Οι επακόλουθοι χειρισμοί κλεισίματος όλων των μέσων εξωτερικού αερισμού μπορούν να είναι αυτόματοι ή χειροκίνητοι μέσω παρέμβασης του μηχανοδηγού. Η διαμόρφωση του τροχαίου υλικού για αυτόματο ή χειροκίνητο χειρισμό καταχωρίζεται στην τεχνική τεκμηρίωση που περιγράφεται στο σημείο 4.2.12.2.

▼ B

4.2.10.4.3. Σήμα κινδύνου επιβατών και μέσα επικοινωνίας

Οι απαιτήσεις καθορίζονται στα σημεία 4.2.5.2, 4.2.5.3 και 4.2.5.4 της παρούσας ΤΠΔ

4.2.10.4.4. Ικανότητα κίνησης

- 1) Το παρόν σημείο ισχύει για τις μονάδες επιβατικού τροχαίου υλικού κατηγορίας B (συμπεριλαμβανομένων των επιβατικών μηχανών).

▼ B

- 2) Η μονάδα είναι σχεδιασμένη έτσι ώστε, σε περίπτωση πυρκαγιάς επί του οχήματος, η ικανότητα κίνησης της αμαξοστοιχίας θα της επιτρέψει να κινηθεί έως ένα κατάλληλο σημείο πυρόσβεσης.
- 3) Η συμμόρφωση αποδεικνύεται με την εφαρμογή της προδιαγραφής που αναφέρεται στο προσάρτημα I-1 ► **M5** δείκτης [33] ◀, σύμφωνα με την οποία οι λειτουργίες του συστήματος που επηρεάζονται από πυρκαγιά «τύπου 2» είναι:
 - πέδηση για τροχαίο υλικό της κατηγορίας πυρασφάλειας A: η λειτουργία αυτή αξιολογείται για διάστημα 4 λεπτών·
 - πέδηση και έλξη για τροχαίο υλικό της κατηγορίας πυρασφάλειας B: οι λειτουργίες αυτές αξιολογούνται για διάστημα 15 λεπτών με ελάχιστη ταχύτητα 80 km/h.

4.2.10.5. Απαιτήσεις για την εκκένωση

4.2.10.5.1. Έξοδοι κινδύνου επιβατών

- 1) Το παρόν σημείο ισχύει για παντός είδους μονάδες που προορίζονται να μεταφέρουν επιβάτες.

Ορισμοί και διευκρινίσεις

- 2) Έξοδος κινδύνου: διάταξη επί της αμαξοστοιχίας που παρέχει στα πρόσωπα εντός της αμαξοστοιχίας τη δυνατότητα εξόδου από αυτήν σε περίπτωση κινδύνου. Κάθε εξωτερική θύρα επιβατών είναι ειδικός τύπος εξόδου κινδύνου.
- 3) Διαμερής όδευση: όδευση μέσω της αμαξοστοιχίας όπου είναι δυνατή η είσοδος και η έξοδος από διάφορες πλευρές και η οποία επιτρέπει τη διακίνηση επιβατών και προσωπικού, κατά το διαμήκη άξονα της αμαξοστοιχίας. Εσωτερικές θύρες επί της διαμερούς όδευσης οι οποίες προορίζονται να χρησιμοποιηθούν από τους επιβάτες υπό κανονικές συνθήκες λειτουργίας και οι οποίες μπορούν επίσης να ανοιχθούν σε περίπτωση διακοπής ρεύματος θεωρούνται ότι δεν εμποδίζουν την κίνηση επιβατών και προσωπικού.
- 4) Χώρος επιβατών: χώρος στον οποίο οι επιβάτες έχουν πρόσβαση χωρίς ειδική άδεια.
- 5) Διαμέρισμα: Χώρος επιβατών ή χώρος προσωπικού, που δεν μπορεί να χρησιμοποιείται ως διαμερής όδευση για επιβάτες ή προσωπικό αντιστοίχως.

Απαιτήσεις

- 6) Πρέπει να είναι επαρκές το πλήθος εξόδων κινδύνου κατά μήκος των διαμερών οδεύσεων και στις δύο πλευρές της μονάδας. Οι εξοδοί κινδύνου πρέπει να επισημαίνονται, να είναι προσβάσιμες και επαρκούς μεγέθους ώστε να είναι δυνατή η έξοδος προσώπων.
- 7) Οι εξοδοί κινδύνου πρέπει να είναι δυνατό να ανοίγονται από επιβάτη στο εσωτερικό της αμαξοστοιχίας.

▼ M5

- 8) Όλες οι εξωτερικές θύρες επιβατών πρέπει να είναι εφοδιασμένες με συσκευές ανοίγματος έκτακτης ανάγκης, οι οποίες καθιστούν δυνατό να χρησιμοποιούνται οι εξωτερικές θύρες ως εξοδοί κινδύνου (βλέπε σημείο 4.2.5.5.9).

▼ B

- 9) Κάθε όχημα που έχει σχεδιαστεί να μεταφέρει μέχρι 40 επιβάτες πρέπει να διαθέτει τουλάχιστον δύο εξόδους κινδύνου.
- 10) Κάθε όχημα που έχει κατασκευαστεί να μεταφέρει περισσότερους από 40 επιβάτες πρέπει να διαθέτει τουλάχιστον τρεις εξόδους κινδύνου.
- 11) Κάθε όχημα που προορίζεται να μεταφέρει επιβάτες πρέπει να διαθέτει τουλάχιστον μία έξοδο κινδύνου σε κάθε πλευρά του.

▼ **M5**

- 12) Το πλήθος και οι διαστάσεις των θυρών πρέπει να καθιστούν δυνατή την πλήρη εκκένωση από τους επιβάτες χωρίς τις αποσκευές τους εντός τριών λεπτών. Επιτρέπεται να θεωρηθεί ότι οι επιβάτες με μειωμένη κινητικότητα θα πρέπει να βοηθούνται από άλλους επιβάτες ή το προσωπικό και ότι οι χρήστες αναπηρικών αμαξιδίων απομακρύνονται χωρίς τα αναπηρικά τους αμαξίδια.

Η επαλήθευση της απαίτησης αυτής πραγματοποιείται είτε με φυσική δοκιμή υπό κανονικές συνθήκες επιχειρησιακής λειτουργίας είτε με αριθμητική προσομοίωση.

Σε περίπτωση που η απαίτηση επαληθευτεί με αριθμητική προσομοίωση, η έκθεση προσομοίωσης περιλαμβάνει:

- Σύνοψη της επαλήθευσης και της επικύρωσης της προσομοίωσης (εργαλείο και μοντέλα)
- Την παραδοχή και τις παραμέτρους που χρησιμοποιήθηκαν για την προσομοίωση
- Τα αποτελέσματα κατάλληλου αριθμού εκτελέσεων προσομοίωσης που επιτρέπουν στατιστικά αξιόπιστη δήλωση.

▼ **B**

- 4.2.10.5.2. Έξοδοι κινδύνου του θαλάμου μηχανοδηγού
Οι απαιτήσεις καθορίζονται στο σημείο 4.2.9.1.2.2 της παρούσας ΤΠΔ.
- 4.2.11. *Τρέχουσα συντήρηση*
- 4.2.11.1. Γενικά
- 1) Η τρέχουσα συντήρηση και οι μικροεπισκευές που απαιτούνται για την εξασφάλιση ασφαλούς λειτουργίας μεταξύ επεμβάσεων συντήρησης είναι δυνατό να εκτελούνται στην αμαξοστοιχία σε αμαξοστάσιο, μακριά από την έδρα της όπου πραγματοποιείται συνήθως η τρέχουσα συντήρηση.
 - 2) Στο παρόν μέρος συγκεντρώνονται απαιτήσεις για μέτρα σχετικά με την τρέχουσα συντήρηση αμαξοστοιχιών κατά την επιχειρησιακή λειτουργία ή κατά την απόθεση σε δίκτυο. Οι περισσότερες από τις απαιτήσεις αυτές έχουν σκοπό να διασφαλιστεί ότι το τροχαίο υλικό θα διαθέτει τον αναγκαίο τεχνικό εξοπλισμό ώστε να πληροί τις διατάξεις τις απαιτούμενες στα υπόλοιπα μέρη της παρούσας ΤΠΔ και της ΤΠΔ «Υποδομή».
 - 3) Οι αμαξοστοιχίες πρέπει να δυνατόν να σταθμεύουν σε γραμμές αποθέσεως, χωρίς προσωπικό επί του συρμού, με διατήρηση της ηλεκτρικής τροφοδότησης από την αλυσοειδή ή της βοηθητικής παροχής ισχύος για φωτισμό, κλιματισμό, υγεία κ.λπ.
- 4.2.11.2. Καθαρισμός του εξωτερικού αμαξοστοιχίας
- 4.2.11.2.1. Καθαρισμός αλεξήνεμου του θαλάμου μηχανοδηγού
- 1) Το παρόν σημείο ισχύει για παντός είδους μονάδες που διαθέτουν θάλαμο μηχανοδηγού.
 - 2) Υπάρχει δυνατότητα καθαρισμού των εμπρόσθιων παραθύρων του θαλάμου μηχανοδηγού από το εξωτερικό της αμαξοστοιχίας, χωρίς να είναι αναγκαία η αφαίρεση οποιουδήποτε συστατικού στοιχείου ή κάλυψης.

▼ B

- 4.2.11.2.2. Εξωτερικός καθαρισμός σε εγκατάσταση πλυσίματος αμαξοστοιχιών
- 1) Το παρόν σημείο ισχύει για μονάδες με ελκτικό τεχνικό εξοπλισμό που πρόκειται να καθαρίζονται εξωτερικά σε εγκατάσταση πλυσίματος αμαξοστοιχιών.
 - 2) Η ταχύτητα αμαξοστοιχιών προοριζόμενων να καθαρίζονται εξωτερικά σε εγκατάσταση πλυσίματος αμαξοστοιχιών σε οριζόντια τροχιά πρέπει να είναι δυνατόν να διατηρείται σε τιμή μεταξύ 2 km/h και 5 km/h. Η απαίτηση αυτή έχει σκοπό τη διασφάλιση συμβατότητας με τις εγκαταστάσεις καθαρισμού. Η απαίτηση αυτή έχει σκοπό τη διασφάλιση συμβατότητας με τις εγκαταστάσεις καθαρισμού.

▼ M5

- 4.2.11.3. Σύνδεση με το σύστημα αποκομιδής λυμάτων
- 1) Το παρόν σημείο ισχύει για μονάδες με στεγανά συστήματα κατακράτησης (με χρήση καθαρού ή ανακυκλωμένου νερού) που πρέπει να εκκενώνονται προγραμματισμένα με κατάλληλη συχνότητα σε καθορισμένα αμαξοστάσια.
 - 2) Οι ακόλουθοι σύνδεσμοι της μονάδας με το σύστημα αποκομιδής λυμάτων συμμορφώνονται με τις ακόλουθες προδιαγραφές:
 - i) Ακροφύσιο εκκένωσης διαμέτρου 3 ιντσών (εσωτερικό μέρος): βλέπε προσάρτημα Z σχήμα Z-1.
 - ii) Σύνδεσμος έκπλυσης για το δοχείο αποχωρητηρίου (εσωτερικό μέρος), η χρήση του οποίου είναι προαιρετική: βλέπε προσάρτημα Z σχήμα Z-2.
- 4.2.11.4. Δεν χρησιμοποιείται
- 4.2.11.5. Διεπαφή για τον ανεφοδιασμό με νερό
- 1) Το παρόν σημείο εφαρμόζεται σε μονάδες που διαθέτουν δεξαμενές νερού οι οποίες τροφοδοτούν με νερό τα συστήματα υγιεινής που καλύπτονται από το σημείο 4.2.5.1.
 - 2) Ο σύνδεσμος εισαγωγής για δεξαμενές νερού πρέπει να είναι σύμφωνος με την προδιαγραφή που αναφέρεται στο προσάρτημα I-1 δείκτης [34].
- 4.2.11.6. Ειδικές απαιτήσεις για την απόθεση αμαξοστοιχιών
- 1) Το παρόν σημείο ισχύει για όλες τις μονάδες που προορίζονται να τροφοδοτούνται με ηλεκτρική ενέργεια κατά την απόθεση.
 - 2) Η μονάδα είναι συμβατή με τουλάχιστον ένα από τα ακόλουθα εξωτερικά συστήματα ηλεκτρικής τροφοδότησης και είναι εφοδιασμένη (κατά περίπτωση) με την αντίστοιχη διεπαφή ηλεκτρικής σύνδεσης με την εξωτερική ηλεκτρική τροφοδότηση (φίς):
 - γραμμή επαφής για ηλεκτρική τροφοδότηση (βλέπε σημείο 4.2.8.2 «Ηλεκτρική τροφοδότηση»)
 - Μονοπολική γραμμή ηλεκτρικής τροφοδότησης (EP 1 kV, EP/ΣΡ 1,5 kV, ΣΡ 3 kV), σύμφωνα με την προδιαγραφή που αναφέρεται στο προσάρτημα I-1 δείκτης [52].
 - Τοπικό εξωτερικό βοηθητικό σύστημα ηλεκτρικής τροφοδότησης 400 V που μπορεί να συνδεθεί σε ρευματοδότη τύπου «3Ρ + γείωση», σύμφωνα με την προδιαγραφή που αναφέρεται στο προσάρτημα I-1 δείκτης [35].

▼ B

- 4.2.11.7. Τεχνικός εξοπλισμός για ανεφοδιασμό με καύσιμα
- 1) Το παρόν σημείο ισχύει για μονάδες με σύστημα ανεφοδιασμού με καύσιμα.
 - 2) Αμαξοστοιχίες οι οποίες χρησιμοποιούν καύσιμο ντίζελ σύμφωνα με το παράρτημα II της οδηγίας 2009/30/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ⁽¹⁾ είναι εξοπλισμένες αμφότερες τις πλευρές τους με ζεύξεις ανεφοδιασμού με καύσιμα, σε μέγιστο ύψος 1 500 mm υπεράνω του επιπέδου σιδηροτροχιάς. Οι ζεύξεις ανεφοδιασμού έχουν κυκλική διατομή, διαμέτρου τουλάχιστον 70 mm.
 - 3) Αμαξοστοιχίες οι οποίες χρησιμοποιούν άλλο τύπο καυσίμου ντίζελ είναι εφοδιασμένες με άνοιγμα μοναδικής προσαρμογής και δεξαμενή καυσίμου για την αποφυγή ακούσιου ανεφοδιασμού με λάθος καύσιμο.
 - 4) Ο τύπος της ζεύξης για ανεφοδιασμό με καύσιμα καταχωρίζεται στην τεχνική τεκμηρίωση.
- 4.2.11.8. Καθαρισμός εσωτερικού αμαξοστοιχίας — ηλεκτρική τροφοδότηση
- 1) Για μονάδες με μέγιστη ταχύτητα σχεδιασμού μεγαλύτερη ή ίση των 250 km/h προβλέπεται στο εσωτερικό της μονάδας σύνδεση για τροφοδοσία ηλεκτρικής ισχύος 3 000 VA υπό τάση 230 V και συχνότητα 50 Hz. Οι συνδέσεις διατάσσονται έτσι ώστε κανένα τμήμα της μονάδας που πρέπει να καθαρίζεται να μην απέχει περισσότερο των 12 μέτρων από ρευματοδότη.
- 4.2.12. Τεκμηρίωση για τη λειτουργία και τη συντήρηση
- 1) Οι απαιτήσεις που περιγράφονται στο παρόν σημείο 4.2.12 ισχύουν για όλες τις μονάδες.
- 4.2.12.1. Γενικά
- 1) Στο παρόν σημείο 4.2.12 της ΤΠΔ περιγράφεται η τεκμηρίωση που απαιτείται κατά το ► **M3** σημείο 2.4 α) του παραρτήματος IV της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797 ◀ (σημείο με τίτλο «Τεχνικός φάκελος»): «γενικά και λεπτομερή σχέδια όσον αφορά την εκτέλεση, ηλεκτρικά και υδραυλικά διαγράμματα, διαγράμματα του κυκλώματος ελέγχου, περιγραφή των συστημάτων επεξεργασίας δεδομένων και αυτοματισμού, τεκμηρίωση για τη λειτουργία και τη συντήρηση κ.λπ., για το οικείο υποσύστημα».
 - 2) Αυτή η τεκμηρίωση, που αποτελεί μέρος του τεχνικού φακέλου, καταρτίζεται από τον αιτούντα και πρέπει να συνοδεύει τη δήλωση επαλήθευσης ΕΚ. Τηρείται από τον αιτούντα καθ' όλη τη διάρκεια ζωής του υποσυστήματος, σε λειτουργία.

▼ M3

⁽¹⁾ Οδηγία 2009/30/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Απριλίου 2009, με την οποία τροποποιείται η οδηγία 98/70/EK όσον αφορά τις προδιαγραφές για τη βενζίνη, το ντίζελ και το πετρέλαιο εσωτερικής καύσης και την καθιέρωση μηχανισμού για την παρακολούθηση και τη μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου, τροποποιείται η οδηγία 1999/32/EK του Συμβουλίου όσον αφορά την προδιαγραφή των καυσίμων που χρησιμοποιούνται στα πλοία εσωτερικής ναυσιπλοΐας και καταργείται η οδηγία 93/12/EOK (EE L 140 της 5.6.2009, σ. 88).

▼ **M3**

- 3) Ο αιτών ή οποιαδήποτε οντότητα που είναι εξουσιοδοτημένη από τον αιτούντα (π.χ. κάτοχος) παρέχει το τμήμα αυτής της τεκμηρίωσης που απαιτείται για τη διαχείριση της τεκμηρίωσης που αφορά τη συντήρηση όπως ορίζεται στο άρθρο 14 παράγραφος 3 στοιχείο β) της οδηγίας (ΕΕ) 2016/798 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου⁽¹⁾ στην οντότητα που είναι υπεύθυνη για τη διαχείριση ευθύς μόλις της ανατεθεί η συντήρηση της μονάδας.
- 4) Η τεκμηρίωση περιλαμβάνει επίσης κατάλογο με τα κρίσιμα για την ασφάλεια δομικά στοιχεία. Ως κρίσιμα για την ασφάλεια δομικά στοιχεία νοούνται τα δομικά στοιχεία σε σχέση με τα οποία μια μεμονωμένη αστοχία έχει αξιόπιστη πιθανότητα να προκαλέσει άμεσα σοβαρό ατύχημα όπως ορίζεται στο άρθρο 3 σημείο 12) της οδηγίας (ΕΕ) 2016/798.
- 5) Το περιεχόμενο της τεκμηρίωσης περιγράφεται στα σημεία που ακολουθούν.

▼ **M5**

4.2.12.2. Γενική τεκμηρίωση

Προβλέπεται η ακόλουθη τεκμηρίωση που περιγράφει το τροχάιο υλικό αναφέρεται το σημείο της παρούσας ΤΠΔ στο οποίο απαιτούνται τα σχέδια:

- 1) Γενικά σχέδια.
- 2) Ηλεκτρικά, πνευματικά και υδραυλικά διαγράμματα, διαγράμματα κυκλώματος ελέγχου αναγκαία για την επεξήγηση της λειτουργίας και της τεχνικής εκμετάλλευσης των οικείων συστημάτων.
- 3) Περιγραφή μηχανογραφημένων εποχούμενων συστημάτων, όπου περιλαμβάνονται περιγραφή του συνόλου των λειτουργιών, προδιαγραφές διεπαφών και επεξεργασίας δεδομένων, και πρωτόκολλα.
- 3α) Στην περίπτωση των μονάδων που έχουν σχεδιαστεί και αξιολογηθεί για γενική επιχειρησιακή λειτουργία, περιλαμβάνεται περιγραφή των ηλεκτρικών διεπαφών μεταξύ των μονάδων, καθώς και των πρωτοκόλλων επικοινωνίας, με παραπομπή στα πρότυπα ή άλλα κανονιστικά έγγραφα που έχουν εφαρμοστεί.
- 4) Κατατομή αναφοράς και συμμόρφωση με τις διαλειτουργικές κατατομές αναφοράς G1, GA, GB, GC ή DE3, όπως απαιτείται στο σημείο 4.2.3.1.
- 5) Ισοζύγιο βάρους με τιθέμενη παραδοχή για τις εξεταζόμενες καταστάσεις φόρτωσης, όπως απαιτείται στο σημείο 4.2.2.10.
- 6) Αξονικό φορτίο, διαπόσταση αξόνων και οποιαδήποτε κατηγορία γραμμής EN, όπως απαιτείται στο σημείο 4.2.3.2.1.
- 7) Έκθεση δοκιμής για τη δυναμική συμπεριφορά κατά την κίνηση, όπου περιλαμβάνονται η καταχώριση της ποιότητας τροχιάς δοκιμής και οι παράμετροι φόρτωσης τροχιάς, συμπεριλαμβανομένων των πιθανών περιορισμών χρήσης εάν η δοκιμή του οχήματος καλύπτει μόνο ένα μέρος των συνθηκών δοκιμής, όπως απαιτείται στο σημείο 4.2.3.4.2.

⁽¹⁾ Οδηγία (ΕΕ) 2016/798 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Μαΐου 2016, για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων (ΕΕ L 138 της 26.5.2016, σ. 102).

▼ M5

- 8) Η παραδοχή που τέθηκε για την εκτίμηση των φορτίων λόγω κίνησης του φορείου, όπως απαιτείται στο σημείο 4.2.3.5.1 και στο σημείο 6.2.3.7 για τους τροχοφόρους άξονες.
- 9) Οι επιδόσεις πέδησης, περιλαμβανομένης της ανάλυσης του είδους αστοχίας (κατάσταση υποβάθμισης) όπως απαιτείται στο σημείο 4.2.4.5.
 - 9α) Η μέγιστη απόσταση μεταξύ δινορρευματικής πέδης τροχιάς και τροχιάς που αντιστοιχεί στη θέση «ελευθέρωση πέδης», το καθορισμένο κατώφλιο ταχύτητας, η κατακόρυφη δύναμη και η δύναμη πέδησης ως συνάρτηση της ταχύτητας αμαξοστοιχίας, σε περίπτωση πλήρους εφαρμογής της δινορρευματικής πέδης τροχιάς (πέδηση έκτακτης ανάγκης) και περιορισμένης εφαρμογής της δινορρευματικής πέδης (πέδηση λειτουργίας), όπως απαιτείται στο σημείο 4.2.4.8.3.
- 10) Η ύπαρξη και ο τύπος χώρων υγιεινής σε μονάδα, τα χαρακτηριστικά του μέσου έκπλυσης, σε περίπτωση που δεν πρόκειται για καθαρό νερό, το είδος συστήματος επεξεργασίας λυμάτων και τα πρότυπα με βάση τα οποία έχει αξιολογηθεί η συμμόρφωση, όπως απαιτείται στο σημείο 4.2.5.1.
- 11) Τα μέτρα που έχουν ληφθεί όσον αφορά την επιλογή περιοχής τιμών περιβαλλοντικών παραμέτρων, εφόσον διαφέρουν από την ονομαστική τιμή, όπως απαιτείται στο σημείο 4.2.6.1.
- 12) Χαρακτηριστική καμπύλη ανέμου (στο εξής: ΧΚΑ), όπως απαιτείται στο σημείο 4.2.6.2.4.
- 13) Ελκτικές επιδόσεις, κατά το σημείο 4.2.8.1.1.
- 14) Τοποθέτηση εποχούμενου συστήματος μέτρησης της ενέργειας και εποχούμενης λειτουργίας γεωγραφικού εντοπισμού (προαιρετικά), όπως απαιτείται στο σημείο 4.2.8.2.8. Περιγραφή της επικοινωνίας μεταξύ οχήματος και εδάφους και μετρολογικός έλεγχος συμπεριλαμβανομένων λειτουργιών που συνδέονται με τις κλάσεις ακριβείας της μέτρησης της τάσης, της μέτρησης του έντασης του ρεύματος και τον υπολογισμό της ενέργειας.

Όταν εφαρμόζεται το σημείο 4.2.8.2.8.2 (6), τα χαρακτηριστικά της συμμόρφωσης των συστατικών στοιχείων του εποχούμενου συστήματος μέτρησης της ενέργειας με το περιορισμένο σύνολο απαιτήσεων και τους όρους χρήσης των εν λόγω συστατικών στοιχείων.
- 15) Παραδοχές και δεδομένα που λήφθηκαν υπόψη όπως απαιτείται στο σημείο 4.2.8.2.7.
- 16) Το πλήθος παντογράφων οι οποίοι βρίσκονται ταυτοχρόνως σε επαφή με την εναέρια γραμμή επαφής (στο εξής: ΕΓΕ), η διαπόστασή τους και τύπος σχεδιασμού απόστασης ΕΓΕ (Α, Β ή Γ), που χρησιμοποιούνται στις δοκιμές αξιολόγησης, όπως απαιτείται στο σημείο 4.2.8.2.9.7.
- 17) Ύπαρξη συσκευών επικοινωνίας όπως απαιτείται στο σημείο 4.2.5.4 για μονάδες προοριζόμενες για λειτουργία χωρίς εποχούμενο προσωπικό (εκτός του μηχανοδηγού).
- 18) Η παρουσία μίας ή περισσότερων από τις λειτουργίες που περιγράφονται στα σημεία 4.2.9.3.7 και 4.2.9.3.7α και τους όρους χρήσης τους σε επίπεδο αμαξοστοιχίας.
- 19) Ο τύπος (οι τύποι) γεωμετρίας κεφαλής παντογράφου με την οποία είναι εφοδιασμένη μια ηλεκτρική μονάδα, όπως απαιτείται στο σημείο 4.2.8.2.9.2.

▼ M5

- 20) Η μέγιστη ένταση ρεύματος που προκύπτει (ονομαστική τιμή ρεύματος), όπως απαιτείται στο σημείο 4.2.8.2.4.
- 21) Για συστήματα ΣΡ: η τεκμηρίωση για τη λειτουργία της αποθήκευσης ηλεκτρικής ενέργειας, η μετρούμενη τιμή της μέγιστης έντασης ρεύματος σε ακινησία και οι συνθήκες μέτρησης όσον αφορά το υλικό του αγωγού επαφής, όπως απαιτείται στο σημείο 4.2.8.2.5.
- 22) Η τοποθέτηση των χειριστηρίων για την ενεργοποίηση και την αναστολή της κατάστασης αναβοσβήσιματος των προβολέων που καθορίζεται στο σημείο 4.2.7.1.4.
- 23) Περιγραφή των λειτουργιών διεπαφής αμαξοστοιχίας που εφαρμόζονται, συμπεριλαμβανομένων των προδιαγραφών διεπαφών και πρωτοκόλλων επικοινωνίας, γενικών σχεδίων, διαγραμμάτων του κυκλώματος ελέγχου που είναι αναγκαία για την επεξήγηση της λειτουργίας και της τεχνικής εκμετάλλευσης της διεπαφής.
- 24) Τεκμηρίωση σχετιζόμενη με τη συντήρηση:
- η διαθέσιμη περιβάλλουσα χώρου για εγκατάσταση εποχούμενου εξοπλισμού ETCS ορίζεται στην ΤΠΔ CCS (π.χ. ερμάριο ETCS, ΔΜΜ, κεραία, οδομετρία κ.λπ.) και,
 - προϋποθέσεις για την εγκατάσταση του εξοπλισμού ETCS (π.χ. μηχανικές, ηλεκτρικές κ.λπ.).
- 25) Η διαμόρφωση τροχαίου υλικού για αυτόματη ή χειροκίνητη εκτέλεση χειρισμών, όπως αναφέρεται στα σημεία: 4.2.4.4.4, 4.2.4.8.2, 4.2.4.8.3, 4.2.8.2.4, 4.2.8.2.9.8 και 4.2.10.4.2. Οι πληροφορίες αυτές διατίθενται κατόπιν αιτήματος κατά την εγκατάσταση του ETCS.
- 26) Για μονάδες που πληρούν τις προϋποθέσεις που καθορίζονται στο σημείο 7.1.1.5, παρέχονται τα ακόλουθα χαρακτηριστικά:
- i) Οι εφαρμοστέες τάσεις μονοπολικής γραμμής ηλεκτρικής τροφοδότησης σύμφωνα με το σημείο 4.2.11.6(2)
 - ii) Η μέγιστη κατανάλωση έντασης ρεύματος της «μονοπολικής» γραμμής ηλεκτρικής τροφοδότησης της μονάδας σε ακινησία (A) για κάθε εφαρμοζόμενη τάση «μονοπολικής» γραμμής ηλεκτρικής τροφοδότησης
 - iii) Για κάθε ζώνη της διαχείρισης συχνοτήτων που ορίζεται στην προδιαγραφή που αναφέρεται στο προσάρτημα I-2 δείκτης [A] και στις ειδικές περιπτώσεις ή στα τεχνικά έγγραφα που αναφέρονται στο άρθρο 13 της ΤΠΔ CCS, όταν είναι διαθέσιμα:
 - 1) Μέγιστο ρεύμα παρεμβολής (A) και εφαρμοστέος αθροιστικός κανόνας,
 - 2) Μέγιστο μαγνητικό πεδίο (dBμA/m), τόσο ακτινοβολούμενο πεδίο όσο και πεδίο λόγω του ρεύματος επιστροφής, και εφαρμοστέος αθροιστικός κανόνας,
 - 3) Ελάχιστη εμπέδηση οχήματος (Ohm).
 - iv) Συγκρίσιμες παράμετροι καθοριζόμενες στις ειδικές περιπτώσεις ή στα τεχνικά έγγραφα που αναφέρονται στο άρθρο 13 της ΤΠΔ CCS, όταν αυτά είναι διαθέσιμα.
- 27) Για μονάδες που πληρούν τις προϋποθέσεις που καθορίζονται στο σημείο 7.1.1.5.1, παρέχεται η συμμόρφωση/μη συμμόρφωση της μονάδας με τις απαιτήσεις των σημείων 19 έως 22 του σημείου 7.1.1.5.1.

▼ B

4.2.12.3. Τεκμηρίωση σχετιζόμενη με τη συντήρηση

- 1) Η συντήρηση είναι σύνολο εργασιών που έχουν σκοπό να διατηρούν ή να αποκαθιστούν λειτουργική μονάδα σε κατάσταση στην οποία μπορεί να επιτελέσει την απαιτούμενη από αυτή λειτουργία, διασφαλίζοντας συνεχή ακεραιότητα των συστημάτων ασφάλειας και συμμόρφωση προς τα ισχύοντα πρότυπα.

Παρέχονται οι ακόλουθες πληροφορίες, που είναι αναγκαίες για την εκτέλεση εργασιών συντήρησης σε τροχαίο υλικό:

▼ M3

- 2) Ο αιτιολογικός φάκελος του σχεδίου συντήρησης: εξηγεί τον τρόπο με τον οποίο καθορίζονται και σχεδιάζονται οι εργασίες συντήρησης, ώστε να διασφαλίζεται η τήρηση των χαρακτηριστικών του τροχαίου υλικού εντός αποδεκτών ορίων χρήσης κατά τη διάρκεια ζωής του.

Ο αιτιολογικός φάκελος του σχεδίου συντήρησης περιέχει δεδομένα για τον καθορισμό των κριτηρίων επιθεώρησης και της περιοδικότητας των εργασιών συντήρησης.

- 3) Ο φάκελος περιγραφής της συντήρησης: εξηγεί τον τρόπο με τον οποίο συνιστάται να εκτελούνται οι εργασίες συντήρησης.

▼ B

4.2.12.3.1. Ο αιτιολογικός φάκελος του σχεδίου συντήρησης

Ο αιτιολογικός φάκελος του σχεδίου συντήρησης περιέχει:

- 1) Προηγούμενα, αρχές και μεθόδους που χρησιμοποιήθηκαν για τον σχεδιασμό συντήρησης της μονάδας.

▼ M3

- 1α) Προηγούμενα, αρχές και μεθόδους που χρησιμοποιήθηκαν για τον προσδιορισμό των κρίσιμων για την ασφάλεια δομικών στοιχείων και των ειδικών απαιτήσεων λειτουργίας, επισκευής, συντήρησης και ιχνηλασιμότητάς τους.

▼ B

- 2) Χαρακτηριστικά χρήσης: Όρια της κανονικής χρήσης της μονάδας (π.χ. km/μήνα, κλιματικά όρια, επιτρεπόμενοι τύποι φορτίων κ.λπ.).

- 3) Συναφή δεδομένα που χρησιμοποιήθηκαν για τον σχεδιασμό της συντήρησης και προέλευση αυτών των δεδομένων (ανατροφοδότηση με πείρα).

- 4) Δοκιμές, έρευνες και υπολογισμοί που εκτελέστηκαν για τον σχεδιασμό της συντήρησης.

Τα μέσα (εγκαταστάσεις, εργαλεία κ.λπ.) που προκύπτει ότι χρειάζονται για τη συντήρηση περιγράφονται στο σημείο 4.2.12.3.2 «Τεκμηρίωση συντήρησης».

4.2.12.3.2. Ο φάκελος περιγραφής της συντήρησης

- 1) Ο φάκελος περιγραφής της συντήρησης περιγράφει τον τρόπο με τον οποίο διεξάγονται οι εργασίες συντήρησης.

- 2) Οι εργασίες συντήρησης περιλαμβάνουν όλες τις αναγκαίες εργασίες, όπως επιθεωρήσεις, παρακολούθηση, δοκιμές, μετρήσεις, αντικαταστάσεις, ρυθμίσεις, επισκευές.

- 3) Οι εργασίες της συντήρησης διαιρούνται σε:

— προληπτική συντήρηση, προγραμματισμένη και ελεγχόμενη

— διορθωτική συντήρηση.

▼ B

Ο φάκελος περιγραφής της συντήρησης περιλαμβάνει τα εξής:

- 4) Ιεράρχηση συστατικών στοιχείων και λειτουργική περιγραφή: Στην ιεράρχηση προσδιορίζονται τα όρια διαχωρισμού του τροχαίου υλικού με απαρίθμηση όλων των στοιχείων που απαρτίζουν τη δομή του συγκεκριμένου ολοκληρωμένου τροχαίου υλικού και καταταγμένων σύμφωνα με ενδεδειγμένο πλήθος διακριτών επιπέδων. Το χαμηλότερο στοιχείο στην ιεραρχία είναι αντικαταστάσιμη μονάδα.
- 5) Σχηματικά διαγράμματα κυκλωμάτων, διαγράμματα συνδέσεων και διαγράμματα καλωδιώσεων
- 6) Κατάλογο μερών: Ο κατάλογος μερών περιέχει την τεχνική και τη λειτουργική περιγραφή των ανταλλακτικών (αντικαταστάσιμες μονάδες).

Ο κατάλογος περιλαμβάνει όλα τα μέρη των οποίων η αλλαγή προβλέπεται υπό όρο, ή τα οποία ενδέχεται να απαιτείται να αντικατασταθούν κατόπιν ηλεκτρολογικής ή μηχανικής δυσλειτουργίας, ή τα οποία πρέπει να προβλέπεται ότι χρειάζεται να αντικατασταθούν μετά από τυχαία ζημία (π.χ. αλεξήνεμο).

Τα στοιχεία διαλειτουργικότητας αναφέρονται και συσχετίζονται με την αντίστοιχη γι' αυτά δήλωση συμμόρφωσης

▼ M3

- 6α) Κατάλογο κρίσιμων για την ασφάλεια δομικών στοιχείων: Ο κατάλογος κρίσιμων για την ασφάλεια δομικών στοιχείων περιλαμβάνει τις ειδικές απαιτήσεις επισκευής, συντήρησης και επισκευής/ιχνηλασιμότητας της συντήρησης.

▼ B

- 7) Πρέπει να δηλώνονται οι οριακές τιμές των συστατικών στοιχείων των οποίων δεν επιτρέπεται υπέρβαση κατά τη χρήση. Επιτρέπεται ο καθορισμός επιχειρησιακών περιορισμών σε κατάσταση υποβάθμισης (σημειωθείσα οριακή τιμή).
- 8) Ευρωπαϊκές νομικές υποχρεώσεις: Σε περίπτωση που συστατικά στοιχεία ή συστήματα υπόκεινται σε συγκεκριμένες ευρωπαϊκές νομικές υποχρεώσεις, αναφέρονται οι εν λόγω υποχρεώσεις.
- 9) Το συγκροτημένο σύνολο εργασιών που περιλαμβάνουν τις ενέργειες, τις διαδικασίες, τα μέσα που προτείνονται από τον αιτούντα για την εκτέλεση της εργασίας συντήρησης.
- 10) Περιγραφή των εργασιών συντήρησης.

Πρέπει να τεκμηριώνονται οι ακόλουθες παράμετροι (όταν αφορούν την εφαρμογή):

— Οδηγίες αποσυναρμολόγησης/συναρμολόγησης και σχέδια αναγκαία για τη σωστή συναρμολόγηση/αποσυναρμολόγηση αντικαταστάσιμων μερών.

— Κριτήρια συντήρησης

— Έλεγχοι και δοκιμές

— Απαιτούμενα (ειδικά εργαλεία) εργαλεία και υλικά για την εκτέλεση της εργασίας

▼ B

— Απαιτούμενα αναλώσιμα για την εκτέλεση της εργασίας

— Μέτρα και μέσα ατομικής προστασίας (ειδικά).

- 11) Αναγκαίες δοκιμές και διαδικασίες που πρέπει να εκτελούνται μετά κάθε εργασία συντήρησης πριν την επανένταξη του τροχαίου υλικού σε χρήση.
- 12) Άρση βλαβών (διάγνωση αστοχιών), εγχειρίδια ή μέσα για κάθε λογικά προβλέψιμη κατάσταση. Περιλαμβάνονται λειτουργικά και σχηματικά διαγράμματα των συστημάτων, ή συστήματα πληροφορικής για τη διαπίστωση αστοχιών.

4.2.12.4. Τεκμηρίωση για την επιχειρησιακή λειτουργία

Η τεχνική τεκμηρίωση που είναι αναγκαία για την επιχειρησιακή λειτουργία της μονάδας αποτελείται από:

▼ M3

- 1) Περιγραφή της λειτουργίας σε κανονική κατάσταση, περιλαμβανόμενων των επιχειρησιακών χαρακτηριστικών και των περιορισμών της μονάδας (π.χ. περιτύπωμα οχήματος, μέγιστη ταχύτητα σχεδιασμού, φορτία άξονα, επιδόσεις πέδης, τύπος/-οι και λειτουργία διάταξης/-ων εναλλαγής εύρους τροχιάς με τα οποία είναι συμβατή η μονάδα...).

▼ B

- 2) Περιγραφή των διάφορων λογικά προβλέψιμων καταστάσεων υποβάθμισης σε περίπτωση σημαντικών για την ασφάλεια αστοχιών τεχνικού εξοπλισμού ή λειτουργιών περιγραφόμενων στην παρούσα ΤΠΔ, σε συνδυασμό με τα σχετικά αποδεκτά όρια και επιχειρησιακές συνθήκες που θα ήταν δυνατό να προκύψουν για τη μονάδα.
- 3) Περιγραφή των συστημάτων ελέγχου και παρακολούθησης που καθιστούν δυνατό τον εντοπισμό σημαντικών για την ασφάλεια αστοχιών του τεχνικού εξοπλισμού ή των λειτουργιών που περιγράφονται στην παρούσα ΤΠΔ (π.χ. σημείο 4.2.4.9 όσον αφορά τη λειτουργία «πέδηση»).

▼ M3

- 3α) Κατάλογο κρίσιμων για την ασφάλεια δομικών στοιχείων: Ο κατάλογος κρίσιμων για την ασφάλεια δομικών στοιχείων περιλαμβάνει τις ειδικές απαιτήσεις λειτουργίας και απαιτήσεις ιχνηλασιμότητας.

▼ B

- 4) Αυτή η τεχνική τεκμηρίωση επιχειρησιακής λειτουργίας αποτελεί μέρος του τεχνικού φακέλου.

4.2.12.5. Διάγραμμα και οδηγίες ανέλκυσης

Η τεκμηρίωση περιλαμβάνει:

- 1) Περιγραφή διαδικασιών για την ανέλκυση και την ανώθηση και σχετικές οδηγίες.
- 2) Περιγραφή διεπαφών για την ανέλκυση και την ανώθηση.

▼ B

4.2.12.6. Περιγραφές σχετικές με τη διάσωση

Η τεκμηρίωση περιλαμβάνει:

- 1) Περιγραφή διαδικασιών για τη χρήση μέτρων έκτακτης ανάγκης και για τη λήψη σχετικών αναγκαίων προφυλάξεων, όπως π.χ. χρησιμοποίηση εξόδων κινδύνου, είσοδος σε ΤΡΥ για διάσωση, απομόνωση πεδών, ηλεκτρική γείωση, ρυμούλκηση.
- 2) Περιγραφή επιπτώσεων κατά τη λήψη των περιγραφόμενων μέτρων έκτακτης ανάγκης, π.χ. μείωση επιδόσεων πέδης μετά από απομόνωση των πεδών.

▼ M5

4.2.13. Απαιτήσεις διεπαφής με την εποχούμενη αυτοματοποιημένη λειτουργία αμαξοστοιχίας

- 1) Αυτή η βασική παράμετρος περιγράφει τις απαιτήσεις διεπαφής που ισχύουν για μονάδες που διαθέτουν εποχούμενο ETCS προοριζόμενες να εξοπλιστούν με εποχούμενη αυτοματοποιημένη λειτουργία αμαξοστοιχίας έως τη βαθμίδα αυτοματισμού 2. Οι απαιτήσεις αφορούν το σύνολο λειτουργιών που απαιτούνται για τη λειτουργία αμαξοστοιχίας έως τη βαθμίδα αυτοματισμού 2, όπως ορίζεται στην ΤΠΔ CCS.
- 2) Οι απαιτήσεις που εφαρμόζονται σε μονάδες όσον αφορά τη διεπαφή τους με το εποχούμενο ETCS και σχετίζονται με τη λειτουργία διεπαφής αμαξοστοιχίας «Αυτόματη οδήγηση», όταν είναι εγκατεστημένο ΑΤΟ, καθορίζονται στην προδιαγραφή που αναφέρεται στο προσάρτημα I.2 δείκτης [B].
- 3) Όταν το σύνολο λειτουργιών GoA1/2 εποχούμενου ΑΤΟ εφαρμόζεται σε σχέδια οχημάτων που αναπτύχθηκαν πρόσφατα, εφαρμόζονται ο δείκτης [84] και ο δείκτης [88] του προσαρτήματος Α της ΤΠΔ CCS.
- 4) Όταν εφαρμόζεται το σύνολο λειτουργιών GoA1/2 εποχούμενου ΑΤΟ σε υφιστάμενους τύπους οχημάτων και τροχάιο υλικό σε λειτουργία, εφαρμόζεται ο δείκτης [84], ενώ ο δείκτης [88] μπορεί να χρησιμοποιείται σε εθελοντική βάση.

4.3. Λειτουργικές και τεχνικές προδιαγραφές των διεπαφών

4.3.1. Διεπαφή με το υποσύστημα «Ενέργεια»

Πίνακας 6

Διεπαφή με το υποσύστημα «Ενέργεια»

Παραπομπή ΤΠΔ LOC & PAS		Παραπομπή ΤΠΔ CCS	
Παράμετρος	Σημείο	Παράμετρος	Σημείο
Περιτυπώματα	4.2.3.1	Περιτύπωμα παντογράφου	4.2.10
Γεωμετρία κεφαλής παντογράφου	4.2.8.2.9.2		Προσάρτημα Δ
Λειτουργία εντός περιοχής τιμών τάσεων και συχνοτήτων	4.2.8.2.2	Τάση και συχνότητα	4.2.3
Μέγιστη ένταση ρεύματος από ΕΓΕ	4.2.8.2.4	Επιδόσεις ηλεκτρικής τροφοδότησης	4.2.4
Συντελεστής ισχύος	4.2.8.2.6	Επιδόσεις ηλεκτρικής τροφοδότησης	4.2.4
Μέγιστη ένταση ρεύματος σε ακινησία	4.2.8.2.5	Ρεύμα σε ακινησία	4.2.5
Πέδη με ανατροφοδότηση ενέργειας προς την ΕΓΕ	4.2.8.2.3	Ανατροφοδοτική πέδηση	4.2.6

▼ M5

Παραπομπή ΤΠΔ LOC & PAS		Παραπομπή ΤΠΔ CCS	
Παράμετρος	Σημείο	Παράμετρος	Σημείο
Λειτουργία μέτρησης της καταπόνησης ενέργειας	4.2.8.2.8	Σύστημα συλλογής δεδομένων ενέργειας επί του εδάφους	4.2.17
Ύψος παντογράφου	4.2.8.2.9.1	Γεωμετρία της εναέριας γραμμής επαφής	4.2.9
Γεωμετρία κεφαλής παντογράφου	4.2.8.2.9.2		
Υλικό ταινίας επαφής	4.2.8.2.9.4	Υλικό αγωγού επαφής	4.2.14
Στατική δύναμη επαφής παντογράφου	4.2.8.2.9.5	Μέση δύναμη επαφής	4.2.11
Δύναμη επαφής και δυναμική συμπεριφορά παντογράφου	4.2.8.2.9.6	Δυναμική συμπεριφορά και ποιότητα λήψης ρεύματος	4.2.12
Διάταξη παντογράφων	4.2.8.2.9.7	Διαπόσταση παντογράφων	4.2.13
Διέλευση μέσω τμημάτων διαχωρισμού φάσεων ή συστημάτων	4.2.8.2.9.8	Τμήματα διαχωρισμού:	
		— φάσεων	4.2.15
		— συστημάτων	4.2.16
Ηλεκτρική προστασία της αμαξοστοιχίας	4.2.8.2.10	Ηλεκτρική προστασία Συντονισμός Ρυθμίσεις	4.2.7
Αρμονικές και δυναμικές επιδράσεις για συστήματα ΕΡ	4.2.8.2.7	Αρμονικές και δυναμικές επιδράσεις για συστήματα ηλεκτρικής τροφοδότησης ΕΡ	4.2.8

4.3.2. Διεπαφή με το υποσύστημα υποδομής

Πίνακας 7

Διεπαφή με το υποσύστημα υποδομής

Παραπομπή ΤΠΔ LOC & PAS		Παραπομπή ΤΠΔ υποδομής	
Παράμετρος	Σημείο	Παράμετρος	Σημείο
Κινηματικό περιτύπωμα τροχαίου υλικού	4.2.3.1.	Περιτύπωμα ελεύθερης διατομής	4.2.3.1
		Απόσταση μεταξύ γεωμετρικών αξόνων τροχιών	4.2.3.2
		Ελάχιστη ακτίνα κατακόρυφης καμπύλης	4.2.3.5
Παράμετρος αξονικού φορτίου	4.2.3.2.1	Αντοχή τροχιάς σε κατακόρυφα φορτία	4.2.6.1
		Εγκάρσια αντοχή τροχιάς	4.2.6.3
		Αντοχή νέων γεφυρών σε φορτία κυκλοφορίας	4.2.7.1
		Ισοδύναμη κατακόρυφη φόρτωση για χωματουργικά έργα και φαινόμενα ώθησης γαιών	4.2.7.2
		Αντοχή υφιστάμενων γεφυρών και χωματουργικών έργων σε φορτία κυκλοφορίας	4.2.7.4

▼ M5

Παραπομπή ΤΠΔ LOC & PAS		Παραπομπή ΤΠΔ υποδομής	
Παράμετρος	Σημείο	Παράμετρος	Σημείο
Δυναμική συμπεριφορά κατά την κίνηση	4.2.3.4.2.	Ανεπάρκεια επίκλισης	4.2.4.3
Δυναμικές οριακές τιμές κατά την κίνηση για φόρτωση τροχιάς	4.2.3.4.2.2	Αντοχή τροχιάς σε κατακόρυφα φορτία	4.2.6.1
		Εγκάρσια αντοχή τροχιάς	4.2.6.3
Ισοδύναμη κωνικότητα	4.2.3.4.3	Ισοδύναμη κωνικότητα	4.2.4.5
Γεωμετρικά χαρακτηριστικά τροχοφόρων αξόνων	4.2.3.5.2.1	Ονομαστικό εύρος τροχιάς	4.2.4.1
Γεωμετρικά χαρακτηριστικά τροχών	4.2.3.5.2.2	Κατατομή κεφαλής σιδηροτροχιάς για αμιγή γραμμή	4.2.4.6
Αυτόματα συστήματα μεταβλητού εύρους τροχιάς	4.2.3.5.3	Γεωμετρία αλλαγών τροχιάς και διασταυρώσεων σε κατάσταση λειτουργίας	4.2.5.3
Ελάχιστη ακτίνα καμπυλότητας	4.2.3.6	Ελάχιστη ακτίνα οριζόντιας καμπύλης	4.2.3.4
Μέγιστη μέση επιβράδυνση	4.2.4.5.1	Διαμήκης αντοχή τροχιάς	4.2.6.2
		Ενέργειες οφειλόμενες σε έλξη και σε πέδηση	4.2.7.1.5
Επιδράσεις ελικορεύματος	4.2.6.2.1	Αντοχή νέων τεχνικών κατασκευών επάνω από τροχιές ή προσκείμενων σε τροχιές	4.2.7.3
Παλμός πίεσης κεφαλής	4.2.6.2.2	Μέγιστες διακυμάνσεις πίεσης εντός σηράγγων	4.2.10.1
Μέγιστες διακυμάνσεις πίεσης εντός σηράγγων	4.2.6.2.3	Απόσταση μεταξύ γεωμετρικών αξόνων τροχιών	4.2.3.2
Πλευρικός άνεμος	4.2.6.2.4	Επίδραση πλευρικών ανέμων	4.2.10.2
Αεροδυναμικές επιδράσεις σε τροχιές με έρμα	4.2.6.2.5	Παράσυρση έρματος	4.2.10.3
Σύστημα αποκομιδής λυμάτων	4.2.11.3	Αποκομιδή λυμάτων	4.2.12.2
Εξωτερικός καθαρισμός σε εγκατάσταση πλυσίματος αμαξοστοιχιών	4.2.11.2.2	Εγκαταστάσεις εξωτερικού καθαρισμού αμαξοστοιχιών	4.2.12.3
Διεπαφή για τον ανεφοδιασμό με νερό	4.2.11.5	Ανεφοδιασμός με νερό	4.2.12.4
Τεχνικός εξοπλισμός για ανεφοδιασμό με καύσιμα	4.2.11.7	Ανεφοδιασμός με καύσιμο	4.2.12.5
Ειδικές απαιτήσεις για την απόθεση αμαξοστοιχιών	4.2.11.6	Ρευματοληψία σε κρηπίδωμα	4.2.12.6

▼ M5

4.3.3. Διεπαφή με το υποσύστημα διεξαγωγής κυκλοφορίας

Πίνακας 8

Διεπαφή με το υποσύστημα διεξαγωγής κυκλοφορίας

Παραπομπή ΤΠΔ LOC & PAS		Παραπομπή ΤΠΔ διεξαγωγής κυκλοφορίας	
Παράμετρος	Σημείο	Παράμετρος	Σημείο
Ζεύξη διάσωσης	4.2.2.2.4	Ρυθμίσεις για απρόοπτα	4.2.3.6.3
Παράμετρος αξονικού φορτίου	4.2.3.2	Σύνθεση αμαξοστοιχίας	4.2.2.5
Επιδόσεις πέδησης	4.2.4.5	Πέδηση αμαξοστοιχίας	4.2.2.6
Εξωτερικά εμπρόσθια και οπίσθια φώτα	4.2.7.1	Ορατότητα αμαξοστοιχίας	4.2.2.1
Σειρήνα προειδοποίησης	4.2.7.2	Ακουστότητα αμαξοστοιχίας	4.2.2.2
Εξωτερική ορατότητα	4.2.9.1.3	Απαιτήσεις για την παρατήρηση σημάτων και δεικτών παρά τη γραμμή	4.2.2.8
Οπτικά χαρακτηριστικά του αλεξήνεμου	4.2.9.2.2		
Εσωτερικός φωτισμός	4.2.9.1.8		
Λειτουργία ελέγχου δραστηριότητας μηχανοδηγού	4.2.9.3.1	Επαγρύπνηση μηχανοδηγού	4.2.2.9
Καταγραφική συσκευή	4.2.9.6	Καταγραφή δεδομένων παρακολούθησης επί της αμαξοστοιχίας	4.2.3.5 Προσάρτημα I

4.3.4. Διεπαφή με το υποσύστημα ελέγχου, χειρισμού και σηματοδότησης

Πίνακας 9

Διεπαφή με το υποσύστημα ελέγχου, χειρισμού και σηματοδότησης

Παραπομπή ΤΠΔ LOC & PAS		Παραπομπή ΤΠΔ CCS	
Παράμετρος	Σημείο	Παράμετρος	Σημείο
Περιτυπώματα	4.2.3.1	Θέση εποχούμενων κεραιών ελέγχου-χειρισμού και σηματοδότησης	4.2.2
Χαρακτηριστικά τροχαίου υλικού συμβατά με σύστημα ανίχνευσης αμαξοστοιχίας επί κυκλωμάτων τροχιάς	4.2.3.3.1.1	Συμβατότητα με παρατρόχια συστήματα ανίχνευσης αμαξοστοιχίας: σχεδιασμός οχήματος	4.2.10
		Ηλεκτρομαγνητική συμβατότητα μεταξύ τροχαίου υλικού και παρατρόχιου εξοπλισμού ελέγχου-χειρισμού και σηματοδότησης	4.2.11
Χαρακτηριστικά τροχαίου υλικού συμβατά με σύστημα ανίχνευσης αμαξοστοιχίας βασισμένο σε μετρητές αξόνων	4.2.3.3.1.2	Συμβατότητα με παρατρόχια συστήματα ανίχνευσης αμαξοστοιχίας: σχεδιασμός οχήματος	4.2.10
		Ηλεκτρομαγνητική συμβατότητα μεταξύ τροχαίου υλικού και παρατρόχιου εξοπλισμού ελέγχου-χειρισμού και σηματοδότησης	4.2.11
Χαρακτηριστικά τροχαίου υλικού συμβατά με τεχνικό εξοπλισμό βρόχου	4.2.3.3.1.3	Συμβατότητα με παρατρόχια συστήματα ανίχνευσης αμαξοστοιχίας: σχεδιασμός οχήματος	4.2.10

▼ M5

Παραπομπή ΤΠΔ LOC & PAS		Παραπομπή ΤΠΔ CCS	
Παράμετρος	Σημείο	Παράμετρος	Σημείο
Δυναμική συμπεριφορά κατά την κίνηση	4.2.3.4.2	Εποχούμενο ETCS: Προώθηση πληροφοριών/εντολών και λήψη πληροφοριών κατάστασης από το τροχαίο υλικό:	4.2.2
Τύπος συστήματος πέδησης	4.2.4.3		
Χειρισμός πέδησης έκτακτης ανάγκης	4.2.4.4.1		
Χειρισμός πέδησης λειτουργίας	4.2.4.4.2		
Χειρισμός δυναμικής πέδησης	4.2.4.4.4		
Μαγνητική πέδη τροχιάς	4.2.4.8.2		
Δινορρευματική πέδη τροχιάς	4.2.4.8.3		
Άνοιγμα θυρών	4.2.5.5.6		
Απαιτήσεις για τις επιδόσεις	4.2.8.1.2		
Μέγιστη ισχύς και ένταση ρεύματος από την εναέρια γραμμή επαφής	4.2.8.2.4		
Διαχωρισμός τμημάτων	4.2.8.2.9. 8		
Αναλόγιο μηχανοδηγού — Εργονομία	4.2.9.1.6		
Λειτουργία ραδιοτηλεχειρισμού από το προσωπικό για την εκτέλεση ελιγμών	4.2.9.3.6		
Απαιτήσεις για τη διαχείριση των τρόπων λειτουργίας ETCS	4.2.9.3.8		
Κατάσταση έλξης	4.2.9.3.9		
Έλεγχος του καπνού	4.2.10.4.2		
Επιδόσεις πέδησης έκτακτης ανάγκης	4.2.4.5.2	Εγγυημένες επιδόσεις και χαρακτηριστικά πέδησης αμαξοστοιχίας	4.2.2
Επιδόσεις πέδησης λειτουργίας	4.2.4.5.3.		
Προβολείς	4.2.7.1.1	Παρατρόχια αντικείμενα ελέγχου-χειρισμού και σηματοδότησης	4.2.15
Εξωτερική ορατότητα	4.2.9.1.3	Εμφάνεια παρατρόχιων αντικειμένων ελέγχου-χειρισμού και σηματοδότησης	4.2.15
Οπτικά χαρακτηριστικά	4.2.9.2.2		
Καταγραφική συσκευή	4.2.9.6	Διεπαφή με την καταγραφή δεδομένων για κανονιστικούς σκοπούς	4.2.14

▼ **M5**

Παραπομπή ΤΠΔ LOC & PAS		Παραπομπή ΤΠΔ CCS	
Παράμετρος	Σημείο	Παράμετρος	Σημείο
Χειρισμός δυναμικής πέδησης (χειρισμός πέδης με ανατροφοδότηση)	4.2.4.4.4	Διαμόρφωση ΔΜΜ ETCS	4.2.12
Μαγνητική πέδη τροχιάς (χειρισμός)	4.2.4.8.2		
Δινορρευματική πέδη τροχιάς (χειρισμός)	4.2.4.8.3		
Διαχωρισμός τμημάτων	4.2.8.2.9.8		
Έλεγχος του καπνού	4.2.10.4.2		
Απαιτήσεις διεπαφής με την αυτοματοποιημένη λειτουργία αμαξοστοιχίας	4.2.13	Εποχούμενο σύνολο λειτουργιών ΑΤΟ	4.2.18
		Προδιαγραφή απαιτήσεων συστήματος	Προδιαγραφή που αναφέρεται στην ΤΠΔ CCS, προ-σάρτημα Α πίνακας Α.2 δείκτης 84
		FFFIS ΑΤΟ-ΟΒ / ΤΡΟΧΑΙΟΥ ΥΛΙΚΟΥ	Προδιαγραφή που αναφέρεται στην ΤΠΔ CCS, προ-σάρτημα Α πίνακας Α.2 δείκτης 88
		Εποχούμενο ETCS: Προώθηση πληροφοριών/εντολών και λήψη πληροφοριών κατάστασης από το τροχαίο υλικό:	4.2.2

4.3.5. Διεπαφή με το υποσύστημα τηλεματικών εφαρμογών

Πίνακας 10

Διεπαφή με το υποσύστημα τηλεματικών εφαρμογών

Παραπομπή ΤΠΔ LOC & PAS		Παραπομπή ΤΠΔ επιβατικών τηλεματικών εφαρμογών	
Παράμετρος	Σημείο	Παράμετρος	Σημείο
Ενημέρωση πελατών (PRM)	4.2.5	Εποχούμενη συσκευή ενδείξεων	4.2.13.1
Μεγαφωνικό σύστημα	4.2.5.2	Αυτόματη φωνητική ενημέρωση και αναγγελίες	4.2.13.2
Ενημέρωση πελατών (PRM)	4.2.5		

▼ **B**

4.4.

Κανόνες επιχειρησιακής λειτουργίας

- 1) Λαμβανομένων υπόψη των βασικών απαιτήσεων του τμήματος 3, οι διατάξεις σχετικά με την επιχειρησιακή λειτουργία τροχαίου υλικού υπαγόμενου στο πεδίο εφαρμογής της παρούσας ΤΠΔ περιγράφονται:

— Στο σημείο 4.3.3 «Διεπαφή με το υποσύστημα επιχειρησιακή λειτουργία», η οποία παραπέμπει στα σχετικά σημεία του τμήματος 4.2 της παρούσας ΤΠΔ.

▼ B

— Στο σημείο 4.2.12 «Τεκμηρίωση για την επιχειρησιακή λειτουργία και τη συντήρηση».

- 2) Οι επιχειρησιακοί κανόνες καταρτίζονται με βάση το σύστημα διαχείρισης ασφάλειας της σιδηροδρομικής επιχείρησης.
- 3) Ειδικότερα, επιχειρησιακοί κανόνες είναι αναγκαίοι ώστε να εξασφαλίζεται ότι θα ακινητοποιηθεί αμαξοστοιχία που έχει πάυσει να κινείται σε κλίση όπως ορίζεται στις ενότητες 4.2.4.2.1 και 4.2.4.5.5 της παρούσας ΤΠΔ (απαιτήσεις σχετιζόμενες με την πέδηση).

Οι επιχειρησιακοί κανόνες για τη χρήση του μεγαφωνικού συστήματος, του σήματος κινδύνου επιβατών, των εξόδων κινδύνου, τη λειτουργία των θυρών πρόσβασης, καταρτίζονται λαμβανομένων υπόψη των σχετικών διατάξεων της παρούσας ΤΠΔ και της τεκμηρίωσης για την επιχειρησιακή λειτουργία.

▼ M3

- 3α) Για τα κρίσιμα για την ασφάλεια δομικά στοιχεία, οι ειδικές απαιτήσεις λειτουργίας και λειτουργικές απαιτήσεις ιχνηλασιμότητας αναπτύσσονται από τους σχεδιαστές/κατασκευαστές κατά τη φάση σχεδιασμού και μέσω συνεργασίας μεταξύ σχεδιαστών/κατασκευαστών και των σχετικών σιδηροδρομικών επιχειρήσεων ή του σχετικού κατόχου των βαγονιών μετά τη θέση σε λειτουργία των οχημάτων.

▼ B

- 4) Η τεχνική τεκμηρίωση επιχειρησιακής λειτουργίας που περιγράφεται στο ► **M5** σημείο 4.2.12.4 ◀ περιέχει χαρακτηριστικά του τροχαίου υλικού που πρέπει να εξετάζονται προκειμένου να καθορίζονται οι επιχειρησιακοί κανόνες για κατάσταση υποβάθμισης.
- 5) Καθορίζονται διαδικασίες για την ανέλκυση και τη διάσωση (περιλαμβανομένων της μεθόδου καθώς και των μέσων περισυλλογής εκτροχιασμένης αμαξοστοιχίας ή αμαξοστοιχίας η οποία δεν είναι ικανή να κινηθεί κανονικά) λαμβανομένων υπόψη των εξής:
 - των διατάξεων για την ανέλκυση και την ανώθηση που περιγράφονται στα σημεία 4.2.2.6 και 4.2.12.5 της παρούσας ΤΠΔ·
 - των διατάξεων για το σύστημα πέδησης για διάσωση που περιγράφονται στα σημεία 4.2.4.10 και 4.2.12.6 της παρούσας ΤΠΔ.
- 6) Οι κανόνες ασφάλειας για παρατρόχιους εργαζόμενους ή επιβάτες σε αποβάθρες καταρτίζονται από την οντότητα (τις οντότητα) που είναι αρμόδια (αρμόδιες) για τις σταθερές εγκαταστάσεις λαμβανομένων υπόψη των σχετικών διατάξεων της παρούσας ΤΠΔ και της τεχνικής τεκμηρίωσης (π.χ. επίδραση ταχύτητας).

▼ M3

4.5.

Κανόνες συντήρησης

- 1) Λαμβανομένων υπόψη των βασικών απαιτήσεων του ► **M5** κεφάλαιο 3 ◀, οι διατάξεις σχετικά με την επιχειρησιακή λειτουργία τροχαίου υλικού υπαγόμενου στο πεδίο εφαρμογής της παρούσας ΤΠΔ περιγράφονται:
 - στο σημείο 4.2.11 «Τρέχουσα συντήρηση»
 - στο σημείο 4.2.12 «Τεκμηρίωση για την επιχειρησιακή λειτουργία και τη συντήρηση».
- 2) Άλλες διατάξεις στο ► **M5** σημείο 4.2 ◀ (σημεία 4.2.3.4 και 4.2.3.5) προδιαγράφουν για συγκεκριμένα χαρακτηριστικά τις οριακές τιμές που πρέπει να επαληθεύονται κατά τις εργασίες συντήρησης.

▼ M3

- 2α) Τα κρίσιμα για την ασφάλεια δομικά στοιχεία και οι ειδικές απαιτήσεις επισκευής, συντήρησης και ιχνηλασιμότητας της συντήρησής τους καθορίζονται από τους σχεδιαστές/κατασκευαστές κατά τη φάση σχεδιασμού και μέσω συνεργασίας μεταξύ σχεδιαστών/κατασκευαστών και των σχετικών οντοτήτων που είναι υπεύθυνες για τη συντήρηση μετά τη θέση σε λειτουργία των οχημάτων.
- 3) Με βάση τις προαναφερόμενες πληροφορίες και όπως προβλέπεται στο τμήμα 4.2, οι ενδεδειγμένες ανοχές και τα κατάλληλα χρονικά διαστήματα για την εξασφάλιση της συμμόρφωσης προς τις βασικές απαιτήσεις κατά τη διάρκεια ζωής του τροχαίου υλικού περιγράφονται σε επιχειρησιακό επίπεδο συντήρησης από τις οντότητες που είναι υπεύθυνες για τη συντήρηση και υπό την αποκλειστική τους ευθύνη (όχι στο πεδίο εφαρμογής της αξιολόγησης με βάση την παρούσα ΤΠΔ). Η εργασία αυτή περιλαμβάνει:
- Τον καθορισμό των τιμών σε χρήση, σε περιπτώσεις που δεν προδιαγράφονται στην παρούσα ΤΠΔ, ή σε περιπτώσεις που οι επιχειρησιακές συνθήκες επιτρέπουν τη χρήση διαφορετικών οριακών τιμών σε χρήση σε σχέση με τις τιμές που ορίζονται στην παρούσα ΤΠΔ.
 - Την αιτιολόγηση των τιμών σε χρήση, με την παροχή των ισοδύναμων πληροφοριών προς εκείνες που απαιτούνται στο σημείο 4.2.12.3.1 «Ο αιτιολογικός φάκελος του σχεδίου συντήρησης».
- 4) Με βάση τις πληροφορίες που αναφέρονται ανωτέρω στο παρόν σημείο, καθορίζεται σχέδιο συντήρησης σε επιχειρησιακό επίπεδο από τις οντότητες που είναι υπεύθυνες για τη συντήρηση και υπό την αποκλειστική τους ευθύνη (όχι στο πεδίο της αξιολόγησης με βάση την παρούσα ΤΠΔ), το οποίο συνίσταται σε συγκροτημένο σύνολο εργασιών συντήρησης που περιλαμβάνει τις εργασίες, τις δοκιμές και τις διαδικασίες, τα μέσα, τα κριτήρια συντήρησης, την περιοδικότητα, τον απαιτούμενο χρόνο εργασίας για την εκτέλεση των εργασιών συντήρησης.
- 5) Στην περίπτωση εποχούμενου λογισμικού, ο σχεδιαστής/κατασκευαστής προδιαγράφει, για κάθε τροποποίηση εποχούμενου λογισμικού, όλες τις απαιτήσεις και διαδικασίες συντήρησης (περιλαμβανομένων της επιτήρησης της υγείας, της διάγνωσης συμβάντων, των μεθόδων και εργαλείων δοκιμής, καθώς και της απαιτούμενης επαγγελματικής επάρκειας) τις αναγκαίες για την ικανοποίηση των βασικών απαιτήσεων και τιμών που αναφέρονται στις υποχρεωτικές απαιτήσεις της παρούσας ΤΠΔ κατά τη διάρκεια ολοκλήρου του κύκλου ζωής (εγκατάσταση, κανονική λειτουργία, αστοχίες, επισκευαστικές ενέργειες, επαληθεύσεις και επεμβάσεις συντήρησης, παροπλισμός κ.λπ.).

▼ B

4.6.

Επαγγελματικές ικανότητες

- 1) Οι απαιτούμενες επαγγελματικές ικανότητες του προσωπικού για την επιχειρησιακή λειτουργία τροχαίου υλικού υπαγόμενου στο πεδίο εφαρμογής της παρούσας ΤΠΔ δεν ορίζονται στην παρούσα ΤΠΔ.

▼ B

- 2) Καλύπτονται μερικώς από την ΤΠΔ ΔΔΚ και την οδηγία 2007/59/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ⁽¹⁾.

4.7. Όροι υγιεινής και ασφάλειας

- 1) Οι διατάξεις σχετικά με την υγιεινή και την ασφάλεια προσωπικού, που απαιτούνται για την επιχειρησιακή λειτουργία και τη συντήρηση τροχαίου υλικού υπαγόμενου στο πεδίο εφαρμογής της παρούσας ΤΠΔ, καλύπτονται από τις βασικές απαιτήσεις αριθ. 1.1, 1.3, 2.5.1, 2.6.1 (που αριθμούνται στην ► **M3** οδηγία (ΕΕ) 2016/797 ◀). Ο πίνακας του τμήματος 3.2 αναφέρει τα τεχνικά σημεία της παρούσας ΤΠΔ που σχετίζονται με τις εν λόγω βασικές απαιτήσεις.

- 2) Ειδικότερα, οι ακόλουθες διατάξεις του τμήματος 4.2 καθορίζουν απαιτήσεις για την υγιεινή και την ασφάλεια του προσωπικού:

— Σημείο 4.2.2.2.5: Πρόσβαση προσωπικού για ζεύξη και απόζευξη

— Σημείο 4.2.2.5: Παθητική ασφάλεια

— Σημείο 4.2.2.8: Θύρες πρόσβασης για προσωπικό και εμπορεύματα

— Σημείο 4.2.6.2.1: Επιδράσεις ελικορευμάτος σε τεχνίτες γραμμής

— Σημείο 4.2.7.2.2: Ηχητική πίεση της σειρήνας προειδοποίησης.

— Σημείο 4.2.8.4: Προστασία από ηλεκτρικούς κινδύνους.

— Σημείο 4.2.9: Θάλαμος μηχανοδηγού.

— Σημείο 4.2.10: Πυρασφάλεια και εκκένωση.

4.8. Ευρωπαϊκό μητρώο εγκεκριμένων τύπων οχημάτων

- 1) Τα χαρακτηριστικά του τροχαίου υλικού τα οποία είναι υποχρεωτικό να καταχωρίζονται στο «Ευρωπαϊκό μητρώο εγκεκριμένων τύπων οχημάτων» αναφέρονται στην εκτελεστική απόφαση της Επιτροπής 2011/665/ΕΕ σχετικά με το ευρωπαϊκό μητρώο εγκεκριμένων τύπων σιδηροδρομικών οχημάτων ⁽²⁾.

⁽¹⁾ Οδηγία 2007/59/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Οκτωβρίου 2007, σχετικά με την πιστοποίηση του προσωπικού οδήγησης μηχανών έλξης και συρμών στο σιδηροδρομικό σύστημα της Κοινότητας (ΕΕ L 315 της 3.12.2007, σ. 51).

⁽²⁾ Εκτελεστική απόφαση της Επιτροπής, της 4ης Οκτωβρίου 2011, για το ευρωπαϊκό μητρώο εγκεκριμένων τύπων σιδηροδρομικών οχημάτων (ΕΕ L 264 της 8.10.2011, σ. 32).

▼ B

- 2) Σύμφωνα με το παράρτημα II της εν λόγω απόφασης για το ευρωπαϊκό μητρώο και με το ►**M3** άρθρο 48 παράγραφος 3 στοιχείο α) της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797 ◄, οι τιμές που θα πρέπει να καταχωρίζονται για τις παραμέτρους που σχετίζονται με τα τεχνικά χαρακτηριστικά του τροχαίου υλικού είναι εκείνες που ορίζονται στην τεχνική τεκμηρίωση που συνοδεύει το πιστοποιητικό εξέτασης τύπου. Ως εκ τούτου, η παρούσα ΤΠΔ ορίζει ότι τα σχετικά χαρακτηριστικά καταχωρίζονται στην τεχνική τεκμηρίωση που ορίζεται ►**M5** στο σημείο 4.2.12 ◄.
- 3) Σύμφωνα με το άρθρο 5 της απόφασης που αναφέρεται στο ανωτέρω σημείο 4.8.1, ο οδηγός εφαρμογής της περιλαμβάνει για κάθε παράμετρο μια αναφορά στους όρους των τεχνικών προδιαγραφών για τη διαλειτουργικότητα, οι οποίοι ορίζουν τις απαιτήσεις για την εν λόγω παράμετρο.

▼ M54.9. **Έλεγχοι συμβατότητας της διαδρομής πριν από τη χρήση εγκριθέντων οχημάτων**

Οι παράμετροι του υποσυστήματος «τροχαίο υλικό — Μηχανές και επιβατικό τροχαίο υλικό» που πρόκειται να χρησιμοποιηθούν από τη σιδηροδρομική επιχείρηση, για τους σκοπούς ελέγχου συμβατότητας της διαδρομής, περιγράφονται στο προσάρτημα Δ1 της ΤΠΔ OPE.

▼ B5. **ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΔΙΑΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΟΤΗΤΑΣ (ΣΔ)**5.1. **Ορισμός**

- 1) Σύμφωνα με τις διατάξεις του ►**M3** άρθρου 2 παράγραφος 7 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797 ◄, τα στοιχεία διαλειτουργικότητας είναι «κάθε απλό συστατικό στοιχείο, ομάδα συστατικών στοιχείων, υποσύνολο ή πλήρες σύνολο υλικών ενσωματωμένων ή προοριζόμενων να ενσωματωθούν σε υποσύστημα, από το οποίο εξαρτάται άμεσα ή έμμεσα η διαλειτουργικότητα του σιδηροδρομικού συστήματος».
- 2) Η έννοια του «στοιχείου» καλύπτει στοιχεία υλικά όσο και άυλα, όπως το λογισμικό.
- 3) Τα στοιχεία διαλειτουργικότητας (ΣΔ) που περιγράφονται στο τμήμα 5.3 κατωτέρω είναι στοιχεία:

— Των οποίων οι προδιαγραφές αναφέρονται σε απαίτηση καθοριζόμενη στο τμήμα 4.2 της παρούσας ΤΠΔ. Η παραπομπή στο σχετικό σημείο του τμήματος 4.2 δίδεται στο τμήμα 5.3. Καθορίζει τον τρόπο με τον οποίο η διαλειτουργικότητα του σιδηροδρομικού συστήματος εξαρτάται από το συγκεκριμένο στοιχείο.

Όταν στο τμήμα 5.3 προσδιορίζεται ότι κάποια απαίτηση έχει αξιολογηθεί σε επίπεδο ΣΔ, δεν απαιτείται αξιολόγηση για την ίδια απαίτηση σε επίπεδο υποσυστήματος.

— Των οποίων οι προδιαγραφές ενδέχεται να έχουν ανάγκη από επιπρόσθετες απαιτήσεις, π.χ. απαιτήσεις διεπαφής. Οι πρόσθετες αυτές απαιτήσεις προδιαγράφονται στο τμήμα 5.3.

▼ **B**

— Και των οποίων η διαδικασία αξιολόγησης, ανεξαρτήτως του σχετικού υποσυστήματος, περιγράφεται ► **M5** στο σημείο 6.1 ◀.

- 4) Ο τομέας χρήσης στοιχείου διαλειτουργικότητας ορίζεται και αποδεικνύεται όπως περιγράφεται για καθένα από αυτά στο τμήμα 5.3.

5.2. **Καινοτομική λύση**

- 1) Όπως αναφέρεται στο σημείο 4.1.1 της παρούσας ΤΠΔ, για καινοτομικές λύσεις είναι δυνατόν να απαιτούνται νέες προδιαγραφές και/ή νέες μέθοδοι αξιολόγησης. Οι εν λόγω προδιαγραφές και μέθοδοι αξιολόγησης εκπονούνται με τη διαδικασία που περιγράφεται στο ► **M5** σημείο 6.1.5 ◀, κάθε φορά που εξετάζεται η υιοθέτηση καινοτομικής λύσης για στοιχείο διαλειτουργικότητας.

5.3. **Προδιαγραφές στοιχείων διαλειτουργικότητας**

Τα στοιχεία διαλειτουργικότητας αναφέρονται και εξειδικεύονται κατωτέρω:

5.3.1. *Αυτόματο κεντρικό σύστημα έλξης-κρούσης*

Ο αυτόματος ζευκτήρας σχεδιάζεται και αξιολογείται για τομέα χρήσης καθοριζόμενο από:

- 1) Τον τύπο τερματικής ζεύξης (μηχανική και πνευματική διεπαφή της κεφαλής).

Ο αυτόματος ζευκτήρας «τύπου 10» είναι σύμφωνος με στο σημείο της προδιαγραφής που αναφέρεται στο προσάρτημα I-1 ► **M5** δείκτης [36].

Σημείωση: τύποι αυτόματων ζευκτών εκτός του τύπου 10 δεν θεωρούνται ΣΔ (η προδιαγραφή δεν είναι δημοσίως διαθέσιμη). ◀

- 2) Τις εφελκυστικές και θλιπτικές δυνάμεις που είναι ικανή να αντέχει.
- 3) Τα χαρακτηριστικά αυτά αξιολογούνται σε επίπεδο ΣΔ

5.3.2. *Χειροκίνητη τερματική ζεύξη*

Η χειροκίνητη τερματική ζεύξη σχεδιάζεται και αξιολογείται για τομέα χρήσης καθοριζόμενο από:

- 1) Τον τύπο της τερματικής ζεύξης (μηχανική διεπαφή).

Ο «τύπος UIC» αποτελείται από προσκρουστήρα, όργανα έλξης και σύστημα ζεύξης με κοχλία, τα οποία πληρούν τις απαιτήσεις των μερών που αφορούν επιβατάμαξες σύμφωνα με την προδιαγραφή που αναφέρεται στο προσάρτημα I-1 ► **M5** δείκτης [37] ◀ και την προδιαγραφή που αναφέρεται στο προσάρτημα I-1 ► **M5** δείκτης [38] ◀. Μονάδες άλλες από επιβατάμαξες και εφοδιασμένες με χειροκίνητα συστήματα ζεύξης διαθέτουν προσκρουστήρα, όργανα έλξης και σύστημα ζεύξης με κοχλία που πληρούν τα συναφή μέρη της προδιαγραφής που αναφέρεται στο προσάρτημα I-1 ► **M5** δείκτης [37] ◀ και της προδιαγραφής που αναφέρεται στο προσάρτημα I-1 ► **M5** δείκτης [38] ◀, αντίστοιχα

Σημείωση: Άλλοι τύποι χειροκίνητης τερματικής ζεύξης δεν θεωρούνται ΣΔ (η προδιαγραφή δεν είναι δημοσίως διαθέσιμη).

- 2) Τις εφελκυστικές και θλιπτικές δυνάμεις που είναι ικανός να αντέχει.

▼ B

- 3) Τα χαρακτηριστικά αυτά αξιολογούνται σε επίπεδο ΣΔ

5.3.3. *Ζευκτήρες διάσωσης*

Ο ζευκτήρας διάσωσης σχεδιάζεται και αξιολογείται για τομέα χρήσης καθοριζόμενο από:

- 1) Τον τύπο τερματικής ζεύξης με την οποία είναι δυνατή η διεπαφή

Ο ζευκτήρας διάσωσης σχεδιάζεται και αξιολογείται για τομέα χρήσης καθοριζόμενο από την προδιαγραφή που αναφέρεται στο προσάρτημα I-1 ► **M5** δεικτής [39] ◀.

Σημείωση: άλλοι τύποι ζευκτήρα διάσωσης δεν θεωρούνται ΣΔ (η προδιαγραφή δεν είναι δημοσίως διαθέσιμη).

- 2) Τις εφελκυστικές και θλιπτικές δυνάμεις που είναι ικανός να αντέχει.
- 3) Τον τρόπο με τον οποίο προορίζεται να εγκαθίσταται στη μονάδα διάσωσης.
- 4) Τα χαρακτηριστικά αυτά και οι απαιτήσεις που διατυπώνονται στο σημείο 4.2.2.2.4 της παρούσας ΤΠΔ αξιολογούνται σε επίπεδο ΣΔ.

5.3.4. *Τροχοί*

Ο τροχός σχεδιάζεται και αξιολογείται για τομέα χρήσης καθοριζόμενο από τα:

- 1) Γεωμετρικά χαρακτηριστικά: Ονομαστική διάμετρος της επιφανείας κύλισης
- 2) Μηχανικά χαρακτηριστικά: Μέγιστη κατακόρυφη στατική δύναμη και μέγιστη ταχύτητα.
- 3) Θερμομηχανικά χαρακτηριστικά: Μέγιστη ενέργεια πέδησης.
- 4) Ο τροχός πρέπει να πληροί τις απαιτήσεις σχετικά με τα γεωμετρικά, τα μηχανικά και τα θερμομηχανικά χαρακτηριστικά που ορίζονται στο ► **M5** σημείο 4.2.3.5.2.2. ◀ Οι απαιτήσεις αυτές αξιολογούνται σε επίπεδο ΣΔ.

▼ M35.3.4a *Αυτόματα συστήματα μεταβλητού εύρους*

- 1) Το ΣΔ «αυτόματο σύστημα μεταβλητού εύρους» σχεδιάζεται και αξιολογείται για τομέα χρήσης καθοριζόμενο από:

— τα εύρη τροχιάς για τα οποία είναι σχεδιασμένο το σύστημα,

— το εύρος των μέγιστων στατικών φορτίων κατ' άξονα (ανάλογα με τη μάζα σχεδιασμού για κανονικό ωφέλιμο φορτίο όπως ορίζεται στο σημείο 4.2.2.10 της παρούσας ΤΠΔ,

— το εύρος των ονομαστικών διαμέτρων της επιφάνειας κύλισης του τροχού,

— τη μέγιστη ταχύτητα σχεδιασμού της μονάδας,

— τους τύπους της/των διάταξης/-ων εναλλαγής εύρους τροχιάς για τους οποίους είναι σχεδιασμένο το σύστημα, συμπεριλαμβανομένης της ονομαστικής ταχύτητας μέσω της/των διάταξης/-ων εναλλαγής εύρους τροχιάς και των μέγιστων αξονικών δυνάμεων κατά τη διεργασία αυτόματης εναλλαγής εύρους.

▼ **M3**

- 2) ► **M5** Το αυτόματο σύστημα μεταβλητού εύρους τροχιάς συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις που προβλέπονται στο σημείο 4.2.3.5.3· οι απαιτήσεις αυτές αξιολογούνται σε επίπεδο ΣΔ όπως προβλέπεται στο σημείο 6.1.3.1α. ◀

▼ **B**5.3.5. *ΠΟΤ (σύστημα προστασίας από ολίσθηση τροχού)*

Το ΣΔ «σύστημα ΠΟΤ» σχεδιάζεται και αξιολογείται για τομέα χρήσης καθοριζόμενο από:

- 1) Σύστημα πέδησης πνευματικού τύπου.

Σημείωση: το ΠΟΤ (WSP) δεν θεωρείται ΣΔ για άλλους τύπους συστημάτων πέδης όπως υδραυλικά, δυναμικά και μεικτά συστήματα πέδησης, και η παρούσα σημείωση δεν ισχύει στις περιπτώσεις εκείνες.

- 2) Τη μέγιστη επιχειρησιακή ταχύτητα.
3) Το σύστημα ΠΟΤ πληροί τις απαιτήσεις σχετικά με το επιδόσεις που διατυπώνονται στο σημείο 4.2.4.6.2 της παρούσας ΤΠΔ.

Το σύστημα παρακολούθησης της περιστροφής των τροχών επιτρέπεται να περιληφθεί προαιρετικά.

▼ **M5**5.3.6. *Προβολείς*

- 1) Οι προβολείς σχεδιάζονται και αξιολογούνται χωρίς περιορισμό όσον αφορά τον τομέα χρήσης τους.
2) Κάθε προβολέας πληροί τις απαιτήσεις σχετικά με το χρώμα και τη φωτεινή ένταση που καθορίζονται στο σημείο 4.2.7.1.1. Οι απαιτήσεις αυτές αξιολογούνται σε επίπεδο ΣΔ.

5.3.7. *Φανοί αναγνώρισης*

- 1) Οι φανοί αναγνώρισης σχεδιάζονται και αξιολογούνται χωρίς περιορισμό όσον αφορά τον τομέα χρήσης τους.
2) Κάθε φανός αναγνώρισης πληροί τις απαιτήσεις σχετικά με το χρώμα και τη φωτεινή ένταση που καθορίζονται στο σημείο 4.2.7.1.2. Οι απαιτήσεις αυτές αξιολογούνται σε επίπεδο ΣΔ.

5.3.8. *Ουραίοι φανοί*

- 1) Οι ουραίοι φανοί σχεδιάζονται και αξιολογούνται για τομέα χρήσης καθοριζόμενο από: σταθερό φανό ή φορητό φανό.
2) Κάθε ουραίος φανός πληροί τις απαιτήσεις σχετικά με το χρώμα και τη φωτεινή ένταση που καθορίζονται στο σημείο 4.2.7.1.3. Οι απαιτήσεις αυτές αξιολογούνται σε επίπεδο ΣΔ.
3) Για τους φορητούς ουραίους φανούς, η διεπαφή για σύνδεση στο όχημα πρέπει να πληροί το προσάρτημα E της ΤΠΔ WAG.

5.3.9. *Σειρήνες προειδοποίησης*

- 1) Η σειρήνα προειδοποίησης σχεδιάζεται και αξιολογείται για τομέα χρήσης καθοριζόμενο από τη στάθμη ηχητικής πίεσης σε όχημα αναφοράς (ή σε κατάσταση ενσωμάτωσης αναφοράς)· αυτό το χαρακτηριστικό μπορεί να επηρεαστεί από την ενσωμάτωση της σειρήνας προειδοποίησης σε συγκεκριμένο όχημα.

▼ **M5**

- 2) Η σειράνα προειδοποίησης πληροί τις απαιτήσεις σχετικά με τα χαρακτηριστικά ηχητικών σημάτων που ορίζονται στο σημείο 4.2.7.2.1. Οι απαιτήσεις αυτές αξιολογούνται σε επίπεδο ΣΔ.

5.3.10. *Παντογράφος*

Ο παντογράφος σχεδιάζεται και αξιολογείται για τομέα χρήσης καθοριζόμενο από:

- 1) τον τύπο συστήματος (συστημάτων) τάσης, όπως καθορίζεται στο σημείο 4.2.8.2.1.

Σε περίπτωση που έχει σχεδιαστεί για διαφορετικά συστήματα τάσης, λαμβάνονται υπόψη τα διάφορα σύνολα απαιτήσεων.
- 2) Μία από τις 3 γεωμετρίες κεφαλής παντογράφου που προδιαγράφεται στο σημείο 4.2.8.2.9.2.
- 3) Την ικανότητα ρευματοληψίας, όπως καθορίζεται στο σημείο 4.2.8.2.4.
- 4) Τη μέγιστη ένταση ρεύματος σε ακινησία για συστήματα ΕΡ και ΣΡ, όπως καθορίζεται στο σημείο 4.2.8.2.5. Για συστήματα τροφοδοσίας συνεχούς ρεύματος 1,5 kV, λαμβάνεται υπόψη το υλικό του αγωγού επαφής.
- 5) Τη μέγιστη επιχειρησιακή ταχύτητα: Η εκτίμηση της μέγιστης επιχειρησιακής ταχύτητας γίνεται όπως ορίζεται στο σημείο 4.2.8.2.9.6.
- 6) Εύρος τιμών ύψους δυναμικής συμπεριφοράς: Τυπικό, και/ή για συστήματα εύρους τροχιάς 1 520 mm ή 1 524 mm.
- 7) Οι απαιτήσεις που παρατίθενται ανωτέρω αξιολογούνται σε επίπεδο ΣΔ.
- 8) Η εμβέλεια λειτουργίας παντογράφου σε ύψος, που καθορίζεται στο σημείο 4.2.8.2.9.1.2, η γεωμετρία της κεφαλής παντογράφου, που καθορίζεται στο σημείο 4.2.8.2.9.2, η ικανότητα ρευματοληψίας παντογράφου, που καθορίζεται στο σημείο 4.2.8.2.9.3, η στατική δύναμη επαφής παντογράφου, που καθορίζεται στο σημείο 4.2.8.2.9.5, και η δυναμική συμπεριφορά του ίδιου του παντογράφου, που καθορίζεται στο σημείο 4.2.8.2.9.6, αξιολογούνται επίσης σε επίπεδο ΣΔ.

5.3.11. *Ταινίες επαφής*

Οι ταινίες επαφής αποτελούν αντικαταστάσιμα μέρη της κεφαλής παντογράφου, τα οποία βρίσκονται σε επαφή με τον αγωγό επαφής. Οι ταινίες επαφής σχεδιάζονται και αξιολογούνται για τομέα χρήσης καθοριζόμενο από:

- 1) Τη γεωμετρία τους, όπως καθορίζεται στο σημείο 4.2.8.2.9.4.1.
- 2) Το υλικό των ταινιών επαφής, όπως καθορίζεται στο σημείο 4.2.8.2.9.4.2.
- 3) τον τύπο συστήματος (συστημάτων) τάσης, όπως καθορίζεται στο σημείο 4.2.8.2.1.
- 4) Την ικανότητα ρευματοληψίας, όπως καθορίζεται στο σημείο 4.2.8.2.4.

▼ **M5**

- 5) Τη μέγιστη ένταση ρεύματος σε ακινησία, όπως καθορίζεται στο σημείο 4.2.8.2.5.
- 6) Οι απαιτήσεις που παρατίθενται ανωτέρω αξιολογούνται σε επίπεδο ΣΔ.

5.3.12. *Γενικός αποζεύκτης ισχύος*

Ο γενικός αποζεύκτης ισχύος σχεδιάζεται και αξιολογείται για τομέα χρήσης καθοριζόμενο από:

- 1) τον τύπο συστήματος (συστημάτων) τάσης, όπως καθορίζεται στο σημείο 4.2.8.2.1.
- 2) την ικανότητα ρευματοληψίας (μέγιστη ένταση ρεύματος), που καθορίζεται στο σημείο 4.2.8.2.4.
- 3) Οι απαιτήσεις που παρατίθενται ανωτέρω αξιολογούνται σε επίπεδο ΣΔ.
- 4) Η πεδίκλωση καθορίζεται στην προδιαγραφή που αναφέρεται στο προσάρτημα I-1 δείκτης [22] (βλέπε σημείο 4.2.8.2.10). Η αξιολόγηση γίνεται σε επίπεδο ΣΔ.

5.3.13. *Κάθισμα μηχανοδηγού*

- 1) Το κάθισμα μηχανοδηγού σχεδιάζεται και αξιολογείται για τομέα χρήσης καθοριζόμενο από το φάσμα των ενδεχομένων προσαρμογών καθ' ύψος και κατά μήκος.
- 2) Το κάθισμα του μηχανοδηγού πληροί τις απαιτήσεις που ορίζονται σε επίπεδο κατασκευαστικού στοιχείου στο σημείο 4.2.9.1.5. Οι απαιτήσεις αυτές αξιολογούνται σε επίπεδο ΣΔ.

5.3.14. *Σύνδεσμος για αποκομιδή λυμάτων*

- 1) Ο σύνδεσμος για αποκομιδή λυμάτων σχεδιάζεται και αξιολογείται χωρίς περιορισμό όσον αφορά τον τομέα χρήσης του.
- 2) Ο σύνδεσμος αποκομιδής λυμάτων πληροί τις απαιτήσεις σχετικά με τις διαστάσεις που καθορίζονται στο σημείο 4.2.11.3. Οι απαιτήσεις αυτές αξιολογούνται σε επίπεδο ΣΔ.

5.3.15. *Σύνδεσμος εισαγωγής για υδατοδεξαμενές*

- 1) Ο σύνδεσμος εισαγωγής για υδατοδεξαμενές σχεδιάζεται και αξιολογείται χωρίς περιορισμό όσον αφορά τον τομέα χρήσης του.
- 2) Ο σύνδεσμος εισαγωγής για υδατοδεξαμενές πληροί απαιτήσεις σχετικά με τις διαστάσεις όπως καθορίζεται στο σημείο 4.2.11.5. Οι απαιτήσεις αυτές αξιολογούνται σε επίπεδο ΣΔ.

▼ **B**

6. ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΣΥΜΜΟΡΦΩΣΗΣ Ή ΚΑΤΑΛΛΗΛΟΤΗΤΑΣ ΓΙΑ ΧΡΗΣΗ ΚΑΙ ΕΠΑΛΗΘΕΥΣΗ «ΕΚ»

- 1) Οι ενότητες των διαδικασιών αξιολόγησης της συμμόρφωσης, καταλληλότητας χρήσης και επαλήθευσης ΕΚ περιγράφονται στην απόφαση 2010/713/ΕΕ της Επιτροπής⁽¹⁾.

6.1. Στοιχεία διαλειτουργικότητας (ΣΔ)

6.1.1. Αξιολόγηση της συμμόρφωσης

- 1) Πρωτόυ διατεθεί στοιχείο διαλειτουργικότητας στην αγορά, ο κατασκευαστής, ή εξουσιοδοτημένος αντιπρόσωπός του εγκαταστημένος στην Ένωση, συντάσσει δήλωση «ΕΚ» συμμόρφωσης ή καταλληλότητας για χρήση σύμφωνα με το ► **M3** άρθρο 10 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797 ◀
- 2) Η αξιολόγηση της συμμόρφωσης ή της καταλληλότητας για χρήση στοιχείου διαλειτουργικότητας πραγματοποιείται με βάση την προδιαγραφόμενη ενότητα (τις προδιαγραφόμενες ενότητες) για το συγκεκριμένο στοιχείο διαλειτουργικότητας η οποία καθορίζεται (καθορίζονται) στο σημείο 6.1.2 της παρούσας ΤΠΔ.

▼ **M3**

- 3) ► **M5** Σε περίπτωση που για ένα συστατικό στοιχείο ισχύει ειδική περίπτωση που ορίζεται ως στοιχείο διαλειτουργικότητας στο τμήμα 5.3, η αντίστοιχη απαίτηση μπορεί να αποτελεί τμήμα της επαλήθευσης σε επίπεδο στοιχείου διαλειτουργικότητας μόνο σε περίπτωση που το συστατικό στοιχείο εξακολουθεί να συμμορφώνεται με τα κεφάλαια 4 και 5 και εφόσον η ειδική περίπτωση δεν αφορά εθνικό κανόνα. ◀

Σε άλλες περιπτώσεις, η επαλήθευση πραγματοποιείται σε επίπεδο υποσυστήματος· όταν για ένα συστατικό στοιχείο ισχύει εθνικός κανόνας, το οικείο κράτος μέλος μπορεί να καθορίσει σχετικές εφαρμοστέες διαδικασίες αξιολόγησης της συμμόρφωσης.

▼ **M5**

6.1.2. Εφαρμογή ενότητων

Ενότητες για την πιστοποίηση της συμμόρφωσης στοιχείων διαλειτουργικότητας:

Ενότητα CA	Εσωτερικός έλεγχος παραγωγής
Ενότητα CA1	Εσωτερικός έλεγχος παραγωγής, με επαλήθευση προϊόντος με μεμονωμένη εξέταση
Ενότητα CA2	Εσωτερικός έλεγχος παραγωγής, με επαλήθευση προϊόντος σε τυχαία χρονικά διαστήματα
Ενότητα CB	Εξέταση τύπου ΕΚ
Ενότητα CC	Συμμόρφωση προς τύπο, με βάση εσωτερικό έλεγχο παραγωγής

⁽¹⁾ Απόφαση της Επιτροπής, της 9ης Νοεμβρίου 2010, σχετικά με τις ενότητες των διαδικασιών αξιολόγησης της συμμόρφωσης, καταλληλότητας χρήσης και ελέγχου ΕΚ που πρέπει να χρησιμοποιούνται στις τεχνικές προδιαγραφές διαλειτουργικότητας που έχουν εγκριθεί δυνάμει της οδηγίας 2008/57/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (ΕΕ L 319 της 4.12.2010, σ. 1).

▼ M5

Ενότητα CD	Συμμόρφωση προς τον τύπο με βάση σύστημα διαχείρισης της ποιότητας της διαδικασίας παραγωγής
Ενότητα CF	Συμμόρφωση προς τον τύπο με βάση επαλήθευση του προϊόντος
Ενότητα CH	Συμμόρφωση με βάση πλήρες σύστημα διαχείρισης της ποιότητας
Ενότητα CH1	Συμμόρφωση με βάση πλήρες σύστημα διαχείρισης της ποιότητας συν εξέταση του σχεδιασμού
Ενότητα CV	Επικύρωση τύπου μέσω πείρας από τη λειτουργία (καταλληλότητα χρήσης)

- 1) Ο κατασκευαστής, ή ο εγκαταστημένος στην Ευρωπαϊκή Ένωση εξουσιοδοτημένος αντιπρόσωπός του, επιλέγει μία από τις ενότητες ή έναν από τους συνδυασμούς ενότητων του ακόλουθου πίνακα για το προς αξιολόγηση στοιχείο:

Σημείο ΤΠΔ	Στοιχεία προς αξιολόγηση	Ενότητα						
		CA	CA1 ή CA2	CB + CC	CB + CD	CB + CF	CH	CH1
5.3.1	Αυτόματο κεντρικό σύστημα έλξης-κρούσης		X ⁽¹⁾		X	X	X ⁽¹⁾	X
5.3.2	Χειροκίνητη τερματική ζεύξη		X ⁽¹⁾		X	X	X ⁽¹⁾	X
5.3.3	Ζευκτήρας για ρυμούλκηση διάσωσης		X ⁽¹⁾		X	X	X ⁽¹⁾	X
5.3.4	Τροχός		X ⁽¹⁾		X	X	X ⁽¹⁾	X
5.3.4α	Αυτόματα συστήματα μεταβλητού εύρους τροχιάς		X ⁽¹⁾		X	X	X ⁽¹⁾	X
5.3.5	Σύστημα προστασίας από ολίσθηση τροχού		X ⁽¹⁾		X	X	X ⁽¹⁾	X
5.3.6	Προβολέας		X ⁽¹⁾	X	X		X ⁽¹⁾	X
5.3.7	Φανός αναγνώρισης		X ⁽¹⁾	X	X		X ⁽¹⁾	X
5.3.8	Ουραίος φανός		X ⁽¹⁾	X	X		X ⁽¹⁾	X
5.3.9	Σειρήνες προειδοποίησης		X ⁽¹⁾	X	X		X ⁽¹⁾	X
5.3.10	Παντογράφος		X ⁽¹⁾		X	X	X ⁽¹⁾	X

▼ M5

Σημείο ΤΠΔ	Στοιχεία προς αξιολόγηση	Ενότητα						
		CA	CA1 ή CA2	CB + CC	CB + CD	CB + CF	CH	CH1
5.3.11	Ταινίες επαφής παντογράφου		X ⁽¹⁾		X	X	X ⁽¹⁾	X
5.3.12	Γενικός αποζεύκτης ισχύος		X ⁽¹⁾		X	X	X ⁽¹⁾	X
5.3.13	Κάθισμα μηχανοδηγού		X ⁽¹⁾		X	X	X ⁽¹⁾	X
5.3.14	Σύνδεσμος για αποκομιδή λυμάτων	X		X			X	
5.3.15	Σύνδεσμος εισαγωγής για υδατοδεξαμενές	X		X			X	

(¹) Οι ενότητες CA1, CA2 ή CH επιτρέπεται να χρησιμοποιούνται μόνο σε περίπτωση προϊόντων που έχουν κατασκευαστεί σύμφωνα με μελέτη η οποία έχει αναπτυχθεί και χρησιμοποιείται ήδη για τη διάθεση προϊόντων στην αγορά πριν από την έναρξη ισχύος των σχετικών ΤΠΔ που ισχύουν για τα εν λόγω προϊόντα, με την προϋπόθεση ότι ο κατασκευαστής αποδεικνύει στον κοινοποιημένο οργανισμό ότι για προγενέστερες εφαρμογές έχουν εκτελεστεί επανεξέταση σχεδιασμού και εξέταση τύπου υπό συγκρίσιμες συνθήκες, και τα προϊόντα τηρούν τις απαιτήσεις της παρούσας ΤΠΔ. Η απόδειξη αυτή τεκμηριώνεται και θεωρείται ότι παρέχει το ίδιο αποδεικτικό επίπεδο όπως η ενότητα CB ή η εξέταση σχεδιασμού σύμφωνα με την ενότητα CH1.

2) Όταν για την αξιολόγηση πρέπει να χρησιμοποιείται ειδική διαδικασία, επιπλέον των απαιτήσεων που αναφέρονται στο σημείο 4.2, γίνεται σχετική εξειδίκευση κατωτέρω στο σημείο 6.1.3.

6.1.3. *Ειδικές διαδικασίες αξιολόγησης για στοιχεία διαλειτουργικότητας*

6.1.3.1. Τροχοί (σημείο 5.3.4)

- 1) Τα μηχανικά χαρακτηριστικά του τροχού αποδεικνύονται με υπολογισμούς μηχανικής αντοχής, λαμβανομένων υπόψη τριών περιπτώσεων φορτίου: ευθεία τροχιά (τροχοφόρος άξονας συμμετρικός ως προς τον γεωμετρικό άξονα), καμπύλη (ο όνυχας ασκεί πίεση στη σιδηροτροχιά), και εγγραφή σε αλλαγές τροχιάς και διασταυρώσεις (η εσωτερική επιφάνεια του όνυχια εφάπτεται στη σιδηροτροχιά), όπως καθορίζεται στην προδιαγραφή που αναφέρεται στο προσάρτημα I-1 δείκτης [40].
- 2) Για σφυρήλατους και εξηλασμένους τροχούς, τα κριτήρια απόφασης καθορίζονται στην προδιαγραφή που αναφέρεται στο προσάρτημα I-1 δείκτης [40]. Όταν από τον υπολογισμό προκύπτουν τιμές εκτός των κριτηρίων απόφασης, για την απόδειξη της συμμόρφωσης απαιτείται η εκτέλεση δοκιμής σε εργαστήριο σύμφωνα με την ίδια προδιαγραφή.
- 3) Άλλοι τύποι τροχών επιτρέπονται για οχήματα που περιορίζονται σε εθνική χρήση. Στην περίπτωση αυτή, τα κριτήρια απόφασης και τα κριτήρια για την τάση κόπωσης εξειδικεύονται σε εθνικούς κανόνες. Οι εν λόγω εθνικοί κανόνες κοινοποιούνται από τα κράτη μέλη.
- 4) Η παραδοχή των συνθηκών φόρτωσης για τη μέγιστη κατακόρυφη στατική δύναμη αναφέρεται ρητά στην τεχνική τεκμηρίωση όπως καθορίζεται στο σημείο 4.2.12.

▼ **M5****Θερμομηχανική συμπεριφορά:**

- 5) Αν ο τροχός χρησιμοποιείται για την πέδηση μονάδας με πέδες επί της επιφάνειας κύλισης του τροχού, ο τροχός εξετάζεται από άποψη θερμομηχανική, λαμβανομένης υπόψη της μέγιστης προβλεπόμενης ενέργειας πέδησης. Ο τροχός υπόκειται σε αξιολόγηση της συμμόρφωσης σύμφωνα με την προδιαγραφή που αναφέρεται στο προσάρτημα I-1 δείκτης [40], προκειμένου να ελεγχθεί ότι η εγκάρσια μετατόπιση της στεφάνης κατά την πέδηση και οι παραμένουσες τάσεις βρίσκονται εντός των προβλεπόμενων ορίων ανοχής με βάση τα καθοριζόμενα κριτήρια απόφασης.

Επαλήθευση των τροχών:

- 6) Πρέπει να προβλέπεται διαδικασία επαλήθευσης κατά τη φάση παραγωγής ώστε να διασφαλίζεται ότι δεν υπάρχει ενδεχόμενο μείωσης των μηχανικών χαρακτηριστικών της φέρουσας κατασκευής λόγω ελαττώματος.

Επαληθεύονται η αντοχή του υλικού του τροχού σε εφελκυσμό, η σκληρότητα της επιφάνειας κύλισης, η τραχύτητα της επιφάνειας θραύσης, η αντοχή σε κρούση, τα χαρακτηριστικά του υλικού και η καθαρότητα του υλικού.

Στη διαδικασία επαλήθευσης καθορίζεται η δειγματοληψία παρτίδας για κάθε προς επαλήθευση χαρακτηριστικό.

- 7) Άλλη μέθοδος αξιολόγησης της συμμόρφωσης για τους τροχούς επιτρέπεται σύμφωνα με τους ίδιους όρους που ισχύουν και για τους τροχοφόρους άξονες· οι όροι αυτοί περιγράφονται στο σημείο 6.2.3.7.
- 8) Σε περίπτωση καινοτομικού σχεδιασμού για τον οποίο ο κατασκευαστής δεν διαθέτει επαρκή ανατροφοδότηση με πείρα, ο τροχός υπόκειται σε αξιολόγηση καταλληλότητας για χρήση (ενότητα CV· βλέπε επίσης σημείο 6.1.6).

6.1.3.1α. Αυτόματο σύστημα μεταβλητού εύρους τροχιάς (σημείο 5.3.4α)

- 1) Η διαδικασία αξιολόγησης βασίζεται σε σχέδιο επικύρωσης που καλύπτει όλες τις πτυχές που αναφέρονται στα σημεία 4.2.3.5.3 και 5.3.4α.
- 2) Το σχέδιο επικύρωσης συνάδει με την ανάλυση ασφάλειας που προβλέπεται βάσει του σημείου 4.2.3.5.3 και καθορίζει την αξιολόγηση που απαιτείται σε όλες τις ακόλουθες, διαφορετικές φάσεις:

— Επανεξέταση σχεδιασμού,

— Στατικές δοκιμές (δοκιμές σε εργαστήριο και δοκιμές ενσωμάτωσης στα όργανα κύλισης/στη μονάδα),

— Δοκιμή των διατάξεων εναλλαγής εύρους τροχιάς, αντιπροσωπευτική των συνθηκών λειτουργίας,

— Επιτρόχιες δοκιμές, αντιπροσωπευτικές των συνθηκών λειτουργίας.

▼ M5

- 3) Όσον αφορά την απόδειξη της συμμόρφωσης με το σημείο 4.2.3.5.3 (5), οι παραδοχές που λαμβάνονται υπόψη για την ανάλυση ασφάλειας σχετικά με το όχημα στο οποίο προορίζεται να ενσωματωθεί το σύστημα, καθώς και σχετικά με τα χαρακτηριστικά της σκοπούμενης χρήσης του εν λόγω οχήματος, τεκμηριώνονται σαφώς.
 - 4) Το αυτόματο σύστημα μεταβλητού εύρους τροχιάς μπορεί να υπόκειται σε αξιολόγηση της καταλληλότητας χρήσης (ενότητα CV· βλέπε επίσης σημείο 6.1.6).
 - 5) Το πιστοποιητικό που χορηγείται από τον κοινοποιημένο οργανισμό που είναι υπεύθυνος για την αξιολόγηση της συμμόρφωσης περιλαμβάνει τόσο τους όρους χρήσης δυνάμει του σημείου 5.3.4α 1) όσο και τον/τους τύπο/-ους και τις συνθήκες λειτουργίας της/των διάταξης/-εων εναλλαγής εύρους τροχιάς για τα οποία αξιολογήθηκε το αυτόματο σύστημα μεταβλητού εύρους τροχιάς.
- 6.1.3.2. Σύστημα προστασίας από ολίσθηση τροχού (σημείο 5.3.5)
- 1) Το σύστημα προστασίας από ολίσθηση τροχού επαληθεύεται με τη μεθοδολογία που ορίζεται στην προδιαγραφή που αναφέρεται στο προσάρτημα I-1 δείκτης [15].
 - 2) Σε περίπτωση καινοτομικού σχεδιασμού για τον οποίο ο κατασκευαστής δεν διαθέτει επαρκή ανατροφοδότηση με πείρα, το σύστημα προστασίας από ολίσθηση τροχού υπόκειται σε αξιολόγηση καταλληλότητας για χρήση (ενότητα CV· βλέπε επίσης σημείο 6.1.6).
- 6.1.3.3. Προβολείς (σημείο 5.3.6)
- 1) Το χρώμα και η φωτεινή ένταση των προβολέων υποβάλλονται σε δοκιμή σύμφωνα με την προδιαγραφή που αναφέρεται στο προσάρτημα I-1 δείκτης [20].
- 6.1.3.4. Φανοί αναγνώρισης (σημείο 5.3.7)
- 1) Το χρώμα και η φωτεινή ένταση των φανών αναγνώρισης και η κατανομή φασματικής ακτινοβολίας φωτός από τους φανούς αναγνώρισης υποβάλλονται σε δοκιμή σύμφωνα με την προδιαγραφή που αναφέρεται στο προσάρτημα I-1 δείκτης [20].
- 6.1.3.5. Ουραίοι φανοί (σημείο 5.3.8)
- 1) Το χρώμα και η φωτεινή ένταση των ουραίων φανών υποβάλλονται σε δοκιμή σύμφωνα με την προδιαγραφή που αναφέρεται στο προσάρτημα I-1 δείκτης [20].
- 6.1.3.6. Σειρήνα προειδοποίησης (σημείο 5.3.9)
- 1) Οι ήχοι και οι στάθμες ηχητικής πίεσης της σειρήνας προειδοποίησης μετριοούνται και επαληθεύονται σύμφωνα με την προδιαγραφή που αναφέρεται στο προσάρτημα I-1 δείκτης [21].

▼ **M5**

6.1.3.7. Παντογράφος (σημείο 5.3.10)

- 1) Για παντογράφους συστημάτων ΣΡ, η μέγιστη ένταση ρεύματος σε ακινησία μέχρι τις οριακές τιμές που καθορίζονται στο σημείο 4.2.8.2.5 επαληθεύεται υπό τις ακόλουθες συνθήκες:
 - ο παντογράφος βρίσκεται σε επαφή με 2 χάλκινους αγωγούς επαφής ή 2 αγωγούς επαφής από χαλκό κραματοποιημένο με άργυρο με διατομή 100 mm² ο καθένας για σύστημα τροφοδότησης 1,5 kV,
 - ο παντογράφος βρίσκεται σε επαφή με 1 χάλκινο αγωγό επαφής με διατομή 100 mm² για σύστημα τροφοδότησης 3 kV.
- 1α) Για παντογράφους συστημάτων ΣΡ, η θερμοκρασία του αγωγού επαφής με ένταση ρεύματος σε ακινησία αξιολογείται με μετρήσεις σύμφωνα με την προδιαγραφή που αναφέρεται στο προσάρτημα I-1 δείκτης [24].
- 2) Για παντός είδους παντογράφους, η στατική δύναμη κεφαλής επαληθεύεται σύμφωνα με την προδιαγραφή που αναφέρεται στο προσάρτημα I-1 δείκτης [23].
- 3) Η δυναμική συμπεριφορά του παντογράφου όσον αφορά τη λήψη ρεύματος αξιολογείται με προσομοίωση σύμφωνα με την προδιαγραφή που αναφέρεται στο προσάρτημα I-1 δείκτης [41].

Οι προσομοιώσεις πραγματοποιούνται με χρήση τουλάχιστον δύο διαφορετικών τύπων εναέριας γραμμής επαφής. Τα δεδομένα για την προσομοίωση αντιστοιχούν στα τμήματα των γραμμών που έχουν καταχωρισθεί ως σύμφωνα με την ΤΠΔ στο μητρώο υποδομής (δήλωση συμμόρφωσης ΕΚ ή δήλωση σύμφωνα με τη σύσταση 2014/881/ΕΕ της Επιτροπής⁽¹⁾) για την κατάλληλη ταχύτητα και το κατάλληλο σύστημα τροφοδότησης, μέχρι την προβλεπόμενη ταχύτητα σχεδιασμού του προτεινόμενου παντογράφου ως στοιχείου διαλειτουργικότητας.

Επιτρέπεται η εκτέλεση της προσομοίωσης με χρήση τύπων εναέριας γραμμής επαφής για τις οποίες βρίσκεται σε εξέλιξη η διαδικασία πιστοποίησης ΣΔ ή δήλωσης σύμφωνα με τη σύσταση 2011/622/ΕΕ της Επιτροπής⁽²⁾, με την προϋπόθεση ότι οι γραμμές πληρούν τις λοιπές απαιτήσεις της ΤΠΔ ΕΝΕ. Η προσομοιούμενη ποιότητα λήψης ρεύματος πρέπει να πληροί το σημείο 4.2.8.2.9.6 όσον αφορά την ανώθηση, τη μέση δύναμη επαφής και την τυπική απόκλιση για καθεμία από τις εναέριες γραμμές επαφής.

Αν τα αποτελέσματα της προσομοίωσης είναι αποδεκτά, εκτελείται δυναμική δοκιμή σε ειδικό χώρο με χρήση αντιπροσωπευτικού τμήματος ενός από τους δύο τύπους εναέριας γραμμής επαφής που χρησιμοποιήθηκαν στην προσομοίωση.

Τα χαρακτηριστικά διάδρασης μετριοούνται σύμφωνα με την προδιαγραφή που αναφέρεται στο προσάρτημα I-1 δείκτης [42]. Όσον αφορά τη μέτρηση της ανώθησης, μετράται η ανώθηση τουλάχιστον δύο σταθερών βραχιόνων ανάρτησης.

(¹) Σύσταση 2014/881/ΕΕ της Επιτροπής, της 18ης Νοεμβρίου 2014, σχετικά με τη διαδικασία για την απόδειξη του επιπέδου συμμόρφωσης των υφιστάμενων σιδηροδρομικών γραμμών με τις βασικές παραμέτρους των τεχνικών προδιαγραφών διαλειτουργικότητας (ΕΕ L 356 της 12.12.2014, σ. 520).

(²) Σύσταση 2011/622/ΕΕ της Επιτροπής, της 20ής Σεπτεμβρίου 2011, σχετικά με τη διαδικασία για την απόδειξη του επιπέδου συμμόρφωσης των υφιστάμενων σιδηροδρομικών γραμμών με τις βασικές παραμέτρους των τεχνικών προδιαγραφών διαλειτουργικότητας (ΕΕ L 243 της 21.9.2011, σ. 23).

▼ **M5**

Ο παντογράφος που υπέστη τη δοκιμή τοποθετείται σε τροχαίο υλικό που αναπτύσσει μέση δύναμη επαφής μεταξύ του άνω και του κάτω ορίου που απαιτούνται σύμφωνα με το σημείο 4.2.8.2.9.6 μέχρι την ταχύτητα σχεδιασμού του παντογράφου. Οι δοκιμές διεξάγονται και στις δύο κατευθύνσεις πορείας.

Στην περίπτωση παντογράφων προοριζόμενων να λειτουργούν στα συστήματα εύρους τροχιάς 1 435 mm ή 1 668 mm, οι δοκιμές διεξάγονται και σε τμήματα τροχιάς με χαμηλό ύψος αγωγού επαφής (οριζόμενο από 5,0 έως 5,3 m) και τμήματα τροχιάς με μεγάλο ύψος αγωγού επαφής (οριζόμενο από 5,5 έως 5,75 m).

Στην περίπτωση παντογράφων προοριζόμενων να λειτουργούν στα συστήματα εύρους τροχιάς 1 520 mm και των 1 524 mm, οι δοκιμές διεξάγονται και σε τμήματα τροχιάς με ύψος αγωγού επαφής από 6,0 έως 6,3 m.

Οι δοκιμές διεξάγονται για 3 τουλάχιστον αυξήσεις ταχύτητας μέχρι και την ταχύτητα σχεδιασμού του παντογράφου που υποβάλλεται σε δοκιμή.

Η διαφορά ταχύτητας μεταξύ διαδοχικών δοκιμών δεν υπερβαίνει τα 50 km/h.

Η μετρηθείσα ποιότητα λήψης ρεύματος πρέπει να πληροί το σημείο 4.2.8.2.9.6 όσον αφορά την ανώθηση και, είτε τη μέση δύναμη επαφής και την τυπική της απόκλιση, είτε το ποσοστό αφών τόξου.

Αν όλες οι ανωτέρω αξιολογήσεις διεξαχθούν επιτυχώς, θεωρείται ότι η κατασκευή παντογράφου που δοκιμάστηκε πληροί την ΤΠΔ όσον αφορά την ποιότητα λήψης ρεύματος.

Για τη χρήση παντογράφου για τον οποίο υπάρχει δήλωση επαλήθευσης ΕΚ σε τροχαίο υλικό διαφορετικών σχεδιασμών, οι επιπρόσθετες δοκιμές που απαιτούνται σε επίπεδο τροχαίου υλικού σχετικά με την ποιότητα λήψης ρεύματος καθορίζονται στο σημείο 6.2.3.20.

6.1.3.8. Ταινίες επαφής (σημείο 5.3.11)

- 1) Οι ταινίες επαφής επαληθεύονται σύμφωνα με την προδιαγραφή που αναφέρεται στο προσάρτημα I-1 δέκτης [43].
- 2) Οι ταινίες επαφής, οι οποίες αποτελούν αναλώσιμα εξαρτήματα της κεφαλής του παντογράφου, επαληθεύονται ταυτόχρονα με τον παντογράφο (βλέπε σημείο 6.1.3.7) όσον αφορά την ποιότητα λήψης ρεύματος.
- 3) Σε περίπτωση καινοτομικού σχεδιασμού για τον οποίο ο κατασκευαστής δεν διαθέτει επαρκή ανατροφοδότηση με πείρα, η ταινία επαφής υπόκειται σε αξιολόγηση καταλληλότητας για χρήση (ενότητα CV· βλέπε επίσης σημείο 6.1.6).

▼ M5

- 6.1.4. *Φάσεις έργου κατά τις οποίες απαιτείται αξιολόγηση*
- 1) Στο προσάρτημα Η αναφέρονται λεπτομερώς οι φάσεις του έργου κατά τις οποίες διεξάγεται αξιολόγηση όσον αφορά τις απαιτήσεις που ισχύουν για τα στοιχεία διαλειτουργικότητας:
 - α) Φάση σχεδιασμού και ανάπτυξης:
 - i) επανεξέταση σχεδιασμού και/ή εξέταση σχεδιασμού.
 - ii) Δοκιμή τύπου: Δοκιμή για την επαλήθευση του σχεδιασμού, όπως ορίζεται στο σημείο 4.2.
 - β) Φάση παραγωγής: Δοκιμή ρουτίνας για την επαλήθευση της συμμόρφωσης της παραγωγής.

Η οντότητα που είναι αρμόδια για την αξιολόγηση των δοκιμών ρουτίνας ορίζεται ανάλογα με την ενότητα αξιολόγησης που έχει επιλεχθεί.
 - 2) Το προσάρτημα Η διαρθρώνεται σύμφωνα με το σημείο 4.2. Οι απαιτήσεις και ο τρόπος αξιολόγησής τους που ισχύουν για τα στοιχεία διαλειτουργικότητας προσδιορίζονται στο σημείο 5.3 με παραπομπή σε ορισμένα σημεία του τμήματος 4.2. Ανάλογα με την περίπτωση, γίνεται επίσης παραπομπή σε επιμέρους σημεία του ανωτέρω σημείου 6.1.3.

▼ B

- 6.1.5. *Καινοτομικές λύσεις*
- 1) Αν προτείνεται καινοτομική λύση (όπως ορίζεται στο άρθρο 10) για στοιχείο διαλειτουργικότητας, ο κατασκευαστής, ή ο εγκαταστημένος στην Ευρωπαϊκή Ένωση εξουσιοδοτημένος αντιπρόσωπός του, εφαρμόζει τη διαδικασία που προβλέπεται στο άρθρο 10.

▼ M5

- 6.1.6. *Αξιολόγηση καταλληλότητας για χρήση*
- 1) Η αξιολόγηση καταλληλότητας για χρήση σύμφωνα με τη διαδικασία επικύρωσης τύπου μέσω πείρας από τη λειτουργία (ενότητα CV) μπορεί να αποτελεί μέρος της διαδικασίας αξιολόγησης για τα ακόλουθα στοιχεία διαλειτουργικότητας:
 - Τροχοί (βλέπε σημείο 6.1.3.1),
 - Αυτόματο σύστημα μεταβλητού εύρους τροχιάς (βλέπε σημείο 6.1.3.1α),
 - Σύστημα προστασίας από ολίσθηση τροχού (βλέπε σημείο 6.1.3.2),
 - Ταινίες επαφής (βλέπε σημείο 6.1.3.8).
 - 2) Πριν από την έναρξη δοκιμών σε χρήση, για την πιστοποίηση της μελέτης του στοιχείου διαλειτουργικότητας χρησιμοποιείται η ενδεδειγμένη ενότητα (CB ή CH1).
 - 3) Οι δοκιμές σε χρήση οργανώνονται κατόπιν πρότασης του κατασκευαστή, ο οποίος θα πρέπει να εξασφαλίσει τη σύμφωνη γνώμη σιδηροδρομικής επιχείρησης να συμβάλει στην αξιολόγηση αυτή.

▼ **B**6.2. **Υποσύστημα «Τροχαίο υλικό»**6.2.1. *Επαλήθευση «ΕΚ» (γενικά)*

- 1) Οι διαδικασίες επαλήθευσης «ΕΚ» που πρέπει να εφαρμόζονται στο υποσύστημα «Τροχαίο υλικό» περιγράφονται στο ► **M3** άρθρο 15 και στο παράρτημα IV της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797 ◀.
- 2) Η διαδικασία επαλήθευσης «ΕΚ» μονάδας τροχαίου υλικού εκτελείται με βάση την προβλεπόμενη ενότητα (τις προβλεπόμενες ενότητες) που καθορίζεται (καθορίζονται) στο σημείο 6.2.2 της παρούσας ΤΠΔ.
- 3) Όταν ο αιτών εφαρμόζει πρώτη φάση αξιολόγησης που καλύπτει το στάδιο σχεδιασμού ή τα στάδια σχεδιασμού και παραγωγής, ο κοινοποιημένος οργανισμός της επιλογής του εκδίδει την προσωρινή δήλωση επαλήθευσης (ΠΔΕ-ISV) και στη συνέχεια συντάσσεται δήλωση «ΕΚ» προσωρινής συμμόρφωσης υποσυστήματος.

6.2.2. *Εφαρμογή των ενότητων***Ενότητες για την επαλήθευση «ΕΚ» υποσυστημάτων:**

Ενότητα SB	Εξέταση «ΕΚ» τύπου
Ενότητα SD	Επαλήθευση «ΕΚ», με βάση σύστημα διαχείρισης ποιότητας της διαδικασίας παραγωγής
Ενότητα SF	Επαλήθευση «ΕΚ», με βάση επαλήθευση προϊόντος
Ενότητα SH1	Επαλήθευση «ΕΚ», με βάση πλήρες σύστημα διαχείρισης της ποιότητας συν εξέταση του σχεδιασμού

- 1) Ο αιτών επιλέγει μία από τις ενότητες ή έναν από τους συνδυασμούς ενότητων:

(SB+SD) ή (SB+SF) ή (SH1) για κάθε οικείο υποσύστημα (ή μέρος υποσυστήματος).

Στη συνέχεια εκτελείται η αξιολόγηση με βάση τον συνδυασμό ενότητων που επιλέχθηκε.

- 2) Όταν διάφορες επαληθεύσεις «ΕΚ» (π.χ. με βάση διάφορες ΤΠΔ που αφορούν το ίδιο υποσύστημα) απαιτούν επαλήθευση βασισμένη στην ίδια αξιολόγηση παραγωγής (ενότητα SD ή SF), επιτρέπεται ο συνδυασμός διάφορων αξιολογήσεων κατά την ενότητα SB με μία αξιολόγηση κατά ενότητα παραγωγής (SD ή SF). Στην περίπτωση αυτή εκδίδεται προσωρινή δήλωση επαλήθευσης (ΠΔΕ) για τις φάσεις σχεδιασμού και ανάπτυξης σύμφωνα με την ενότητα SB.
- 3) Στο πιστοποιητικό εξέτασης τύπου ή σχεδιασμού αναφέρεται η διάρκεια ισχύος, σύμφωνα με τις διατάξεις για τη φάση B του σημείου 7.1.3 «Κανόνες σχετιζόμενοι με την επαλήθευση “ΕΚ”» της παρούσας ΤΠΔ.
- 4) Όταν για την αξιολόγηση πρέπει να χρησιμοποιείται ειδική διαδικασία, επιπλέον των απαιτήσεων που αναφέρονται στο σημείο 4.2 της παρούσας ΤΠΔ, γίνεται σχετική εξειδίκευση κατωτέρω στο σημείο 6.2.3.

▼ B

6.2.3. *Ειδικές διαδικασίες αξιολόγησης για υποσυστήματα*

▼ M5

6.2.3.1. Καταστάσεις φόρτωσης και ζυγισμένη μάζα (σημείο 4.2.2.10)

1) Η ζυγισμένη μάζα μετριέται, για κατάσταση φόρτωσης που αντιστοιχεί σε «μάζα σχεδιασμού για κατάσταση λειτουργίας» με εξαίρεση τα αναλώσιμα για τα οποία δεν υπάρχει απαίτηση (π.χ. είναι αποδεκτή «νεκρή μάζα»).

2) Επιτρέπεται η συναγωγή των λοιπών καταστάσεων φόρτωσης με υπολογισμό.

3) Σε περίπτωση που όχημα δηλώνεται σύμφωνο προς κάποιο τύπο (με βάση τα σημεία 6.2.2 και 7.1.3):

— Η ζυγισμένη συνολική μάζα του οχήματος στην κατάσταση φόρτωσης «μάζα σχεδιασμού για κατάσταση λειτουργίας» δεν υπερβαίνει κατά ποσοστό μεγαλύτερο του 3 % τη δηλωμένη συνολική μάζα οχήματος για τον εν λόγω τύπο, η οποία αναφέρεται στο πιστοποιητικό εξέτασης τύπου ή σχεδιασμού της επαλήθευσης «ΕΚ» και στην τεχνική τεκμηρίωση που περιγράφεται στο σημείο 4.2.12.

— Επιπλέον, για μονάδες με μέγιστη ταχύτητα σχεδιασμού μεγαλύτερη ή ίση των 250 km/h, η μάζα ανά άξονα για την κατάσταση φόρτωσης «μάζα σχεδιασμού για κανονικό ωφέλιμο φορτίο» δεν υπερβαίνει κατά ποσοστό μεγαλύτερο του 4 % τη δηλωμένη μάζα ανά άξονα για την ίδια κατάσταση φόρτωσης.

▼ B

6.2.3.2. Φορτίο τροχού (σημείο 4.2.3.2.2)

1) Το φορτίο τροχού μετριέται με εξέταση της κατάστασης φόρτωσης «μάζα σχεδιασμού για τάξη λειτουργίας» (με την ίδια εξαίρεση όπως στο ανωτέρω σημείο 6.2.3.1).

6.2.3.3. Ασφάλεια από εκτροχιασμό κατά την πορεία σε στρεβλή τροχιά (σημείο 4.2.3.4.1)

▼ M3

1) Η απόδειξη της συμμόρφωσης πραγματοποιείται σύμφωνα με μία από τις μεθόδους που καθορίζονται στην προδιαγραφή που αναφέρεται στο προσάρτημα I-1 ► **M5** δείκτης [9] ◀.

▼ B

2) Στην περίπτωση μονάδων σχεδιασμένων να λειτουργούν στο σύστημα εύρους τροχιάς 1 520 mm, επιτρέπονται εναλλακτικές μέθοδοι αξιολόγησης της συμμόρφωσης

▼ M5

6.2.3.4. Δυναμική συμπεριφορά κατά την κίνηση — τεχνικές απαιτήσεις [σημείο 4.2.3.4.2α)]

1) Στην περίπτωση μονάδων σχεδιασμένων να λειτουργούν στο σύστημα των 1 435 mm ή 1 524 mm ή 1 668 mm, η απόδειξη της συμμόρφωσης πραγματοποιείται σύμφωνα με την προδιαγραφή που αναφέρεται στο προσάρτημα I-1 δείκτης [9].

Οι παράμετροι που περιγράφονται στα σημεία 4.2.3.4.2.1 και 4.2.3.4.2.2 αξιολογούνται με εφαρμογή κριτηρίων που ορίζονται στην προδιαγραφή που αναφέρεται στο προσάρτημα I-1 δείκτης [9].

▼ **M5**

6.2.3.5. Αξιολόγηση της συμμόρφωσης με τις απαιτήσεις ασφάλειας

Η απόδειξη της συμμόρφωσης προς τις απαιτήσεις ασφάλειας που διατυπώνονται στο σημείο 4.2 πραγματοποιείται ως εξής:

- 1) Το πεδίο εφαρμογής αυτής της αξιολόγησης περιορίζεται αυστηρώς στον σχεδιασμό του τροχαίου υλικού, λαμβανόμενου υπόψη ότι η λειτουργία, οι δοκιμές και η συντήρηση εκτελούνται σύμφωνα με τους κανόνες που ορίζονται από τον αιτούντα (όπως περιγράφεται στον τεχνικό φάκελο).

Σημειώσεις:

- Κατά τον καθορισμό των απαιτήσεων δοκιμής και συντήρησης, ο αιτών πρέπει να λαμβάνει υπόψη το επίπεδο ασφαλείας που πρέπει να επιτευχθεί (συνέπεια). Η απόδειξη συμμόρφωσης καλύπτει επίσης τις απαιτήσεις δοκιμής και συντήρησης.
 - Δεν λαμβάνονται υπόψη άλλα υποσυστήματα και ανθρωπίνι παράγοντες (σφάλματα).
- 2) Όλες οι λαμβανόμενες υπόψη παραδοχές για τα χαρακτηριστικά της σκοπούμενης χρήσης τεκμηριώνονται σαφώς στην απόδειξη.
 - 3) Η συμμόρφωση με τις απαιτήσεις ασφαλείας που καθορίζονται στα σημεία 4.2.3.4.2, 4.2.3.5.3, 4.2.4.2.2, 4.2.5.3.5, 4.2.5.5.8 και 4.2.5.5.9 όσον αφορά το επίπεδο της σοβαρότητας/τις συνέπειες που συνδέονται με τις εκδοχές κινδύνων αστοχίας αποδεικνύεται με μία από τις δύο ακόλουθες μεθόδους:

1. Εφαρμογή εναρμονισμένου κριτηρίου αποδοχής επικινδυνότητας που σχετίζεται με τη σοβαρότητα η οποία ορίζεται στο σημείο 4.2 (π.χ. «θανατηφόρα ατυχήματα» για την πέδηση έκτακτης ανάγκης).

Ο αιτών δύναται να επιλέξει να χρησιμοποιήσει αυτή τη μέθοδο, υπό την προϋπόθεση ότι υπάρχει διαθέσιμο εναρμονισμένο κριτήριο αποδοχής επικινδυνότητας το οποίο ορίζεται στην ΚΜΑ για την εκτίμηση κινδύνου.

Ο αιτών αποδεικνύει τη συμμόρφωση με το εναρμονισμένο κριτήριο, εφαρμόζοντας τις διατάξεις του παραρτήματος I-3 της ΚΜΑ για Εκτίμηση της Επικινδυνότητας (ΕκΕπ). Για την απόδειξη είναι δυνατόν να εφαρμοστούν οι ακόλουθες αρχές (και συνδυασμοί αυτών): ομοιότητα με σύστημα (συστήματα) αναφοράς· εφαρμογή κωδικών ορθής πρακτικής· εφαρμογή ρητής εκτίμησης κινδύνου (π.χ. πιθανοτική προσέγγιση).

Ο αιτών ορίζει ως οργανισμό αξιολόγησης της απόδειξης που θα προσκομίσει τον κοινοποιημένο οργανισμό που έχει επιλεγεί για το υποσύστημα τροχαίου υλικού, ή φορέα αξιολόγησης όπως ορίζεται στην ΚΜΑ για ΕκΕπ.

▼ **M5**

Η απόδειξη αναγνωρίζεται σε όλα τα κράτη μέλη ή

2. Εφαρμογή αξιολόγησης και εκτίμησης επικινδυνότητας σύμφωνα με την ΚΜΑ για ΕκΕπ, προκειμένου να καθορισθεί το κριτήριο αποδοχής επικινδυνότητας που πρέπει να χρησιμοποιηθεί και να αποδειχθεί η συμμόρφωση με αυτό το κριτήριο.

Ο αιτών δύναται να επιλέξει να χρησιμοποιήσει τη μέθοδο αυτή σε κάθε περίπτωση.

Ο αιτών ορίζει τον οργανισμό αξιολόγησης της απόδειξης που θα προσκομίσει, όπως ορίζεται στην ΚΜΑ για ΕκΕπ.

Παρέχεται έκθεση εκτίμησης ασφάλειας σύμφωνα με τις απαιτήσεις που ορίζονται στην ΚΜΑ για ΕκΕπ και τις τροποποιήσεις της.

Η έκθεση εκτίμησης ασφάλειας λαμβάνεται υπόψη από τον φορέα έγκρισης, σύμφωνα με το σημείο 2.5.6 του παραρτήματος 1 και το άρθρο 15 παράγραφος 2 της ΚΜΑ για ΕκΕπ.

- 4) Για κάθε σημείο της ΤΠΔ που αναφέρεται στο ανωτέρω σημείο 3, στα σχετικά έγγραφα που συνοδεύουν τη δήλωση επαλήθευσης «ΕΚ» (π.χ. πιστοποιητικό «ΕΚ» που εκδίδεται από τον κοινοποιημένο οργανισμό ή έκθεση εκτίμησης ασφάλειας) αναφέρεται ρητώς η «μέθοδος που χρησιμοποιήθηκε» («1» ή «2»). Στην περίπτωση της μεθόδου «2», αναφέρεται επίσης το «κριτήριο αποδοχής επικινδυνότητας που χρησιμοποιήθηκε».

▼ **B**

6.2.3.6. Τιμές σχεδιασμού νέων κατατομών τροχών (σημείο 4.2.3.4.3.1)

- 1) Στην περίπτωση μονάδων σχεδιασμένων να λειτουργούν στο σύστημα εύρους τροχιάς 1 435 mm, η κατατομή των τροχών και η απόσταση μεταξύ ενεργών επιφανειών των τροχών (► **M5** (διάσταση SR στο σχήμα 1, σημείο 4.2.3.5.2.1) ◄) επιλέγονται έτσι ώστε να διασφαλίζεται ότι δεν σημειώνεται υπέρβαση του ορίου ισοδύναμης κωνικότητας το οποίο ορίζεται στον κατωτέρω πίνακα 11 όταν ο υπόψη τροχοφόρος άξονας συνδυάζεται με κάθε μία από τις παραμέτρους του δείγματος τροχιάς οι οποίες ορίζονται στον κατωτέρω πίνακα 12.

▼ **M3**

Η εκτίμηση της ισοδύναμης κωνικότητας ορίζεται στην προδιαγραφή που αναφέρεται στο προσάρτημα I-1 ► **M5** δείκτης [9] ◄.

▼ **B**

Πίνακας 11

Κατασκευαστικές οριακές τιμές για την ισοδύναμη κωνικότητα

Μέγιστη ταχύτητα λειτουργίας οχήματος (km/h)	Οριακές τιμές ισοδύναμης κωνικότητας	Συνθήκες δοκιμής (βλέπε πίνακα 12)
≤ 60	Άνευ αντικειμένου	Άνευ αντικειμένου
> 60 και ≤ 190	0,30	Όλες
≥ 190 και ≤ 230	0,25	1, 2, 3, 4, 5 και 6
> 230 και ≤ 280	0,20	1, 2, 3, 4, 5 και 6
> 280 και ≤ 300	0,10	1, 3, 5 και 6
> 300	0,10	1 και 3



Πίνακας 12

Συνθήκες δοκιμής τροχιάς για ισοδύναμη κωκικότητα αντιπροσωπευτική του δικτύου. Όλες οι διατομές σιδηροτροχιάς ορίζονται στην προδιαγραφή που αναφέρεται στο προσάρτημα I-1 ►M5 δείκτης [44] ◄.

Αριθμός συνθήκης δοκιμής	Διατομή κεφαλής σιδηροτροχιάς	Κλίση σιδηροτροχιάς	Εύρος τροχιάς
1	Διατομή σιδηροτροχιάς 60 E 1	1 προς 20	1 435 mm
2	Διατομή σιδηροτροχιάς 60 E 1	1 προς 40	1 435 mm
3	Διατομή σιδηροτροχιάς 60 E 1	1 προς 20	1 437 mm
4	Διατομή σιδηροτροχιάς 60 E 1	1 προς 40	1 437 mm
5	Διατομή σιδηροτροχιάς 60 E 2	1 προς 40	1 435 mm
6	Διατομή σιδηροτροχιάς 60 E 2	1 προς 40	1 437 mm
7	Διατομή σιδηροτροχιάς 54 E1	1 προς 20	1 435 mm
8	Διατομή σιδηροτροχιάς 54 E1	1 προς 40	1 435 mm
9	Διατομή σιδηροτροχιάς 54 E1	1 προς 20	1 437 mm
10	Διατομή σιδηροτροχιάς 54 E1	1 προς 40	1 437 mm

Οι απαιτήσεις του παρόντος σημείου θεωρούνται πληρωθείσες από τροχοφόρους άξονες με κατατομές S1002 ή GV 1/40 χωρίς φθορά, οι οποίες ορίζονται στην προδιαγραφή που αναφέρεται στο προσάρτημα I-1 ►M5 δείκτης [45] ◄, με διαπόσταση ενεργών επιφανειών μεταξύ 1 420 mm και 1 426 mm.

- 2) Στην περίπτωση μονάδων σχεδιασμένων να λειτουργούν στο σύστημα εύρους τροχιάς 1 524 mm, η κατατομή των τροχών και η απόσταση μεταξύ ενεργών επιφανειών των τροχών επιλέγεται με βάση τα ακόλουθα στοιχεία:

Πίνακας 13

Οριακές τιμές σχεδιασμού για την ισοδύναμη κωκικότητα

Μέγιστη ταχύτητα λειτουργίας οχήματος (km/h)	Οριακές τιμές ισοδύναμης κωκικότητας	Συνθήκες δοκιμής (βλέπε πίνακα 14)
≤ 60	Άνευ αντικειμένου	Άνευ αντικειμένου
> 60 και ≤ 190	0,30	1, 2, 3, 4, 5 και 6
> 190 και ≤ 230	0,25	1, 2, 3 και 4
> 230 και ≤ 280	0,20	1, 2, 3 και 4
> 280 και ≤ 300	0,10	3, 4, 7 και 8
> 300	0,10	7 και 8

▼B

Πίνακας 14

Συνθήκες δοκιμής τροχιάς για ισοδύναμη κωνικότητα. Όλες οι διατομές σιδηροτροχιάς ορίζονται στην προδιαγραφή που αναφέρεται στο προσάρτημα I-1 ►M5 δείκτης [44] ◀

Αριθμός συνθήκης δοκιμής	Διατομή κεφαλής σιδηροτροχιάς	Κλίση σιδηροτροχιάς	Εύρος τροχιάς
1	Διατομή σιδηροτροχιάς 60 E 1	1 προς 40	1 524 mm
2	Διατομή σιδηροτροχιάς 60 E 1	1 προς 40	1 526 mm
3	Διατομή σιδηροτροχιάς 60 E 2	1 προς 40	1 524 mm
4	Διατομή σιδηροτροχιάς 60 E 2	1 προς 40	1 526 mm
5	Διατομή σιδηροτροχιάς 54 E1	1 προς 40	1 524 mm
6	Διατομή σιδηροτροχιάς 54 E1	1 προς 40	1 526 mm
7	Διατομή σιδηροτροχιάς 60 E 1	1 προς 20	1 524 mm
8	Διατομή σιδηροτροχιάς 60 E 1	1 προς 20	1 526 mm

Οι απαιτήσεις του παρόντος σημείου θεωρούνται πληρωθείσες από τροχοφόρους άξονες με κατατομές S1002 ή GV 1/40 χωρίς φθορά, οι οποίες ορίζονται στην προδιαγραφή που αναφέρεται στο προσάρτημα I-1 ►M5 δείκτης [45] ◀, με διαπόσταση ενεργών επιφανειών 1 510 mm.

- 3) Στην περίπτωση μονάδων σχεδιασμένων να λειτουργούν στο σύστημα εύρους τροχιάς 1 668 mm, δεν επιτρέπεται υπέρβαση των ορίων ισοδύναμης κωνικότητας που ορίζονται στον πίνακα 15 κατά τη μοντελοποίηση του προβλεπόμενου τροχοφόρου άξονα όταν κινείται υπό τις συνθήκες δοκιμής για αντιπροσωπευτικό δείγμα τροχιάς που ορίζονται στον πίνακα 16:

Πίνακας 15

Οριακές τιμές σχεδιασμού για την ισοδύναμη κωνικότητα

Μέγιστη ταχύτητα λειτουργίας οχήματος (km/h)	Οριακές τιμές ισοδύναμης κωνικότητας	Συνθήκες δοκιμής (βλέπε πίνακα 16)
≤ 60	Άνευ αντικειμένου	Άνευ αντικειμένου
> 60 και ≤ 190	0,30	Όλες
≥ 190 και ≤ 230	0,25	1 και 2
> 230 και ≤ 280	0,20	1 και 2
> 280 και ≤ 300	0,10	1 και 2
> 300	0,10	1 και 2

Πίνακας 16

Συνθήκες δοκιμής τροχιάς για ισοδύναμη κωνικότητα. Όλες οι διατομές σιδηροτροχιάς ορίζονται στην προδιαγραφή που αναφέρεται στο προσάρτημα I-1 ►M5 δείκτης [44] ◀

Συνθήκη δοκιμής αριθ.	Διατομή κεφαλής σιδηροτροχιάς	Κλίση σιδηροτροχιάς	Εύρος τροχιάς
1	Διατομή σιδηροτροχιάς 60 E 1	1 προς 20	1 668 mm
2	Διατομή σιδηροτροχιάς 60 E 1	1 προς 20	1 670 mm
3	Διατομή σιδηροτροχιάς 54 E1	1 προς 20	1 668 mm
4	Διατομή σιδηροτροχιάς 54 E1	1 προς 20	1 670 mm

▼ B

Οι απαιτήσεις του παρόντος σημείου θεωρούνται πληρωθείσες από τροχοφόρους άξονες με κατατομές S1002 ή GV 1/40 χωρίς φθορά, οι οποίες ορίζονται στην προδιαγραφή που αναφέρεται στο προσάρτημα I-1 ► **M5** δείκτης [45] ◀, με διαπόσταση ενεργών επιφανειών μεταξύ 1 653 mm και 1 659 mm.

6.2.3.7. Μηχανικά και γεωμετρικά χαρακτηριστικά τροχοφόρων αξόνων (σημείο 4.2.3.5.2.1)

Τροχοφόρος άξονας:

- 1) Η απόδειξη της συμμόρφωσης για συγκρότημα βασίζεται στην προδιαγραφή που αναφέρεται στο προσάρτημα I-1 ► **M5** δείκτης [46] ◀, όπου καθορίζονται οριακές τιμές για την αξονική δύναμη και σχετικές δοκιμές επαλήθευσης.

Άξονες

▼ M5

- 2) Η απόδειξη της συμμόρφωσης για τη μηχανική αντοχή και τα χαρακτηριστικά κόπωσης του άξονα πρέπει να τηρεί την προδιαγραφή που αναφέρεται στο προσάρτημα I-1 δείκτης [47].

Τα κριτήρια απόφασης για την επιτρεπόμενη καταπόνηση καθορίζονται στην προδιαγραφή που αναφέρεται στο προσάρτημα I-1 δείκτης [47].

▼ B

- 3) Η παραδοχή των συνθηκών φόρτωσης για τους υπολογισμούς αναφέρεται ρητά στην τεχνική τεκμηρίωση που καθορίζεται στο σημείο 4.2.12 της παρούσας ΤΠΔ.

Επαλήθευση των αξόνων:

- 4) Για να εξασφαλίζεται κατά τη φάση παραγωγής ότι αστοχίες δεν επηρεάζουν δυσμενώς την ασφάλεια λόγω τυχόν αλλαγής των μηχανικών χαρακτηριστικών των αξόνων, ακολουθείται διαδικασία επαλήθευσης.
- 5) Επαληθεύονται η εφελκυστική αντοχή του υλικού του άξονα, η αντοχή σε πρόσκρουση, η ακεραιότητα της επιφάνειας, τα χαρακτηριστικά του υλικού και η καθαρότητα του υλικού.

Στη διαδικασία επαλήθευσης καθορίζεται η δειγματοληψία παρτίδας για κάθε προς επαλήθευση χαρακτηριστικό.

Λιποκιβώτια/Εδρανα άξονα

- 6) Η απόδειξη της συμμόρφωσης για τη μηχανική αντοχή και τα χαρακτηριστικά κόπωσης του εδράνου κύλισης πρέπει να τηρεί την προδιαγραφή που αναφέρεται στο προσάρτημα I-1 ► **M5** δείκτης [48] ◀.
- 7) Άλλη μέθοδος αξιολόγησης της συμμόρφωσης που εφαρμόζεται στους τροχοφόρους άξονες, τους άξονες και τους τροχούς, σε περίπτωση που τα πρότυπα EN δεν καλύπτουν την προτεινόμενη τεχνική λύση:

▼ B

Επιτρέπεται η χρήση άλλων προτύπων, σε περίπτωση που τα πρότυπα EN δεν καλύπτουν την προτεινόμενη τεχνική λύση. Στην περίπτωση αυτή, ο κοινοποιημένος οργανισμός επαληθεύει ότι τα εναλλακτικά πρότυπα αποτελούν μέρος τεχνικά συνεκτικού συνόλου κανόνων που ισχύουν για τον σχεδιασμό, την κατασκευή και τη δοκιμή των τροχοφόρων αξόνων, περιέχουν ειδικές απαιτήσεις για τους τροχοφόρους άξονες, τους άξονες, τους τροχούς και τα έδρανα αξόνων και τα οποία καλύπτουν:

- το συγκρότημα τροχοφόρων αξόνων.
- τη μηχανική αντοχή,
- τα χαρακτηριστικά κόπωσης,
- τα επιτρεπόμενα όρια καταπόνησης,
- τα θερμομηχανικά χαρακτηριστικά.

Μόνο πρότυπα που είναι διαθέσιμα στο κοινό είναι δυνατό να αναφέρονται στην απόδειξη που προβλέπεται ανωτέρω.

▼ M4

Η επαλήθευση που διενεργείται από τον κοινοποιημένο οργανισμό διασφαλίζει τη συνοχή μεταξύ της μεθοδολογίας των εναλλακτικών προτύπων, των παραδοχών που ελήφθησαν υπόψη από τον αιτούντα, της σκοπούμενης τεχνικής λύσης και της προβλεπόμενης περιοχής χρήσης.

▼ B

- 8) Ειδικές περιπτώσεις τροχοφόρων αξόνων, αξόνων και λιποκιβωτίων/εδράνων αξόνων που κατασκευάζονται σύμφωνα με υφιστάμενο σχεδιασμό:

Σε περίπτωση προϊόντων που έχουν κατασκευαστεί σύμφωνα με σχεδιασμό που έχει εκπονηθεί και χρησιμοποιείται ήδη για την τοποθέτηση προϊόντων στην αγορά πριν από την έναρξη ισχύος των σχετικών ΤΠΔ που ισχύουν για τα εν λόγω προϊόντα, ο αιτών επιτρέπεται να αποκλίνει από την ανωτέρω διαδικασία αξιολόγησης της συμμόρφωσης και να αποδείξει τη συμμόρφωση με τις απαιτήσεις της παρούσας ΤΠΔ παραπέμποντας στην εξέταση σχεδιασμού και στην εξέταση τύπου που διενεργήθηκε για προγενέστερες εφαρμογές υπό συγκρίσιμες συνθήκες. Η απόδειξη αυτή τεκμηριώνεται και θεωρείται ότι παρέχει το ίδιο αποδεικτικό επίπεδο όπως η ενότητα CB ή η εξέταση σχεδιασμού σύμφωνα με την ενότητα SH1.

▼ M3

6.2.3.7α. Αυτόματο σύστημα μεταβλητού εύρους

- 1) Η ανάλυση ασφάλειας που προβλέπεται στην ενότητα 4.2.3.5.3 σημείο 5) και διενεργείται σε επίπεδο ΣΔ ενοποιείται στο επίπεδο της μονάδας (όχημα): ειδικότερα, οι παραδοχές που διατυπώνονται σύμφωνα με την ενότητα 6.1.3.1α σημείο 3) μπορεί να χρήζουν επανεξέτασης ώστε να λαμβάνεται υπόψη το όχημα και τα χαρακτηριστικά της σκοπούμενης χρήσης του.
- 2) Η αξιολόγηση της ενσωμάτωσης του ΣΔ στα όργανα κύλισης/στη μονάδα, καθώς και της τεχνικής συμβατότητας με τη διάταξη εναλλαγής εύρους τροχιάς περιλαμβάνει τα εξής:
 - επαλήθευση της συμμόρφωσης με τον τομέα χρήσης που καθορίζεται στο σημείο 5.3.4α 1),
 - επαλήθευση της ορθής ενσωμάτωσης του ΣΔ στα όργανα κύλισης/στη μονάδα, συμπεριλαμβανομένης της ορθής εφαρμογής του εποχούμενου συστήματος ελέγχου/παρακολούθησής του (κατά περίπτωση), και
 - δοκιμές επί τροχιάς, συμπεριλαμβανομένων δοκιμών της/των διάταξης/-ων εναλλαγής εύρους τροχιάς, αντιπροσωπευτικών των συνθηκών λειτουργίας.

▼ B

6.2.3.8. Πέδηση ανάγκης (σημείο 4.2.4.5.2)

- 1) Η επίδοση πέδησης η οποία υπόκειται σε δοκιμή είναι η απόσταση ακινητοποίησης όπως ορίζεται στην προδιαγραφή που αναφέρεται στο προσάρτημα I-1 ► **M5** δείκτης [66] ◀. Η επιβράδυνση υπολογίζεται με βάση την απόσταση ακινητοποίησης.
- 2) Εκτελούνται δοκιμές σε στεγνές σιδηροτροχιές, υπό τις ακόλουθες αρχικές ταχύτητες (εφόσον είναι χαμηλότερες από τη μέγιστη ταχύτητα σχεδιασμού): 30 km/h· 100 km/h· 120 km/h· 140 km/h· 160 km/h· 200 km/h σε βήματα όχι μεγαλύτερα των 40 km/h, από 200 km/h έως τη μέγιστη ταχύτητα σχεδιασμού της μονάδας.

▼ M5

- 3) Εκτελούνται δοκιμές για τις καταστάσεις φόρτωσης της μονάδας «μάζα σχεδιασμού για κατάσταση λειτουργίας», «μάζα σχεδιασμού για κανονικό ωφέλιμο φορτίο» και «μέγιστο φορτίο πέδησης» (όπως ορίζονται στα σημεία 4.2.2.10 και 4.2.4.5.2).

▼ B

Σε περίπτωση που 2 από τις ανωτέρω καταστάσεις φόρτωσης οδηγούν σε παρόμοιες καταστάσεις δοκιμής πέδησης σύμφωνα με τα σχετικά πρότυπα EN ή τα κανονιστικά έγγραφα, επιτρέπεται να μειωθεί ο αριθμός των καταστάσεων δοκιμής από 3 σε 2.

- 4) Τα αποτελέσματα των δοκιμών αξιολογούνται με μεθοδολογία η οποία λαμβάνει υπόψη τις ακόλουθες παραμέτρους:

— διόρθωση των ανεπεξέργαστων δεδομένων·

— επαναληψιμότητα της δοκιμής: προς επιβεβαίωση του αποτελέσματος της δοκιμής, η δοκιμή επαναλαμβάνεται αρκετές φορές. Υπολογίζονται η απόλυτη διαφορά μεταξύ αποτελεσμάτων και η τυπική απόκλιση.

▼ M5

6.2.3.9. Πέδηση λειτουργίας (σημείο 4.2.4.5.3)

- 1) Η μέγιστη επίδοση πέδησης λειτουργίας η οποία υπόκειται σε δοκιμή είναι η απόσταση ακινητοποίησης όπως ορίζεται στην προδιαγραφή που αναφέρεται στο προσάρτημα I-1 δείκτης [66]. Η επιβράδυνση υπολογίζεται με βάση την απόσταση ακινητοποίησης.
- 2) Εκτελούνται δοκιμές σε στεγνή σιδηροτροχιά, υπό την αρχική ταχύτητα που είναι ίση προς τη μέγιστη ταχύτητα σχεδιασμού της μονάδας, και ενώ η κατάσταση φόρτωσης της μονάδας είναι μία από τις οριζόμενες στο σημείο 4.2.4.5.2.
- 3) Τα αποτελέσματα των δοκιμών αξιολογούνται με μεθοδολογία η οποία λαμβάνει υπόψη τις παραμέτρους:

— διόρθωση των ανεπεξέργαστων δεδομένων·

— επαναληψιμότητα της δοκιμής: προς επιβεβαίωση του αποτελέσματος της δοκιμής, η δοκιμή επαναλαμβάνεται αρκετές φορές. Υπολογίζονται η απόλυτη διαφορά μεταξύ αποτελεσμάτων και η τυπική απόκλιση.

▼ B

6.2.3.10. Σύστημα προστασίας από ολίσθηση τροχού (σημείο 4.2.4.6.2)

- 1) Σε περίπτωση που μονάδα διαθέτει ΠΟΤ, διεξάγεται δοκιμή της μονάδας υπό συνθήκες χαμηλής πρόσφυσης, σύμφωνα με την προδιαγραφή που αναφέρεται στο προσάρτημα I-1 ► **M5** δείκτης [15] ◀, προκειμένου να επικυρωθεί η επίδοση του συστήματος ΠΟΤ (μέγιστη επιμήκυνση της απόστασης ακινητοποίησης σε σύγκριση με την απόσταση ακινητοποίησης σε στεγνή σιδηροτροχιά) όταν ενσωματωθεί στη μονάδα.

6.2.3.11. Συστήματα υγιεινής (σημείο 4.2.5.1)

- 1) Στην περίπτωση που το σύστημα υγιεινής επιτρέπει την απόρριψη υγρών στο περιβάλλον (π.χ. στις τροχιές), η αξιολόγηση της συμμόρφωσης επιτρέπεται να βασίζεται σε προηγούμενες δοκιμές σε χρήση, εφόσον πληρούνται οι ακόλουθες συνθήκες:

— Τα αποτελέσματα των δοκιμών σε χρήση προέκυψαν σε τύπους τεχνικού εξοπλισμού με πανομοιότυπη μέθοδο επεξεργασίας.

— Οι συνθήκες δοκιμής είναι πανομοιότυπες με εκείνες που μπορεί να τεθούν ως παραδοχή για την προς αξιολόγηση μονάδα, λαμβανόμενων υπόψη των μεγεθών φορτίου, των συνθηκών περιβάλλοντος και όλων των λοιπών παραμέτρων οι οποίες θα επηρεάσουν την απόδοση και την αποτελεσματικότητα της διαδικασίας επεξεργασίας των υγρών.

Σε περίπτωση που δεν υπάρχουν πρόσφορα αποτελέσματα δοκιμής σε χρήση, εκτελούνται δοκιμές τύπου.

6.2.3.12. Ποιότητα αέρα στο εσωτερικό (σημείο 4.2.5.8 και σημείο 4.2.9.1.7)

- 1) Η αξιολόγηση συμμόρφωσης όσον αφορά τα επίπεδα CO₂ επιτρέπεται να καθορίζεται με υπολογισμό των ποσοτήτων ναπού αέρα εισαγόμενου μέσω συστήματος αερισμού, υπό τις παραδοχές ποιότητας εξωτερικού αέρα με περιεκτικότητα 400 ppm CO₂ και εκπομπής 32 g CO₂ ανά επιβάτη και ανά ώρα. Το πλήθος επιβατών που λαμβάνεται υπόψη προκύπτει από την πληρότητα σε κατάσταση φόρτωσης υπό κατάσταση φόρτωσης «μάζα σχεδιασμού για κανονικό ωφέλιμο φορτίο», που ορίζεται στο σημείο 4.2.2.10 της παρούσας ΤΠΔ.

▼ M5

6.2.3.13. Επιδράσεις ελικορευμάτος σε επιβάτες σε κρηπίδωμα και σε τεχνίτες γραμμής (σημείο 4.2.6.2.1)

- 1) Η συμμόρφωση με την οριακή τιμή της μέγιστης επιτρεπτής ταχύτητας αέρα παρατροχίως που καθορίζεται στο σημείο 4.2.6.2.1 της παρούσας ΤΠΔ αποδεικνύεται με δοκιμές σε πραγματικές συνθήκες σε ευθεία τροχιά που διενεργούνται σύμφωνα με την προδιαγραφή που αναφέρεται στο προσάρτημα I-1 δείκτης [49].

▼ M5

- 2) Αντί της πλήρους αξιολόγησης που περιγράφεται ανωτέρω, επιτρέπεται η διενέργεια απλουστευμένης αξιολόγησης σε τροχαίο υλικό που έχει παρόμοιο σχεδιασμό με τροχαίο υλικό για το οποίο έχει διενεργηθεί η πλήρης αξιολόγηση που καθορίζεται στην παρούσα ΤΠΔ. Στις περιπτώσεις αυτές, η απλουστευμένη αξιολόγηση συμμόρφωσης που καθορίζεται στην προδιαγραφή που αναφέρεται στο προσάρτημα I-1 δείκτης [49] μπορεί να εφαρμόζεται, εφόσον οι διαφορές στον σχεδιασμό παραμένουν εντός των ορίων που καθορίζονται στην ίδια προδιαγραφή.

6.2.3.14. Παλμός πίεσης κεφαλής (σημείο 4.2.6.2.2)

- 1) Η συμμόρφωση αξιολογείται με δοκιμές σε πραγματικές συνθήκες, καθοριζόμενες στην προδιαγραφή που αναφέρεται στο προσάρτημα I-1 δείκτης [49]. Εναλλακτικώς, η συμμόρφωση επιτρέπεται να αξιολογείται είτε με επικυρωμένες προσομοιώσεις Υπολογιστικής Ρευστοδυναμικής (στο εξής: ΥΡΔ — CFD) είτε με δοκιμές σε κινούμενο μοντέλο, που καθορίζονται στην ίδια προδιαγραφή.
- 2) Αντί της πλήρους αξιολόγησης που περιγράφεται ανωτέρω, επιτρέπεται η διενέργεια απλουστευμένης αξιολόγησης σε τροχαίο υλικό που έχει παρόμοιο σχεδιασμό με τροχαίο υλικό για το οποίο έχει διενεργηθεί η πλήρης αξιολόγηση που καθορίζεται στην παρούσα ΤΠΔ. Στις περιπτώσεις αυτές, η απλουστευμένη αξιολόγηση συμμόρφωσης που καθορίζεται στην προδιαγραφή που αναφέρεται στο προσάρτημα I-1 δείκτης [49] μπορεί να εφαρμόζεται, εφόσον οι διαφορές στον σχεδιασμό παραμένουν εντός των ορίων που καθορίζονται στην ίδια προδιαγραφή.

6.2.3.15. Μέγιστες διακυμάνσεις πίεσης εντός σπηράγγων (σημείο 4.2.6.2.3)

Η διαδικασία αξιολόγησης της συμμόρφωσης περιγράφεται στην προδιαγραφή που αναφέρεται στο προσάρτημα I-1 δείκτης [50].

6.2.3.16. Πλευρικός άνεμος (σημείο 4.2.6.2.4)

- 1) Η αξιολόγηση της συμμόρφωσης καθορίζεται πλήρως στο σημείο 4.2.6.2.4

6.2.3.17. Στάθμες ηχητικής πίεσης σειρήνας προειδοποίησης (σημείο 4.2.7.2.2)

- 1) Οι στάθμες ηχητικής πίεσης της σειρήνας προειδοποίησης μετριοούνται και επαληθεύονται σύμφωνα με την προδιαγραφή που αναφέρεται στο προσάρτημα I-1 δείκτης [21].

6.2.3.18. Μέγιστη ισχύς και ένταση ρεύματος από την εναέρια γραμμή επαφής (σημείο 4.2.8.2.4)

- 1) Η αξιολόγηση της συμμόρφωσης πραγματοποιείται σύμφωνα με την προδιαγραφή που αναφέρεται στο προσάρτημα I-1 δείκτης [22].

6.2.3.19. Συντελεστής ισχύος (σημείο 4.2.8.2.6)

- 1) Η αξιολόγηση της συμμόρφωσης πραγματοποιείται σύμφωνα με την προδιαγραφή που αναφέρεται στο προσάρτημα I-1 δείκτης [22].

▼ **M5**

6.2.3.19α. Εποχούμενο σύστημα μέτρησης της ενέργειας (σημείο 4.2.8.2.8)

1) Λειτουργία μέτρησης της ενέργειας (στο εξής: ΛΜΕ)

Η ακρίβεια κάθε συσκευής που περιέχει μία ή περισσότερες ΛΜΕ αξιολογείται με διενέργεια δοκιμής κάθε λειτουργίας, υπό συνθήκες αναφοράς, με χρήση της σχετικής μεθόδου που περιγράφεται στην προδιαγραφή που αναφέρεται στο προσάρτημα I-1 δείκτης [56]. Η τιμή εισόδου και η περιοχή τιμών του συντελεστή ισχύος κατά τις δοκιμές αντιστοιχούν στις τιμές που καθορίζονται στην ίδια προδιαγραφή.

Οι επιδράσεις της θερμοκρασίας στην ακρίβεια κάθε συσκευής που περιέχει μία ή περισσότερες από τις ΛΜΕ αξιολογούνται με διενέργεια δοκιμής κάθε λειτουργίας, υπό συνθήκες αναφοράς (με εξαίρεση τη θερμοκρασία), με χρήση της σχετικής μεθόδου που περιγράφεται στην προδιαγραφή που αναφέρεται στο προσάρτημα I-1 δείκτης [56].

Ο μέσος συντελεστής θερμοκρασίας κάθε συσκευής που περιέχει μία ή περισσότερες από τις ΛΜΕ αξιολογείται με διενέργεια δοκιμής κάθε λειτουργίας, υπό τις συνθήκες αναφοράς (με εξαίρεση τη θερμοκρασία), με χρήση της σχετικής μεθόδου που περιγράφεται στην προδιαγραφή που αναφέρεται στο προσάρτημα I-1 δείκτης [56].

Σε περιπτώσεις όπου εφαρμόζεται το σημείο 4.2.8.2.2 6), η συμμόρφωση των υφιστάμενων συστατικών στοιχείων προς το εν λόγω σημείο μπορεί να αξιολογηθεί σύμφωνα με άλλο πρότυπο από την προδιαγραφή που αναφέρεται στο προσάρτημα I-1 δείκτης [56] ή σύμφωνα με προηγούμενη έκδοση της εν λόγω προδιαγραφής.

2) Σύστημα χειρισμού δεδομένων (στο εξής: ΣΧΔ)

Η συγκέντρωση και ο χειρισμός των δεδομένων στο ΣΧΔ αξιολογούνται με δοκιμές στις οποίες χρησιμοποιείται η μέθοδος που περιγράφεται στην προδιαγραφή που αναφέρεται στο προσάρτημα I-1 δείκτης [55].

3) Εποχούμενο σύστημα μέτρησης της ενέργειας (στο εξής: EMS)

Το EMS αξιολογείται με δοκιμές, όπως περιγράφεται στην προδιαγραφή που αναφέρεται στο προσάρτημα I-1 δείκτης [59].

6.2.3.20. Δυναμική συμπεριφορά κατά τη λήψη ρεύματος (σημείο 4.2.8.2.9.6)

1) Όταν παντογράφοι, για τους οποίους υπάρχει δήλωση «ΕΚ» συμμόρφωσης ή καταλληλότητας για χρήση ως ΣΔ, είναι ενσωματωμένοι σε μονάδα τροχαίου υλικού η οποία αξιολογείται σύμφωνα με το σημείο 4.2.8.2.9.6, εκτελούνται δυναμικές δοκιμές με σκοπό τη μέτρηση της ανώθησης και είτε της μέσης δύναμης επαφής και της τυπικής απόκλισης ή του ποσοστού αφής τόξου, σύμφωνα με την προδιαγραφή που αναφέρεται στο προσάρτημα I-1 δείκτης [42], μέχρι την ταχύτητα σχεδιασμού της μονάδας.

2) Στην περίπτωση μονάδων σχεδιασμένων να λειτουργούν σε συστήματα εύρους τροχιάς 1 435 mm ή 1 668 mm, για κάθε εγκατεστημένο παντογράφο, οι δοκιμές διεξάγονται σε αμφότερες τις κατευθύνσεις πορείας και περιλαμβάνουν τμήματα τροχιάς με χαμηλό ύψος αγωγού επαφής (οριζόμενο από 5,0 έως 5,3 m) και τμήματα τροχιάς με μεγάλο ύψος αγωγού επαφής (οριζόμενο από 5,5 έως 5,75 m).

▼ **M5**

Στην περίπτωση μονάδων σχεδιασμένων να λειτουργούν σε συστήματα εύρους τροχιάς 1 520 mm και 1 524 mm, οι δοκιμές περιλαμβάνουν τμήματα τροχιάς με ύψος αγωγού επαφής από 6,0 έως 6,3 m.

- 3) Οι δοκιμές εκτελούνται για τουλάχιστον 3 αυξήσεις ταχύτητας μέχρι και την ταχύτητα σχεδιασμού της μονάδας. Η διαφορά ταχύτητας μεταξύ διαδοχικών δοκιμών δεν υπερβαίνει τα 50 km/h.
- 4) Κατά τη διάρκεια της δοκιμής, η στατική δύναμη επαφής προσαρμόζεται για κάθε συγκεκριμένο σύστημα ηλεκτρικής τροφοδότησης εντός της περιοχής τιμών, που καθορίζεται στο σημείο 4.2.8.2.9.5.
- 5) Τα αποτελέσματα των μετρήσεων πρέπει να πληρούν το σημείο 4.2.8.2.9.6 όσον αφορά την ανώθηση και είτε τη μέση δύναμη επαφής και την τυπική της απόκλιση είτε το ποσοστό αφής τόξου. Όσον αφορά τη μέτρηση της ανώθησης, μετράται η ανώθηση τουλάχιστον δύο σταθερών βραχιόνων ανάρτησης.

6.2.3.21. Διάταξη παντογράφων (σημείο 4.2.8.2.9.7)

- 1) Τα χαρακτηριστικά που σχετίζονται με δυναμική συμπεριφορά της λήψης ρεύματος επαληθεύονται όπως καθορίζεται στο σημείο ανωτέρω 6.2.3.20.
- 2) Απαιτούνται δοκιμές για τους παντογράφους με τις χαμηλότερες επιδόσεις όσον αφορά τη μέγιστη ανώθηση και τη μέγιστη τυπική απόκλιση ή την αφή τόξου. Η διάταξη που περιέχει τους παντογράφους με τις χαμηλότερες επιδόσεις προσδιορίζεται με προσομοίωση ή μέτρηση που αναφέρεται στο προσάρτημα I-1 δείκτες [41] και [42].

▼ **B**

6.2.3.22. Αλεξίνεμο (σημείο 4.2.9.2)

- 1) Τα χαρακτηριστικά του αλεξίνεμου επαληθεύονται σύμφωνα με την προδιαγραφή που αναφέρεται στο προσάρτημα I-1 ► **M5** δείκτης [28] ◀.

6.2.3.23. Συστήματα πυρανίχνευσης (σημείο 4.2.10.3.2)

- 1) Η ► **M5** απαίτηση 4.2.10.3.2 1) ◀ θεωρείται ότι ικανοποιείται με την επαλήθευση ότι το τροχαίο υλικό είναι εξοπλισμένο με σύστημα πυρανίχνευσης στις ακόλουθες περιοχές:
 - σε διαμέρισμα ή ερμάριο ηλεκτρομηχανολογικών, σφραγισμένο ή όχι, όπου περιέχεται γραμμή ηλεκτρικής τροφοδότησης και/ή υλικό κυκλώματος έλξης,
 - σε χώρο ηλεκτρομηχανολογικών με κινητήρα εσωτερικής καύσης,
 - σε κλινάμαξες, κλινοδιαμερίσματα, συμπεριλαμβανομένων διαμερισμάτων προσωπικού και διαδρόμων ενδοεπικοινωνίας και των παρακείμενων εγκαταστάσεων θέρμανσης με καύση.

6.2.4. Φάσεις έργου κατά τις οποίες απαιτείται αξιολόγηση

- 1) Στο προσάρτημα Η της παρούσας ΤΠΔ αναφέρονται λεπτομερώς οι φάσεις του έργου κατά τις οποίες εκτελείται αξιολόγηση:
 - Φάση σχεδιασμού και ανάπτυξης:
 - Ανασκόπηση σχεδιασμού και/ή εξέταση σχεδιασμού.
 - Δοκιμή τύπου: Δοκιμή για την επαλήθευση του σχεδιασμού, όπως ορίζεται στο τμήμα 4.2.

▼ B

— Φάση παραγωγής: Δοκιμή ρουτίνας για την επαλήθευση της συμμόρφωσης της παραγωγής.

Η οντότητα που είναι αρμόδια για την αξιολόγηση των δοκιμών ρουτίνας ορίζεται ανάλογα με την ενότητα αξιολόγησης που έχει επιλεγθεί.

- 2) Το προσάρτημα Η διαρθρώνεται σύμφωνα με το ►M5 σημείο 4.2 ◄, στο οποία ορίζονται οι απαιτήσεις και η αξιολόγησή τους που ισχύουν για το υποσύστημα «τροχαίο υλικό». Ανάλογα με την περίπτωση, γίνεται επίσης παραπομπή σε επιμέρους σημείο του ανωτέρω σημείου 6.2.2.2.

Ειδικότερα, όταν στο προσάρτημα Η προβλέπεται δοκιμή τύπου, για τις συνθήκες και τις απαιτήσεις σχετικά με αυτή τη δοκιμή λαμβάνεται υπόψη το ►M5 σημείο 4.2 ◄.

- 3) Όταν διάφορες επαληθεύσεις «ΕΚ» (π.χ. με βάση διάφορες ΤΠΔ που αφορούν το ίδιο υποσύστημα) απαιτούν επαλήθευση βασισμένη στην ίδια αξιολόγηση παραγωγής (ενότητα SD ή SF), επιτρέπεται ο συνδυασμός διάφορων αξιολογήσεων κατά την ενότητα SB με μία ενότητα αξιολόγησης παραγωγής (SD ή SF). Στην περίπτωση αυτή εκδίδονται ΠΔΕ για τις φάσεις σχεδιασμού και ανάπτυξης σύμφωνα με την ενότητα SB.
- 4) Αν εφαρμόζεται η ενότητα SB, αναφέρεται το διάστημα ισχύος του πιστοποιητικού εξέτασης τύπου, σύμφωνα με τις διατάξεις για τη φάση B του σημείου 7.1.3 «Κανόνες σχετιζόμενοι με την επαλήθευση “ΕΚ”» της παρούσας ΤΠΔ.

▼ M56.2.5. *Καινοτόμες λύσεις*

- 1) Αν προτείνεται καινοτομική λύση (όπως ορίζεται στο άρθρο 10) για το υποσύστημα τροχαίου υλικού, ο αιτών εφαρμόζει τη διαδικασία που προβλέπεται στο άρθρο 10.

6.2.6. *Αξιολόγηση της τεκμηρίωσης που απαιτείται για την επιχειρησιακή λειτουργία και τη συντήρηση*

Σύμφωνα με το άρθρο 15 παράγραφος 4 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797, υπεύθυνος για τη σύνταξη του τεχνικού φακέλου με την απαιτούμενη τεκμηρίωση για τη λειτουργία και τη συντήρηση είναι ο αιτών.

6.2.7. *Αξιολόγηση μονάδων προοριζόμενων να χρησιμοποιούνται σε γενική επιχειρησιακή λειτουργία*

- 1) Όταν νέα, αναβαθμισμένη ή ανακαινισμένη μονάδα προοριζόμενη να χρησιμοποιηθεί σε γενική επιχειρησιακή λειτουργία υπόκειται σε αξιολόγηση με βάση την παρούσα ΤΠΔ (σύμφωνα με το σημείο 4.1.2), για τη σχετική αξιολόγηση όσον αφορά ορισμένες από τις απαιτήσεις της ΤΠΔ απαιτείται αμαξοστοιχία αναφοράς. Αυτό αναφέρεται στις σχετικές διατάξεις του σημείου 4.2. Παρομοίως, ορισμένες από τις απαιτήσεις της ΤΠΔ σε επίπεδο αμαξοστοιχίας δεν είναι δυνατό να αξιολογηθούν σε επίπεδο μονάδας. Περιπτώσεις του είδους αυτού περιγράφονται για τις συναφείς απαιτήσεις στο σημείο 4.2.
- 2) Ο τομέας χρήσης από άποψη τύπου τροχαίου υλικού το οποίο, συζευγμένο με την προς αξιολόγηση μονάδα, εξασφαλίζει ότι η αμαξοστοιχία είναι σύμφωνη με την ΤΠΔ δεν επαληθεύεται από τον κοινοποιημένο οργανισμό.
- 3) Αφού η εν λόγω μονάδα έχει λάβει την έγκριση να τεθεί σε χρήση, η χρήση της σε αμαξοστοιχιακό σχηματισμό (είτε είναι σύμφωνος με την ΤΠΔ είτε όχι) εξετάζεται υπό την αρμοδιότητα της σιδηροδρομικής επιχείρησης, σύμφωνα με τους κανόνες που ορίζονται στο σημείο 4.2.2.5 της ΤΠΔ ΟΡΕ (σύνθεση αμαξοστοιχίας).

▼ **M5**

- 6.2.8. *Αξιολόγηση μονάδων προοριζόμενων να χρησιμοποιούνται σε προκαθορισμένο/-ους σχηματισμό/-ούς*
- 1) Όταν νέα, αναβαθμισμένη ή ανακαινισμένη μονάδα πρόκειται να περιληφθεί σε προκαθορισμένο/-ους σχηματισμό/-ούς, υπόκειται σε αξιολόγηση (σύμφωνα με το σημείο 4.1.2), στο πιστοποιητικό «ΕΚ» επαλήθευσης προσδιορίζεται ο σχηματισμός (οι σχηματισμοί) για τον οποίο (τους οποίους) ισχύει η αξιολόγηση: ο τύπος τροχαίου υλικού με τον οποίο γίνεται η σύζευξη της προς αξιολόγηση μονάδας, το πλήθος οχημάτων στον σχηματισμό (στους σχηματισμούς), η διάταξη των οχημάτων στον σχηματισμό (στους σχηματισμούς), ώστε να εξασφαλιστεί ότι ο αμαξοστοιχιακός σχηματισμός θα είναι σύμφωνος με την παρούσα ΤΠΔ.
 - 2) Απαιτήσεις της ΤΠΔ σε επίπεδο αμαξοστοιχίας αξιολογούνται με χρήση αμαξοστοιχιακού σχηματισμού αναφοράς, όταν και όπως ορίζεται στην παρούσα ΤΠΔ.
 - 3) Αφού η εν λόγω μονάδα έχει λάβει την έγκριση να τεθεί σε χρήση, επιτρέπεται να συζευχθεί με άλλες μονάδες για τη συγκρότηση των σχηματισμών που αναφέρονται στο πιστοποιητικό «ΕΚ» επαλήθευσης.

▼ **B**

- 6.2.9. *Ειδική περίπτωση: Αξιολόγηση μονάδων προοριζόμενων να περιληφθούν σε υφιστάμενο σταθερό σχηματισμό*
- 6.2.9.1. Π λ α ί σ ι ο
- 1) Η παρούσα περίπτωση αξιολόγησης εφαρμόζεται όταν αντικατασταθεί μέρος σταθερού σχηματισμού που έχει ήδη τεθεί σε χρήση.

Ακολουθώς περιγράφονται δύο περιπτώσεις, ανάλογα με την κατάσταση του σταθερού σχηματισμού από την άποψη της ΤΠΔ.

Στο κείμενο που ακολουθεί, το μέρος του σταθερού σχηματισμού που υπόκειται στην αξιολόγηση ονομάζεται «μονάδα».
- 6.2.9.2. Περίπτωση σταθερού σχηματισμού σύμφωνου με την ΤΠΔ
- 1) Όταν νέα, αναβαθμισμένη ή ανακαινισμένη μονάδα η οποία πρόκειται να ενταχθεί σε υφιστάμενο σταθερό σχηματισμό υπόκειται σε αξιολόγηση με βάση την παρούσα ΤΠΔ και υπάρχει ισχύον πιστοποιητικό «ΕΚ» επαλήθευσης για τον υφιστάμενο σταθερό σχηματισμό, απαιτείται αξιολόγηση με βάση την ΤΠΔ μόνο για το νέο τμήμα του σταθερού σχηματισμού, ώστε να επικαιροποιηθεί το πιστοποιητικό του υφιστάμενου σταθερού σχηματισμού, ο οποίος θεωρείται ανακαινισμένος ► **M5** (βλέπε επίσης σημείο 7.1.2.2.) ◄.
- 6.2.9.3. Περίπτωση σταθερού σχηματισμού μη σύμφωνου με την ΤΠΔ
- 1) Όταν νέα, αναβαθμισμένη ή ανακαινισμένη μονάδα η οποία πρόκειται να ενταχθεί σε υφιστάμενο σταθερό σχηματισμό υπόκειται σε αξιολόγηση με βάση την παρούσα ΤΠΔ και δεν υπάρχει ισχύον πιστοποιητικό «ΕΚ» επαλήθευσης για τον υφιστάμενο σταθερό σχηματισμό, στο πιστοποιητικό «ΕΚ» επαλήθευσης δηλώνεται ότι η αξιολόγηση δεν καλύπτει τις απαιτήσεις της ΤΠΔ που ισχύουν για το σταθερό σχηματισμό, αλλά μόνο την αξιολογηθείσα μονάδα.

▼ M5

- 6.2.10. *Επαλήθευση «ΕΚ» κατά την εγκατάσταση του ETCS επί τροχαίου υλικού/τύπου τροχαίου υλικού*
- 1) Η περίπτωση αυτή εφαρμόζεται όταν το εποχούμενο ETCS εγκαθίσταται σε:
 - νέους σχεδιασμούς οχημάτων για τα οποία απαιτείται πρώτη έγκριση, όπως ορίζεται στο άρθρο 14 του εκτελεστικού κανονισμού 2018/545 της Επιτροπής ⁽¹⁾,
 - όλους τους άλλους τύπους οχημάτων και τροχαίο υλικό σε λειτουργία.

Η συμμόρφωση του τροχαίου υλικού με τις απαιτήσεις λειτουργιών διεπαφής αμαξοστοιχίας για κάθε βασική παράμετρο που αναφέρεται στο προσάρτημα Α πίνακας Α.2 δείκτης 7 της ΤΠΔ CCS (βλέπε στήλες 1 και 2 του πίνακα 9) μπορεί να αξιολογηθεί μόνο κατά την εγκατάσταση του ETCS.
 - 2) Η αξιολόγηση των λειτουργιών διεπαφής για την εγκατάσταση του ETCS στο όχημα αποτελεί μέρος της επαλήθευσης «ΕΚ» για το εποχούμενο υποσύστημα CCS σύμφωνα με το σημείο 6.3.3 της ΤΠΔ CCS.
- Σημείωση:* Άλλες απαιτήσεις που ορίζονται στην παρούσα ΤΠΔ και ισχύουν για το τροχαίο υλικό αποτελούν μέρος της επαλήθευσης «ΕΚ» για το υποσύστημα τροχαίου υλικού.
- 6.2.11. *Επαλήθευση «ΕΚ» για τροχαίο υλικό/τύπο τροχαίου υλικού όταν είναι εγκατεστημένο εποχούμενο ΑΤΟ*
- 1) Το παρόν σημείο εφαρμόζεται σε μονάδες που διαθέτουν εποχούμενο ETCS προοριζόμενες να εξοπλιστούν με εποχούμενη αυτοματοποιημένη λειτουργία αμαξοστοιχίας έως τη βαθμίδα αυτοματισμού 2.
 - 2) Η συμμόρφωση του τροχαίου υλικού με τις απαιτήσεις διεπαφής που καθορίζονται στο προσάρτημα Α πίνακας Α.2 δείκτες 84 και 88 ΤΠΔ CCS μπορεί να αξιολογείται μόνο όταν είναι εγκατεστημένο εποχούμενο ΑΤΟ.
 - 3) Η αξιολόγηση των λειτουργιών διεπαφής για την ενσωμάτωση του ΑΤΟ επί του οχήματος αποτελεί μέρος της επαλήθευσης «ΕΚ» για το εποχούμενο υποσύστημα CCS σύμφωνα με το σημείο 6.3.3 της ΤΠΔ CCS.
- 6.3. **Συντήρηση υποσυστημάτων που περιέχουν στοιχεία διαλειτουργικότητας για τα οποία δεν έχει χορηγηθεί δήλωση «ΕΚ»**
- 1) Για υποσυστήματα για τα οποία έχει χορηγηθεί πιστοποιητικό επαλήθευσης «ΕΚ» και τα οποία ενσωματώνουν στοιχεία διαλειτουργικότητας που δεν καλύπτονται από δήλωση συμμόρφωσης ή καταλληλότητας χρήσης «ΕΚ», τα στοιχεία διαλειτουργικότητας για τα οποία δεν υπάρχει δήλωση συμμόρφωσης ή καταλληλότητας χρήσης «ΕΚ» και τα οποία είναι του ίδιου τύπου επιτρέπεται να χρησιμοποιούνται ως μέσα αντικατάστασης για συντήρηση (ανταλλακτικά) στο υποσύστημα, υπό την ευθύνη του υπεύθυνου για τη συντήρηση φορέα (στο εξής: ΥΣΦ — ECM).
 - 2) Σε κάθε περίπτωση, ο ΥΣΦ πρέπει να διασφαλίζει ότι τα συστατικά στοιχεία για την αντικατάσταση στο πλαίσιο συντήρησης είναι κατάλληλα για τις εφαρμογές τους, χρησιμοποιούνται εντός του τομέα χρήσης τους, και καθιστούν δυνατή την επίτευξη διαλειτουργικότητας στο σιδηροδρομικό σύστημα, ενώ ταυτοχρόνως πληρούν τις βασικές απαιτήσεις. Τα εν λόγω συστατικά στοιχεία πρέπει να είναι ανιχνεύσιμα και πιστοποιημένα σύμφωνα με εθνικό ή διεθνή κανόνα ή οποιοδήποτε κώδικα ορθής πρακτικής ευρέως αναγνωρισμένο στο σιδηροδρομικό τομέα.
 - 3) Τα σημεία 1 και 2 ανωτέρω εφαρμόζονται έως ότου τα εν λόγω συστατικά στοιχεία αποτελέσουν μέρος αναβάθμισης ή ανανέωσης του υποσυστήματος σύμφωνα με το σημείο 7.1.2.

⁽¹⁾ Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2018/545 της Επιτροπής, της 4ης Απριλίου 2018, σχετικά με τον καθορισμό πρακτικών ρυθμίσεων για την έγκριση σιδηροδρομικών οχημάτων και διαδικασίας έγκρισης τύπου οχημάτων σύμφωνα με την οδηγία (ΕΕ) 2016/797 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (ΕΕ L 90 της 6.4.2018, σ. 66).

▼ B

7. ΕΦΑΡΜΟΓΗ

▼ M5

7.1. Γενικοί κανόνες εφαρμογής

7.1.1. Γενικά

7.1.1.1. Εφαρμογή σε καινούριο τροχαίο υλικό

- 1) Η παρούσα ΤΠΔ ισχύει για παντός είδους μονάδες τροχαίου υλικού οι οποίες υπάγονται στο πεδίο εφαρμογής της και έχουν διατεθεί στην αγορά μετά την ημερομηνία έναρξης ισχύος που ορίζεται στο άρθρο 12, με εξαίρεση τις κατωτέρω περιπτώσεις, για τις οποίες ισχύει το σημείο 7.1.1.2 «Εφαρμογή σε υπό εξέλιξη έργα» ή το σημείο 7.1.1.3 «Εφαρμογή σε ειδικά οχήματα, όπως επιτρόχια μηχανήματα».
- 2) Η συμμόρφωση με το παρόν παράρτημα στην έκδοσή του που εφαρμόζεται πριν από τις 28 Σεπτεμβρίου 2023 θεωρείται ισοδύναμη με τη συμμόρφωση με την παρούσα ΤΠΔ, εκτός από τις αλλαγές που παρατίθενται στο προσάρτημα IB.

7.1.1.2. Εφαρμογή σε υπό εξέλιξη έργα

- 1) Η εφαρμογή της έκδοσης της παρούσας ΤΠΔ που εφαρμόζεται από τις 28 Σεπτεμβρίου 2023 δεν είναι υποχρεωτική για έργα τα οποία, κατά την εν λόγω ημερομηνία, βρίσκονται στη φάση Α ή στη φάση Β όπως ορίζεται στο σημείο 7.1.3.1 της «προηγούμενης ΤΠΔ» [δηλαδή του παρόντος κανονισμού, όπως τροποποιήθηκε με τον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) 2020/387 της Επιτροπής⁽¹⁾].
- 2) Με την επιφύλαξη του προσαρτήματος IB πίνακας IB.2, η εφαρμογή των απαιτήσεων των κεφαλαίων 4, 5 και 6 σε έργα που αναφέρονται στο σημείο 1 είναι εφικτή προαιρετικά.
- 3) Εάν ο αιτών επιλέξει να μην εφαρμόσει την παρούσα έκδοση της ΤΠΔ σε υπό εξέλιξη έργο, τότε εξακολουθεί να εφαρμόζεται η έκδοση της παρούσας ΤΠΔ που ισχύει κατά τη χρονική στιγμή της έναρξης της φάσης Α κατά τα αναφερόμενα στο σημείο 1).

7.1.1.3. Εφαρμογή σε ειδικά οχήματα

- 1) Η εφαρμογή της παρούσας ΤΠΔ και της ΤΠΔ NOI σε ειδικά οχήματα σε κατάσταση κίνησης (όπως ορίζονται στα σημεία 2.2 και 2.3) είναι υποχρεωτική, εάν η περιοχή χρήσης καλύπτει περισσότερα του ενός κράτη μέλη.
- 2) Η εφαρμογή της παρούσας ΤΠΔ και της ΤΠΔ NOI σε ειδικά οχήματα σε κατάσταση κίνησης εκτός από αυτά που αναφέρονται στο σημείο 1 δεν είναι υποχρεωτική.
 - α) Εάν δεν υπάρχουν διαφορετικοί εθνικοί κανόνες από την παρούσα ΤΠΔ ή την ΤΠΔ NOI, ο αιτών χρησιμοποιεί τη διαδικασία αξιολόγησης της συμμόρφωσης όπως περιγράφεται στο σημείο 6.2.1 για να εκδώσει δήλωση επαλήθευσης «ΕΚ» με βάση την παρούσα ΤΠΔ. Αυτή η δήλωση επαλήθευσης «ΕΚ» αναγνωρίζεται από τα κράτη μέλη.

⁽¹⁾ Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2020/387 της Επιτροπής, της 9ης Μαρτίου 2020, για την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΕ) αριθ. 321/2013, (ΕΕ) αριθ. 1302/2014 και (ΕΕ) 2016/919 όσον αφορά την επέκταση της περιοχής χρήσης και τις μεταβατικές φάσεις (ΕΕ L 73 της 10.3.2020, σ. 6).

▼ M5

- β) Σε περίπτωση που υπάρχουν εθνικοί κανόνες διαφορετικοί από την παρούσα ΤΠΔ ή την ΤΠΔ NOI και ο αιτών επιλέξει να μην εφαρμόσει τις αντίστοιχες ΤΠΔ όσον αφορά τις αντίστοιχες βασικές παραμέτρους των εν λόγω ΤΠΔ, η έγκριση του ειδικού οχήματος επιτρέπεται σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 21 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797 βάσει των εθνικών κανόνων όσον αφορά τις επιλεχθείσες βασικές παραμέτρους.
- 3) Όταν εφαρμόζεται το σημείο 2 β), η αξιολόγηση της στάθμης θορύβου εντός του θαλάμου μηχανοδηγού (βλέπε σημείο 4.2.4 της ΤΠΔ NOI) είναι υποχρεωτική για όλα τα ειδικά οχήματα.
- 7.1.1.4. Μεταβατικά μέτρα για την απαίτηση πυρασφάλειας
- Κατά τη διάρκεια μεταβατικής περιόδου που λήγει την 1η Ιανουαρίου 2026, επιτρέπεται, ως εναλλακτική λύση για τις απαιτήσεις σχετικά με τα υλικά που καθορίζονται στο σημείο 4.2.10.2.1, να εφαρμόζεται η επαλήθευση της συμμόρφωσης με τις απαιτήσεις για την πυρασφάλεια των υλικών, με χρήση της ενδεδειγμένης κατηγορίας επιχειρησιακής λειτουργίας, από το EN 45545-2:2013+A1:2015.
- 7.1.1.5. Όροι για τον μη περιορισμό μιας έγκρισης τύπου οχήματος και/ή μιας έγκρισης διάθεσης στην αγορά επιβαταμαξών σε συγκεκριμένη περιοχή χρήσης
- 1) Το παρόν σημείο εφαρμόζεται σε επιβατάμαξες και άλλα συναφή αυτοκίνητα, όπως ορίζονται στο σημείο 2.2.2(A) σημείο 3, εξαιρουμένων εκείνων που είναι εξοπλισμένα με θάλαμο οδήγησης.
- 2) Οι όροι για τον μη περιορισμό μιας έγκρισης τύπου οχήματος και/ή έγκρισης διάθεσης στην αγορά σε συγκεκριμένη περιοχή χρήσης καθορίζονται στα σημεία 7.1.1.5.1 και 7.1.1.5.2 ως πρόσθετες απαιτήσεις που πρέπει να καλύπτονται στην επαλήθευση «ΕΚ» του υποσυστήματος τροχαίου υλικού. Οι όροι αυτοί θεωρούνται συμπληρωματικοί προς τις απαιτήσεις της παρούσας ΤΠΔ, της ΤΠΔ PRM και της ΤΠΔ NOI και πρέπει να πληρούνται στο σύνολό τους.
- 3) Η συμμόρφωση με το σύνολο των όρων που καθορίζονται στο σημείο 7.1.1.5.1 είναι υποχρεωτική. Στο εν λόγω σημείο απαριθμούνται οι όροι που ισχύουν για επιβατάμαξες προοριζόμενες να χρησιμοποιούνται σε προκαθορισμένους σχηματισμούς.
- 4) Η συμμόρφωση με το σύνολο των όρων που καθορίζονται στο σημείο 7.1.1.5.2 είναι προαιρετική. Στο εν λόγω σημείο απαριθμούνται πρόσθετοι όροι που ισχύουν για επιβατάμαξες προοριζόμενες να χρησιμοποιούνται σε γενική επιχειρησιακή λειτουργία.
- 7.1.1.5.1. Όροι που ισχύουν για επιβατάμαξες προοριζόμενες να χρησιμοποιούνται σε προκαθορισμένους σχηματισμούς
- 1) Το όχημα αντιστοιχεί σε μονάδα (όπως ορίζεται στην παρούσα ΤΠΔ) αποτελούμενη μόνο από υποσύστημα τροχαίου υλικού, χωρίς εγκατάσταση εποχούμενου CCS.
- 2) Η μονάδα δεν διαθέτει ελκτικό εξοπλισμό.
- 3) Η μονάδα σχεδιάζεται για λειτουργία σε τουλάχιστον ένα από τα ακόλουθα εύρη τροχιάς:
- α) 1 435 mm,
- β) 1 668 mm.

▼ **M5**

- 4) Η μονάδα είναι εξοπλισμένη με σφυρήλατους και εξηλασμένους τροχούς που έχουν αξιολογηθεί σύμφωνα με το σημείο 6.1.3.1.
- 5) Η μονάδα είναι εξοπλισμένη με τροχούς με ελάχιστη διάμετρο τροχού άνω των 760 mm.
- 6) Η μονάδα είναι συμβατή με τις ακόλουθες κλίσεις σιδηροτροχιάς: 1/20, 1/30 και 1/40. Η μη συμβατότητα με μία ή περισσότερες κλίσεις σιδηροτροχιάς αποκλείει το σχετικό δίκτυο/-α της περιοχής χρήσης.
- 7) Η μονάδα πρέπει να έχει δηλωθεί ως σύμφωνη με μία από τις ακόλουθες κατατομές αναφοράς: G1, GA, GB, GC ή DE3, συμπεριλαμβανομένων εκείνων που χρησιμοποιούνται για το κατώτερο μέρος GI1, GI2 ή GI3.
- 8) Η μέγιστη ταχύτητα της μονάδας είναι μικρότερη από 250 km/h.
- 9) Οι μονάδες της κατηγορίας B που αναφέρονται στο σημείο 4.1.4 είναι εξοπλισμένες με χωρίσματα πλήρους διατομής σύμφωνα με το σημείο 4.2.10.3.4 σημείο 3, εξαιρουμένων των κλιναμαξών οι οποίες είναι εξοπλισμένες με άλλα συστήματα περιορισμού και ελέγχου πυρκαγιάς (FCCS) σύμφωνα με το σημείο 4.2.10.3.4 σημείο 4.
- 10) Εάν η μονάδα είναι εξοπλισμένη με διατάξεις λίπανσης όνυχια, πρέπει να είναι δυνατή η ενεργοποίηση/απενεργοποίησή τους σύμφωνα με την προδιαγραφή που αναφέρεται στο προσάρτημα I-2 δείκτης [A].
- 11) Εάν η μονάδα είναι εξοπλισμένη με δινορρευματική πέδη τροχιάς, πρέπει να είναι δυνατή η ενεργοποίηση/απενεργοποίησή της σύμφωνα με την προδιαγραφή που αναφέρεται στο προσάρτημα I-2 δείκτης [A].
- 12) Εάν η μονάδα είναι εξοπλισμένη με μαγνητική πέδη τροχιάς, πρέπει να είναι δυνατή η ενεργοποίηση/απενεργοποίησή της σύμφωνα με την προδιαγραφή που αναφέρεται στο προσάρτημα I-2 δείκτης [A].
- 13) Οι μονάδες που διαθέτουν σύστημα πέδησης EN-UIC υποβάλλονται σε δοκιμή σύμφωνα με την προδιαγραφή που αναφέρεται στο προσάρτημα I-1 δείκτης [71].
- 14) Εάν η μονάδα προορίζεται να λειτουργεί σε μικτή κυκλοφορία εντός σηράγγων, λαμβάνονται υπόψη μεγαλύτερα αεροδυναμικά φορτία σύμφωνα με την προδιαγραφή που αναφέρεται στο προσάρτημα I-1 δείκτης [50].
- 15) Η μονάδα είναι σύμφωνη με την προδιαγραφή που αναφέρεται στο προσάρτημα I-2 δείκτης [A].
- 16) Στην τεχνική τεκμηρίωση που περιγράφεται στο σημείο 4.2.12.2 (26) καταχωρίζονται τα ακόλουθα χαρακτηριστικά της μονάδας:
 - α) Οι εφαρμοστέες τάσεις μονοπολικής γραμμής ηλεκτρικής τροφοδότησης σύμφωνα με το σημείο 4.2.11.6 (2),
 - β) Η μέγιστη κατανάλωση έντασης ρεύματος της μονοπολικής γραμμής ηλεκτρικής τροφοδότησης της μονάδας σε ακινησία (A) για κάθε εφαρμοστέα τάση μονοπολικής γραμμής ηλεκτρικής τροφοδότησης,

▼ M5

γ) Για κάθε ζώνη της διαχείρισης συχνотήτων που ορίζεται στην προδιαγραφή που αναφέρεται στο προσάρτημα I-2 δείκτης [A] και στις ειδικές περιπτώσεις ή στα τεχνικά έγγραφα που αναφέρονται στο άρθρο 13 της ΤΠΔ CCS, όταν είναι διαθέσιμα. Εν αναμονή της κοινοποίησης ειδικών περιπτώσεων κατά τα αναφερόμενα στο άρθρο 13 της ΤΠΔ CCS, εξακολουθούν να εφαρμόζονται οι κοινοποιημένοι εθνικοί κανόνες:

i) Μέγιστο ρεύμα παρεμβολής (A) και εφαρμοστέος αθροιστικός κανόνας,

ii) Μέγιστο μαγνητικό πεδίο ($\text{dB}_{\mu\text{A}/\text{m}}$), τόσο ακτινοβολούμενο πεδίο όσο και πεδίο λόγω του ρεύματος επιστροφής, και εφαρμοστέος αθροιστικός κανόνας,

iii) Ελάχιστη εμπέδηση οχήματος (Ohm).

δ) Συγκρίσιμες παράμετροι καθοριζόμενες στις ειδικές περιπτώσεις ή στα τεχνικά έγγραφα που αναφέρονται στο άρθρο 13 της ΤΠΔ CCS, όταν αυτά είναι διαθέσιμα.

Για τον προσδιορισμό των χαρακτηριστικών που απαριθμούνται στα στοιχεία γ) και δ), η μονάδα υποβάλλεται σε δοκιμή. Οι παράμετροι των στοιχείων α) και β) μπορούν να καθορίζονται με προσομοιώσεις, υπολογισμούς ή δοκιμές.

17) Οι ηλεκτρικές διεπαφές μεταξύ μονάδων και πρωτοκόλλων επικοινωνίας περιγράφονται στη γενική τεκμηρίωση που περιγράφεται στο σημείο 4.2.12.2 3α) της παρούσας ΤΠΔ, με παραπομπή στα πρότυπα ή άλλα κανονιστικά έγγραφα που εφαρμόζονται.

18) Τα δίκτυα επικοινωνίας συμμορφώνονται με την προδιαγραφή που αναφέρεται στο προσάρτημα I-1 δείκτης [53].

19) Η συμμόρφωση/μη συμμόρφωση με τη συγκεκριμένη περίπτωση σχετικά με τη θέση βαθμίδας για την επιβίβαση σε όχημα και την αποβίβαση από όχημα που ορίζεται στο σημείο 7.3.2.6 της ΤΠΔ PRM πρέπει να καταγράφεται στον τεχνικό φάκελο. Για μονάδες προοριζόμενες να λειτουργούν στη Γερμανία, η συμμόρφωση/μη συμμόρφωση με τις ειδικές περιπτώσεις τεκμηριώνεται με την εφαρμογή της προδιαγραφής που αναφέρεται στο προσάρτημα I-1 δείκτης [74] του πίνακα 20 και του πίνακα 21 της ΤΠΔ PRM.

20) Για μονάδες προοριζόμενες να λειτουργούν σε εύρος τροχιάς 1 435 mm, εξετάζονται επίσης οι ακόλουθες ειδικές περιπτώσεις:

α) Η συμμόρφωση/μη συμμόρφωση προς τις απαιτήσεις που αφορούν τις αεροδυναμικές επιδράσεις κατά το σημείο 7.3.2.8 καταγράφεται στον τεχνικό φάκελο. Η μη συμμόρφωση προς τις απαιτήσεις αποκλείει την Ιταλία από την περιοχή χρήσης.

β) Η συμμόρφωση/μη συμμόρφωση προς τις απαιτήσεις που αφορούν την πυρασφάλεια και εκκένωση κατά το σημείο 7.3.2.20 καταγράφεται στον τεχνικό φάκελο. Η μη συμμόρφωση προς τις απαιτήσεις αποκλείει την Ιταλία από την περιοχή χρήσης.

γ) Η συμμόρφωση/μη συμμόρφωση προς τις απαιτήσεις που αφορούν την ικανότητα κίνησης και το σύστημα περιορισμού και ελέγχου πυρκαγιάς κατά το σημείο 7.3.2.21 καταγράφεται στον τεχνικό φάκελο. Η μη συμμόρφωση προς τις απαιτήσεις αποκλείει τη σήραγγα της Μάγχης από την περιοχή χρήσης.

▼ M5

- δ) Η συμμόρφωση/μη συμμόρφωση προς τις απαιτήσεις που αφορούν την παρακολούθηση της κατάστασης του εδράνου άξονα με παρατρόχιο εξοπλισμό ανίχνευσης κατά το σημείο 7.3.2.3 καταγράφεται στον τεχνικό φάκελο. Η μη συμμόρφωση προς τις απαιτήσεις αποκλείει την Γαλλία και/ή τη Σουηδία από την περιοχή χρήσης.
- ε) Για μονάδες προοριζόμενες να λειτουργούν στη Γερμανία, η συμμόρφωση/μη συμμόρφωση της χαρακτηριστικής καμπύλης ανέμου της μονάδας (CWC) με τα όρια που καθορίζονται στο έγγραφο που αναφέρεται στο προσάρτημα I-2 δείκτης [Γ] καταγράφεται στον τεχνικό φάκελο. Η μη συμμόρφωση προς τις απαιτήσεις αποκλείει τη Γερμανία από την περιοχή χρήσης.
- στ) Για μονάδες προοριζόμενες να λειτουργούν στη Γερμανία σε γραμμές με κλίση μεγαλύτερη από 40 ‰, η συμμόρφωση/μη συμμόρφωση με τις απαιτήσεις του εγγράφου που αναφέρεται στο προσάρτημα I-2 δείκτης [Δ] καταγράφεται στον τεχνικό φάκελο. Η μη συμμόρφωση δεν εμποδίζει την πρόσβαση της μονάδας στο εθνικό δίκτυο.
- ζ) Για μονάδες προοριζόμενες να λειτουργούν στη Γερμανία, η συμμόρφωση/μη συμμόρφωση των εξόδων κινδύνου με το έγγραφο που αναφέρεται στο προσάρτημα I-2 δείκτης [Ε] καταγράφεται στον τεχνικό φάκελο. Η μη συμμόρφωση προς τις απαιτήσεις αποκλείει τη Γερμανία από την περιοχή χρήσης.
- η) Για μονάδες προοριζόμενες να λειτουργούν στην Αυστρία, για την επαλήθευση της απαίτησης που αφορά τη γεωμετρία της επαφής τροχού-σιδηροτροχιάς εξετάζονται, πέραν του σημείου 4.2.3.4.3, τα ακόλουθα χαρακτηριστικά:
- $V \leq 160 \text{ km/h}$: $0,7 \leq \tan \gamma_e < 0,8$
- $160 \text{ km/h} < V \leq 200 \text{ km/h}$: $0,5 \leq \tan \gamma_e < 0,6$
- $V > 200 \text{ km/h}$: $0,3 \leq \tan \gamma_e < 0,4$
- Η συμμόρφωση/μη συμμόρφωση προς τις απαιτήσεις καταγράφεται στον τεχνικό φάκελο. Η μη συμμόρφωση προς τις απαιτήσεις έχει ως αποτέλεσμα τον περιορισμό της ταχύτητας του οχήματος.
- θ) Για μονάδες προοριζόμενες να λειτουργούν στη Γερμανία, για την επαλήθευση της απαίτησης που αφορά τη γεωμετρία της επαφής τροχού-σιδηροτροχιάς εξετάζονται, πέραν του σημείου 4.2.3.4.3, τα ακόλουθα χαρακτηριστικά:
- $V \leq 160 \text{ km/h}$: $\tan \gamma_e \leq 0,8$
- $160 < V \leq 230 \text{ km/h}$: $\tan \gamma_e \leq 0,5$
- $V > 230 \text{ km/h}$: $\tan \gamma_e \leq 0,3$
- Η συμμόρφωση/μη συμμόρφωση προς τις απαιτήσεις καταγράφεται στον τεχνικό φάκελο. Η μη συμμόρφωση προς τις απαιτήσεις έχει ως αποτέλεσμα τον περιορισμό της ταχύτητας του οχήματος.

▼ M5

- 21) Για μονάδες προοριζόμενες να λειτουργούν σε εύρος τροχιάς 1 668 mm, η συμμόρφωση προς τα σημεία 7.3.2.5 και 7.3.2.6 είναι υποχρεωτική και εξετάζονται οι ακόλουθες ειδικές περιπτώσεις:
- α) Η συμμόρφωση/μη συμμόρφωση προς την ειδική περίπτωση όσον αφορά φορεία που έχουν σχεδιαστεί για να λειτουργούν σε εύρος τροχιάς 1 668 mm που ορίζεται στο σημείο 7.3.2.5α καταγράφεται στον τεχνικό φάκελο. Η μη συμμόρφωση εξαιρεί το ισπανικό δίκτυο εύρους τροχιάς 1 668 mm από την περιοχή χρήσης.
- β) Η συμμόρφωση/μη συμμόρφωση με την ειδική περίπτωση όσον αφορά τη θέση βαθμίδας για την επιβίβαση σε όχημα και την αποβίβαση από όχημα που ορίζεται στο σημείο 7.3.2.6 της ΤΠΔ PRM πρέπει να καταγράφεται στον τεχνικό φάκελο. Για μονάδες προοριζόμενες να λειτουργούν σε εύρος τροχιάς 1 435 mm και δεν συμμορφώνονται με την ειδική περίπτωση, εφαρμόζεται το σημείο 7.3.2.7 της ΤΠΔ PRM.
- 22) Η μη συμμόρφωση με οποιαδήποτε ειδική περιβαλλοντική συνθήκη, όπως ορίζεται στο σημείο 7.4, οδηγεί συνεπάγεται περιορισμούς της χρήσης στο δίκτυο για το οποίο έχει καθοριστεί η ειδική συνθήκη, αλλά όχι αποκλεισμό του εν λόγω δικτύου από την περιοχή χρήσης.
- 23) Η μονάδα φέρει επισημάνσεις σύμφωνα με την προδιαγραφή που αναφέρεται στο προσάρτημα I-1 δείκτης [5].

7.1.1.5.2. Πρόσθετοι προαιρετικοί όροι για επιβατάμαξες προοριζόμενες να χρησιμοποιούνται σε γενική επιχειρησιακή λειτουργία

- 1) Η συμμόρφωση προς τους κάτωθι όρους που καθορίζονται στα σημεία 2 έως 12 είναι προαιρετική και σκοπός της είναι η διευκόλυνση της ανταλλαγής μονάδων προοριζόμενων για χρήση σε αμαξοστοιχιακούς σχηματισμούς που δεν έχουν καθοριστεί στη φάση σχεδιασμού, ήτοι μονάδων για γενικές επιχειρησιακές λειτουργίες. Η συμμόρφωση προς τις διατάξεις αυτές δεν διασφαλίζει την πλήρη εναλλαξιμότητα των μονάδων και δεν απαλλάσσει τη σιδηροδρομική επιχείρηση από τις υποχρεώσεις της όσον αφορά τη χρήση των εν λόγω μονάδων σε αμαξοστοιχιακό σχηματισμό όπως ορίζεται στο σημείο 6.2.7. Εάν ο υποψήφιος κάνει την επιλογή αυτή, ένας κοινοποιημένος οργανισμός αξιολογεί τη συμμόρφωση με διαδικασία επαλήθευσης «ΕΚ». Σχετική αναφορά γίνεται στο πιστοποιητικό και στην τεχνική τεκμηρίωση.
- 2) Η μονάδα διαθέτει χειροκίνητο σύστημα ζεύξης όπως ορίζεται στα σημεία 4.2.2.2.3 β) και 5.3.2.
- 3) Η μονάδα διαθέτει σύστημα πέδησης EN-UIC όπως ορίζεται στην προδιαγραφή που αναφέρεται στο προσάρτημα I-1 δείκτης [12] και δείκτης [70]. Το σύστημα πέδησης υποβάλλεται σε δοκιμή σύμφωνα με την προδιαγραφή που αναφέρεται στο προσάρτημα I.1 δείκτης [71].
- 4) Η μονάδα πληροί τις απαιτήσεις της παρούσας ΤΠΔ, τουλάχιστον εντός της κλιματικής ζώνης T1 (– 25 °C έως + 40 °C ονομαστική) όπως ορίζεται στο σημείο 4.2.6.1 και στην προδιαγραφή που αναφέρεται στο προσάρτημα I-1 δείκτης [18].
- 5) Οι ουραίοι φανοί που προβλέπονται στο σημείο 4.2.7.1 έχουν τη μορφή σταθερών ουραίων φανών.

▼ **M5**

- 6) Εάν η μονάδα διαθέτει διάδρομο ενδοεπικοινωνίας, ο διάδρομος ενδοεπικοινωνίας πληροί την προδιαγραφή που αναφέρεται στο προσάρτημα I-1 δείκτης [54].
- 7) Η μονοπολική ηλεκτρική τροφοδότηση συμμορφώνεται με το σημείο 4.2.11.6 2).
- 8) Η φυσική διεπαφή μεταξύ μονάδων για τη μετάδοση σημάτων εξασφαλίζει ότι το καλώδιο και το φως της μίας τουλάχιστον γραμμής είναι συμβατά με το καλώδιο 18 αγωγών που ορίζεται στην πινακίδα 2 της προδιαγραφής που αναφέρεται στο προσάρτημα I-1 δείκτης [61].
- 9) Η συσκευή χειρισμού θύρας που ορίζεται στο σημείο 4.2.5.5.3 είναι σύμφωνη με τις προδιαγραφές που περιγράφονται στο προσάρτημα I-1 δείκτης [17].

7.1.2. *Αλλαγές σε τροχαίο υλικό εν λειτουργία ή υφιστάμενο τύπο τροχαίου υλικού*

7.1.2.1. *Εισαγωγή*

- 1) Στο παρόν σημείο 7.1.2 καθορίζονται οι αρχές που πρέπει να εφαρμόζουν οι φορείς διαχείρισης της αλλαγής και οι φορείς έγκρισης σύμφωνα με τη διαδικασία επαλήθευσης «ΕΚ» που περιγράφεται στο άρθρο 15 παράγραφος 9, το άρθρο 21 παράγραφος 12 και το παράρτημα IV της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797. Η εν λόγω διαδικασία αναπτύσσεται περαιτέρω στα άρθρα 13, 15 και 16 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2018/545 και την απόφαση 2010/713/ΕΕ.
- 2) Το παρόν σημείο 7.1.2 ισχύει στην περίπτωση αλλαγής/-ών σε τροχαίο υλικό εν χρήσει ή σε υφιστάμενο τύπο τροχαίου υλικού, συμπεριλαμβανομένης ανακαίνισης ή αναβάθμισης. Δεν ισχύει σε περίπτωση αλλαγών οι οποίες:

— δεν εισάγουν παρέκκλιση από τους συνοδευτικούς τεχνικούς φακέλους των δηλώσεων επαλήθευσης ΕΚ των υποσυστημάτων, εάν υπάρχουν, και

— δεν έχουν αντίκτυπο σε βασικές παραμέτρους που δεν καλύπτονται από τη δήλωση ΕΚ, εάν υπάρχει.

Ο κάτοχος της έγκρισης τύπου οχήματος παρέχει, υπό λογικούς όρους και συνθήκες, τις πληροφορίες που είναι αναγκαίες για την αξιολόγηση των αλλαγών στον φορέα διαχείρισης της αλλαγής.

7.1.2.2. *Κανόνες για τη διαχείριση των αλλαγών τόσο στο τροχαίο υλικό όσο και στον τύπο τροχαίου υλικού*

- 1) Τα μέρη και οι βασικές παράμετροι της μονάδας που δεν επηρεάζονται από την/τις αλλαγή/-ές εξαιρούνται από την αξιολόγηση της συμμόρφωσης με βάση την παρούσα ΤΠΔ.
- 2) Με την επιφύλαξη των σημείων 7.1.2.2α και 7.1.3, η συμμόρφωση με τις απαιτήσεις της παρούσας ΤΠΔ, της ΤΠΔ NOI (βλέπε σημείο 7.2 της εν λόγω ΤΠΔ) και της ΤΠΔ PRM (βλέπε σημείο 7.2.3 της εν λόγω ΤΠΔ) είναι αναγκαία μόνο για τις βασικές παραμέτρους της παρούσας ΤΠΔ που μπορεί να επηρεάζονται από την/τις αλλαγή/-ές.

▼ M5

- 3) Σύμφωνα με τα άρθρα 15 και 16 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2018/545 της Επιτροπής και την απόφαση 2010/713/ΕΕ και κατ' εφαρμογή των ενοτήτων SB, SD/SF ή SH1 της επαλήθευσης ΕΚ και, εφόσον συντρέχει περίπτωση σύμφωνα με το άρθρο 15 παράγραφος 5 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797, ο φορέας διαχείρισης της αλλαγής ενημερώνει τον κοινοποιημένο οργανισμό για όλες τις αλλαγές που επηρεάζουν τη συμμόρφωση του υποσυστήματος με απαιτήσεις της/των σχετικής/-ών ΤΠΔ που απαιτούν νέους ελέγχους από τον κοινοποιημένο οργανισμό. Οι εν λόγω πληροφορίες παρέχονται από τον φορέα διαχείρισης της αλλαγής με αντίστοιχες παραπομπές στην τεχνική τεκμηρίωση που σχετίζεται με το υφιστάμενο πιστοποιητικό εξέτασης τύπου ή σχεδιασμού ΕΚ.
- 4) Με την επιφύλαξη της κρίσης ως προς την ασφάλεια που προβλέπεται στο άρθρο 21 παράγραφος 12 στοιχείο β) της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797, σε περίπτωση αλλαγών που απαιτούν νέα αξιολόγηση των απαιτήσεων ασφάλειας που προβλέπονται στα σημεία 4.2.3.4.2, 4.2.3.5.3, 4.2.4.2.2, 4.2.5.3.5, 4.2.5.5.8 και 4.2.5.5.9, εφαρμόζεται η διαδικασία που προβλέπεται στο σημείο 6.2.3.5. Στον πίνακα 17 κατωτέρω καθορίζεται πότε απαιτείται νέα έγκριση.

Πίνακας 17

Αρχική αξιολόγηση του οχήματος με βάση...

		Πρώτη μέθοδος του σημείου 6.2.3.5 3)	Δεύτερη μέθοδος του σημείου 6.2.3.5 3)	Δεν εφαρμόζεται ΚΜΑ για ΕκΕπ
Αξιολόγηση αλλαγής με βάση...	Πρώτη μέθοδος του σημείου 6.2.3.5 3)	Δεν απαιτείται νέα έγκριση	Έλεγχος (1)	Δεν απαιτείται νέα έγκριση
	Δεύτερη μέθοδος του σημείου 6.2.3.5 3)	Έλεγχος (1)	Έλεγχος (1)	Έλεγχος (1)
	Δεν εφαρμόζεται ΚΜΑ για ΕκΕπ	Αδύνατο	Αδύνατο	Αδύνατο

(1) Η λέξη «Έλεγχος» σημαίνει ότι ο αιτών εφαρμόζει το παράρτημα I της ΚΜΑ για ΕκΕπ για να αποδείξει ότι το τροποποιημένο όχημα εξασφαλίζει ίσο ή υψηλότερο επίπεδο ασφάλειας. Η εν λόγω απόδειξη αξιολογείται ανεξάρτητα από φορέα εκτίμησης όπως ορίζεται στην ΚΜΑ για την ΕκΕπ. Αν ο φορέας κρίνει ότι από τη νέα αξιολόγηση ασφάλειας προκύπτει χαμηλότερο επίπεδο ασφάλειας ή αν το αποτέλεσμα είναι ασαφές, ο αιτών ζητά έγκριση διάθεσης στην αγορά.

- 4α) Με την επιφύλαξη της κρίσης ως προς το συνολικό επίπεδο ασφάλειας που προβλέπεται στο άρθρο 21 παράγραφος 12 στοιχείο β) της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797, σε περίπτωση αλλαγών που έχουν αντίκτυπο σε απαιτήσεις που καθορίζονται στα σημεία 4.2.4.9, 4.2.9.3.1 και 4.2.10.3.4 για τις οποίες απαιτείται νέα μελέτη αξιοπιστίας, απαιτείται νέα έγκριση για διάθεση στην αγορά, εκτός εάν ο κοινοποιημένος οργανισμός κρίνει ότι διατηρούνται ή βελτιώνονται οι σχετικές με την ασφάλεια απαιτήσεις που καλύπτονται από τη μελέτη αξιοπιστίας. Ο κοινοποιημένος οργανισμός εξετάζει, στο πλαίσιο της κρίσης του, την αναθεωρημένη τεκμηρίωση συντήρησης και λειτουργίας, όπου απαιτείται.
- 5) Οι εθνικές στρατηγικές μετάβασης που σχετίζονται με την εφαρμογή άλλων ΤΠΔ (π.χ. ΤΠΔ που καλύπτουν σταθερές εγκαταστάσεις) λαμβάνονται υπόψη κατά τον προσδιορισμό του βαθμού στον οποίο πρέπει να εφαρμοστεί η ΤΠΔ που καλύπτει το τροχαίο υλικό.

▼ M5

- 6) Τα βασικά χαρακτηριστικά σχεδιασμού του τροχαίου υλικού καθορίζονται στον πίνακα 17α και στον πίνακα 17β κατωτέρω. Με βάση τους εν λόγω πίνακες και την κρίση ως προς την ασφάλεια που προβλέπεται στο άρθρο 21 παράγραφος 12 στοιχείο β) της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797, οι αλλαγές κατηγοριοποιούνται ως εξής:
- α) όπως ορίζεται στο άρθρο 15 παράγραφος 1 στοιχείο γ) του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2018/545, εάν υπερβαίνουν τα όρια που προβλέπονται στη στήλη 3 και εάν βρίσκονται κάτω από τα όρια που προβλέπονται στη στήλη 4, εκτός εάν η κρίση ως προς την ασφάλεια που προβλέπεται στο άρθρο 21 παράγραφος 12 στοιχείο β) της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797 απαιτεί την κατηγοριοποίησή τους σύμφωνα με το άρθρο 15 παράγραφος 1 στοιχείο δ) του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2018/545, ή
- β) όπως ορίζεται στο άρθρο 15 παράγραφος 1 στοιχείο δ) του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2018/545, εάν υπερβαίνουν τα όρια που προβλέπονται στη στήλη 4 ή εάν η κρίση ως προς την ασφάλεια που προβλέπεται στο άρθρο 21 παράγραφος 12 στοιχείο β) της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797 απαιτεί την κατηγοριοποίησή τους σύμφωνα με το άρθρο 15 παράγραφος 1 στοιχείο δ) του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2018/545.
- Ο προσδιορισμός του κατά πόσον οι αλλαγές υπερβαίνουν ή βρίσκονται κάτω από τα όρια που αναφέρονται στο πρώτο εδάφιο γίνεται με βάση τις τιμές των παραμέτρων κατά την πλέον πρόσφατη έγκριση του τροχαίου υλικού ή του τύπου τροχαίου υλικού.
- 7) Αλλαγές που δεν καλύπτονται στο σημείο 7.1.2.2 6) θεωρείται ότι δεν έχουν αντίκτυπο στα βασικά χαρακτηριστικά σχεδιασμού και μπορεί να κατηγοριοποιούνται σύμφωνα με το άρθρο 15 παράγραφος 1 στοιχείο α) ή το άρθρο 15 παράγραφος 1 στοιχείο β) του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2018/545, εκτός εάν η κρίση ως προς την ασφάλεια που προβλέπεται στο άρθρο 21 παράγραφος 12 στοιχείο β) της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797 απαιτεί την κατηγοριοποίησή τους σύμφωνα με το άρθρο 15 παράγραφος 1 στοιχείο δ) του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2018/545.
- 8) Η κρίση ως προς την ασφάλεια που προβλέπεται στο άρθρο 21 παράγραφος 12 στοιχείο β) της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797 καλύπτει αλλαγές που αφορούν βασικές παραμέτρους του πίνακα του σημείου 3.1, σε σχέση με όλες τις βασικές απαιτήσεις, ιδίως δε τις απαιτήσεις «Ασφάλεια» και «Τεχνική συμβατότητα».
- 9) Με την επιφύλαξη των διατάξεων του σημείου 7.1.2.2α, όλες οι αλλαγές εξακολουθούν να συμμορφώνονται με τις εφαρμοστέες ΤΠΔ ανεξάρτητα από την ταξινόμησή τους.
- 10) Για την αντικατάσταση ενός ή περισσότερων οχημάτων εντός σταθερού σχηματισμού μονάδας μετά από σοβαρή ζημία δεν απαιτείται αξιολόγηση συμμόρφωσης με την παρούσα ΤΠΔ, εφόσον η μονάδα ή το όχημα (τα οχήματα) παραμένουν αμετάβλητα ως προς τις τεχνικές παραμέτρους και τη λειτουργία τους με εκείνα τα οποία αντικαθιστούν. Οι εν λόγω μονάδες πρέπει να είναι ανιχνεύσιμες και πιστοποιημένες σύμφωνα με εθνικό ή διεθνή κανόνα ή οποιονδήποτε κώδικα ορθής πρακτικής ευρέως αναγνωρισμένο στον σιδηροδρομικό τομέα.

▼ M5

Πίνακας 17α

Βασικά χαρακτηριστικά σχεδιασμού που σχετίζονται με τις βασικές παραμέτρους που προβλέπονται στην παρούσα ΤΠΔ

Σημείο ΤΠΔ	Σχετικό/-ά βασικό/-ά χαρακτηριστικό/-ά σχεδιασμού	Αλλαγές που έχουν αντίκτυπο στο βασικό χαρακτηριστικό σχεδιασμού και δεν ταξινομούνται βάσει του άρθρου 21 παράγραφος 12 στοιχείο α) της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797	Αλλαγές που έχουν αντίκτυπο στο βασικό χαρακτηριστικό σχεδιασμού και ταξινομούνται βάσει του άρθρου 21 παράγραφος 12 στοιχείο α) της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797
4.2.2.2.3 Τερματική ζεύξη	Τύπος τερματικής ζεύξης	Αλλαγή τύπου τερματικής ζεύξης	Α.Α.
4.2.2.10 Καταστάσεις φόρτωσης και ζυγισμένη μάζα 4.2.3.2.1 Παράμετρος αξονικού φορτίου	Μάζα σχεδιασμού για κατάσταση λειτουργίας	Αλλαγή σε οποιοδήποτε αντίστοιχο βασικό χαρακτηριστικό σχεδιασμού που έχει ως αποτέλεσμα αλλαγή της/των κατηγορίας/-ιών γραμμής με την/τις οποία/-ες είναι συμβατό το όχημα	Α.Α.
	Μάζα σχεδιασμού για κανονικό ωφέλιμο φορτίο		
	Μάζα σχεδιασμού για ωφέλιμο φορτίο πέραν του κανονικού		
	Λειτουργική μάζα σε κατάσταση λειτουργίας		
	Λειτουργική μάζα για κανονικό ωφέλιμο φορτίο		
	Μέγιστη ταχύτητα σχεδιασμού (km/h)		
	Στατικό αξονικό φορτίο για κατάσταση λειτουργίας		
	Στατικό αξονικό φορτίο για ωφέλιμο φορτίο πέραν του κανονικού		
	Μήκος οχήματος		
	Στατικό αξονικό φορτίο για κανονικό ωφέλιμο φορτίο		
	Θέση των αξόνων κατά μήκος της μονάδας (διαπόσταση αξόνων)		
	Κατηγορία/-ες γραμμής EN		
	Συνολική μάζα οχήματος (για κάθε όχημα της μονάδας)	Αλλαγή σε οποιοδήποτε αντίστοιχο βασικό χαρακτηριστικό σχεδιασμού που έχει ως αποτέλεσμα αλλαγή της/των κατηγορίας/-ιών γραμμής με την/τις οποία/-ες είναι συμβατό το όχημα	Αλλαγή άνω του $\pm 10 \%$
	Μάζα ανά τροχό	Αλλαγή σε οποιοδήποτε αντίστοιχο βασικό χαρακτηριστικό σχεδιασμού που έχει ως αποτέλεσμα αλλαγή της/των κατηγορίας/-ιών γραμμής με την/τις οποία/-ες είναι συμβατό το όχημα ή Αλλαγή άνω του $\pm 10 \%$	Α.Α.

▼ M5

Σημείο ΠΠΑ	Σχετικό/-ά βασικό/-ά χαρακτηριστικό/-ά σχεδιασμού	Αλλαγές που έχουν αντίκτυπο στο βασικό χαρακτηριστικό σχεδιασμού και δεν ταξινομούνται βάσει του άρθρου 21 παράγραφος 12 στοιχείο α) της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797	Αλλαγές που έχουν αντίκτυπο στο βασικό χαρακτηριστικό σχεδιασμού και ταξινομούνται βάσει του άρθρου 21 παράγραφος 12 στοιχείο α) της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797
4.2.3.1 Περιτυπώματα	Κατατομή αναφοράς	Α.Α.	Αλλαγή της κατατομής αναφοράς με την οποία είναι συμβατό το όχημα
	Ελάχιστη ικανότητα ακτίνας κυρτής κατακόρυφης καμπύλης	Αλλαγή στην ελάχιστη ικανότητα ακτίνας κυρτής κατακόρυφης καμπύλης με την οποία είναι συμβατό το όχημα κατά περισσότερο από 10 %	Α.Α.
	Ελάχιστη ικανότητα ακτίνας κοίλης κατακόρυφης καμπύλης	Αλλαγή στην ελάχιστη ικανότητα ακτίνας κοίλης κατακόρυφης καμπύλης με την οποία είναι συμβατό το όχημα κατά 10 % και πλέον	Α.Α.
4.2.3.3.1 Χαρακτηριστικά του τροχαίου υλικού για τη συμβατότητα με συστήματα ανίχνευσης αμαξοστοιχίας	Συμβατότητα με συστήματα ανίχνευσης αμαξοστοιχίας	Α.Α.	Αλλαγή της δηλωθείσας συμβατότητας με ένα ή περισσότερα από τα τρία ακόλουθα συστήματα ανίχνευσης αμαξοστοιχίας: — Κυκλώματα τροχιάς — Μετρητές αξόνων — Τεχνικός εξοπλισμός βρόχου
	Λίπανση όνυχα	Εγκατάσταση/αφαίρεση λειτουργίας λίπανσης όνυχα	Α.Α.
	Δυνατότητα αποτροπής της χρήσης λίπανσης όνυχα	Α.Α.	Εγκατάσταση/αφαίρεση του ελέγχου που εμποδίζει τη χρήση της λίπανσης όνυχα
4.2.3.3.2 Παρακολούθηση της κατάστασης εδράνου άξονα	Εποχούμενο σύστημα ανίχνευσης	Τοποθέτηση εποχούμενου συστήματος ανίχνευσης	Αφαίρεση δηλωθέντος εποχούμενου συστήματος ανίχνευσης
4.2.3.4. Δυναμική συμπεριφορά του τροχαίου υλικού	Συνδυασμός μέγιστης ταχύτητας και μέγιστης ανεπάρκειας επίκλισης για τις οποίες αξιολογήθηκε η μονάδα	Α.Α.	Αύξηση μέγιστης ταχύτητας κατά άνω των 15 km/h ή αλλαγή άνω του ± 10 % στη μέγιστη αποδεκτή ανεπάρκεια επίκλισης
	Κλίση σιδηροτροχιάς	Α.Α.	Αλλαγή της/των κλίσης/-εων σιδηροτροχιάς με την/τις οποία/-ες είναι συμβατό το όχημα ⁽¹⁾
4.2.3.5.2.1. Μηχανικά και γεωμετρικά χαρακτηριστικά τροχοφόρων αξόνων	Εύρος τροχιάς τροχοφόρου άξονα	Α.Α.	Αλλαγή του εύρους τροχιάς με το οποίο είναι συμβατός ο τροχοφόρος άξονας

▼ M5

Σημείο ΠΠΑ	Σχετικό/-ά βασικό/-ά χαρακτηριστικό/-ά σχεδιασμού	Αλλαγές που έχουν αντίκτυπο στο βασικό χαρακτηριστικό σχεδιασμού και δεν ταξινομούνται βάσει του άρθρου 21 παράγραφος 12 στοιχείο α) της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797	Αλλαγές που έχουν αντίκτυπο στο βασικό χαρακτηριστικό σχεδιασμού και ταξινομούνται βάσει του άρθρου 21 παράγραφος 12 στοιχείο α) της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797
4.2.3.5.2.2 Χαρακτηριστικά τροχών	Ελάχιστη απαιτούμενη διάμετρος τροχού κατά τη λειτουργία	Αλλαγή της ελάχιστης απαιτούμενης διαμέτρου κατά τη λειτουργία κατά άνω των ± 10 mm	A.A.
4.2.3.5.2.3 Αυτόματα συστήματα μεταβλητού εύρους τροχιάς	Διάταξη εναλλαγής εύρους τροχιάς τροχοφόρου άξονα	Αλλαγή στο όχημα που έχει ως αποτέλεσμα αλλαγή στη/στις διάταξη/-εις εναλλαγής με την/τις οποία/-ες είναι συμβατός ο τροχοφόρος άξονας	Αλλαγή του/των εύρουζ/-ών τροχιάς με το/τα οποίο/-α είναι συμβατός ο τροχοφόρος άξονας
4.2.3.6. Ελάχιστη ακτίνα καμπυλότητας	Ελάχιστη ικανότητα ακτίνας οριζόντιας καμπύλης	Αύξηση άνω των 5 m της ελάχιστης ακτίνας οριζόντιας καμπύλης	A.A.
4.2.4.5.1 Επιδόσεις πέδησης — Γενικές απαιτήσεις	Μέγιστη μέση επιβράδυνση	Αλλαγή άνω του ± 10 % στη μέγιστη μέση επιβράδυνση πέδησης	A.A.
4.2.4.5.2 Επιδόσεις πέδησης — Πέδηση έκτακτης ανάγκης	Απόσταση ακινητοποίησης και χαρακτηριστικά επιβράδυνσης για κάθε κατάσταση φόρτωσης ανά μέγιστη ταχύτητα σχεδιασμού.	Αλλαγή της απόστασης ακινητοποίησης άνω του ± 10 % Σημείωση: Επίσης επιτρέπεται να χρησιμοποιούνται το ποσοστό πεδούμενου βάρους (καλούμενο επίσης «λάμδα» ή «ποσοστό πεδούμενης μάζας») ή η πεδούμενη μάζα, που είναι δυνατόν να συναχθούν με υπολογισμό (αμέσως ή μέσω της απόστασης ακινητοποίησης) από τα χαρακτηριστικά επιβράδυνσης. Η επιτρεπόμενη αλλαγή παραμένει ίδια (± 10 %)	A.A.
4.2.4.5.3 Επιδόσεις πέδησης — Πέδηση λειτουργίας	Απόσταση ακινητοποίησης και ανώτατη επιβράδυνση για την κατάσταση φόρτωσης «μάζα σχεδιασμού για κανονικό ωφέλιμο φορτίο» υπό τη μέγιστη ταχύτητα σχεδιασμού	Αλλαγή της απόστασης ακινητοποίησης άνω του ± 10 %	A.A.
4.2.4.5.4 Επιδόσεις πέδησης — Θερμοχωρητικότητα	Μέγιστη χωρητικότητα θερμικής ενέργειας πέδης	A.A.	Αλλαγή της μέγιστης θερμικής ενέργειας πέδης ≥ 10 %
	ή		
	Θερμοχωρητικότητα ως προς τη μέγιστη κλίση γραμμής το αντίστοιχο μήκος και την επιχειρησιακή ταχύτητα	Αλλαγή της μέγιστης κλίσης γραμμής του αντίστοιχου μήκους και της επιχειρησιακής ταχύτητας για τα οποία έχει σχεδιαστεί το σύστημα πέδης σε σχέση με τη μέγιστη χωρητικότητα θερμικής ενέργειας πέδης	

▼ M5

Σημείο ΠΠΑ	Σχετικό/-ά βασικό/-ά χαρακτηριστικό/-ά σχεδιασμού	Αλλαγές που έχουν αντίκτυπο στο βασικό χαρακτηριστικό σχεδιασμού και δεν ταξινομούνται βάσει του άρθρου 21 παράγραφος 12 στοιχείο α) της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797	Αλλαγές που έχουν αντίκτυπο στο βασικό χαρακτηριστικό σχεδιασμού και ταξινομούνται βάσει του άρθρου 21 παράγραφος 12 στοιχείο α) της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797
4.2.4.5.5 Επιδόσεις πέδησης — Πέδη στάθμευσης	Μέγιστη κλίση υπό την οποία η μονάδα διατηρείται ακινητοποιημένη μόνο με την πέδη στάθμευσης (εφόσον διαθέτει το όχημα)	Αλλαγή της δηλωθείσας μέγιστης κλίσης άνω του $\pm 10\%$	Α.Α.
4.2.4.6.2. Σύστημα προστασίας από ολίσθηση τροχού	Σύστημα προστασίας από ολίσθηση τροχού	Α.Α.	Εγκατάσταση/αφαίρεση λειτουργίας WSP
4.2.4.8.2 Μαγνητική πέδη τροχιάς	Μαγνητική πέδη τροχιάς	Α.Α.	Εγκατάσταση/αφαίρεση λειτουργίας μαγνητικής πέδης τροχιάς
	Δυνατότητα αποτροπής της χρήσης της μαγνητικής πέδης τροχιάς	Α.Α.	Εγκατάσταση/αφαίρεση του ελέγχου πέδης που επιτρέπει την ενεργοποίηση/απενεργοποίηση της μαγνητικής πέδης τροχιάς
4.2.4.8.3 Δινορρευματική πέδη τροχιάς	Δινορρευματική πέδη τροχιάς	Α.Α.	Εγκατάσταση/αφαίρεση λειτουργίας δινορρευματικής πέδης τροχιάς
	Δυνατότητα αποτροπής της χρήσης της δινορρευματικής πέδης τροχιάς	Α.Α.	Εγκατάσταση/αφαίρεση του ελέγχου πέδης που επιτρέπει την ενεργοποίηση/απενεργοποίηση της δινορρευματικής πέδης τροχιάς
4.2.6.1.1 Θερμοκρασία	Κλιματική ζώνη	Αλλαγή της κλιματικής ζώνης (T1, T2, T3)	Α.Α.
4.2.6.1.2 Χιόνι, πάγος και χαλάζι	Συνθήκες χιονιού, πάγου και χαλαζιού	Αλλαγή της επιλεγμένης ζώνης «χιόνι, πάγος και χαλάζι» (ονομαστική ή δριμύεια)	Α.Α.
4.2.8.2.2 Λειτουργία εντός περιοχής τιμών τάσεων και συχνοτήτων	Σύστημα ενεργειακής τροφοδότησης (τάση και συχνότητα)	Α.Α.	Αλλαγή τάσης (τάσεων)/ συχνότητας (συχνοτήτων) του συστήματος ενεργειακής τροφοδότησης (AC 25 kV-50 Hz, AC 15 kV-16,7 Hz, DC 3 kV, DC 1,5 kV, DC 750 V, τρίτη σιδηροτροχιά, άλλο)
4.2.8.2.3 Πέδη με ανατροφοδότηση ενέργειας προς την εναέρια γραμμή επαφής	Πέδη με ανατροφοδότηση ενέργειας	Α.Α.	Εγκατάσταση/αφαίρεση λειτουργίας ανατροφοδοτικής πέδης
	Δυνατότητα αποτροπής της χρήσης της ανατροφοδοτικής πέδης όταν το όχημα είναι εξοπλισμένο με ανατροφοδοτική πέδη	Εγκατάσταση/αφαίρεση δυνατότητας αποτροπής της χρήσης της ανατροφοδοτικής πέδης	Α.Α.

▼ M5

Σημείο ΤΠΔ	Σχετικό/-ά βασικό/-ά χαρακτηριστικό/-ά σχεδιασμού	Αλλαγές που έχουν αντίκτυπο στο βασικό χαρακτηριστικό σχεδιασμού και δεν ταξινομούνται βάσει του άρθρου 21 παράγραφος 12 στοιχείο α) της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797	Αλλαγές που έχουν αντίκτυπο στο βασικό χαρακτηριστικό σχεδιασμού και ταξινομούνται βάσει του άρθρου 21 παράγραφος 12 στοιχείο α) της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797
4.2.8.2.4 Μέγιστη ισχύς και ένταση ρεύματος από την εναέρια γραμμή επαφής	Ισχύει μόνο για ηλεκτρικές μονάδες με ισχύ μεγαλύτερη των 2 MW: Λειτουργία περιορισμού της ισχύος ή της έντασης ρεύματος	Εγκατάσταση/αφαίρεση λειτουργίας περιορισμού της ισχύος ή της έντασης ρεύματος	Α.Α.
4.2.8.2.5 Μέγιστη ένταση ρεύματος σε ακινησία	Μέγιστη ένταση ρεύματος σε ακινησία ανά παντογράφο για κάθε σύστημα ΣΡ για το οποίο είναι εξοπλισμένο το όχημα	Αλλαγή της μέγιστης έντασης ρεύματος κατά 50 A χωρίς υπέρβαση της οριακής τιμής που ορίζεται στην παρούσα ΤΠΔ.	Α.Α.
	Όχημα εξοπλισμένο με αποθήκευση ηλεκτρικής ενέργειας για σκοπούς έλξης και εξοπλισμένο με λειτουργία φόρτισης με ΕΓΕ σε ακινησία	Προσθήκη ή αφαίρεση της λειτουργίας	Α.Α.
4.2.8.2.9.1.1 Ύψος διάδρασης με αγωγούς επαφής (επίπεδο RST)	Ύψος διάδρασης παντογράφου με αγωγούς επαφής (επάνω από την κορυφή της σιδηροτροχιάς)	Αλλαγή του ύψους διάδρασης ώστε να είναι δυνατή/να μην είναι πλέον δυνατή η μηχανική επαφή με έναν από τους αγωγούς επαφής σε ύψη υπεράνω του επιπέδου σιδηροτροχιάς μεταξύ: 4 800 mm και 6 500 mm 4 500 mm και 6 500 mm 5 550 mm και 6 800 mm 5 600 mm και 6 600 mm	Α.Α.
4.2.8.2.9.2 Γεωμετρία κεφαλής παντογράφου (επίπεδο ΣΔ)	Γεωμετρία κεφαλής παντογράφου	Α.Α.	Αλλαγή της γεωμετρίας κεφαλής παντογράφου σε ή από έναν εκ των τύπων που ορίζονται στα σημεία 4.2.8.2.9.2.1, 4.2.8.2.9.2.2 ή 4.2.8.2.9.2.3
4.2.8.2.9.4.2 Υλικό ταινίας επαφής	Υλικό ταινίας επαφής	Νέα ταινία επαφής σύμφωνα με το σημείο 4.2.8.2.9.4.2 3)	Α.Α.
4.2.8.2.9.6 Δύναμη επαφής και δυναμική συμπεριφορά παντογράφου	Καμπύλη μέσης δύναμης επαφής	Αλλαγή που προϋποθέτει νέα αξιολόγηση της δυναμικής συμπεριφοράς παντογράφου.	Α.Α.
4.2.8.2.9.7 Διάταξη των παντογράφων (επίπεδο RST)	Πλήθος παντογράφων και μικρότερη απόσταση μεταξύ δύο παντογράφων	Α.Α.	Όταν η διαπόσταση δύο διαδοχικών παντογράφων σε σταθερούς ή προκαθορισμένους σχηματισμούς της αξιολογούμενης μονάδας μειώνεται μέσω της αφαίρεσης ενός οχήματος
4.2.8.2.9.10 Βύθιση παντογράφου (επίπεδο RST)	Συσκευή αυτόματης καθόδου (ΣΑΚ)	Εγκατάσταση/αφαίρεση συσκευής αυτόματης καθόδου (ΣΑΚ)	Α.Α.

▼ M5

Σημείο ΤΠΔ	Σχετικό/-ά βασικό/-ά χαρακτηριστικό/-ά σχεδιασμού	Αλλαγές που έχουν αντίκτυπο στο βασικό χαρακτηριστικό σχεδιασμού και δεν ταξινομούνται βάσει του άρθρου 21 παράγραφος 12 στοιχείο α) της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797	Αλλαγές που έχουν αντίκτυπο στο βασικό χαρακτηριστικό σχεδιασμού και ταξινομούνται βάσει του άρθρου 21 παράγραφος 12 στοιχείο α) της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797
4.2.9.3.7 Επεξεργασία σημάτων ανίχνευσης και πρόληψης εκτροχιασμού	Παρουσία επεξεργασίας σημάτων πρόληψης και ανίχνευσης εκτροχιασμού	Εγκατάσταση/αφαίρεση λειτουργίας πρόληψης/ανίχνευσης	Α.Α.
4.2.9.3.7α Εποχούμενη λειτουργία ανίχνευσης και πρόληψης εκτροχιασμού	Παρουσία λειτουργίας πρόληψης και ανίχνευσης εκτροχιασμού	Εγκατάσταση/αφαίρεση λειτουργίας πρόληψης/ανίχνευσης	Α.Α.
4.2.10.1. Γενικά και καθορισμός κατηγοριών	Κατηγορία πυρασφάλειας	Α.Α.	Αλλαγή κατηγορίας πυρασφάλειας
4.2.12.2. Γενική τεκμηρίωση — αριθμός μονάδων σε πολυμερή λειτουργία	Μέγιστος αριθμός συνθέσεων ή μηχανών, συζευγμένων σε πολυμερή λειτουργία.	Α.Α.	Αλλαγή μέγιστου επιτρεπόμενου αριθμού συνθέσεων ή μηχανών, συζευγμένων σε πολυμερή λειτουργία
4.2.12.2. Γενική τεκμηρίωση — αριθμός οχημάτων σε μια μονάδα	Μόνο για σταθερούς σχηματισμούς: Οχήματα που συναπαρτίζουν τον σταθερό σχηματισμό	Α.Α.	Αλλαγή στον αριθμό των οχημάτων που συναπαρτίζουν τον σταθερό σχηματισμό

- (¹) Το τροχαίο υλικό που πληροί μία από τις ακόλουθες προϋποθέσεις θεωρείται συμβατό με όλες τις κλίσεις σιδηροτροχιάς:
- Το τροχαίο υλικό έχει αξιολογηθεί σύμφωνα με την προδιαγραφή που αναφέρεται στο προσάρτημα I-1 δείκτης [9] ή δείκτης [73]
 - Το τροχαίο υλικό έχει αξιολογηθεί σύμφωνα με την προδιαγραφή που αναφέρεται στο προσάρτημα I-1 δείκτης [63] (είτε τροποποιήθηκε είτε δεν τροποποιήθηκε με το έγγραφο ERA/TD/2012-17/INT) ή την προδιαγραφή που αναφέρεται στο προσάρτημα I-1 δείκτης [64] και το αποτέλεσμα της αξιολόγησης είναι ότι δεν υπάρχει περιορισμός σε μία συγκεκριμένη κλίση σιδηροτροχιάς
 - Το τροχαίο υλικό έχει αξιολογηθεί σύμφωνα με την προδιαγραφή που αναφέρεται στο προσάρτημα I-1 δείκτης [63] (είτε τροποποιήθηκε είτε δεν τροποποιήθηκε με το έγγραφο ERA/TD/2012-17/INT) ή την προδιαγραφή που αναφέρεται στο προσάρτημα I-1 δείκτης [64] και το αποτέλεσμα της αξιολόγησης είναι ότι υπάρχει περιορισμός σε μία συγκεκριμένη κλίση σιδηροτροχιάς, και από νέα αξιολόγηση των δοκιμαστικών συνθηκών επαφής τροχού-σιδηροτροχιάς με βάση πραγματικές κατατομές τροχού και σιδηροτροχιάς και μέτρηση του εύρους τροχιάς προκύπτει συμμόρφωση με τις απαιτήσεις της προδιαγραφής που αναφέρεται στο προσάρτημα I-1 δείκτης [9] που αφορούν τις συνθήκες επαφής τροχού-σιδηροτροχιάς.

Πίνακας 17β

Βασικά χαρακτηριστικά σχεδιασμού που σχετίζονται με τις βασικές παραμέτρους που προβλέπονται στην ΤΠΔ PRM

Σημείο ΤΠΔ	Σχετικό/-ά βασικό/-ά χαρακτηριστικό/-ά σχεδιασμού	Αλλαγές που έχουν αντίκτυπο στο βασικό χαρακτηριστικό σχεδιασμού και δεν ταξινομούνται βάσει του άρθρου 21 παράγραφος 12 στοιχείο α) της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797	Αλλαγές που έχουν αντίκτυπο στο βασικό χαρακτηριστικό σχεδιασμού και ταξινομούνται βάσει του άρθρου 21 παράγραφος 12 στοιχείο α) της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797
2.2.11. Θέση βαθμίδων για επιβίβαση και αποβίβαση	Ύψη κρηπιδώματος για τα οποία είναι κατασκευασμένο το όχημα	Α.Α.	Αλλαγή ύψους κρηπιδώματος με το οποίο είναι συμβατό το όχημα

- 11) Προκειμένου να συνταχθεί το πιστοποιητικό εξέτασης τύπου ή σχεδιασμού ΕΚ, ο επιλεγθείς κοινοποιημένος οργανισμός από τον φορέα διαχείρισης της αλλαγής δύναται να ανατρέξει:

▼ M5

- στο αρχικό πιστοποιητικό εξέτασης τύπου ή σχεδιασμού ΕΚ για τμήματα του σχεδιασμού που παραμένουν αμετάβλητα ή για τμήματα που υφίστανται αλλαγές αλλά δεν επηρεάζουν τη συμμόρφωση του υποσυστήματος, στον βαθμό που το εν λόγω πιστοποιητικό εξακολουθεί να ισχύει,
- σε συμπληρωματικό πιστοποιητικό εξέτασης τύπου ή σχεδιασμού ΕΚ (τροποποιητικό του αρχικού πιστοποιητικού) για τροποποιημένα μέρη του σχεδιασμού που επηρεάζουν τη συμμόρφωση του υποσυστήματος με τις ΤΠΔ που αναφέρονται στο πλαίσιο πιστοποίησης που ορίζεται στο σημείο 7.1.3.1.1.

Σε περίπτωση που η περίοδος ισχύος του πιστοποιητικού εξέτασης τύπου ή σχεδιασμού ΕΚ για τον αρχικό τύπο περιορίζεται σε 7 έτη (λόγω της εφαρμογής της προηγούμενης έννοιας της φάσης A/B), η περίοδος ισχύος του πιστοποιητικού εξέτασης τύπου ή σχεδιασμού ΕΚ για τον τροποποιημένο τύπο, την παραλλαγή τύπου ή την έκδοση τύπου περιορίζεται σε 14 έτη από την ημερομηνία ορισμού κοινοποιημένου οργανισμού από τον αιτούντα για τον αρχικό τύπο τροχαίου υλικού (έναρξη της φάσης A του αρχικού πιστοποιητικού εξέτασης τύπου ή σχεδιασμού ΕΚ).

- 12) Σε κάθε περίπτωση, ο φορέας διαχείρισης της αλλαγής διασφαλίζει ότι η τεχνική τεκμηρίωση που αφορά το πιστοποιητικό εξέτασης τύπου ή σχεδιασμού ΕΚ επικαιροποιείται κατάλληλα.
- 13) Η επικαιροποιημένη τεχνική τεκμηρίωση, που σχετίζεται με το πιστοποιητικό εξέτασης τύπου ή σχεδιασμού ΕΚ, αναφέρεται στον τεχνικό φάκελο που συνοδεύει τη δήλωση επαλήθευσης ΕΚ η οποία εκδόθηκε από τον φορέα διαχείρισης της αλλαγής για το τροχαίο υλικό που δηλώνεται σύμφωνο προς τον τροποποιημένο τύπο.

7.1.2.2α. Ειδικοί κανόνες για τροχαίο υλικό εν χρήσει που δεν καλύπτεται από δήλωση επαλήθευσης ΕΚ, με πρώτη έγκριση για θέση σε λειτουργία πριν από την 1η Ιανουαρίου 2015

Επιπλέον των διατάξεων του σημείου 7.1.2.2, οι ακόλουθοι κανόνες ισχύουν για τροχαίο υλικό εν χρήσει που έχει λάβει πρώτη έγκριση για θέση σε λειτουργία πριν από την 1 Ιανουαρίου 2015, στις περιπτώσεις όπου το πεδίο εφαρμογής της αλλαγής έχει αντίκτυπο σε βασικές παραμέτρους που δεν καλύπτονται από τη δήλωση ΕΚ (εάν υπάρχουν):

- 1) Η συμμόρφωση με τις τεχνικές απαιτήσεις της παρούσας ΤΠΔ θεωρείται ότι αποδεικνύεται όταν μια βασική παράμετρος βελτιώνεται προς την κατεύθυνση των επιδόσεων που καθορίζονται στην ΤΠΔ και ο φορέας διαχείρισης της αλλαγής αποδεικνύει ότι πληρούνται οι αντίστοιχες βασικές απαιτήσεις και διατηρείται και, στο μέτρο του δυνατού, βελτιώνεται το επίπεδο ασφάλειας. Ο φορέας διαχείρισης της αλλαγής εκθέτει, σε αυτή την περίπτωση, τους λόγους για τους οποίους δεν επιτεύχθηκαν οι καθορισθείσες βάσεις της ΤΠΔ επιδόσεις, λαμβανομένου υπόψη του σημείου 7.1.2.2 5). Η εν λόγω αιτιολόγηση περιλαμβάνεται στον τεχνικό φάκελο, εφόσον υπάρχει, ή στην αρχική τεχνική τεκμηρίωση του οχήματος.
- 2) Ο κανόνας που ορίζεται στο σημείο 1 δεν εφαρμόζεται σε αλλαγές σε βασικές παραμέτρους που ταξινομούνται βάσει του άρθρου 21 παράγραφος 12 στοιχείο α) της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797, όπως ορίζονται στους πίνακες 17γ και 17δ. Για τις συγκεκριμένες αλλαγές η συμμόρφωση με τις απαιτήσεις της παρούσας ΤΠΔ είναι υποχρεωτική.

▼ M5

Πίνακας 17γ

Αλλαγές σε βασικές παραμέτρους για τις οποίες η συμμόρφωση με τις απαιτήσεις της ΤΠΔ είναι υποχρεωτική για τροχαίο υλικό το οποίο δεν διαθέτει πιστοποιητικό εξέτασης τύπου ή σχεδιασμού ΕΚ

Σημείο ΤΠΔ	Σχετικό/-ά βασικό/-ά χαρακτηριστικό/-ά σχεδιασμού	Αλλαγές που έχουν αντίκτυπο στο βασικό χαρακτηριστικό σχεδιασμού και ταξινομούνται βάσει του άρθρου 21 παράγραφος 12 στοιχείο α) της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797
4.2.3.1 Περιτυπώματα	Κατατομή αναφοράς	Αλλαγή της κατατομής αναφοράς με την οποία είναι συμβατό το όχημα
4.2.3.3.1 Χαρακτηριστικά του τροχαίου υλικού για τη συμβατότητα με συστήματα ανίχνευσης αμαξοστοιχίας	Συμβατότητα με συστήματα ανίχνευσης αμαξοστοιχίας	Αλλαγή της δηλωθείσας συμβατότητας με ένα ή περισσότερα από τα τρία ακόλουθα συστήματα ανίχνευσης αμαξοστοιχίας: — Κυκλώματα τροχιάς — Μετρητές αξόνων — Τεχνικός εξοπλισμός βρόχου
4.2.3.3.2 Παρακολούθηση της κατάστασης εδράνου άξονα	Εποχούμενο σύστημα ανίχνευσης	Τοποθέτηση/Αφαίρεση δηλωθέντος εποχούμενου συστήματος ανίχνευσης επί της αμαξοστοιχίας
4.2.3.5.2.1. Μηχανικά και γεωμετρικά χαρακτηριστικά τροχοφόρων αξόνων	Εύρος τροχιάς τροχοφόρου άξονα	Αλλαγή του εύρους τροχιάς με το οποίο είναι συμβατός ο τροχοφόρος άξονας
4.2.3.5.2.3 Αυτόματα συστήματα μεταβλητού εύρους τροχιάς	Διάταξη εναλλαγής εύρους τροχιάς τροχοφόρου άξονα	Αλλαγή του/των εύρους/-ών τροχιάς με το/τα οποίο/-α είναι συμβατός ο τροχοφόρος άξονας
4.2.8.2.3 Πέδη με ανατροφοδότηση ενέργειας προς την εναέρια γραμμή επαφής	Πέδη με ανατροφοδότηση ενέργειας	Εγκατάσταση/αφαίρεση λειτουργίας ανατροφοδοτικής πέδης

Πίνακας 17δ

Αλλαγές σε βασικές παραμέτρους της ΤΠΔ PRM για τις οποίες η συμμόρφωση με τις απαιτήσεις της ΤΠΔ είναι υποχρεωτική για τροχαίο υλικό το οποίο δεν διαθέτει πιστοποιητικό εξέτασης τύπου ή σχεδιασμού ΕΚ

Σημείο ΤΠΔ	Σχετικό/-ά βασικό/-ά χαρακτηριστικό/-ά σχεδιασμού	Αλλαγές που έχουν αντίκτυπο στο βασικό χαρακτηριστικό σχεδιασμού και ταξινομούνται βάσει του άρθρου 21 παράγραφος 12 στοιχείο α) της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797
4.2.2.11. Θέση βαθμίδων για επιβίβαση και αποβίβαση	Ύψη κρηπιδώματος για τα οποία είναι κατασκευασμένο το όχημα	Αλλαγή ύψους κρηπιδώματος με το οποίο είναι συμβατό το όχημα

7.1.2.2β. Ειδικοί κανόνες για οχήματα που τροποποιούνται για τη διενέργεια δοκιμών επιδόσεων ή αξιοπιστίας τεχνολογικών καινοτομιών, για περιορισμένο χρονικό διάστημα

- 1) Οι ακόλουθοι κανόνες ισχύουν, επιπλέον των διατάξεων του σημείου 7.1.2.2, σε περιπτώσεις τροποποιήσεων σε μεμονωμένα εγκριθέντα οχήματα με σκοπό τη διενέργεια δοκιμών των επιδόσεων και της αξιοπιστίας τεχνολογικών καινοτομιών, για καθορισμένο χρονικό διάστημα που δεν υπερβαίνει το 1 έτος. Οι εν λόγω κανόνες δεν ισχύουν εάν οι ίδιες τροποποιήσεις γίνονται σε περισσότερα οχήματα.

▼ **M5**

- 2) Η συμμόρφωση με τις τεχνικές απαιτήσεις της παρούσας ΤΠΔ θεωρείται ότι αποδεικνύεται όταν μια βασική παράμετρος παραμένει αμετάβλητη ή βελτιώνεται προς την κατεύθυνση των επιδόσεων που καθορίζονται στην ΤΠΔ και ο φορέας διαχείρισης της αλλαγής αποδεικνύει ότι πληρούνται οι αντίστοιχες βασικές απαιτήσεις και διατηρείται και, στο μέτρο του δυνατού, βελτιώνεται το επίπεδο ασφάλειας.

7.1.3. *Κανόνες για τα πιστοποιητικά εξέτασης τύπου ή σχεδιασμού ΕΚ*

7.1.3.1. Υποσύστημα τροχαίου υλικού

7.1.3.1.1. Ορισμοί

- 1) Αρχικό πλαίσιο αξιολόγησης

Το αρχικό πλαίσιο αξιολόγησης είναι το σύνολο ΤΠΔ (δηλ. η παρούσα ΤΠΔ, η ΤΠΔ NOI και η ΤΠΔ PRM) που ισχύει κατά την έναρξη της φάσης σχεδιασμού, όταν ο αιτών έχει συνάψει σύμβαση με τον κοινοποιημένο οργανισμό.

- 2) Πλαίσιο πιστοποίησης

Το πλαίσιο πιστοποίησης είναι το σύνολο ΤΠΔ (δηλ. η παρούσα ΤΠΔ, η ΤΠΔ NOI και η ΤΠΔ PRM) που ισχύει κατά τη χρονική στιγμή της έκδοσης του πιστοποιητικού εξέτασης τύπου ή σχεδιασμού ΕΚ. Πρόκειται για το αρχικό πλαίσιο αξιολόγησης τροποποιημένο με τις αναθεωρήσεις των ΤΠΔ που τέθηκαν σε ισχύ κατά τη φάση σχεδιασμού.

- 3) Φάση σχεδιασμού

Η φάση σχεδιασμού είναι η περίοδος που αρχίζει μόλις ο αιτών συνάψει σύμβαση με κοινοποιημένο οργανισμό, ο οποίος είναι υπεύθυνος για την επαλήθευση ΕΚ, και λήγει όταν εκδοθεί το πιστοποιητικό εξέτασης τύπου ή σχεδιασμού ΕΚ.

Η φάση σχεδιασμού μπορεί να καλύπτει έναν τύπο και μία ή περισσότερες παραλλαγές τύπου και εκδόσεις τύπου. Για όλες τις παραλλαγές τύπου και τις εκδόσεις τύπου, η φάση σχεδιασμού θεωρείται ότι αρχίζει ταυτόχρονα με τη φάση σχεδιασμού για τον κύριο τύπο.

- 4) Φάση παραγωγής

Η φάση παραγωγής είναι η περίοδος κατά την οποία τα υποσυστήματα τροχαίου υλικού μπορούν να διατεθούν στην αγορά με βάση δήλωση επαλήθευσης ΕΚ που αναφέρεται σε έγκυρο πιστοποιητικό εξέτασης τύπου ή σχεδιασμού ΕΚ.

- 5) Τροχαίο υλικό σε λειτουργία:

Το τροχαίο υλικό είναι σε λειτουργία όταν είναι καταχωρισμένο με κωδικό «έγκυρης» καταχώρισης «00» στο εθνικό μητρώο οχημάτων σύμφωνα με την απόφαση 2007/756/ΕΚ ή στο ευρωπαϊκό μητρώο οχημάτων σύμφωνα με την εκτελεστική απόφαση (ΕΕ) 2018/1614 και διατηρείται σε κατάσταση ασφαλούς λειτουργίας σύμφωνα με τον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) 2019/779 της Επιτροπής⁽¹⁾.

7.1.3.1.2. *Κανόνες για τα πιστοποιητικά εξέτασης τύπου ή σχεδιασμού ΕΚ*

- 1) Ο κοινοποιημένος οργανισμός εκδίδει το πιστοποιητικό εξέτασης τύπου ή σχεδιασμού «ΕΚ» που αναφέρεται στο πλαίσιο πιστοποίησης.

⁽¹⁾ Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2019/779 της Επιτροπής, της 16ης Μαΐου 2019, για τον καθορισμό λεπτομερών διατάξεων για σύστημα πιστοποίησης των φορέων υπεύθυνων για τη συντήρηση οχημάτων κατ' εφαρμογή της οδηγίας (ΕΕ) 2016/798 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και την κατάργηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 445/2011 της Επιτροπής (ΕΕ L 139 I της 27.5.2019, σ. 360).

▼ M5

- 2) Όταν κατά τη φάση σχεδιασμού αρχίσει να ισχύει αναθεώρηση της παρούσας ΤΠΔ ή της ΤΠΔ NOI ή της ΤΠΔ PRM, ο κοινοποιημένος οργανισμός εκδίδει το πιστοποιητικό εξέτασης τύπου ή σχεδιασμού ΕΚ σύμφωνα με τους ακόλουθους κανόνες:
- Για αλλαγές στις ΤΠΔ που δεν αναφέρονται στο προσάρτημα IB, η συμμόρφωση με το αρχικό πλαίσιο αξιολόγησης συνεπάγεται συμμόρφωση με το πλαίσιο πιστοποίησης. Ο κοινοποιημένος οργανισμός εκδίδει το πιστοποιητικό εξέτασης τύπου ή σχεδιασμού ΕΚ που παραπέμπει στο πλαίσιο πιστοποίησης χωρίς πρόσθετη αξιολόγηση.
 - Όσον αφορά αλλαγές στις ΤΠΔ που αναφέρονται στο προσάρτημα IB, η εφαρμογή τους είναι υποχρεωτική σύμφωνα με το μεταβατικό καθεστώς που ορίζεται στο προσάρτημα. Κατά τη διάρκεια της καθορισμένης μεταβατικής περιόδου, ο κοινοποιημένος οργανισμός μπορεί να εκδώσει πιστοποιητικό εξέτασης τύπου ή σχεδιασμού ΕΚ που παραπέμπει στο πλαίσιο πιστοποίησης χωρίς πρόσθετη αξιολόγηση. Ο κοινοποιημένος οργανισμός απαριθμεί στο πιστοποιητικό εξέτασης τύπου ή σχεδιασμού ΕΚ όλα τα σημεία που αξιολογήθηκαν σύμφωνα με το αρχικό πλαίσιο αξιολόγησης.
- 3) Όταν κατά τη φάση σχεδιασμού αρχίσουν να ισχύουν περισσότερες από μία αναθεωρήσεις της παρούσας ΤΠΔ ή της ΤΠΔ NOI ή της ΤΠΔ PRM, το σημείο 2 εφαρμόζεται διαδοχικά σε όλες τις αναθεωρήσεις.
- 4) Επιτρέπεται πάντοτε (αλλά δεν είναι υποχρεωτικό) να χρησιμοποιείται η πλέον πρόσφατη έκδοση οποιασδήποτε ΤΠΔ, είτε συνολικά είτε για συγκεκριμένα σημεία, εκτός εάν ρητά ορίζεται διαφορετικά στην αναθεώρηση των εν λόγω ΤΠΔ. Σε περίπτωση που η εφαρμογή περιορίζεται σε συγκεκριμένα σημεία, ο αιτών οφείλει να αιτιολογήσει και να τεκμηριώσει ότι οι ισχύουσες απαιτήσεις συνεχίζουν να πληρούνται, και αυτό πρέπει να εγκριθεί από τον κοινοποιημένο οργανισμό.

7.1.3.1.3. Ισχύς του πιστοποιητικού εξέτασης τύπου ή σχεδιασμού ΕΚ

- 1) Όταν αρχίζει να ισχύει αναθεώρηση της παρούσας ΤΠΔ ή της ΤΠΔ NOI ή της ΤΠΔ PRM, το πιστοποιητικό εξέτασης τύπου ή σχεδιασμού ΕΚ για το υποσύστημα εξακολουθεί να ισχύει, εκτός εάν απαιτείται η αναθεώρησή του σύμφωνα με το ειδικό μεταβατικό καθεστώς τροποποίησης ΤΠΔ.
- 2) Μόνο οι αλλαγές στις ΤΠΔ με ειδικό μεταβατικό καθεστώς μπορούν να εφαρμόζονται σε τροχαίο υλικό που βρίσκεται σε φάση παραγωγής ή σε τροχαίο υλικό σε λειτουργία.

7.1.3.2. Στοιχεία διαλειτουργικότητας

- 1) Το παρόν σημείο αφορά στοιχείο διαλειτουργικότητας το οποίο υπόκειται σε εξέταση τύπου ή σχεδιασμού ή καταλληλότητα για χρήση.
- 2) Εκτός εάν ορίζεται ρητά διαφορετικά στην αναθεώρηση της παρούσας ΤΠΔ ή της ΤΠΔ NOI ή της ΤΠΔ PRM, η εξέταση τύπου ή σχεδιασμού ή η καταλληλότητα χρήσης εξακολουθεί να ισχύει ακόμη και αν αρχίσει να ισχύει αναθεώρηση των εν λόγω ΤΠΔ.

Κατά τη διάρκεια αυτού του χρονικού διαστήματος, επιτρέπεται να διατίθενται στην αγορά καινούρια συστατικά στοιχεία του ίδιου τύπου χωρίς νέα αξιολόγηση τύπου.

7.1.4. *Κανόνες για την επέκταση της περιοχής χρήσης για τροχαίο υλικό που διαθέτει έγκριση σύμφωνα με την οδηγία 2008/57/ΕΚ ή τέθηκε σε λειτουργία πριν από τις 19 Ιουλίου 2010*

- 1) Σε περίπτωση μη πλήρους συμμόρφωσης με την παρούσα ΤΠΔ, το σημείο 2 εφαρμόζεται στο τροχαίο υλικό που πληροί τους ακόλουθους όρους όταν ζητείται επέκταση της περιοχής χρήσης του σύμφωνα με το άρθρο 21 παράγραφος 13 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797:

▼ M5

- α) έχει εγκριθεί σύμφωνα με την οδηγία 2008/57/EK ή τέθηκε σε λειτουργία πριν από τις 19 Ιουλίου 2010,
- β) είναι καταχωρισμένο με κωδικό «έγκυρης» καταχώρισης «00» στο εθνικό μητρώο οχημάτων σύμφωνα με την απόφαση 2007/756/EK ή στο ευρωπαϊκό μητρώο οχημάτων σύμφωνα με την εκτελεστική απόφαση (ΕΕ) 2018/1614 και διατηρείται σε κατάσταση ασφαλούς λειτουργίας σύμφωνα με τον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) 2019/779.

Οι ακόλουθες διατάξεις για την επέκταση της περιοχής χρήσης ισχύουν επίσης σε συνδυασμό με νέα έγκριση, όπως ορίζεται στο άρθρο 14 παράγραφος 3 στοιχείο α) του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2018/545.

- 2) Η έγκριση επεκταθείσας περιοχής χρήσης του τροχαίου υλικού που αναφέρεται στο σημείο 1 βασίζεται στην υπάρχουσα έγκριση, εφόσον υπάρχει, και στην τεχνική συμβατότητα μεταξύ του τροχαίου υλικού και του δικτύου σύμφωνα με το άρθρο 21 παράγραφος 3 στοιχείο δ) της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797 και στη συμμόρφωση με τα βασικά χαρακτηριστικά σχεδιασμού των πινάκων 17α και 17β της παρούσας ΤΠΔ, λαμβανομένων υπόψη τυχόν περιορισμών ή ορίων.

Ο αιτών υποβάλλει δήλωση επαλήθευσης ΕΚ συνοδευόμενη από τεχνικούς φακέλους που αποδεικνύουν τη συμμόρφωση με τις απαιτήσεις της παρούσας ΤΠΔ ή με διατάξεις που παράγουν ισοδύναμα αποτελέσματα για κάθε βασική παράμετρο που αναφέρεται στη στήλη 1 των πινάκων 17α και 17β και με τα ακόλουθα σημεία της παρούσας ΤΠΔ:

— 4.2.4.2.2, 4.2.5.5.8, 4.2.5.5.9, 4.2.6.2.3, 4.2.6.2.4, 4.2.6.2.5, 4.2.8.2.7, 4.2.8.2.9.8 (όταν η διαχείριση της διέλευσης μέσω τμημάτων διαχωρισμού φάσεων ή συστημάτων είναι αυτοματοποιημένη), 4.2.9.3.1, 4.2.9.6, 4.2.12 και 4.2.12.6

— 4.2.5.3 στην Ιταλία

— 4.2.5.3.5 και 4.2.9.2.1 στη Γερμανία

μέσω ενός των ακόλουθων ή συνδυασμού αυτών:

- α) τη συμμόρφωση προς τις απαιτήσεις που ορίζονται στην παρούσα ΤΠΔ,
- β) τη συμμόρφωση προς τις αντίστοιχες απαιτήσεις που ορίζονται σε προηγούμενη ΤΠΔ,
- γ) τη συμμόρφωση προς εναλλακτικές προδιαγραφές που θεωρείται ότι έχουν ισοδύναμο αποτέλεσμα,
- δ) στοιχεία που αποδεικνύουν ότι οι απαιτήσεις τεχνικής συμβατότητας με το δίκτυο της επεκταθείσας περιοχής χρήσης είναι ισοδύναμες με τις απαιτήσεις τεχνικής συμβατότητας με το δίκτυο για το οποίο έχει ήδη εγκριθεί ή τεθεί σε λειτουργία το τροχαίο υλικό. Τα εν λόγω αποδεικτικά στοιχεία παρέχονται από τον αιτούντα και μπορούν να βασίζονται στις πληροφορίες του μητρώου σιδηροδρομικής υποδομής (στο εξής: RINF).
- 3) Το ισοδύναμο αποτέλεσμα των εναλλακτικών προδιαγραφών στις απαιτήσεις της παρούσας ΤΠΔ [σημείο 2 στοιχείο γ)] και η ισοδυναμία των απαιτήσεων τεχνικής συμβατότητας με το δίκτυο [σημείο 2 στοιχείο δ)] αιτιολογούνται και τεκμηριώνονται από τον αιτούντα με εφαρμογή της διαδικασίας διαχείρισης της επικινδυνότητας που καθορίζεται στο παράρτημα Ι του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 402/2013. Η αιτιολόγηση πρέπει να αξιολογείται και να επιβεβαιώνεται από φορέα εκτίμησης (ΚΜΑ για την ΕκΕπ).

▼ M5

- 4) Επιπλέον των απαιτήσεων που αναφέρονται στην παράγραφο 2, και κατά περίπτωση, ο αιτών υποβάλλει δήλωση επαλήθευσης EK συνοδευόμενη από τεχνικούς φακέλους που αποδεικνύουν τη συμμόρφωση με τα ακόλουθα:
- α) ειδικές περιπτώσεις οι οποίες αφορούν οποιοδήποτε τμήμα της επεκταθείσας περιοχής χρήσης που απαριθμούνται στην παρούσα ΤΠΔ, την ΤΠΔ NOI, την ΤΠΔ PRM και την ΤΠΔ CCS,
- β) τους εθνικούς κανόνες που αναφέρονται στο άρθρο 13 παράγραφος 2 στοιχεία α), γ) και δ) της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797, όπως κοινοποιήθηκαν σύμφωνα με το άρθρο 14 της εν λόγω οδηγίας.
- 5) Ο φορέας έγκρισης δημοσιοποιεί μέσω του ιστότοπου του Οργανισμού τις λεπτομέρειες των εναλλακτικών προδιαγραφών που αναφέρονται στο σημείο 2 στοιχείο γ) και των απαιτήσεων τεχνικής συμβατότητας με το δίκτυο που αναφέρονται στο σημείο 2 στοιχείο δ) βάσει των οποίων χορήγησε εγκρίσεις για την επεκταθείσα περιοχή χρήσης.
- 6) Όταν ένα εγκριθέν όχημα επωφελήθηκε από τη μη εφαρμογή ΤΠΔ ή μέρους αυτών σύμφωνα με το άρθρο 9 της οδηγίας 2008/57/ΕΚ, ο αιτών ζητεί παρέκκλιση/-εις στα κράτη μέλη της επεκταθείσας περιοχής χρήσης σύμφωνα με το άρθρο 7 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797.
- 7) Σύμφωνα με το άρθρο 54 παράγραφος 2 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797, οι επιβατάμαξες που χρησιμοποιούνται δυνάμει του Regolamento Internazionale Carrozze (RIC) θεωρείται ότι έχουν εγκριθεί σύμφωνα με τους όρους υπό τους οποίους χρησιμοποιήθηκαν, συμπεριλαμβανομένης της περιοχής χρήσης στην οποία λειτουργούν. Μετά από μεταβολή για την οποία απαιτείται νέα έγκριση για διάθεση στην αγορά σύμφωνα με το άρθρο 21 παράγραφος 12 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797, οι επιβατάμαξες που είναι αποδεκτές δυνάμει της πλέον πρόσφατης συμφωνίας RIC διατηρούν την περιοχή χρήσης στην οποία λειτουργούσαν χωρίς περαιτέρω ελέγχους στα αμετάβλητα τμήματα.

7.1.5. *Απαιτήσεις προ της τοποθέτησης για νέο σχεδιασμό τροχαίου υλικού σε περίπτωση που το ETCS δεν έχει ακόμη εγκατασταθεί*

- 1) Η περίπτωση αυτή ισχύει για πρόσφατα αναπτυχθέντα σχεδιασμό οχημάτων, συμπεριλαμβανομένων ειδικών οχημάτων του σημείου 7.4.3.2 της ΤΠΔ CCS όταν εφαρμόζεται το σημείο 7.1.1.3 (1) της ΤΠΔ LOC&PAS, όταν το εποχούμενο ETCS δεν έχει ακόμη εγκατασταθεί με σκοπό να είναι έτοιμο το υποσύστημα τροχαίου υλικού κατά την εγκατάσταση του ETCS.
- 2) Οι ακόλουθες απαιτήσεις ισχύουν για πρόσφατα αναπτυχθέντες σχεδιασμούς οχημάτων για τους οποίους απαιτείται πρώτη έγκριση, όπως ορίζεται στο άρθρο 14 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2018/545:
- α) Συμμόρφωση προς τις απαιτήσεις που αφορούν τις λειτουργίες διεπαφής αμαξοστοιχίας, όπως αναφέρονται στις βασικές παραμέτρους που αναφέρονται στο προσάρτημα Α πίνακας Α.2 δείκτης 7 της ΤΠΔ CCS (βλέπε στήλες 1 και 2 του πίνακα 9 της ΤΠΔ LOC&PAS).
- β) Η περιγραφή των λειτουργιών διεπαφής αμαξοστοιχίας που υλοποιήθηκαν, συμπεριλαμβανομένων των προδιαγραφών διεπαφών και των πρωτοκόλλων επικοινωνίας, τεκμηριώνεται στον τεχνικό φάκελο που περιγράφεται στο σημείο 4.2.12.2 23).

▼ M5

- γ) Διατίθεται χώρος για εγκατάσταση εποχούμενου εξοπλισμού ETCS που ορίζεται στην ΤΠΔ CCS (π.χ. ΔΔΜ ETCS, κεραίες, κ.λπ.). Οι συνθήκες εγκατάστασης εξοπλισμού πρέπει να τεκμηριώνονται στην τεχνική τεκμηρίωση που περιγράφεται στο σημείο 4.2.12.2 24).
- 3) Ο κοινοποιημένος οργανισμός που είναι υπεύθυνος για την επαλήθευση ΕΚ για το υποσύστημα τροχαίου υλικού επαληθεύει ότι παρέχεται η τεκμηρίωση που προβλέπεται στο σημείο 4.2.12.2 (23) και (24).
- 4) Όταν εγκαθίσταται εποχούμενο ETCS, η αξιολόγηση της ενσωμάτωσης των λειτουργιών διεπαφής επί του οχήματος αποτελεί μέρος της επαλήθευσης ΕΚ για το εποχούμενο υποσύστημα CCS σύμφωνα με το σημείο 6.3.3 της ΤΠΔ CCS.

▼ B7.2. **Συμβατότητα με άλλα υποσυστήματα**

- 1) Η παρούσα ΤΠΔ έχει εκπονηθεί λαμβανόμενων υπόψη άλλων υποσυστημάτων σύμφωνα με τις αντίστοιχες ΤΠΔ. Κατά συνέπεια, οι διεπαφές με τα υποσυστήματα μόνιμων εγκαταστάσεων υποδομής, ενέργειας, και ελέγχου — χειρισμού εξετάζονται για υποσυστήματα που πληρούν την ΤΠΔ «Υποδομή», την ΤΠΔ «Ενέργεια» και την ΤΠΔ ΕΧΣ.
- 2) Σύμφωνα με τα ανωτέρω, οι μέθοδοι και οι φάσεις εφαρμογής που αφορούν το τροχαίο υλικό εξαρτώνται από την πρόοδο εφαρμογής της ΤΠΔ «Υποδομή», της ΤΠΔ «Ενέργεια» και της ΤΠΔ ΕΧΣ
- 3) Επιπλέον, οι ΤΠΔ που καλύπτουν τις μόνιμες εγκαταστάσεις αφορούν σειρά διαφορετικών τεχνικών χαρακτηριστικών (π.χ. «κώδικας κυκλοφορίας» στην ΤΠΔ «Υποδομή», «σύστημα ηλεκτρικής τροφοδότησης» στην ΤΠΔ «Ενέργεια»).
- 4) Για το τροχαίο υλικό, τα αντίστοιχα τεχνικά χαρακτηριστικά καταχωρίζονται στο «Ευρωπαϊκό μητρώο εγκεκριμένων τύπων οχημάτων», σύμφωνα με το ► **M3** άρθρο 48 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797 ◀ και την εκτελεστική απόφαση 2011/665/ΕΕ της Επιτροπής της 4ης Οκτωβρίου 2011 σχετικά με το ευρωπαϊκό μητρώο εγκεκριμένων τύπων οχημάτων (βλέπε επίσης τμήμα 4.8 της παρούσας ΤΠΔ).
- 5) Οι μόνιμες εγκαταστάσεις αποτελούν μέρος των κύριων χαρακτηριστικών που καταχωρίζονται στο «Μητρώο υποδομής», σύμφωνα με τις διατάξεις του ► **M3** άρθρου 48 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797 και τον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) 2019/777 της Επιτροπής⁽¹⁾ ◀.

7.3. **Ειδικές περιπτώσεις**7.3.1. *Γενικά*

- 1) Οι ειδικές περιπτώσεις, που παρατίθενται στο ακόλουθο σημείο, περιγράφουν ειδικές διατάξεις αναγκαίες και εγκεκριμένες σε συγκεκριμένα δίκτυα κάθε κράτους μέλους
- 2) Οι εν λόγω ειδικές περιπτώσεις κατατάσσονται σε:
- περιπτώσεις «Μ»: «μόνιμες» περιπτώσεις,
 - περιπτώσεις «Π0»: «προσωρινές» περιπτώσεις αορίστου χρόνου, για τις οποίες το στοχευόμενο σύστημα επιτυγχάνεται έως κάποια ημερομηνία που δεν έχει καθοριστεί ακόμα,
 - περιπτώσεις «Π1»: «προσωρινές» περιπτώσεις, για τις οποίες το στοχευόμενο σύστημα επιτυγχάνεται έως τις 31 Δεκεμβρίου 2025,
 - περιπτώσεις «Π2»: «προσωρινές» περιπτώσεις, για τις οποίες το στοχευόμενο σύστημα θα επιτευχθεί έως τις 31 Δεκεμβρίου 2035.

▼ M3

⁽¹⁾ Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2019/777 της Επιτροπής, της 16ης Μαΐου 2019, σχετικά με τις κοινές προδιαγραφές του μητρώου σιδηροδρομικής υποδομής και για την κατάρτιση της εκτελεστικής απόφασης 2014/880/ΕΕ] (RINF) (ΕΕ L 139 I της 27.5.2019, σ. 312):

▼ **M3**

Όλες οι ειδικές περιπτώσεις θα επανεξετάζονται στο πλαίσιο μελλοντικών αναθεωρήσεων της ΤΠΔ με στόχο τον περιορισμό του τεχνικού και γεωγραφικού πεδίου εφαρμογής τους, με βάση την αξιολόγηση των επιπτώσεών τους για την ασφάλεια, τη διαλειτουργικότητα, τις διασυννοριακές υπηρεσίες και τους διαδρόμους του ΔΕΔ-Μ, αλλά και των πρακτικών και οικονομικών επιπτώσεων της διατήρησης ή της κατάργησής τους. Ιδιαίτερη βαρύτητα θα δίνεται στη διαθεσιμότητα χρηματοδότησης από την ΕΕ.

Οι ειδικές περιπτώσεις περιορίζονται στη διαδρομή ή στο δίκτυο όπου είναι απολύτως αναγκαίο και αφού ληφθούν υπόψη οι διαδικασίες συμβατότητας της διαμπερούς όδευσης.

▼ **B**

- 3) Στην παρούσα ΤΠΔ περιλαμβάνονται όλες οι ειδικές περιπτώσεις που ισχύουν για το τροχαίο υλικό στο πλαίσιο του πεδίου εφαρμογής της παρούσας ΤΠΔ.
- 4) Ορισμένες ειδικές περιπτώσεις έχουν κοινά σημεία με άλλες ΤΠΔ. Όταν σημείο της παρούσας ΤΠΔ παραπέμπει σε άλλη ΤΠΔ για την οποία ισχύει ειδική περίπτωση, ή όταν για τροχαίο υλικό ισχύει ειδική περίπτωση ως συνέπεια ειδικής περίπτωσης που δηλώνεται σε άλλη ΤΠΔ, τότε οι εν λόγω ειδικές περιπτώσεις περιγράφονται και στην παρούσα ΤΠΔ.
- 5) Επιπλέον, ορισμένες ειδικές περιπτώσεις δεν εμποδίζουν την πρόσβαση σε εθνικό δίκτυο τροχαίου υλικού σύμφωνα με την παρούσα ΤΠΔ. Στην εν λόγω περίπτωση γίνεται σχετική ρητή δήλωση στο σχετικό κατωτέρω σημείο 7.3.2.

▼ **M3**

- 6) Όταν ισχύει ειδική περίπτωση για συστατικό στοιχείο το οποίο ορίζεται ως στοιχείο διαλειτουργικότητας στο τμήμα 5.3 της παρούσας ΤΠΔ, η αξιολόγηση της συμμόρφωσης πρέπει να διενεργείται σύμφωνα με το σημείο 6.1.1 3).

▼ **M5**

7.3.2. *Κατάλογος ειδικών περιπτώσεων*

7.3.2.1. Μηχανικές διεπαφές (4.2.2.2)

Ειδική περίπτωση Ιρλανδίας και Ηνωμένου Βασιλείου όσον αφορά τη Βόρεια Ιρλανδία («M»)

Τερματική ζεύξη, ύψος υπεράνω της σιδηροτροχιάς (σημείο 4.2.2.2.3).

A.1 Προσκρουστήρες

Το ύψος του γεωμετρικού άξονα που διέρχεται από το κέντρο των προσκρουστήρων πρέπει να είναι περίπου 1 090 mm (+ 5/- 80 mm) υπεράνω επιπέδου σιδηροτροχιάς, σε όλες τις καταστάσεις φόρτωσης και φθοράς.

A.2 Ζεύξη με κοχλία

Το ύψος του γεωμετρικού άξονα που διέρχεται από το κέντρο του αγκίστρου έλξης πρέπει να είναι περίπου 1 070 mm (+ 25/- 80 mm) υπεράνω επιπέδου σιδηροτροχιάς, σε όλες τις καταστάσεις φόρτωσης και φθοράς.

▼ **M5**

7.3.2.2. Περιτυπώματα (4.2.3.1)

Ειδική περίπτωση Ιρλανδίας και Ηνωμένου Βασιλείου όσον αφορά τη Βόρεια Ιρλανδία («M»)

Η κατατομή αναφοράς του άνω και του κάτω μέρους της μονάδας επιτρέπεται να καθορίζεται σύμφωνα με τους εθνικούς τεχνικούς κανόνες που έχουν κοινοποιηθεί για τον σκοπό αυτό.

7.3.2.3. Απαιτήσεις για τροχαίο υλικό για τη συμβατότητα με παρατρόχιο τεχνικό εξοπλισμό (4.2.3.3.2.2)

Ειδική περίπτωση Φινλανδίας («M»)

Στην περίπτωση τροχαίου υλικού προοριζόμενου να χρησιμοποιείται στο Φινλανδικό δίκτυο (εύρος τροχιάς 1 524 mm), και το οποίο εξαρτάται από παρατρόχιο τεχνικό εξοπλισμό παρακολούθησης της κατάστασης εδράνου άξονα, οι στοχευόμενες περιοχές στην κάτω όψη λιποκιβωτίου άξονα, που πρέπει να παραμένουν ανεμπόδιστες ώστε να είναι δυνατή η παρακολούθηση από παρατρόχιο HABD, πρέπει να έχουν τις διαστάσεις που ορίζονται στο πρότυπο EN 15437-1:2009, με αντικατάσταση των τιμών από τις ακόλουθες:

Σύστημα βασιζόμενο σε παρατρόχιο τεχνικό εξοπλισμό:

Οι διαστάσεις των σημείων 5.1 και 5.2 του προτύπου EN 15437-1:2009 αντικαθίστανται αντιστοίχως από τις ακόλουθες. Υπάρχουν δύο διαφορετικές στοχευόμενες περιοχές (I και II), όπου περιλαμβάνονται οι ζώνες που καθορίζονται για την πρόσβαση και τη μέτρηση:

Διαστάσεις για τη στοχευόμενη περιοχή I:

- W_{TA} , ίσο ή μεγαλύτερο των 50 mm
- L_{TA} , ίσο ή μεγαλύτερο των 200 mm
- Y_{TA} από 1 045 mm έως 1 115 mm
- W_{PZ} , ίσο ή μεγαλύτερο των 140 mm
- L_{PZ} , ίσο ή μεγαλύτερο των 500 mm
- Y_{PZ} 1 080 mm \pm 5 mm

Διαστάσεις για τη στοχευόμενη περιοχή II:

- W_{TA} , ίσο ή μεγαλύτερο των 14 mm
- L_{TA} , ίσο ή μεγαλύτερο των 200 mm
- Y_{TA} από 892 mm έως 896 mm
- W_{PZ} , ίσο ή μεγαλύτερο των 28 mm
- L_{PZ} , ίσο ή μεγαλύτερο των 500 mm
- Y_{PZ} 894 mm \pm 2 mm

Ειδική περίπτωση Γαλλίας («M»)

Η εν λόγω ειδική περίπτωση ισχύει για όλες τις μονάδες που δεν είναι εφοδιασμένες με εποχούμενο εξοπλισμό παρακολούθησης της κατάστασης του εδράνου του άξονα.

Εφαρμόζονται τα σημεία 5.1 και 5.2 του προτύπου EN 15437-1 με τις ακόλουθες ιδιαιτερότητες. Η σημειογραφία είναι αυτή που χρησιμοποιείται στην εικόνα 3 του προτύπου.

- $W_{TA} = 70$ mm
- $Y_{TA} = 1\,092,5$ mm
- $L_{TA} = V_{max} \times 0,56$ (V_{max} είναι η μέγιστη ταχύτητα γραμμής στο επίπεδο του HABC, εκφραζόμενη σε km/h).

Ειδική περίπτωση Ιρλανδίας και Ηνωμένου Βασιλείου όσον αφορά τη Βόρεια Ιρλανδία («M»)

Στην περίπτωση τροχαίου υλικού το οποίο εξαρτάται από παρατρόχιο τεχνικό εξοπλισμό παρακολούθησης της κατάστασης εδράνου άξονα, οι διαστάσεις των στοχευόμενων περιοχών στην κάτω όψη λιποκιβωτίου άξονα (διαστάσεις όπως ορίζονται στο EN 15437-1:2009) είναι οι εξής:

▼ M5

Πίνακας 18
Στοχευόμενη επιφάνεια

	Y _{TA} [mm]	W _{TA} [mm]	L _{TA} [mm]	Y _{PZ} [mm]	W _{PZ} [mm]	L _{PZ} [mm]
1 600 mm	1 110 ± 2	≥ 70	≥ 180	1 110 ± 2	≥ 125	≥ 500

Ειδική περίπτωση Σουηδίας («Π2»)

Αυτή η ειδική περίπτωση ισχύει για όλες τις μονάδες που δεν διαθέτουν εποχούμενο τεχνικό εξοπλισμό παρακολούθησης της κατάστασης εδράνου άξονα και προορίζονται να λειτουργούν σε γραμμές χωρίς αναβαθμισμένους ανιχνευτές εδράνων αξόνων. Οι γραμμές αυτές αναφέρονται στη δήλωση δικτύου ως μη σύμφωνες με την ΤΠΔ από αυτήν την άποψη.

Οι δύο ζώνες κάτω του λιποκιβωτίου άξονα/ακραξιού που καθορίζονται στον ακόλουθο πίνακα, σύμφωνα με τις παραμέτρους του προτύπου EN 15437-1:2009, πρέπει να είναι ελεύθερες, ώστε να διευκολύνεται η κατακόρυφη παρακολούθηση με σύστημα ανίχνευσης θερμού λιποκιβωτίου άξονα:

Πίνακας 19

Σκοπούμενη και απαγορευτική ζώνη για μονάδες που πρόκειται να λειτουργούν στη Σουηδία

	Y _{TA} [mm]	W _{TA} [mm]	L _{TA} [mm]	Y _{PZ} [mm]	W _{PZ} [mm]	L _{PZ} [mm]
Σύστημα 1	862	≥ 40	ολόκληρο	862	≥ 60	≥ 500
Σύστημα 2	905 ± 20	≥ 40	ολόκληρο	905	≥ 100	≥ 500

Η συμβατότητα με τα συστήματα αυτά ορίζεται στον τεχνικό φάκελο για το όχημα.

7.3.2.4. Ποιότητα αέρα στο εσωτερικό (4.2.5.8)

Ειδική περίπτωση σήραγγας της Μάγχης («Μ»)

Επιβατικά οχήματα: οι επιβατικές αμαξοστοιχίες πρέπει να διαθέτουν συστήματα αερισμού ικανά να εξασφαλίζουν ότι τα επίπεδα CO₂ παραμένουν κάτω των 10 000 ppm για τουλάχιστον 90 λεπτά σε περίπτωση βλάβης των συστημάτων έλξης.

7.3.2.5. Δυναμική συμπεριφορά κατά την κίνηση (4.2.3.4.2, 6.2.3.4)

Ειδική περίπτωση Φινλανδίας («Μ»)

Για οχήματα προοριζόμενα να λειτουργούν αποκλειστικά και μόνο στο φινλανδικό δίκτυο των 1 524 mm ισχύουν οι ακόλουθες τροποποιήσεις των σημείων της ΤΠΔ σχετικά με τη δυναμική συμπεριφορά κατά την κίνηση:

- Η ζώνη δοκιμής 4 δεν εφαρμόζεται για την εκτέλεση δυναμικών δοκιμών κατά την κίνηση.
- Η μέση τιμή της ακτίνας καμπυλότητας για όλα τα τμήματα σιδηροτροχιάς στη ζώνη δοκιμής 3 είναι 550 ± 50 μέτρα για την εκτέλεση δυναμικών δοκιμών κατά την κίνηση.
- Οι παράμετροι ποιότητας της σιδηροτροχιάς για την εκτέλεση δυναμικών δοκιμών κατά την κίνηση είναι σύμφωνες με το RATO 13 (επιθεώρηση σιδηροτροχιάς).
- Οι μέθοδοι μέτρησης πληρούν το πρότυπο EN 13848-1:2019.

▼ **M5****Ειδική περίπτωση Ιρλανδίας και Ηνωμένου Βασιλείου όσον αφορά τη Βόρεια Ιρλανδία («M»)**

Για λόγους τεχνικής συμβατότητας με το υπάρχον δίκτυο, για την αξιολόγηση της δυναμικής συμπεριφοράς κατά την κίνηση επιτρέπεται η χρήση των εθνικών τεχνικών κανόνων που έχουν κοινοποιηθεί για τον σκοπό αυτόν.

Ειδική περίπτωση Ισπανίας («M»)

Στην περίπτωση τροχαίου υλικού προοριζόμενου να χρησιμοποιείται στο εύρος τροχιάς 1 668 mm, η οριακή τιμή της οιονεί στατικής ιθυντήριας δύναμης Y_{qst} υπολογίζεται για ακτίνα καμπυλότητας $250 \text{ m} \leq R_m < 400 \text{ m}$.

Η οριακή τιμή είναι: $(Y_{qst})_{lim} = 66 \text{ kN}$.

Για την ομαλοποίηση της εκτιμώμενης τιμής προς την ακτίνα $R_m = 350 \text{ m}$ σύμφωνα με το σημείο 7.6.3.2.6 (2) του προτύπου EN 14363:2016, ο τύπος « $Y_{a,nf,qst} = Y_{a,f,qst} - (10\,500 \text{ m}/R_m - 30) \text{ kN}$ » αντικαθίσταται από τον τύπο « $Y_{a,nf,qst} = Y_{a,f,qst} - (11\,550 \text{ m}/R_m - 33) \text{ kN}$ ».

Οι τιμές της ανεπάρκειας επίκλισης μπορούν να προσαρμοστούν σε εύρος τροχιάς 1 668 mm με πολλαπλασιασμό των αντίστοιχων τιμών παραμέτρων 1 435 mm με τον ακόλουθο συντελεστή μετατροπής: 1733/1500.

- 7.3.2.5α. Σχεδιασμός της φέρουσας κατασκευής πλαισίου φορτίου (4.2.3.5.1)

Ειδική περίπτωση Ισπανίας («M»)

Για φορεία σχεδιασμένα να λειτουργούν σε εύρος τροχιάς 1 668 mm, οι παράμετροι άλφα (α) και βήτα (β) θεωρούνται ότι είναι 0,15 και 0,35 αντίστοιχα σύμφωνα με την προδιαγραφή που αναφέρεται στο προσάρτημα I-1 δείκτης [11] [παράρτημα ΣΤ του προτύπου EN 13749]

- 7.3.2.6. Μηχανικά και γεωμετρικά χαρακτηριστικά τροχοφόρων αξόνων και τροχών (4.2.3.5.2.1 και 4.2.3.5.2.2)

Ειδική περίπτωση Εσθονίας, Λετονίας, Λιθουανίας και Πολωνίας για σύστημα 1 520 mm («M»)

Οι γεωμετρικές διαστάσεις των τροχών, που ορίζονται στο σχήμα 2 πρέπει να είναι σύμφωνες με τις οριακές τιμές του πίνακα 20.

Πίνακας 20

Όρια των γεωμετρικών διαστάσεων τροχοφόρων αξόνων, σε λειτουργία

Ονομασία	Διάμετρος τροχού D (mm)	Ελάχιστη τιμή (mm)	Μέγιστη τιμή (mm)
Πλάτος της στεφάνης ($B_R + Burr$)	$400 \leq D \leq 1\,220$	130	146
Πάχος του όνυχα (S_d)		25 (1)	33
Ύψος του όνυχα (S_h)		28	37

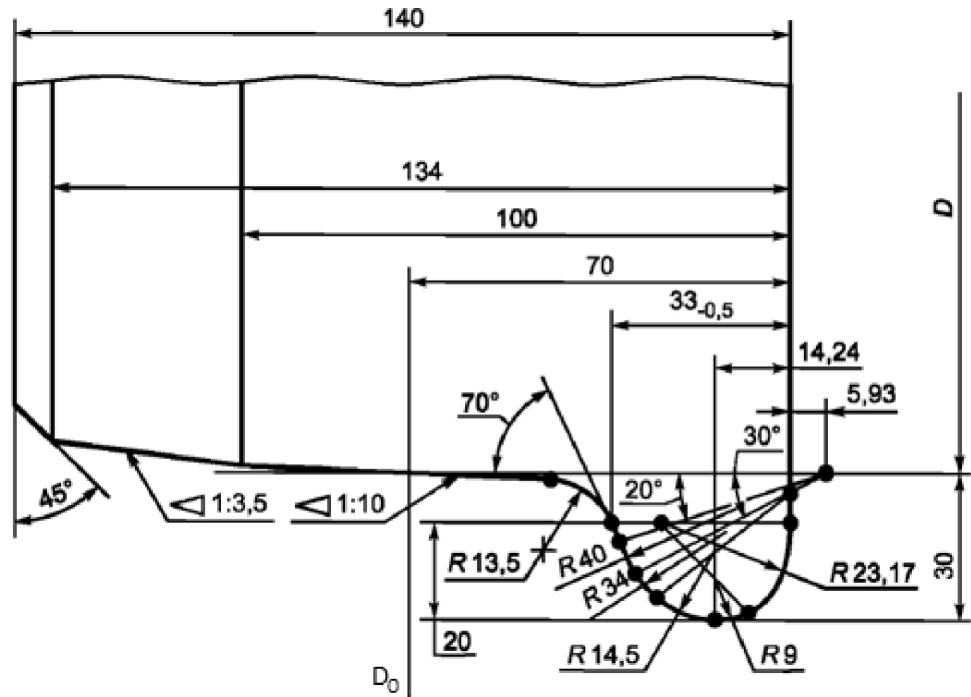
(1) Για εσωτερικούς τροχούς τριαξονικών φορτίων επιτρέπεται διάσταση 21 mm

Στο σχήμα 3 παρακάτω καθορίζεται νέα κατατομή τροχού για μηχανές και συνθέσεις μέγιστης ταχύτητας έως 200 km/h:

▼ M5

Σχήμα 3

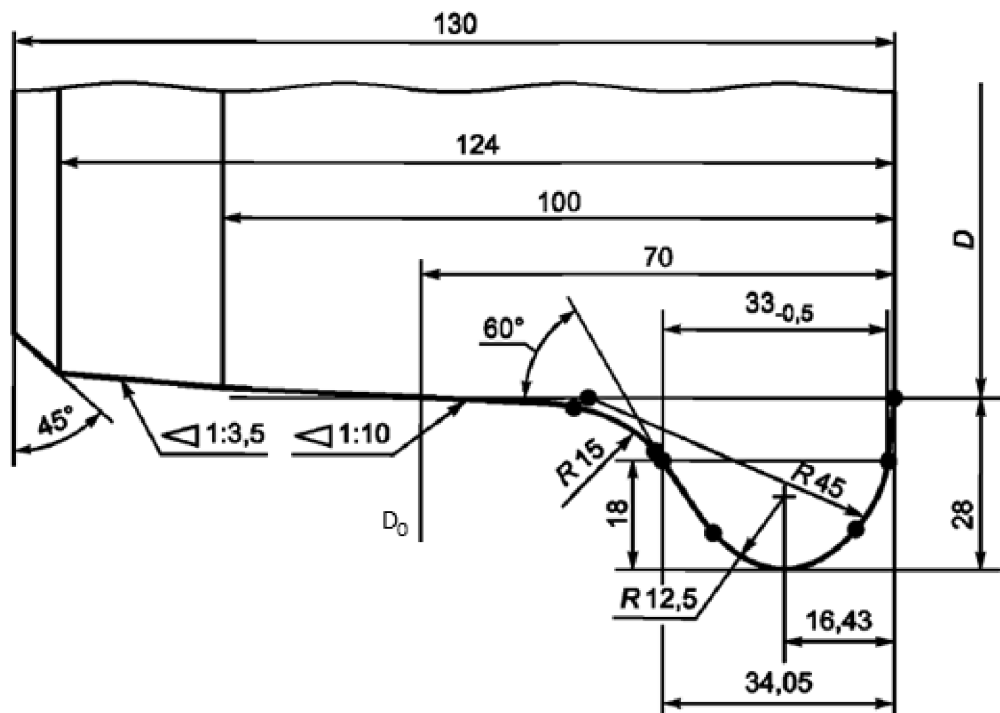
Νέα κατατομή τροχού για μηχανές και συνθέσεις μέγιστης ταχύτητας έως 200 km/h



Στο σχήμα 4 παρακάτω καθορίζεται νέα κατατομή τροχού για μηχανές και συνθέσεις μέγιστης ταχύτητας έως 130 km/h:

Σχήμα 4

Νέα κατατομή τροχού για μηχανές και συνθέσεις μέγιστης ταχύτητας έως 130 km/h



▼ **M5****Ειδική περίπτωση Φινλανδίας («M»)**

Η ελάχιστη διάμετρος τροχού λαμβάνεται ως 400 mm.

Στην περίπτωση τροχαίου υλικού προοριζόμενου να χρησιμοποιείται για την κυκλοφορία μεταξύ του φινλανδικού δικτύου εύρους τροχιάς 1 524 mm και δικτύου τρίτης χώρας με εύρος τροχιάς 1 520 mm, επιτρέπεται η χρήση ειδικών τροχοφόρων αξόνων σχεδιασμένων έτσι ώστε να είναι κατάλληλα και για τα δύο εύρη τροχιάς.

Ειδική περίπτωση Ιρλανδίας («M»)

Οι γεωμετρικές διαστάσεις των τροχών (που ορίζονται στο σχήμα 2) πρέπει να είναι σύμφωνες με τις οριακές τιμές του πίνακα 21:

Πίνακας 21

Όρια των γεωμετρικών διαστάσεων τροχοφόρων αξόνων, σε λειτουργία

	Ονομασία	Διάμετρος τροχού D (mm)	Ελάχιστη τιμή (mm)	Μέγιστη τιμή (mm)
1 600 mm	Πλάτος της στεφάνης (B _R) [με μέγιστο περιφερειακό παράφυμα (BURR) 5 mm]	690 ≤ D ≤ 1 016	137	139
	Πάχος του όνυχα (S _d)	690 ≤ D ≤ 1 016	26	33
	Ύψος του όνυχα (S _h)	690 ≤ D ≤ 1 016	28	38
	Επιφάνεια επαφής όνυχα (q _R)	690 ≤ D ≤ 1 016	6,5	—

Ειδική περίπτωση Ηνωμένου Βασιλείου όσον αφορά τη Βόρεια Ιρλανδία («M»)

Οι γεωμετρικές διαστάσεις των τροχοφόρων αξόνων και των τροχών (που ορίζονται στο σχήμα 1 και στο σχήμα 2) πρέπει να είναι σύμφωνες με τις οριακές τιμές του πίνακα 22:

Πίνακας 22

Όρια των γεωμετρικών διαστάσεων τροχοφόρων αξόνων σε λειτουργία

	Ονομασία	Διάμετρος τροχού D (mm)	Ελάχιστη τιμή (mm)	Μέγιστη τιμή (mm)
1 600 mm	Απόσταση μεταξύ μετώπων ονύχων (SR) SR = AR + S _d , αριστερά + S _d , δεξιά	690 ≤ D ≤ 1 016	1 573	1 593,3
	Απόσταση ράχων (AR)	690 ≤ D ≤ 1 016	1 521	1 527,3
	Πλάτος της στεφάνης (BR) [με μέγιστο περιφερειακό παράφυμα (BURR) 5 mm]	690 ≤ D ≤ 1 016	127	139
	Πάχος του όνυχα (S _d)	690 ≤ D ≤ 1 016	24	33
	Ύψος του όνυχα (S _h)	690 ≤ D ≤ 1 016	28	38
	Επιφάνεια επαφής όνυχα (q _R)	690 ≤ D ≤ 1 016	6,5	—

▼ **M5****Ειδική περίπτωση Ισπανίας για εύρος τροχιάς 1 668 mm («M»)**

Η τιμή του ελάχιστου πάχους του όνυχα (S_d) για διάμετρο τροχού $D \geq 840$ mm είναι 25 mm.

Για διάμετρο τροχού $330 \text{ mm} \leq D < 840$ mm η ελάχιστη τιμή είναι 27,5 mm.

Ειδική περίπτωση Τσεχικής Δημοκρατίας («Π0»)

Για εσωτερικούς τροχούς τριαξονικών φορείων, οι οποίοι δεν συμμετέχουν στην καθοδήγηση τροχιάς, επιτρέπονται χαμηλότερες οριακές τιμές των γεωμετρικών διαστάσεων των τροχών από εκείνες που απαιτούνται βάσει του πίνακα 1 και του πίνακα 2 για το πάχος όνυχα (S_d) και την απόσταση μεταξύ μετώπων ονύχων (S_R).

7.3.2.6α. Ελάχιστη ακτίνα καμπυλότητας (4.2.3.6)

Ειδική περίπτωση Ιρλανδίας («M»)

Στην περίπτωση συστήματος εύρους τροχιάς 1 600 mm, η ελάχιστη ακτίνα καμπυλότητας είναι 105 m για όλες τις μονάδες.

7.3.2.7. Δεν χρησιμοποιείται

7.3.2.8. Αεροδυναμικές επιδράσεις (4.2.6.2)

Ειδική περίπτωση Ιταλίας («M»)

Μέγιστη διακύμανση της πίεσης εντός των σηράγγων (4.2.6.2.3):

Για απεριόριστη λειτουργία στις υφιστάμενες γραμμές και λαμβάνοντας υπόψη τις πολυάριθμες σήραγγες διατομής 54 m², από τις οποίες οι συρμοί διέρχονται με ταχύτητα 250 km/h, και εκείνες με διατομή 82,5 m², από τις οποίες οι συρμοί διέρχονται με ταχύτητα 300 km/h, οι μονάδες με μέγιστη ταχύτητα σχεδιασμού μεγαλύτερης ή ίσης των 190 km/h συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις που καθορίζονται στον πίνακα 23.

Πίνακας 23

Απαιτήσεις για διαλειτουργική αμαξοστοιχία κινούμενη μόνη σε μη κεκλιμένη σωληνοειδή σήραγγα

	Περιτύπωμα	Περίπτωση αναφοράς		Κριτήρια για την περίπτωση αναφοράς			Μέγιστη επιτρεπόμενη ταχύτητα [km/h]
		V_{tr} [km/h]	A_{tH} [m ²]	Δ_{pN} [Pa]	$\Delta_{pN} + \Delta_{pFr}$ [Pa]	$\Delta_{pN} + \Delta_{pFr} + \Delta_{pT}$ [Pa]	
$V_{tr,max} < 250$ km/h	GA ή μικρότερο	200	53,6	$\leq 1\ 750$	$\leq 3\ 000$	$\leq 3\ 700$	≤ 210
	GB	200	53,6	$\leq 1\ 750$	$\leq 3\ 000$	$\leq 3\ 700$	≤ 210
	GC	200	53,6	$\leq 1\ 750$	$\leq 3\ 000$	$\leq 3\ 700$	≤ 210
$V_{tr,max} < 250$ km/h	GA ή μικρότερο	200	53,6	$\leq 1\ 195$	$\leq 2\ 145$	$\leq 3\ 105$	< 250
	GB	200	53,6	$\leq 1\ 285$	$\leq 2\ 310$	$\leq 3\ 340$	< 250
	GC	200	53,6	$\leq 1\ 350$	$\leq 2\ 530$	$\leq 3\ 455$	< 250
$V_{tr,max} \geq 250$ km/h	GA ή μικρότερο	250	53,6	$\leq 1\ 870$	$\leq 3\ 355$	$\leq 4\ 865$	250
$V_{tr,max} \geq 250$ km/h	GA ή μικρότερο	250	63,0	$\leq 1\ 460$	$\leq 2\ 620$	$\leq 3\ 800$	> 250
	GB	250	63,0	$\leq 1\ 550$	$\leq 2\ 780$	$\leq 4\ 020$	> 250
	GC	250	63,0	$\leq 1\ 600$	$\leq 3\ 000$	$\leq 4\ 100$	> 250

▼ **M5**

Εάν για όχημα δεν τηρούνται οι τιμές που καθορίζονται στον ανωτέρω πίνακα (π.χ. όχημα σύμφωνο με την ΤΠΔ), επιτρέπεται να εφαρμόζονται οι κανόνες λειτουργίας (π.χ. όρια ταχύτητας).

7.3.2.8.a. Χειρισμοί φανών (4.2.7.1.4)

Ειδική περίπτωση Γαλλίας, Λουξεμβούργου, Βελγίου, Ισπανίας, Σουηδίας, Πολωνίας («Π0»)

Ο μηχανοδηγός πρέπει να έχει τη δυνατότητα να ενεργοποιεί τους προβολείς σε κατάσταση αναβοσβήσιματος για να ενημερώνει σχετικά με κατάσταση έκτακτης ανάγκης.

7.3.2.9. Δεν χρησιμοποιείται

7.3.2.10. Δεν χρησιμοποιείται

7.3.2.11. Λειτουργία εντός περιοχής τιμών τάσεων και συχνοτήτων (4.2.8.2.2)

Ειδική περίπτωση Εσθονίας («Π1»)

Ηλεκτρικές μονάδες που προορίζονται να λειτουργούν σε γραμμές ΣΡ 3,0 kV πρέπει να είναι ικανές να λειτουργούν εντός των περιοχών τιμών τάσεων και συχνοτήτων που ορίζονται στην ΤΠΔ ENE σημείο 7.4.2.1.1.

Ειδική περίπτωση Γαλλίας («Π2»)

Για την αποφυγή περιορισμών χρήσης, οι ηλεκτρικές μονάδες που είναι σχεδιασμένες να λειτουργούν σε γραμμές ΣΡ 1,5 kV ή EP 25 kV συμμορφώνονται με τα χαρακτηριστικά που περιγράφονται στο μητρώο υποδομής (παράμετρος 1.1.1.2.2.1.3). Η μέγιστη ένταση ρεύματος σε ακινησία ανά παντογράφο (4.2.8.2.5) που επιτρέπεται σε υφιστάμενες γραμμές ΣΡ 1,5 kV μπορεί να είναι χαμηλότερη από τις οριακές τιμές που ορίζονται στην ΤΠΔ ENE σημείο 4.2.5. Η ένταση ρεύματος σε ακινησία ανά παντογράφο περιορίζεται αναλόγως σε ηλεκτρικές μονάδες σχεδιασμένες να λειτουργούν στις γραμμές αυτές.

Ειδική περίπτωση Λετονίας («Π1»)

Ηλεκτρικές μονάδες που προορίζονται να λειτουργούν σε γραμμές ΣΡ 3,0 kV πρέπει να είναι ικανές να λειτουργούν εντός των περιοχών τιμών τάσεων και συχνοτήτων που ορίζονται στην ΤΠΔ ENE σημείο 7.4.2.4.1.

7.3.2.12. Χρήση ανατροφοδοτικής πέδης (4.2.8.2.3)

Ειδική περίπτωση Βελγίου («Π2»)

Για τεχνική συμβατότητα με το υπάρχον σύστημα, η μέγιστη τάση που αναγεννάται στην αλυσοειδή (U_{max2} σύμφωνα με το πρότυπο EN 50388-1:2022, σημείο 12.2.1) σε δίκτυο 3 kV δεν είναι μεγαλύτερη των 3,8 kV.

Ειδική περίπτωση Τσεχικής Δημοκρατίας («Π2»)

Για τεχνική συμβατότητα με το υπάρχον σύστημα, η μέγιστη τάση που αναγεννάται στην αλυσοειδή (U_{max2} σύμφωνα με το πρότυπο EN 50388-1:2022, σημείο 12.2.1) σε δίκτυο 3 kV δεν είναι μεγαλύτερη των 3,55 kV.

Ειδική περίπτωση Σουηδίας («Π2»)

Για τεχνική συμβατότητα με το υπάρχον σύστημα, η μέγιστη τάση που αναγεννάται στην αλυσοειδή (U_{max2} σύμφωνα με το πρότυπο EN 50388-1:2022, σημείο 12.2.1) σε δίκτυο 15 kV δεν είναι μεγαλύτερη των 17,5 kV.

▼ **M5**

- 7.3.2.13. Ύψος διάδρασης με αγωγούς επαφής (επίπεδο RST) (4.2.8.2.9.1.1)

Ειδική περίπτωση Κάτω Χωρών («Π0»)

Για απρόσκοπτη πρόσβαση σε γραμμές ΣΡ 1 500 V, το μέγιστο ύψος παντογράφου περιορίζεται σε 5 860 mm.

- 7.3.2.14. Γεωμετρία κεφαλής παντογράφου (4.2.8.2.9.2)

Ειδική περίπτωση Κροατίας («Π1»)

Για λειτουργία στο υφιστάμενο δίκτυο ΣΡ 3 kV, επιτρέπεται σε ηλεκτρικές μονάδες να τοποθετείται παντογράφος με μήκος κεφαλής 1 450 mm, όπως απεικονίζεται στο πρότυπο EN 50367:2020+A1:2022 παράρτημα B.3 σχήμα B1 (εναλλακτικά προς την απαίτηση στο σημείο 4.2.8.2.9.2).

Ειδική περίπτωση Φινλανδίας («Π1»)

Για τεχνική συμβατότητα με το υφιστάμενο δίκτυο, το πλάτος της κεφαλής του παντογράφου πρέπει να μην υπερβαίνει τα 0,422 μέτρα.

Ειδική περίπτωση Γαλλίας («Π2»)

Για λειτουργία στο υφιστάμενο δίκτυο, και ειδικότερα σε γραμμές με σύστημα αλυσοειδούς συμβατό μόνο με στενό παντογράφο, καθώς και για λειτουργία στη Γαλλία και την Ελβετία, επιτρέπεται σε ηλεκτρικές μονάδες η τοποθέτηση παντογράφου με γεωμετρία κεφαλής μήκους 1 450 mm, όπως απεικονίζεται στο πρότυπο 50367:2020+A1:2022 παράρτημα B.3 σχήμα B.1 (εναλλακτικά προς την απαίτηση στο σημείο 4.2.8.2.9.2).

Ειδική περίπτωση Ιταλίας («Π0»)

Για λειτουργία στο υφιστάμενο δίκτυο ΣΡ 3 kV και σε συστήματα HST EP 25 kV (και επιπροσθέτως στην Ελβετία σε σύστημα EP 15 kV), επιτρέπεται σε ηλεκτρικές μονάδες η τοποθέτηση παντογράφου με μήκος κεφαλής 1 450 mm, όπως απεικονίζεται στο πρότυπο EN 50367: 2020+A1:2022, παράρτημα B.3 σχήμα B1 (εναλλακτικά προς την απαίτηση στο σημείο 4.2.8.2.9.2).

Ειδική περίπτωση Πορτογαλίας («Π0»)

Για λειτουργία στο υφιστάμενο δίκτυο 25 kV 50 Hz, επιτρέπεται σε ηλεκτρικές μονάδες να τοποθετείται παντογράφος με μήκος κεφαλής 1 450 mm, όπως απεικονίζεται στο πρότυπο EN 50367:2020+A1:2022 παράρτημα B.3 σχήμα B.1 (εναλλακτικά προς την απαίτηση στο σημείο 4.2.8.2.9.2).

Για λειτουργία στο υφιστάμενο δίκτυο ΣΡ 1,5 kV, επιτρέπεται σε ηλεκτρικές μονάδες η τοποθέτηση παντογράφου με μήκος κεφαλής 2 180 mm, όπως απεικονίζεται στον εθνικό κανόνα που έχει κοινοποιηθεί για τον σκοπό αυτό (εναλλακτικά προς την απαίτηση στο σημείο 4.2.8.2.9.2).

Ειδική περίπτωση Σλοβενίας («Π0»)

Για λειτουργία στο υφιστάμενο δίκτυο ΣΡ 3 kV, επιτρέπεται σε ηλεκτρικές μονάδες να τοποθετείται παντογράφος με μήκος κεφαλής 1 450 mm, όπως απεικονίζεται στο πρότυπο EN 50367:2020+A1:2022, παράρτημα B.3 σχήμα B.1 (εναλλακτικά προς την απαίτηση στο σημείο 4.2.8.2.9.2).

Ειδική περίπτωση Σουηδίας («Π0»)

Για λειτουργία στο υφιστάμενο δίκτυο, επιτρέπεται σε ηλεκτρικές μονάδες να τοποθετείται παντογράφος με μήκος κεφαλής 1 800 mm, όπως απεικονίζεται στο πρότυπο 50367:2020+A1:2022 παράρτημα B.3 σχήμα B.5 (εναλλακτικά προς την απαίτηση στο σημείο 4.2.8.2.9.2).

▼ **M5**

7.3.2.15. Υλικό ταινίας επαφής (4.2.8.2.9.4.2)

Ειδική περίπτωση Γαλλίας («M»)

Η περιεκτικότητα σε μέταλλο των ταινιών επαφής από άνθρακα επιτρέπεται να αυξηθεί έως και 60 % κατά βάρος, όταν χρησιμοποιούνται σε γραμμές ΣΡ 1 500 V.

7.3.2.16. Δύναμη επαφής και δυναμική συμπεριφορά παντογράφου (4.2.8.2.9.6)

Ειδική περίπτωση Γαλλίας («Π2»)

Για τεχνική συμβατότητα με το υφιστάμενο δίκτυο, οι ηλεκτρικές μονάδες που προορίζονται να λειτουργούν σε γραμμές ΣΡ 1,5 kV πρέπει να επικυρώνονται, επιπροσθέτως προς την απαίτηση του σημείου 4.2.8.2.9.6, λαμβάνοντας υπόψη μέση δύναμη επαφής στην ακόλουθη περιοχή τιμών:

$70 \text{ N} < F_m < 0,00178 * v^2 + 110 \text{ N}$ με τιμή 140 N σε ακινησία.

Για τη διαδικασία αξιολόγησης της συμμόρφωσης (προσομοίωση και/ή δοκιμή σύμφωνα με τα σημεία 6.1.3.7 και 6.2.3.20) λαμβάνονται υπόψη οι ακόλουθες περιβαλλοντικές συνθήκες:

θερινές συνθήκες	:	θερμοκρασία περιβάλλοντος $\geq 35 \text{ }^\circ\text{C}$ θερμοκρασία αγωγού επαφής $> 50 \text{ }^\circ\text{C}$ για προσομοίωση.
χειμερινές συνθήκες	:	θερμοκρασία περιβάλλοντος $0 \text{ }^\circ\text{C}$ θερμοκρασία αγωγού επαφής $0 \text{ }^\circ\text{C}$ για προσομοίωση.

Ειδική περίπτωση Σουηδίας («Π2»)

Για τεχνική συμβατότητα με το υφιστάμενο δίκτυο στη Σουηδία, η στατική δύναμη επαφής του παντογράφου πρέπει να πληροί τις απαιτήσεις του προτύπου EN 50367:2020+A1:2022 παράρτημα Β πίνακας Β3 στήλη SE (55 N). Η συμβατότητα με τις απαιτήσεις αυτές ορίζεται στον τεχνικό φάκελο για το όχημα.

Ειδική περίπτωση σήραγγας της Μάγχης («M»)

Για τεχνική συμβατότητα με τις υφιστάμενες γραμμές με την επαλήθευση σε επίπεδο στοιχείου διαλειτουργικότητας (σημεία 5.3.10 και 6.1.3.7.) πρέπει να επικυρώνεται η ικανότητα του παντογράφου να λαμβάνει ρεύμα για την πρόσθετη περιοχή τιμών ύψους των αγωγών επαφής από 5 920 mm έως 6 020 mm.

7.3.2.17. Δεν χρησιμοποιείται

7.3.2.18. Δεν χρησιμοποιείται

7.3.2.19. Δεν χρησιμοποιείται

7.3.2.20. Πυρασφάλεια και εκκένωση (4.2.10)

Ειδική περίπτωση Ιταλίας («Π0»)

Παρατίθενται κατωτέρω πρόσθετες προδιαγραφές για μονάδες που προορίζονται να λειτουργούν στις υφιστάμενες σήραγγες της Ιταλίας.

Συστήματα πυρανίχνευσης (σημεία 4.2.10.3.2 και 6.2.3.23)

Συστήματα πυρανίχνευσης πρέπει να τοποθετούνται, επιπλέον των χώρων που αναφέρονται στο σημείο 6.2.3.23, και σε όλους τους χώρους επιβατών και προσωπικού της αμαξοστοιχίας.

Συστήματα περιορισμού και ελέγχου πυρκαγιάς για επιβατικό τροχίο υλικό (σημείο 4.2.10.3.4)

▼ **M5**

Επιπροσθέτως των απαιτήσεων του σημείου 4.2.10.3.4, οι μονάδες επιβατικού τροχαίου υλικού κατηγορίας A και B πρέπει να είναι εφοδιασμένες με ενεργά συστήματα περιορισμού και ελέγχου πυρκαγιάς.

Τα συστήματα περιορισμού και ελέγχου πυρκαγιάς αξιολογούνται σύμφωνα με τους κοινοποιημένους εθνικούς κανόνες σχετικά με τα αυτόματα συστήματα πυρόσβεσης.

Επιπροσθέτως των απαιτήσεων του σημείου 4.2.10.3.4, οι μονάδες επιβατικού τροχαίου υλικού κατηγορίας A και B πρέπει να είναι εφοδιασμένες με αυτόματα συστήματα πυρόσβεσης σε όλους τους τεχνικούς χώρους.

Εμπορευματικές μηχανές και εμπορευματικές αυτοκινούμενες μονάδες: μέτρα προστασίας κατά της εξάπλωσης πυρκαγιάς (σημείο 4.2.10.3.5) και ικανότητα κίνησης (σημείο 4.2.10.4.4)

Επιπροσθέτως των απαιτήσεων του σημείου 4.2.10.3.5, οι εμπορευματικές μηχανές και οι εμπορευματικές αυτοκινούμενες μονάδες είναι εφοδιασμένες με αυτόματα συστήματα πυρόσβεσης σε όλους τους τεχνικούς χώρους.

Επιπροσθέτως των απαιτήσεων του σημείου 4.2.10.4.4, οι εμπορευματικές μηχανές και οι εμπορευματικές αυτοκινούμενες μονάδες έχουν ικανότητα κίνησης ισοδύναμη με εκείνη του επιβατικού τροχαίου υλικού κατηγορίας B.

► **M5** Σημείο ◀ αναθεώρησης:

Το αργότερο έως την 31η Ιουλίου 2025 το κράτος μέλος υποβάλλει στην Επιτροπή έκθεση σχετικά με τις πιθανές εναλλακτικές επιλογές σε σχέση με τις ως άνω πρόσθετες προδιαγραφές, προκειμένου να εξαλειφθούν ή να περιοριστούν σημαντικά οι περιορισμοί στο τροχαίο υλικό που οφείλονται στη μη συμμόρφωση των σήραγγων με τις ΤΠΔ.

7.3.2.21. Ικανότητα κίνησης (4.2.10.4.4) και σύστημα περιορισμού και ελέγχου πυρκαγιάς (4.2.10.3.4)

Ειδική περίπτωση σήραγγας της Μάγχης («M»)

Επιβατικό τροχαίο υλικό που προορίζεται να λειτουργεί στη σήραγγα της Μάγχης πρέπει να είναι κατηγορίας B, λαμβανομένου υπόψη του μήκους της σήραγγας.

Λόγω έλλειψης σημείων πυρόσβεσης σε ασφαλή χώρο (βλέπε ΤΠΔ SRT σημείο 4.2.1.7), εφαρμόζονται οι τροποποιήσεις των ακόλουθων σημείων της παρούσας ΤΠΔ:

Σημείο 4.2.10.4.4 (3)

Η ικανότητα κίνησης επιβατικού τροχαίου υλικού που προορίζεται να λειτουργεί στη σήραγγα της Μάγχης αποδεικνύεται με την εφαρμογή της προδιαγραφής που αναφέρεται στο προσάρτημα I-1 δείκτης [33], όπου οι λειτουργίες του συστήματος που επηρεάζονται από μια πυρκαγιά «τύπου 2» είναι η πέδηση και η έλξη. Οι λειτουργίες αυτές αξιολογούνται υπό τις ακόλουθες συνθήκες:

- για διάστημα 30 λεπτών με ελάχιστη ταχύτητα 100 km/h, ή
- για διάστημα 15 λεπτών με ελάχιστη ταχύτητα 80 km/h (σύμφωνα με το σημείο 4.2.10.4.4), υπό τις συνθήκες που καθορίζονται στον εθνικό κανόνα που κοινοποιήθηκε από την αρχή ασφάλειας της σήραγγας της Μάγχης για τον σκοπό αυτό.

Σημείο 4.2.10.3.4 σημεία 3 και 4

Όταν η ικανότητα κίνησης καθορίζεται για διάρκεια 30 λεπτών, σύμφωνα με το ανωτέρω σημείο, ο πυροφραγμός μεταξύ του θαλάμου του μηχανοδηγού και του διαμερίσματος στο πίσω μέρος του (αν υποθεθεί ότι η πυρκαγιά εκδηλώνεται πίσω διαμέρισμα) τηρεί τις απαιτήσεις ακεραιότητας επί τουλάχιστον 30 λεπτά (αντί των 15 λεπτών).

▼ M5

Όταν η ικανότητα κίνησης καθορίζεται για διάρκεια 30 λεπτών, σύμφωνα με το ανωτέρω σημείο, και δεν είναι δυνατή η έξοδος των επιβατών και από τα δύο άκρα των επιβατικών οχημάτων (δεν υπάρχει διαμπερήs οδευση), προβλέπονται μέτρα για τον έλεγχο της εξάπλωσης της θερμότητας και των καπνών της πυρκαγιάς (χωρίσματα πλήρους διατομής ή άλλα συστήματα περιορισμού και ελέγχου πυρκαγιάς, πυροφραγμοί μεταξύ του κινητήρα καύσης/ηλεκτρικής γραμμής τροφοδότησης/εξοπλισμού κυκλώματος έλξης και χώρου επιβατών/προσωπικού) πρέπει να είναι σχεδιασμένη για τουλάχιστον 30 λεπτά πυροπροστασίας (αντί των 15 λεπτών).

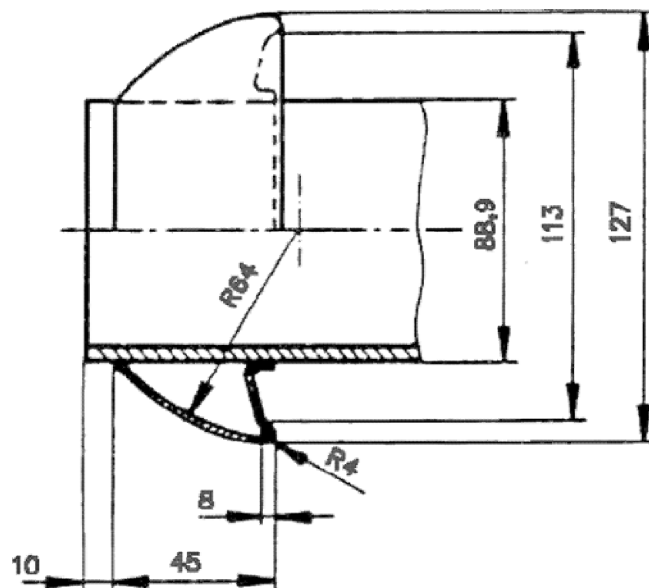
7.3.2.22. Διεπαφή για το σύστημα αποκομιδής λυμάτων αποχωρητηρίου (4.2.11.3)

Ειδική περίπτωση Φινλανδίας («M»)

Εναλλακτικά, ή επιπροσθέτως προς τα προδιαγραφόμενα στο σημείο 4.2.11.3, στο φινλανδικό δίκτυο επιτρέπεται η εγκατάσταση συνδέσμων για την αποκομιδή λυμάτων αποχωρητηρίου και την πλύση των δεξαμενών λυμάτων οι οποίοι είναι συμβατοί με τις παρατρήσιες εγκαταστάσεις σύμφωνα με το σχήμα AII.

Σχήμα AI 1

Σύνδεσμοι εκκένωσης για δεξαμενή λυμάτων



Ταχυσύνδεσμος SFS 4428, μέρος Α συνδέσμου, μέγεθος DN80

Υλικό: οξύμαχος ανοξείδωτος χάλυβας

Παρέμβυσμα στην πλευρά του ομόλογου μέρους του συνδέσμου.

Ειδικός ορισμός στο πρότυπο SFS 4428.

7.3.2.23. Διεπαφή για τον ανεφοδιασμό με νερό (4.2.11.5)

Ειδική περίπτωση Φινλανδίας («M»)

Εναλλακτικά, ή επιπροσθέτως προς τα προδιαγραφόμενα στο σημείο 4.2.11.5, στο φινλανδικό δίκτυο επιτρέπεται η εγκατάσταση συνδέσμων για τον ανεφοδιασμό με νερό οι οποίοι είναι συμβατοί με τις παρατρήσιες εγκαταστάσεις σύμφωνα με το σχήμα AIII.

▼ **M5**

7.3.2.26. Τροχαίο υλικό που προέρχεται από τρίτη χώρα (γενικά)

Ειδική περίπτωση Φινλανδίας («Μ»)

Στην περίπτωση τροχαίου υλικού τρίτων χωρών που πρόκειται να χρησιμοποιείται στο φινλανδικό δίκτυο 1 524 mm για κυκλοφορία μεταξύ Φινλανδίας και τρίτων χωρών με δίκτυο εύρους τροχιάς 1 520 mm, επιτρέπεται η εφαρμογή εθνικών τεχνικών κανόνων αντί των απαιτήσεων της παρούσας ΤΠΔ.

7.3.2.27. Δεν χρησιμοποιείται

7.4. **Ειδικές περιβαλλοντικές συνθήκες**

Ειδικές συνθήκες Αυστρίας

Πρόσβαση χωρίς περιορισμούς στην Αυστρία υπό χειμερινές συνθήκες παρέχεται εφόσον πληρούνται οι ακόλουθες προϋποθέσεις:

- Προβλέπεται πρόσθετη ικανότητα του εκτροπέα εμποδίων να απομακρύνει το χιόνι, όπως περιγράφεται για αντίξοες συνθήκες χιονιού, πάγου και χαλαζιού στο σημείο 4.2.6.1.2.
- Οι μηχανές και οι κινητήριες κεφαλές είναι εφοδιασμένες με σύστημα αμμοδιασποράς.

Ειδικές συνθήκες Βουλγαρίας

Πρόσβαση χωρίς περιορισμούς στη Βουλγαρία υπό χειμερινές συνθήκες παρέχεται εφόσον πληρούται η ακόλουθη προϋπόθεση:

- Οι μηχανές και οι αυτοκινητάμαξες πρέπει να είναι εξοπλισμένες με σύστημα αμμοδιασποράς.

Ειδικές συνθήκες Κροατίας

Πρόσβαση χωρίς περιορισμούς στην Κροατία υπό χειμερινές συνθήκες παρέχεται εφόσον πληρούται η ακόλουθη προϋπόθεση:

- Τα οχήματα έλξης και τα οχήματα με θάλαμο οδήγησης είναι εξοπλισμένα με σύστημα αμμοδιασποράς.

Ειδικές συνθήκες Εσθονίας, Λετονίας και Λιθουανίας

Για χωρίς περιορισμούς πρόσβαση τροχαίου υλικού στο εσθονικό, λετονικό και λιθουανικό δίκτυο υπό χειμερινές συνθήκες πρέπει να αποδεικνύεται ότι το τροχαίο υλικό πληροί τις ακόλουθες απαιτήσεις:

- επιλέγεται η ζώνη θερμοκρασίας T2 κατά το σημείο 4.2.6.1.1
- επιλέγονται αντίξοες συνθήκες για χιόνι, πάγο και χαλάζι κατά το σημείο 4.2.6.1.2, με εξαίρεση την εκδοχή «χιονοθύελλα».

Ειδικές συνθήκες Φινλανδίας

Για χωρίς περιορισμούς πρόσβαση τροχαίου υλικού στο φινλανδικό δίκτυο υπό χειμερινές συνθήκες πρέπει να αποδεικνύεται ότι το τροχαίο υλικό πληροί τις ακόλουθες απαιτήσεις:

- επιλέγεται η ζώνη θερμοκρασίας T2 κατά το σημείο 4.2.6.1.1
- επιλέγονται αντίξοες συνθήκες για χιόνι, πάγο και χαλάζι κατά το σημείο 4.2.6.1.2, με εξαίρεση την εκδοχή «χιονοθύελλα».
- Όσον αφορά το σύστημα πέδησης, πρόσβαση χωρίς περιορισμούς στην Φινλανδία υπό χειμερινές συνθήκες παρέχεται εφόσον πληρούνται οι ακόλουθες προϋποθέσεις:

▼ **M5**

- τουλάχιστον τα μισά από τα φορεία είναι εφοδιασμένα με μαγνητική πέδη τροχιάς για σύνθεση ή επιβατάμαξα ονομαστικής ταχύτητας άνω των 140 km/h,
- όλα τα φορεία είναι εφοδιασμένα με μαγνητική πέδη τροχιάς για σύνθεση ή επιβατάμαξα ονομαστικής ταχύτητας άνω των 180 km/h.

Ειδικές συνθήκες Γαλλίας

Πρόσβαση χωρίς περιορισμούς στη Γαλλία υπό χειμερινές συνθήκες παρέχεται εφόσον πληρούται η ακόλουθη προϋπόθεση:

- οι μηχανές και οι κινητήριες κεφαλές είναι εφοδιασμένες με σύστημα αμμοδιασποράς.

Ειδικές συνθήκες Γερμανίας

Πρόσβαση χωρίς περιορισμούς στη Γερμανία υπό χειμερινές συνθήκες παρέχεται εφόσον πληρούται η ακόλουθη προϋπόθεση:

- οι μηχανές και οι κινητήριες κεφαλές είναι εφοδιασμένες με σύστημα αμμοδιασποράς.

Ειδικές συνθήκες Ελλάδας

Για χωρίς περιορισμούς πρόσβαση στο ελληνικό δίκτυο υπό θερινές συνθήκες, επιλέγεται η ζώνη θερμοκρασίας T3 κατά το σημείο 4.2.6.1.1.

Πρόσβαση χωρίς περιορισμούς στην Ελλάδα υπό χειμερινές συνθήκες παρέχεται εφόσον πληρούται η ακόλουθη προϋπόθεση:

- Τα ελκτικά οχήματα πρέπει να είναι εξοπλισμένα με σύστημα αμμοδιασποράς.

Ειδικές συνθήκες Πορτογαλίας

Για πρόσβαση χωρίς περιορισμούς στο πορτογαλικό δίκτυο:

- α) υπό θερινές συνθήκες, επιλέγεται η ζώνη θερμοκρασίας T3 κατά το σημείο 4.2.6.1.1,
- β) υπό χειμερινές συνθήκες, οι μηχανές πρέπει να είναι εξοπλισμένες με σύστημα αμμοδιασποράς.

Ειδικές συνθήκες Ισπανίας

Για χωρίς περιορισμούς πρόσβαση στο ισπανικό δίκτυο υπό θερινές συνθήκες, επιλέγεται η ζώνη θερμοκρασίας T3 κατά το σημείο 4.2.6.1.1.

Ειδικές συνθήκες Σουηδίας

Για χωρίς περιορισμούς πρόσβαση τροχαίου υλικού στο σουηδικό δίκτυο υπό χειμερινές συνθήκες πρέπει να αποδεικνύεται ότι το τροχαίο υλικό πληροί τις ακόλουθες απαιτήσεις:

- επιλέγεται η ζώνη θερμοκρασίας T2 κατά το σημείο 4.2.6.1.1
- επιλέγονται δριμείες συνθήκες για χιόνι, πάγο και χαλάζι κατά το σημείο 4.2.6.1.2.

7.5. **Θέματα που πρέπει να λαμβάνονται υπόψη κατά τη διαδικασία αναθεώρησης ή σε άλλες δραστηριότητες του Οργανισμού**

Πέραν της ανάλυσης που πραγματοποιήθηκε κατά τη διαδικασία σύνταξης της παρούσας ΤΠΔ, εντοπίστηκαν συγκεκριμένες παράμετροι που κρίθηκαν ενδιαφέρουσες για τη μελλοντική εξέλιξη του σιδηροδρομικού συστήματος της ΕΕ.

Οι παράμετροι αυτοί ανήκουν σε 3 ομάδες:

- 1) Παράμετροι που υπάγονται ήδη σε βασική παράμετρο της παρούσας ΤΠΔ, με ενδεχόμενη εξέλιξη της αντίστοιχης προδιαγραφής κατά την αναθεώρηση της ΤΠΔ.

▼ M5

- 2) Παράμετροι που δεν εξετάζονται στην τρέχουσα κατάσταση ως βασικές παράμετροι, αλλά που αποτελούν αντικείμενο ερευνητικών έργων.
- 3) Παράμετροι εντασσόμενες στο πλαίσιο μελετών σε εξέλιξη σχετιζόμενων με το σιδηροδρομικό σύστημα της ΕΕ, οι οποίες δεν υπάγονται στο πεδίο εφαρμογής των ΤΠΔ.

Οι παράμετροι αυτές προσδιορίζονται στη συνέχεια και ταξινομούνται σύμφωνα με τη διάρθρωση του σημείου 4.2 της παρούσας ΤΠΔ.

7.5.1. *Θέματα σχετιζόμενα με βασική παράμετρο της παρούσας ΤΠΔ*

7.5.1.1. Παράμετρος αξονικού φορτίου (σημείο 4.2.3.2.1)

Αυτή η βασική παράμετρος καλύπτει τη διεπαφή μεταξύ υποδομής και τροχαίου υλικού όσον αφορά το κατακόρυφο φορτίο.

Απαιτείται περαιτέρω ανάπτυξη για τον έλεγχο συμβατότητας διαδρομών όσον αφορά τη στατική και δυναμική συμβατότητα.

Όσον αφορά τη δυναμική συμβατότητα, δεν υπάρχει ακόμη εναρμονισμένη μέθοδος ταξινόμησης του τροχαίου υλικού, συμπεριλαμβανομένων απαιτήσεων οι οποίες αφορούν τη συμβατότητα με το μοντέλο φόρτωσης υψηλής ταχύτητας (HSLM):

- Οι απαιτήσεις της ΤΠΔ LOC&PAS θα πρέπει να αναπτυχθούν περαιτέρω βάσει των συμπερασμάτων της CEN για την ενίσχυση του παραρτήματος E του προτύπου EN1991-2 με τις αντίστοιχες απαιτήσεις τροχαίου υλικού για τη δυναμική συμβατότητα, συμπεριλαμβανομένης της συμβατότητας με δομές που συμμορφώνονται με το HSLM,
- Θα πρέπει να δημιουργηθούν νέα βασικά χαρακτηριστικά σχεδιασμού «Συμμόρφωση του σχεδιασμού οχήματος με το μοντέλο φόρτωσης υψηλής ταχύτητας (HSLM)»»,
- Σε αυτό το πλαίσιο μια εναρμονισμένη διαδικασία για σκοπούς ελέγχου συμβατότητας διαδρομών θα πρέπει να αναφέρεται στο προσάρτημα Δ.1 της ΤΠΔ OPE με βάση το RINF και το ERATV,
- Τα έγγραφα που απαιτούνται στην παράμετρο RINF 1.1.1.2.4.4 θα πρέπει να εναρμονιστούν στο μέτρο του δυνατού για να διευκολυνθεί ο αυτόματος έλεγχος συμβατότητας διαδρομών.

7.5.1.2. Δεν χρησιμοποιείται

7.5.1.3. Αεροδυναμικές επιδράσεις σε τροχιές με έρμα (σημείο 4.2.6.2.5)

Για μονάδες με μέγιστη ταχύτητα σχεδιασμού μεγαλύτερη των 250 km/h, έχουν καθοριστεί απαιτήσεις για τις αεροδυναμικές επιδράσεις σε τροχιές με έρμα.

Καθώς βάσει της τρέχουσας τεχνολογίας αιχμής δεν είναι δυνατό να υπάρξει εναρμονισμένη απαίτηση ούτε μεθοδολογία αξιολόγησης, η ΤΠΔ επιτρέπει την εφαρμογή των εθνικών κανόνων.

▼ M5

Τα παραπάνω θα χρειαστεί να επανεξεταστούν προκειμένου να ληφθούν υπόψη τα ακόλουθα:

- Μελέτη περιστατικών παράσυρσης έρματος και αντίστοιχος αντίκτυπος στην ασφάλεια (εάν υπάρχει).
- Ανάπτυξη εναρμονισμένης, οικονομικά αποδοτικής μεθοδολογίας που να μπορεί να εφαρμοστεί στην ΕΕ.

7.5.2. *Θέματα που δεν σχετίζονται με βασική παράμετρο της παρούσας ΤΠΔ, αλλά αποτελούν αντικείμενο ερευνητικών έργων*

7.5.2.1. Δεν χρησιμοποιείται

7.5.2.2. Περαιτέρω δραστηριότητες που αφορούν τους όρους για τον μη περιορισμό μιας έγκρισης τύπου οχήματος και/ή μιας έγκρισης διάθεσης στην αγορά σε συγκεκριμένη περιοχή χρήσης

Για να διευκολυνθεί η ελεύθερη κυκλοφορία των μηχανών και των επιβαταμαζών, στο σημείο 7.1.1.5 προβλέπονται όροι για τον μη περιορισμό μιας έγκρισης διάθεσης στην αγορά σε συγκεκριμένη περιοχή χρήσης.

Οι διατάξεις αυτές θα πρέπει να συμπληρώνονται από εναρμονισμένες οριακές τιμές ρευμάτων παρεμβολής και μαγνητικών πεδίων σε επίπεδο μονάδας, είτε ως ποσοστό της καθορισμένης τιμής συγκροτήματος συζευγμένων οχημάτων, είτε ως απόλυτες οριακές τιμές. Τα εν λόγω εναρμονισμένα όρια θα καθορίζονται με βάση τις ειδικές περιπτώσεις ή τα τεχνικά έγγραφα που αναφέρονται στο άρθρο 13 της ΤΠΔ CCS και στο μελλοντικό πρότυπο EN 50728 το οποίο αναμένεται να εκδοθεί εντός του 2024.

Η προδιαγραφή για τις διεπαφές μεταξύ επιβαταμαζών προοριζόμενων να χρησιμοποιούνται σε γενική επιχειρησιακή λειτουργία θα πρέπει να εξηγηθεί αναλυτικότερα στο σημείο 7.1.1.5.2 προς διευκόλυνση της εναλλαξιμότητας αυτών των επιβαταμαζών (νέων και υφιστάμενων).

7.5.2.3. Εξοπλισμός τροχαίου υλικού με θέσεις ποδηλάτων - Αντίκτυπος του κανονισμού για τα δικαιώματα των επιβατών

Το άρθρο 6 παράγραφος 4 του κανονισμού (ΕΕ) 2021/782 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου⁽¹⁾ καθορίζει τις απαιτήσεις για τον εξοπλισμό του τροχαίου υλικού με θέσεις ποδηλάτων.

Οι θέσεις για ποδήλατα πρέπει να υλοποιούνται σε περίπτωση:

- σημαντικής αλλαγής της διαρρύθμισης και της επίπλωσης του χώρου επιβατών, και
- όταν η προαναφερθείσα αναβάθμιση του υπάρχοντος τροχαίου υλικού οδηγεί στην ανάγκη για νέα έγκριση οχήματος για τη διάθεσή του στην αγορά.

Σύμφωνα με την αρχή που ορίζεται στο σημείο 7.1.2.2.(1), σημαντικές αναβαθμίσεις που επηρεάζουν άλλα μέρη και βασικές παραμέτρους εκτός από τη διαρρύθμιση και την επίπλωση του χώρου επιβατών μπορεί να μην συνεπάγονται τον εξοπλισμό του τροχαίου υλικού με θέσεις ποδηλάτων.

⁽¹⁾ Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 2021/782 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 29ης Απριλίου 2021, σχετικά με τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των επιβατών σιδηροδρομικών μεταφορών (αναδιατύπωση) (ΕΕ L 172 της 17.5.2021, σ. 1).

▼ B

ΠΡΟΣΑΡΤΗΜΑΤΑ

▼ M5

- Προσάρτημα Α: Δεν χρησιμοποιείται
- Προσάρτημα Β: Περιτύπωμα «Τ» για το εύρος τροχιάς 1 520 mm
- Προσάρτημα Γ: Ειδικές διατάξεις για τα επιτρόχια μηχανήματα (ΟΤΜ)
- Προσάρτημα Δ: Δεν χρησιμοποιείται
- Προσάρτημα Ε: Ανθρωπομετρικά στοιχεία του μηχανοδηγού
- προσάρτημα ΣΤ: Εμπρόσθια ορατότητα
- προσάρτημα Ζ: Τρέχουσα συντήρηση
- Προσάρτημα Η: Αξιολόγηση του υποσυστήματος τροχαίου υλικού
- Προσάρτημα Θ: Παράμετροι για τις οποίες δεν υπάρχουν τεχνικές προδιαγραφές (ανοικτά σημεία)
- Προσάρτημα Ι: Τεχνικές προδιαγραφές που αναφέρονται στην παρούσα ΤΠΔ
- Προσάρτημα Ι-1: Πρότυπα ή κανονιστικά έγγραφα
- Προσάρτημα Ι-2: Τεχνικά έγγραφα
- Προσάρτημα ΙΑ: Διαδικασία επικύρωσης για νέα ακροτεμάχια μαγνητικής πέδης τροχιάς (ΜΤΒ)
- Προσάρτημα ΙΒ: Αλλαγές των απαιτήσεων και των μεταβατικών καθεστώτων

▼ M3

Προσάρτημα Α

Απαλείφεται σκοπίμως

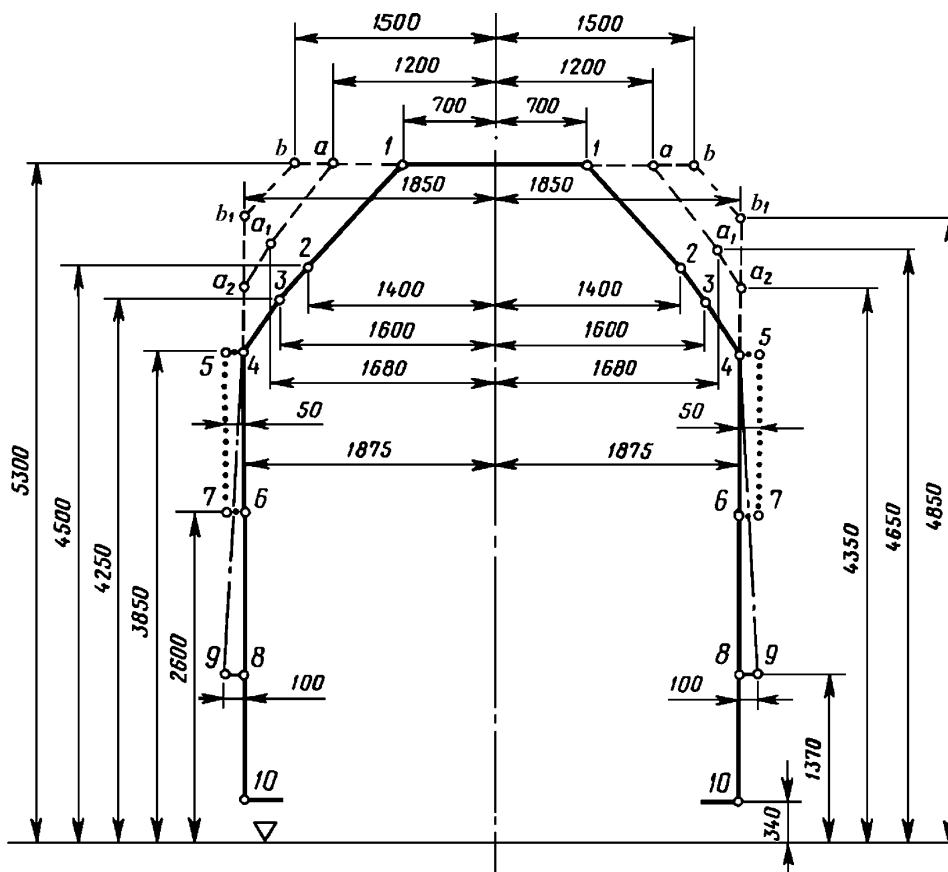
▼ B

Προσάρτημα Β

Περιτύπωμα «Τ» για το εύρος τροχιάς 1 520 mm

Προφίλ αναφοράς για τα πάνω μέρη του περιτυπώματος «Τ» για το εύρος τροχιάς 1 520 mm (για το τροχαίο υλικό)

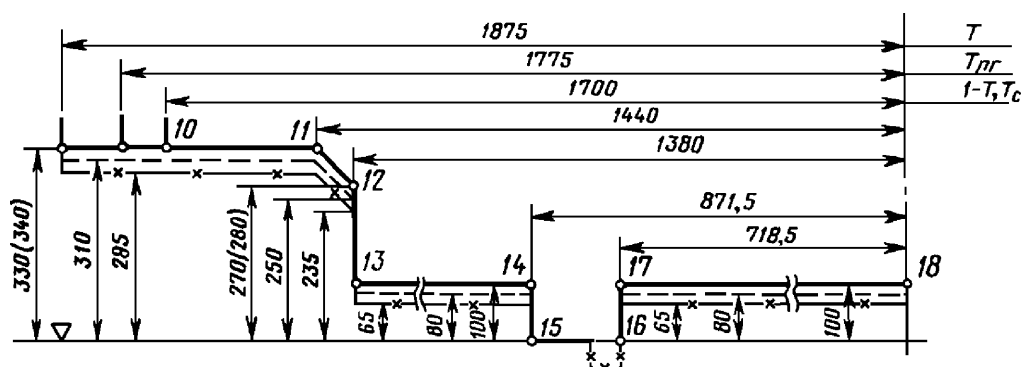
Επιφάνεια κύλισης



(Διαστάσεις σε mm)

● ● ● ● ● ● ● ζώνη σημάτων εγκατεστημένων στο όχημα

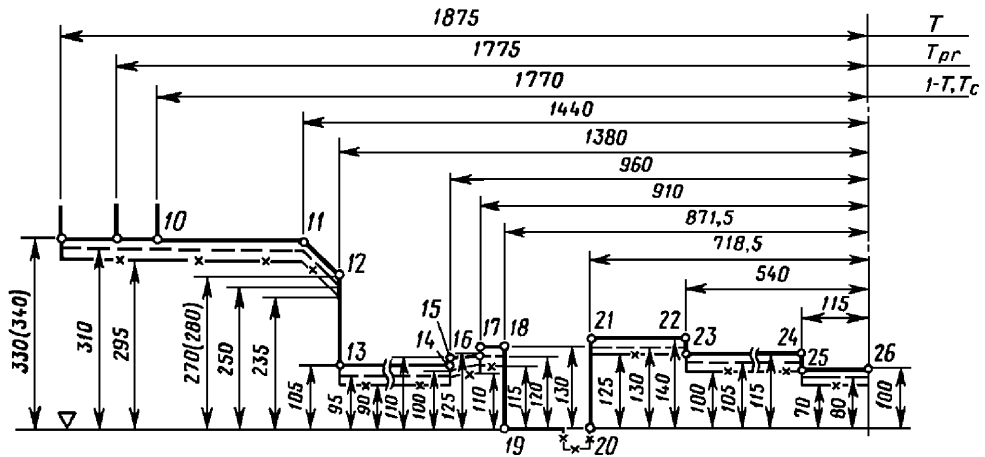
Προφίλ αναφοράς για τα χαμηλότερα μέρη:



▼ B

Σημείωση: Για το τροχαίο υλικό το οποίο προορίζεται να χρησιμοποιηθεί στο εύρος των 1 520 mm, εξαιρουμένης της διέλευσης από ράχες χώρων διαλογής με πέδες σιδηροτροχιάς.

Προφίλ αναφοράς για τα χαμηλότερα μέρη:



Σημείωση: Για το τροχαίο υλικό το οποίο προορίζεται να χρησιμοποιηθεί στο εύρος των 1 520 mm και είναι ικανό να διέρχεται από ράχες χώρων διαλογής με πέδες σιδηροτροχιάς

▼ **M5***Προσάρτημα Γ***Ειδικές διατάξεις για τα επιτρόχια μηχανήματα (OTM)****Γ.1 Αντοχή φέρουσας κατασκευής οχήματος**

Οι απαιτήσεις του σημείου 4.2.2.4 της παρούσας ΤΠΔ συμπληρώνονται ως εξής:

Το πλαίσιο του μηχανήματος είναι ικανό να φέρει είτε τα στατικά φορτία κατά την προδιαγραφή που αναφέρεται στο προσάρτημα I-1 δείκτης [1], είτε τα στατικά φορτία κατά την προδιαγραφή που αναφέρεται στο προσάρτημα I-1 δείκτης [51], χωρίς υπέρβαση των επιτρεπόμενων τιμών που προβλέπονται σε αυτές.

Η αντίστοιχη κατηγορία από άποψη αντοχής κατά την προδιαγραφή που αναφέρεται στο προσάρτημα I-1 δείκτης [51] είναι η ακόλουθη:

— για μηχανήματα που δεν επιτρέπεται να πραγματοποιούν ελιγμούς με πρόσκρουση ή ελιγμούς σε ράχη: F-II,

— για όλα τα υπόλοιπα μηχανήματα: F-I.

Η επιτάχυνση στην κατεύθυνση x, σύμφωνα με την προδιαγραφή που αναφέρεται στο προσάρτημα I-1 δείκτης [1] πίνακας 13 ή την προδιαγραφή που αναφέρεται στο προσάρτημα I-1 δείκτης [51] πίνακας 10 είναι ± 3 g.

Γ.2 Ανέλκυση και ανώθηση

Στο αμάξωμα του μηχανήματος έχουν ενσωματωθεί σημεία ανέλκυσης με τα οποία ολόκληρο το μηχανήμα είναι δυνατό να ανελκύεται ή να ανωθείται με ασφάλεια. Οι θέσεις των σημείων ανέλκυσης και ανώθησης καθορίζονται.

Για τη διευκόλυνση της εργασίας κατά τις επισκευές ή τις επιθεωρήσεις, ή όταν τα μηχανήματα τοποθετούνται σε τροχιά, προβλέπεται ότι σε αμφότερες τις διαμήκεις πλευρές τους υπάρχουν τουλάχιστον δύο σημεία ανέλκυσης, από τα οποία είναι δυνατόν να ανελκυστούν τα μηχανήματα έμφορτα ή κενά φορτίου.

Για να είναι δυνατή η τοποθέτηση συσκευών ανώθησης, κάτω από τα σημεία ανύψωσης προβλέπονται ελεύθεροι χώροι οι οποίοι δεν εμποδίζονται από την παρουσία μερών που δεν είναι κινητά. Οι περιπτώσεις φόρτωσης είναι συνεπείς με εκείνες που επιλέγονται στο προσάρτημα Γ.1 και ισχύουν για την ανέλκυση και την ανώθηση στο πλαίσιο εργασιών συνεργείου και τρέχουσας συντήρησης.

Γ.3 Δυναμική συμπεριφορά κατά την κίνηση

Τα χαρακτηριστικά κίνησης επιτρέπεται να καθορίζονται με δοκιμές κατά την κίνηση ή με αναφορά σε παρόμοιο μηχανήμα εγκεκριμένου τύπου, όπως περιγράφεται στο σημείο 4.2.3.4.2 της παρούσας ΤΠΔ, ή με προσομοίωση. Όταν υπάρχει επικυρωμένο μοντέλο αντιπροσωπευτικής τροχιάς και συνθηκών λειτουργίας του μηχανήματος, η συμπεριφορά κατά την κίνηση είναι δυνατό να αποδεικνύεται με προσομοίωση των δοκιμών που περιγράφονται στην προδιαγραφή που αναφέρεται στο προσάρτημα I-1 δείκτης [9] (με τις εξαιρέσεις που αναφέρονται κατωτέρω).

Ισχύουν οι ακόλουθες πρόσθετες αποκλίσεις:

- i) Η απλουστευμένη μέθοδος για αυτό τον τύπο μηχανημάτων γίνεται πάντα αποδεκτή.
- ii) Αν δεν είναι δυνατό να επιτευχθεί από το ίδιο το μηχανήμα η απαιτούμενη ταχύτητα δοκιμής, το μηχανήμα ρυμουλκείται για την εκτέλεση των δοκιμών.

Κάθε μοντέλο μηχανήματος για την προσομοίωση των χαρακτηριστικών κίνησης επικυρώνεται με σύγκριση των αποτελεσμάτων του μοντέλου προς τα αποτελέσματα δοκιμών κατά την κίνηση με χρησιμοποίηση των ίδιων στοιχείων εισόδου για τα χαρακτηριστικά της τροχιάς.

▼ M5

Επικυρωμένο μοντέλο είναι μοντέλο προσομοίωσης που έχει επαληθευτεί με πραγματική δοκιμή κατά την κίνηση και διεγείρει επαρκώς την ανάρτηση, ενώ υπάρχει στενός συσχετισμός μεταξύ των αποτελεσμάτων της δοκιμής κατά την κίνηση και των προβλέψεων από το μοντέλο προσομοίωσης στην ίδια τροχιά δοκιμής.

Γ.4 Επιτάχυνση στη μέγιστη ταχύτητα

Δεν απαιτείται υπολειμματική επιτάχυνση, όπως ορίζεται στο σημείο 4.2.8.1.2 (5), για τα ειδικά οχήματα.

▼ M5

Προσάρτημα D

Δεν χρησιμοποιείται

▼ M5*Προσάρτημα E***Ανθρωπομετρικά στοιχεία του μηχανοδηγού**

Τα δεδομένα που ακολουθούν αντιπροσωπεύουν τις πλέον πρόσφατες εξελίξεις και πρέπει να χρησιμοποιούνται.

— Κύρια ανθρωπομετρικά στοιχεία για το κοντότερο και ψηλότερο προσωπικό οδήγησης:

Λαμβάνονται υπόψη οι διαστάσεις που αναφέρονται στην προδιαγραφή που αναφέρεται στο προσάρτημα I-1 δείκτης [62].

▼ **M5***Προσάρτημα ΣΤ***Εμπρόσθια ορατότητα****ΣΤ.1 Γενικά**

Ο τρόπος κατασκευής του θαλάμου οδήγησης υποστηρίζει την ορατότητα από τον μηχανοδηγό κάθε εξωτερικής πληροφορίας που αφορά το έργο της οδήγησης, ενώ επίσης προστατεύει το μηχανοδηγό από εξωτερικές πηγές οπτικών παρεμβολών. Το σημείο αυτό περιλαμβάνει τις ακόλουθες απαιτήσεις:

- Μείωση του τρεμοσβήματος στο κάτω άκρο του αλεξήνεμου, το οποίο μπορεί να προκαλέσει κόπωση.
- Προστασία από το ηλιακό φως και τη θάμβωση που προκαλούν προβολείς αντίθετα πορευόμενων αμαξοστοιχιών, χωρίς μείωση της ορατότητας του μηχανοδηγού όσον αφορά εξωτερικά σήματα, σημεία και άλλες οπτικές πληροφορίες.
- Η θέση του τεχνικού εξοπλισμού του θαλάμου δεν παρεμποδίζει ή στρεβλώνει την όραση εξωτερικών πληροφοριών από τον μηχανοδηγό.
- Οι διαστάσεις, η θέση, το σχήμα και το τελείωμα (περιλαμβάνεται η συντήρηση) των παραθύρων δεν παρεμποδίζει το οπτικό πεδίο του μηχανοδηγού προς τα έξω και υποστηρίζει το έργο της οδήγησης.
- Η θέση, ο τύπος και η ποιότητα των συσκευών καθαρισμού του αλεξήνεμου και απαλλαγής του από ξένα σώματα διασφαλίζουν την ικανότητα του μηχανοδηγού να διατηρεί απρόσκοπτο το οπτικό πεδίο του προς τα έξω υπό τις περισσότερες καιρικές και επιχειρησιακές συνθήκες, και δεν παρεμποδίζουν το οπτικό πεδίο του μηχανοδηγού προς τα έξω.
- Ο θάλαμος μηχανοδηγού σχεδιάζεται με τρόπο ώστε κατά την οδήγηση ο μηχανοδηγός να είναι στραμμένος προς τα εμπρός.
- Ο θάλαμος μηχανοδηγού σχεδιάζεται έτσι ώστε όρθιος και/ή καθήμενος στη θέση οδήγησης ο μηχανοδηγός να μπορεί να έχει καθαρή και χωρίς εμπόδια γραμμή διόπτευσης, για να διακρίνει σταθερά σήματα τοποθετημένα είτε αριστερά είτε δεξιά της τροχιάς, όπως ορίζεται στην προδιαγραφή που αναφέρεται στο προσάρτημα I-1 δείκτης [62].

Οι κανόνες που αναφέρονται στο προσάρτημα ανωτέρω αφορούν τις συνθήκες ορατότητας για κάθε κατεύθυνση κίνησης σε ευθεία τροχιά και σε καμπύλες με ακτίνα 300 m και μεγαλύτερη. Ισχύουν για τη θέση (τις θέσεις) του μηχανοδηγού.

Σημειώσεις:

Στην περίπτωση θαλάμου που διαθέτει δύο καθίσματα μηχανοδηγού (επιλογή με 2 θέσεις οδήγησης), ισχύουν για τις δύο θέσεις καθήμενου.

Για μηχανές με κεντρικό θάλαμο και για ειδικά οχήματα, στο σημείο 4.2.9.1.3.1 της ΤΠΔ καθορίζονται ιδιαίτερες προϋποθέσεις.

ΣΤ.2 Θέση αναφοράς οχήματος σε σχέση με την τροχιά:

Ισχύει η προδιαγραφή που αναφέρεται στο προσάρτημα I-1 δείκτης [62].

Οι προμήθειες και το ωφέλιμο φορτίο λαμβάνονται υπόψη σύμφωνα με την προδιαγραφή που αναφέρεται στο προσάρτημα I-1 δείκτης [6] και με το σημείο 4.2.2.10.

ΣΤ.3 Θέση αναφοράς για τους οφθαλμούς των μελών του πληρώματος

Ισχύει η προδιαγραφή που αναφέρεται στο προσάρτημα I-1 δείκτης [62].

Η απόσταση από τους οφθαλμούς του σε ακινησία καθήμενου μηχανοδηγού μέχρι το αλεξήνεμο δεν είναι μικρότερη των 500 mm.

ΣΤ.4 Συνθήκες ορατότητας

Ισχύει η προδιαγραφή που αναφέρεται στο προσάρτημα I-1 δείκτης [62].

▼ B

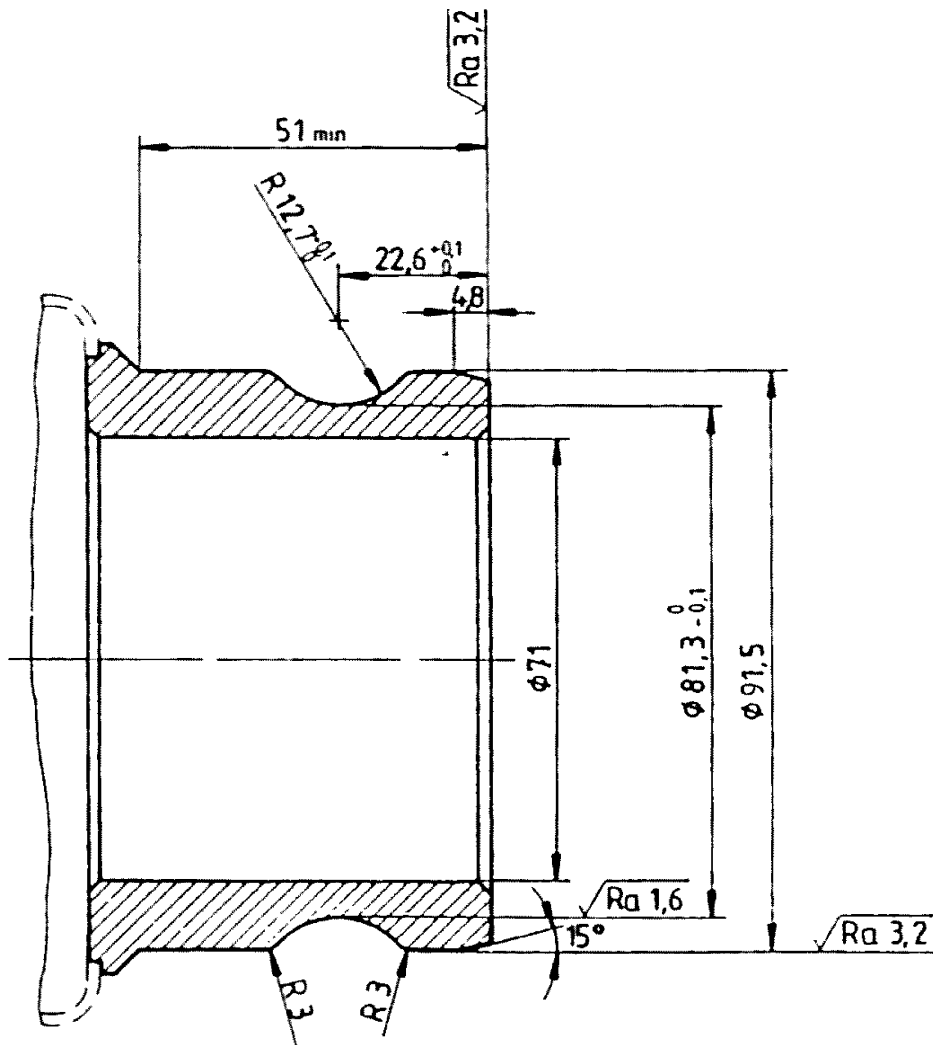
Προσάρτημα Z

Τρέχουσα συντήρηση

Συνδέσεις επί του τροχαίου υλικού για το σύστημα αποκομιδής λυμάτων αποχωρητηρίου:

Σχήμα Z1

Ακροφύσιο εκκένωσης (Εσωτερικό μέρος)



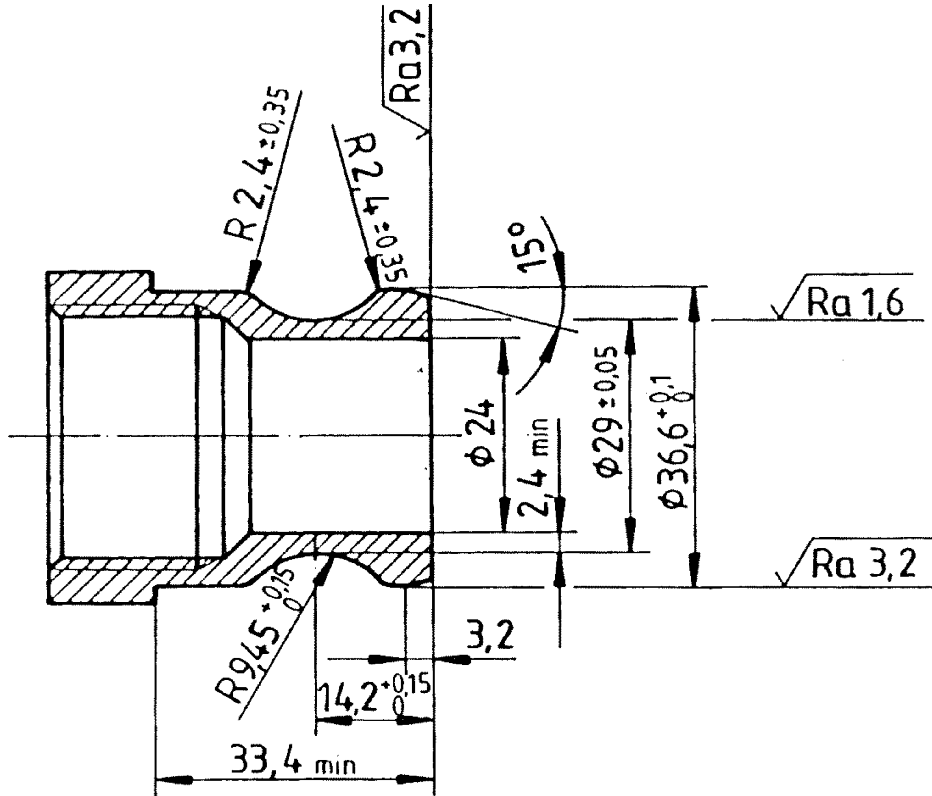
Γενικές ανοχές $\pm 0,1$

Υλικό: ανοξειδωτος χάλυβας

▼ B

Σχήμα Z2

Προαιρετικός σύνδεσμος έκπλυσης για το δοχείο αποχωρητηρίου (εσωτερικό μέρος)

Γενικές ανοχές $\pm 0,1$

Υλικό: ανοξείδωτος χάλυβας

▼ M3

Προσάρτημα Η

Αξιολόγηση του υποσυστήματος «τροχαίο υλικό»

H.1 Πεδίο εφαρμογής

Το παρόν προσάρτημα περιγράφει τη διαδικασία αξιολόγησης συμμόρφωσης του υποσυστήματος «τροχαίο υλικό».

H.2 Χαρακτηριστικά και ενότητες

Στον πίνακα H.1 σημειώνονται με X τα προς αξιολόγηση χαρακτηριστικά του υποσυστήματος κατά τις διάφορες φάσεις σχεδιασμού, ανάπτυξης και παραγωγής. Σταυρός στη στήλη 4 του πίνακα H.1 σημαίνει ότι τα σχετικά χαρακτηριστικά επαληθεύονται με δοκιμή κάθε μεμονωμένου υποσυστήματος.

Πίνακας H.1

Αξιολόγηση του υποσυστήματος «τροχαίο υλικό»

1		2	3	4	5
Προς αξιολόγηση χαρακτηριστικά όπως καθορίζονται στο τμήμα 4.2 της παρούσας ΤΠΔ		Φάση σχεδιασμού και ανάπτυξης		Φάση παραγωγής	Ειδική διαδικασία αξιολόγησης
		Ανασκόπηση σχεδιασμού	Δοκιμή τύπου	Δοκιμή ρουτίνας	
Στοιχείο του υποσυστήματος «τροχαίο υλικό»	Σημείο				Σημείο
Φέρουσα κατασκευή και μηχανικά μέρη	4.2.2				
Εσωτερική ζεύξη	4.2.2.2.2	X	ά.α.	ά.α.	—
Τερματική ζεύξη	4.2.2.2.3	X	ά.α.	ά.α.	—
ΣΔ Αυτόματο κεντρικό σύστημα έλξης-κρούσης	5.3.1	X	X	X	—
ΣΔ Χειροκίνητη τερματική ζεύξη	5.3.2	X	X	X	—
Ζεύξη διάσωσης	4.2.2.2.4	X	X	ά.α.	—
ΣΔ Ζεύξη διάσωσης	5.3.3	X	X	X	
Πρόσβαση προσωπικού για ζεύξη και απόζευξη	4.2.2.2.5	X	X	ά.α.	—
Διάδρομοι ενδοεπικοινωνίας	4.2.2.3	X	X	ά.α.	—
Αντοχή φέρουσας κατασκευής οχήματος	4.2.2.4	X	X	ά.α.	—
Παθητική ασφάλεια	4.2.2.5	X	X	ά.α.	—
Ανέλκυση και ανώθηση	4.2.2.6	X	X	ά.α.	—
Στερέωση συσκευών στη φέρουσα κατασκευή αμαξώματος οχήματος	4.2.2.7	X	ά.α.	ά.α.	—
Θύρες πρόσβασης για προσωπικό και εμπορεύματα	4.2.2.8	X	X	ά.α.	—
Μηχανικά χαρακτηριστικά υαλοπινάκων	4.2.2.9	X	ά.α.	ά.α.	—

▼ M3

1		2	3	4	5
Προς αξιολόγηση χαρακτηριστικά όπως καθορίζονται στο τμήμα 4.2 της παρούσας ΤΠΔ		Φάση σχεδιασμού και ανάπτυξης		Φάση παραγωγής	Ειδική διαδικασία αξιολόγησης
		Ανασκόπηση σχεδιασμού	Δοκιμή τύπου	Δοκιμή ρουτίνας	
Στοιχείο του υποσυστήματος «τροχαίο υλικό»	Σημείο				Σημείο
Καταστάσεις φόρτωσης και ζυγισμένη μάζα	4.2.2.10	X	X	X	6.2.3.1
Διάδραση με την τροχιά και περιτύπωση	4.2.3				
Περιτύπωση	4.2.3.1	X	ά.α.	ά.α.	—
Φορτίο τροχού	4.2.3.2.2	X	X	ά.α.	6.2.3.2
Χαρακτηριστικά του τροχαίου υλικού για τη συμβατότητα με συστήματα ανίχνευσης αμαξοστοιχίας	4.2.3.3.1	X	X	X	—
Παρακολούθηση της κατάστασης εδράνου άξονα	4.2.3.3.2	X	X	ά.α.	—
Ασφάλεια από εκτροχιασμό κατά την πορεία σε στρεβλή τροχιά	4.2.3.4.1	X	X	ά.α.	6.2.3.3
Απαιτήσεις δυναμικής συμπεριφοράς κατά την πορεία	4.2.3.4.2 α)	X	X	ά.α.	6.2.3.4
Ενεργά συστήματα — απαιτήσεις ασφάλειας	4.2.3.4.2 β)	X	ά.α.	ά.α.	6.2.3.5
Οριακές τιμές για ασφαλή κίνηση	4.2.3.4.2.1	X	X	ά.α.	6.2.3.4
Οριακές τιμές φόρτισης τροχιάς	4.2.3.4.2.2	X	X	ά.α.	6.2.3.4
Ισοδύναμη κωνικότητα	4.2.3.4.3	X	ά.α.	ά.α.	—
Τιμές σχεδιασμού για νέες κατατομές τροχών	4.2.3.4.3.1	X	ά.α.	ά.α.	6.2.3.6
Τιμές ισοδύναμης κωνικότητας τροχοφόρου άξονα, σε λειτουργία	4.2.3.4.3.2	X			—
Σχεδιασμός της φέρουσας κατασκευής πλαισίου φορείου	4.2.3.5.1	X	X	ά.α.	—
Μηχανικά και γεωμετρικά χαρακτηριστικά τροχοφόρων αξόνων	4.2.3.5.2.1	X	X	X	6.2.3.7
Μηχανικά και γεωμετρικά χαρακτηριστικά τροχών	4.2.3.5.2.2	X	X	X	—

▼ M3

1		2	3	4	5
Προς αξιολόγηση χαρακτηριστικά όπως καθορίζονται στο τμήμα 4.2 της παρούσας ΤΠΔ		Φάση σχεδιασμού και ανάπτυξης		Φάση παραγωγής	Ειδική διαδικασία αξιολόγησης
		Ανασκόπηση σχεδιασμού	Δοκιμή τύπου	Δοκιμή ρουτίνας	
Στοιχείο του υποσυστήματος «τροχάιο υλικό»	Σημείο				Σημείο
Τροχοί (ΣΔ)	5.3.2	X	X	X	6.1.3.1
Αυτόματα συστήματα μεταβλητού εύρους	4.2.3.5.3	X	X	X	6.2.3.7α
Αυτόματα συστήματα μεταβλητού εύρους (ΣΔ)	5.3.4α	X	X	X	6.1.3.1α
Ελάχιστη ακτίνα καμπυλότητας	4.2.3.6	X	ά.α.	ά.α.	—
Λιθοδιώκτες	4.2.3.7	X	ά.α.	ά.α.	—
Πέδηση	4.2.4				
Λειτουργικές απαιτήσεις	4.2.4.2.1	X	X	ά.α.	—
Απαιτήσεις ασφάλειας	4.2.4.2.2	X	ά.α.	ά.α.	6.2.3.5
Τύπος συστήματος πέδης	4.2.4.3	X	X	ά.α.	—
Χειρισμός πέδης	4.2.4.4				
Πέδηση ανάγκης	4.2.4.4.1	X	X	X	—
Πέδηση λειτουργίας	4.2.4.4.2	X	X	X	—
Χειρισμός άμεσης πέδησης	4.2.4.4.3	X	X	X	—
Χειρισμός δυναμικής πέδησης	4.2.4.4.4	X	X	ά.α.	—
Χειρισμός πέδησης στάθμευσης	4.2.4.4.5	X	X	X	—
Επιδόσεις πέδησης	4.2.4.5				
Γενικές διατάξεις	4.2.4.5.1	X	ά.α.	ά.α.	—
Πέδηση έκτακτης ανάγκης	4.2.4.5.2	X	X	X	6.2.3.8
Πέδηση λειτουργίας	4.2.4.5.3	X	X	X	6.2.3.9
Υπολογισμοί σχετιζόμενοι με τη θερμική συμπεριφορά	4.2.4.5.4	X	ά.α.	ά.α.	—
Πέδη στάθμευσης	4.2.4.5.5	X	ά.α.	ά.α.	—

▼ M3

1		2	3	4	5
Προς αξιολόγηση χαρακτηριστικά όπως καθορίζονται στο τμήμα 4.2 της παρούσας ΤΠΔ		Φάση σχεδιασμού και ανάπτυξης		Φάση παραγωγής	Ειδική διαδικασία αξιολόγησης
		Ανασκόπηση σχεδιασμού	Δοκιμή τύπου	Δοκιμή ρουτίνας	
Στοιχείο του υποσυστήματος «τροχαίο υλικό»	Σημείο				Σημείο
Όρια χαρακτηριστικών πρόσφυσης τροχού και σιδηροτροχιάς	4.2.4.6.1	X	ά.α.	ά.α.	—
Σύστημα προστασίας από ολίσθηση τροχού	4.2.4.6.2	X	X	ά.α.	6.2.3.10
Σύστημα προστασίας από ολίσθηση τροχού (ΣΔ)	5.3.5	X	X	X	6.1.3.2
Διεπαφή με την έλξη — Συστήματα πέδησης συνδεδεμένα με την έλξη (ηλεκτρικά, υδροδυναμικά)	4.2.4.7	X	X	X	—
Σύστημα πέδησης ανεξάρτητο από τις συνθήκες πρόσφυσης	4.2.4.8				
Γενικά	4.2.4.8.1	X	ά.α.	ά.α.	—
Μαγνητική πέδη τροχιάς	4.2.4.8.2	X	X	ά.α.	—
Δινορρευματική πέδη τροχιάς	4.2.4.8.3	X	X	ά.α.	—
Κατάσταση πέδης και ένδειξη αστοχίας	4.2.4.9	X	X	X	—
Απαιτήσεις για την πέδη όσον αφορά τη διάσωση	4.2.4.10	X	X	ά.α.	—
Θέματα σχετιζόμενα με τους επιβάτες	4.2.5				
Συστήματα υγιεινής	4.2.5.1	X	ά.α.	ά.α.	6.2.3.11
Σύστημα ακουστικής επικοινωνίας	4.2.5.2	X	X	X	—
Σήμα κινδύνου επιβατών	4.2.5.3	X	X	X	—
Σήμα κινδύνου επιβατών — απαιτήσεις ασφάλειας	4.2.5.3	X	ά.α.	ά.α.	6.2.3.5
Συσκευές επικοινωνίας για επιβάτες	4.2.5.4	X	X	X	—
Εξωτερικές θύρες: επιβίβαση σε τροχαίο υλικό και αποβίβαση	4.2.5.5	X	X	X	—

▼ M3

1		2	3	4	5
Προς αξιολόγηση χαρακτηριστικά όπως καθορίζονται στο τμήμα 4.2 της παρούσας ΤΠΔ		Φάση σχεδιασμού και ανάπτυξης		Φάση παραγωγής	Ειδική διαδικασία αξιολόγησης
		Ανασκόπηση σχεδιασμού	Δοκιμή τύπου	Δοκιμή ρουτίνας	
Στοιχείο του υποσυστήματος «τροχάιο υλικό»	Σημείο				Σημείο
Εξωτερικές θύρες — απαιτήσεις ασφάλειας	4.2.5.5	X	ά.α.	ά.α.	6.2.3.5
Κατασκευή του συστήματος εξωτερικών θυρών	4.2.5.6	X	ά.α.	ά.α.	—
Θύρες ενδοεπικοινωνίας μονάδων	4.2.5.7	X	X	ά.α.	—
Ποιότητα αέρα στο εσωτερικό	4.2.5.8	X	ά.α.	ά.α.	6.2.3.12
Πλευρικά παράθυρα αμαζώματος	4.2.5.9	X			—
Συνθήκες περιβάλλοντος και αεροδυναμικές επιδράσεις	4.2.6				
Συνθήκες περιβάλλοντος	4.2.6.1				
Θερμοκρασία	4.2.6.1.1	X	ά.α. X ⁽¹⁾	ά.α.	—
Χιόνι, πάγος και χαλάζι	4.2.6.1.2	X	ά.α. X ⁽¹⁾	ά.α.	—
⁽¹⁾ Δοκιμή τύπου, εάν και όπως ορίζεται από τον αιτούντα.					
Αεροδυναμικές επιδράσεις	4.2.6.2				
Επιδράσεις ελικροεύματος σε επιβάτες σε αποβάθρα και σε τεχνίτες γραμμής	4.2.6.2.1	X	X	ά.α.	6.2.3.13
Παλμός πίεσης κεφαλής	4.2.6.2.2	X	X	ά.α.	6.2.3.14
Μέγιστες διακυμάνσεις πίεσης εντός σιράγγων	4.2.6.2.3	X	X	ά.α.	6.2.3.15
► M5 Πλευρικός άνεμος ◀	4.2.6.2.4	X	ά.α.	ά.α.	6.2.3.16
Εξωτερικά φώτα και συσκευές οπτικής και ακουστικής προειδοποίησης	4.2.7				
Εξωτερικά εμπρόσθια και οπίσθια φώτα	4.2.7.1				
Προβολείς	4.2.7.1.1	X	X	ά.α.	-6.1.3.3
ΣΔ	5.3.6				

▼ **M3**

1		2	3	4	5
Προς αξιολόγηση χαρακτηριστικά όπως καθορίζονται στο τμήμα 4.2 της παρούσας ΤΠΔ		Φάση σχεδιασμού και ανάπτυξης		Φάση παραγωγής	Ειδική διαδικασία αξιολόγησης
		Ανασκόπηση σχεδιασμού	Δοκιμή τύπου	Δοκιμή ρουτίνας	
Στοιχείο του υποσυστήματος «τροχαίο υλικό»	Σημείο				Σημείο
Φώτα αναγνώρισης ΣΔ	4.2.7.1.2 5.3.7	X	X	ά.α.	-6.1 3.4
Ουραία φώτα ΣΔ	4.2.7.1.3 5.3.8	X	X	ά.α.	- 6.1.3.5
Χειρισμοί φανών	4.2.7.1.4	X	X	ά.α.	—
Σειρήνα προειδοποίησης	4.2.7.2				
Γενικά — ήχος προειδοποίησης ΣΔ	4.2.7.2.1 5.3.9	X	X	ά.α.	-6.1.3.6
Στάθμες ηχητικής πίεσης σειρήνας προειδοποίησης	4.2.7.2.2 5.3.9	X	X	ά.α.	6.2.3.17 6.1.3.6
Προστασία	4.2.7.2.3	X	ά.α.	ά.α.	—
Έλεγχος	4.2.7.2.4	X	X	ά.α.	—
Ελκτικός και ηλεκτρικός τεχνικός εξοπλισμός	4.2.8				
Επιδόσεις έλξης	4.2.8.1				
Γενικά	4.2.8.1.1				
Απαιτήσεις για τις επιδόσεις	4.2.8.1.2	X	ά.α.	ά.α.	—
Ηλεκτρική τροφοδότηση	4.2.8.2				
Γενικά	4.2.8.2.1	X	ά.α.	ά.α.	—
Λειτουργία εντός περιοχής τιμών τάσεων και συχνοτήτων	4.2.8.2.2	X	X	ά.α.	—
Πέδη με ανατροφοδότηση ενέργειας προς την εναέρια γραμμή επαφής	4.2.8.2.3	X	X	ά.α.	—
Μέγιστη ισχύς και ένταση ρεύματος από την εναέρια γραμμή επαφής	4.2.8.2.4	X	X	ά.α.	6.2.3.18
Μέγιστη ένταση ρεύματος σε ακινησία	4.2.8.2.5	X	X (μόνο για συστήματα ΣΡ)	ά.α.	—

▼ **M5**

▼ **M3**

1		2	3	4	5
Προς αξιολόγηση χαρακτηριστικά όπως καθορίζονται στο τμήμα 4.2 της παρούσας ΤΠΔ		Φάση σχεδιασμού και ανάπτυξης		Φάση παραγωγής	Ειδική διαδικασία αξιολόγησης
		Ανασκόπηση σχεδιασμού	Δοκιμή τύπου	Δοκιμή ρουτίνας	
Στοιχείο του υποσυστήματος «τροχαίο υλικό»	Σημείο				Σημείο
Συντελεστής ισχύος	4.2.8.2.6	X	X	ά.α.	6.2.3.19
► M5 Αρμονικές και δυναμικές επιδράσεις για συστήματα EP ◀	4.2.8.2.7	X	X	ά.α.	—
Λειτουργία μέτρησης της κατανάλωσης ενέργειας	4.2.8.2.8	X	X	ά.α.	—
Απαιτήσεις συνδεόμενες με τον παντογράφο	4.2.8.2.9	X	X	ά.α.	6.2.3.20 και 6.2.3.21
Παντογράφος (ΣΔ)	5.3.10	X	X	X	6.1.3.7
Ταινίες επαφής (ΣΔ)	5.3.11	X	X	X	6.1.3.8
Ηλεκτρική προστασία της αμαξοστοιχίας (ΣΔ) Γενικός αποζεύκτης ισχύος	4.2.8.2.10 5.3.12	X	X	ά.α.	—
▼ M5					
▼ M3					
Προστασία από ηλεκτρικούς κινδύνους	4.2.8.4	X	X	ά.α.	—
Θάλαμος οδήγησης και λειτουργία	4.2.9				
Θάλαμος μηχανοδηγού	4.2.9.1	X	ά.α.	ά.α.	—
Γενικά	4.2.9.1.1	X	ά.α.	ά.α.	—
Επιβίβαση και αποβίβαση	4.2.9.1.2	X	ά.α.	ά.α.	—
Επιβίβαση και αποβίβαση υπό επιχειρησιακές συνθήκες	4.2.9.1.2.1	X	ά.α.	ά.α.	—
Έξοδος κινδύνου του θαλάμου μηχανοδηγού	4.2.9.1.2.2	X	ά.α.	ά.α.	—
Εξωτερική ορατότητα	4.2.9.1.3	X	ά.α.	ά.α.	—
Εμπρόσθια ορατότητα	4.2.9.1.3.1	X	ά.α.	ά.α.	—
Οπτικό πεδίο όπισθεν και πλευρικά	4.2.9.1.3.2	X	ά.α.	ά.α.	—
Εσωτερική διαρρύθμιση	4.2.9.1.4	X	ά.α.	ά.α.	—

▼ **M3**

1		2	3	4	5
Προς αξιολόγηση χαρακτηριστικά όπως καθορίζονται στο τμήμα 4.2 της παρούσας ΤΠΔ		Φάση σχεδιασμού και ανάπτυξης		Φάση παραγωγής	Ειδική διαδικασία αξιολόγησης
		Ανασκόπηση σχεδιασμού	Δοκιμή τύπου	Δοκιμή ρουτίνας	
Στοιχείο του υποσυστήματος «τροχαίο υλικό»	Σημείο				Σημείο
Κάθισμα μηχανοδηγού ΣΔ	4.2.9.1.5	X	ά.α.	ά.α.	—
	5.3.13	X	X	X	
Αναλόγιο μηχανοδηγού — Εργονομία	4.2.9.1.6	X	ά.α.	ά.α.	—
Κλιματισμός και ποιότητα αέρα	4.2.9.1.7	X	X	ά.α.	6.2.3.12
Εσωτερικός φωτισμός	4.2.9.1.8	X	X	ά.α.	—
Αλεξήνεμο — Μηχανικά χαρακτηριστικά	4.2.9.2.1	X	X	ά.α.	6.2.3.22
Αλεξήνεμο — Οπτικά χαρακτηριστικά	4.2.9.2.2	X	X	ά.α.	6.2.3.22
Αλεξήνεμο — Τεχνικός εξοπλισμός	4.2.9.2.3	X	X	ά.α.	—
Διεπαφή μηχανοδηγού και μηχανημάτων	4.2.9.3				
Λειτουργία ελέγχου δραστηριότητας μηχανοδηγού	4.2.9.3.1	X	X	X	—
Ένδειξη ταχύτητας	4.2.9.3.2	—	—	—	—
Μονάδα οπτικών ενδείξεων και οθόνες για τον μηχανοδηγό	4.2.9.3.3	X	X	ά.α.	—
Χειριστήρια και ενδείκτες	4.2.9.3.4	X	X	ά.α.	—
Επισήμανση	4.2.9.3.5	X	ά.α.	ά.α.	—
Λειτουργία ραδιοηλεκτρικού χειρισμού από το προσωπικό για την εκτέλεση ελιγμών	4.2.9.3.6	X	X	ά.α.	—
► M5 Εποχούμενα εργαλεία και φορητός τεχνικός εξοπλισμός ◀	4.2.9.4	X	ά.α.	ά.α.	—
Αποθηκευτικός χώρος για προσωπικά είδη μελών του προσωπικού	4.2.9.5	X	ά.α.	ά.α.	—
Καταγραφική συσκευή	4.2.9.6	X	X	X	—

▼ **M3**

1		2	3	4	5
Προς αξιολόγηση χαρακτηριστικά όπως καθορίζονται στο τμήμα 4.2 της παρούσας ΤΠΔ		Φάση σχεδιασμού και ανάπτυξης		Φάση παραγωγής	Ειδική διαδικασία αξιολόγησης
		Ανασκόπηση σχεδιασμού	Δοκιμή τύπου	Δοκιμή ρουτίνας	
Στοιχείο του υποσυστήματος «τροχαίο υλικό»	Σημείο				Σημείο
Πυρασφάλεια και εκκένωση	4.2.10				
Γενικά και καθορισμός κατηγοριών	4.2.10.1	X	ά.α.	ά.α.	—
Μέτρα πρόληψης πυρκαγιάς	4.2.10.2	X	X	ά.α.	—
Μέτρα ανίχνευσης/κατάσβεσης πυρκαγιάς	4.2.10.3	X	X	ά.α.	—
Απαιτήσεις για καταστάσεις έκτακτης ανάγκης	4.2.10.4	X	X	ά.α.	—
Απαιτήσεις για εκκένωση	4.2.10.5	X	X	ά.α.	—
Τρέχουσα συντήρηση	4.2.11				
Καθαρισμός αλεξήνεμου του θαλάμου μηχανοδηγού	4.2.11.2	X	X	ά.α.	—
Σύνδεση με το σύστημα αποκομιδής λυμάτων ΣΔ	4.2.11.3 5.3.14	X	ά.α.	ά.α.	—

▼ M5					
▼ M3					
Διεπαφή για τον ανεφοδιασμό με νερό ΣΔ	4.2.11.5 5.3.15	X	ά.α.	ά.α.	—
Ειδικές απαιτήσεις για την απόθεση αμαξοστοιχιών	4.2.11.6	X	X	ά.α.	—
Τεχνικός εξοπλισμός για ανεφοδιασμό με καύσιμα	4.2.11.7	X	ά.α.	ά.α.	—
Καθαρισμός εσωτερικού αμαξοστοιχίας — ηλεκτρική τροφοδότηση	4.2.11.8	X	ά.α.	ά.α.	—
Τεκμηρίωση για τη λειτουργία και τη συντήρηση	4.2.12				
Γενικά	4.2.12.1	X	ά.α.	ά.α.	—
Γενικά σχέδια	4.2.12.2	X	ά.α.	ά.α.	—

▼ **M3**

1		2	3	4	5
Προς αξιολόγηση χαρακτηριστικά όπως καθορίζονται στο τμήμα 4.2 της παρούσας ΤΠΔ		Φάση σχεδιασμού και ανάπτυξης		Φάση παραγωγής	Ειδική διαδικασία αξιολόγησης
		Ανασκόπηση σχεδιασμού	Δοκιμή τύπου	Δοκιμή ρουτίνας	
Στοιχείο του υποσυστήματος «τροχαίο υλικό»	Σημείο				Σημείο
Τεκμηρίωση σχετιζόμενη με τη συντήρηση	4.2.12.3	X	ά.α.	ά.α.	—
Ο αιτιολογικός φάκελος του σχεδίου συντήρησης	4.2.12.3.1	X	ά.α.	ά.α.	—
Ο φάκελος περιγραφής της συντήρησης	4.2.12.3.2	X	ά.α.	ά.α.	—
Τεκμηρίωση για την επιχειρησιακή λειτουργία	4.2.12.4	X	ά.α.	ά.α.	—
Διάγραμμα και οδηγίες ανέλκυσης	4.2.12.4	X	ά.α.	ά.α.	—
Περιγραφές σχετικές με τη διάσωση	4.2.12.5	X	ά.α.	ά.α.	—

▼ M5

Προσάρτημα Θ

**Παράμετροι για τις οποίες δεν υπάρχουν τεχνικές προδιαγραφές
(ανοικτά σημεία)**

Ανοικτά σημεία που σχετίζονται με την τεχνική συμβατότητα μεταξύ του οχήματος και του δικτύου:

Στοιχείο του υποσυστήματος τροχαίου υλικού	Σημείο της παρούσας ΤΠΔ	Τεχνική παράμετρος που δεν καλύπτεται από την παρούσα ΤΠΔ	Παρατηρήσεις
Συμβατότητα με συστήματα ανίχνευσης αμαξοστοιχίας	4.2.3.3.1	Βλέπε προδιαγραφή που αναφέρεται στο προσάρτημα I-2 δείκτης [A]	Ανοικτά σημεία που επίσης προσδιορίζονται στην ΤΠΔ CCS.
Δυναμική συμπεριφορά κατά την κίνηση για σύστημα εύρους τροχιάς 1 520 mm	4.2.3.4.2 4.2.3.4.3	Δυναμική συμπεριφορά κατά την κίνηση. Ισοδύναμη κωνικότητα.	Τα κανονιστικά έγγραφα που αναφέρονται στην ΤΠΔ βασίζονται στην πείρα που αποκομίστηκε από το σύστημα των 1 435 mm.
Ισοδύναμη κωνικότητα για σύστημα εύρους τροχιάς 1 600 mm	4.2.3.4.3	Δυναμική συμπεριφορά κατά την κίνηση. Ισοδύναμη κωνικότητα.	Τα κανονιστικά έγγραφα που αναφέρονται στην ΤΠΔ βασίζονται στην πείρα που αποκομίστηκε από το σύστημα των 1 435 mm.
Σύστημα πέδησης ανεξάρτητο από τις συνθήκες πρόσφυσης	4.2.4.8.3	Δινορρευματική πέδη τροχιάς	Οι όροι για τη χρήση των δινορρευματικών πεδών τροχιάς ως προς την τεχνική συμβατότητα με την τροχιά δεν έχουν εναρμονιστεί
Αεροδυναμικές επιδράσεις σε τροχιές με έρμα για τροχαίο υλικό με ταχύτητα σχεδιασμού > 250 km/h	4.2.6.2.5	Οριακές τιμές και αξιολόγηση της συμμόρφωσης προκειμένου να περιορίζονται οι κίνδυνοι που προκαλεί η εκσφενδόνιση έρματος	Σε εξέλιξη οι εργασίες της CEN. Ανοικτό σημείο και στην ΤΠΔ INF.

Ανοικτά σημεία που δεν σχετίζονται με την τεχνική συμβατότητα μεταξύ του οχήματος και του δικτύου:

Στοιχείο του υποσυστήματος τροχαίου υλικού	Σημείο της παρούσας ΤΠΔ	Τεχνική παράμετρος που δεν καλύπτεται από την παρούσα ΤΠΔ	Παρατηρήσεις
Συστήματα ελέγχου και συγκράτησης πυρκαγιάς	4.2.10.3.4	Αξιολόγηση της συμμόρφωσης ΣΠΕΠ εκτός από πλήρη χωρίσματα.	Διαδικασία αξιολόγησης της απόδοσης για τον έλεγχο της φωτιάς και του καπνού που αναπτύχθηκε από την CEN, κατόπιν αιτήματος από τον ERA για την έκδοση προτύπου.

▼ M5

Προσάρτημα I

Τεχνικές προδιαγραφές που αναφέρονται στην παρούσα ΤΠΔ

I-1 Πρότυπα ή κανονιστικά έγγραφα

Δείκτης	Χαρακτηριστικά προς αξιολόγηση	Σημείο ΤΠΔ	Υποχρεωτικό σημείο προτύπου
[1]	EN 12663-1:2010+A1:2014 Σιδηροδρομικές εφαρμογές — Απαιτήσεις για τα φέροντα στοιχεία αμαξωμάτων σιδηροδρομικών οχημάτων — Μέρος 1: Μηχανές και επιβατικό τροχαίο υλικό (και εναλλακτική μέθοδος για εμπορευματικές φορτάμαξες)		
[1.1]	Εσωτερική ζεύξη για αρθρωτές μονάδες	4.2.2.2.2 (3)	6.5.3, 6.7.5
[1.2]	Αντοχή φέρουσας κατασκευής οχήματος - γενικά	4.2.2.4 (3)	5.1, 5.2, 5.3, 5.4, 5.6
[1.3]	Αντοχή φέρουσας κατασκευής οχήματος μέθοδος επαλήθευσης	4.2.2.4 (4)	9.2, 9.3
[1.4]	Αντοχή φέρουσας κατασκευής οχήματος — εναλλακτικές απαιτήσεις για ΟΤΜ	Προσάρτημα Γ Σημείο Γ.1	6.1 έως 6.5
[1.5]	Ανέλκυση και ανώθηση — φορτία για τον σχεδιασμό της φέρουσας κατασκευής	4.2.2.6 (9)	6.3.2, 6.3.3
[1.6]	Ανέλκυση και ανώθηση — επίδειξη αντοχής	4.2.2.6 (9)	9.2, 9.3
[1.7]	Στερέωση συσκευών στη φέρουσα κατασκευή αμαξώματος οχήματος	4.2.2.7 (3)	6.5.2, 6.7.3
[1.8]	Σχεδιασμός της φέρουσας κατασκευής πλαισίου φορείου — σύνδεση αμαξώματος με φορείο	4.2.3.5.1 (2)	6.5.1, 6.7.2
[2]	EN 16839:2022 Σιδηροδρομικές εφαρμογές — Τροχαίο υλικό — Διάταξη μετωπικής διαδοκίδας		
[2.1]	Πρόσβαση προσωπικού για ζεύξη και από-ζεύξη — χώρος για το προσωπικό που εκτελεί ελιγμούς	4.2.2.2.5 (2)	4
[2.2]	Τερματική ζεύξη — Συμβατότητα μεταξύ μονάδων — χειροκίνητη, τύπου UIC Τοποθέτηση προσκρουστήρων και ζεύξεων με κοχλία	4.2.2.2.3 β) (β-2) (1)	5, 6
[2.3]	Διαστάσεις και διάταξη των σωλήνων και των εύκαμπτων σωλήνων πέδησης, των ζεύξεων και των δικλιδίων	4.2.2.2.3 β) (β-2) (2)	7, 8
[2.4]	Ζεύξη διάσωσης — διεπαφή με διασωζόμενη μονάδα	4.2.2.2.4 3) α)	7
[3]	EN 15227:2020 Σιδηροδρομικές εφαρμογές — Απαιτήσεις αντοχής σε σύγκρουση για σιδηροδρομικά οχήματα		
[3.1]	Παθητική ασφάλεια — γενικά	4.2.2.5	4, 5, 6, 7 και παραρτήματα Β, Γ, Δ (εκτός από το παράρτημα Α)

▼ M5

Δείκτης	Χαρακτηριστικά προς αξιολόγηση	Σημείο ΤΠΔ	Υποχρεωτικό σημείο προτύπου
[3.2]	Παθητική ασφάλεια — κατηγοριοποίηση	4.2.2.5 (5)	5.1 — πίνακας 1
[3.3]	Παθητική ασφάλεια — εκδοχές	4.2.2.5 (6)	5.2, 5.3, 5.4 (εξαιρουμένου του παραρτήματος Α)
[3.4]	Παθητική ασφάλεια — απαιτήσεις	4.2.2.5 (7)	6.1, 6.2, 6.3, 6.4 (εξαιρουμένου του παραρτήματος Α)
[3.5]	Παθητική ασφάλεια — εκτροπέας εμποδίων	4.2.2.5 (8)	6.5.1
[3.6]	Λιθοδιώκτες	4.2.3.7	6.6.1
[3.7]	Περιβαλλοντικές συνθήκες — εκτροπέας εμποδίων	4.2.6.1.2 (4)	6.5.1
[4]	EN 16404:2016 Σιδηροδρομικές εφαρμογές — Απαιτήσεις επανατοποθέτησης και ανάκτησης για σιδηροδρομικά οχήματα		
[4.1]	Ανέλκυση και ανώθηση — γεωμετρία των μόνιμων σημείων	4.2.2.6 (7)	5.2, 5.3
[4.2]	Ανέλκυση και ανώθηση — γεωμετρία των αφαιρούμενων σημείων	4.2.2.6 (7)	5.2, 5.3
[5]	EN 15877-2:2013 Σιδηροδρομικές εφαρμογές — Επισήμανση σιδηροδρομικών οχημάτων — Μέρος 2: Εξωτερικές επισημάνσεις σε επιβατάμαξες, κινητήριες μονάδες, μηχανές και επιτρόχια μηχανήματα		
[5.1]	Ανέλκυση και ανώθηση — επισήμανση	4.2.2.6 (8)	4.5.19
[5.2]	Επιβατάμαξες προοριζόμενες για γενική επιχειρησιακή λειτουργία	7.1.1.5.1(23)	4.5.5.1, 4.5.6.3
[6]	EN 15663:2017+A1 :2018 Σιδηροδρομικές εφαρμογές — Μάζες αναφοράς οχήματος		
[6.1]	Καταστάσεις φόρτωσης και ζυγισμένη μάζα — καταστάσεις φόρτωσης	4.2.2.10 (1)	4,5
[6.2]	Καταστάσεις φόρτωσης και ζυγισμένη μάζα — παραδοχές καταστάσεων φόρτωσης	4.2.2.10 (2)	4.1, 4.2, 4.3, 4.4, 4.5, 5, 6, 7.1, 7.2, 7.3 (συνθήκες σχεδιασμού)
[7]	EN 15273-2:2013+A1:2016 Σιδηροδρομικές εφαρμογές — Περιτυπώματα — Μέρος 2: Περιτύπωμα τροχαίου υλικού		
[7.1]	Περιτυπώματα — μέθοδος, κατατομή αναφοράς	4.2.3.1 (3), (4)	5 και ανάλογα με την κατατομή: παράρτημα Α (G1), Β (GA,GB,GC), C (GB1,GB2), D (GI3), E(G2), F (FIN1), G(FR3,3), H (BE1,BE2, BE3),I (PTb,PTb+,PTc), J(SEa,Sec), K(OSJD), L(DE1 DE2 DE3), M (NL1NL2), P(GHE16...)

▼ M5

Δείκτης	Χαρακτηριστικά προς αξιολόγηση	Σημείο ΤΠΔ	Υποχρεωτικό σημείο προτύπου
[7.2]	Περιτυπώματα — μέθοδος, κατατομή αναφοράς Επαλήθευση περιτυπώματος παντογράφου	4.2.3.1 (5)	A.3.12
[7.3]	Περιτυπώματα — μέθοδος, κατατομή αναφοράς Επαλήθευση δινορρευματικής πέδης τροχιάς	4.2.4.8.3(3)	5 και ανάλογα με την κατατομή: παράρτημα Α (G1), Β (GA,GB,GC), C (GB1, GB2), D (G13), E(G2), F (FIN1), G(FR3,3), H (BE1,BE2,BE3),I (PTb, PTb+,PTc), J(SEa,Sec), K(OSJD), L(DE1 DE2 DE3), M(NL1NL2), P (GHE16....)
[8]	EN 15437-1:2009 Σιδηροδρομικές εφαρμογές — Παρακολούθηση της κατάστασης λιποκιβωτίου άξονα — Απαιτήσεις διεπαφής και σχεδιασμού — Μέρος 1: Παρατρόχιος εξοπλισμός και λιποκιβώτιο τροχιάου υλικού		
[8.1]	Παρακολούθηση της κατάστασης εδράνου άξονα — περιοχή ορατή στον παρατρόχιο τεχνικό εξοπλισμό	4.2.3.3.2.2 1), 2α) 7.3.2.3	5.1, 5.2
[9]	EN 14363:2016+ A2:2022 Σιδηροδρομικές εφαρμογές — Δοκιμές και προσομοίωση αποδοχής των χαρακτηριστικών κίνησης σιδηροδρομικών οχημάτων — Συμπεριφορά κατά την κίνηση και στατικές δοκιμές		
[9.1]	Εύρος τιμών αξονικού φορτίου	4.2.3.4.1, 4.2.3.4.2(4)	1.1, 5.3.2
[9.2]	Συνδυασμός/-οί ταχύτητας και ανεπάρκειας επίκλισης	4.2.3.4.2 (3)	1.4, 7.3.1
[9.3]	Παράμετρος φόρτωσης τροχιάς	4.2.3.4.2 (5)	7.5.1, 7.5.3
[9.4]	Δυναμική συμπεριφορά κατά την κίνηση — οριακές τιμές για την ασφάλεια κίνησης	4.2.3.4.2.1	7.5.1, 7.5.2
[9.5]	Δυναμική συμπεριφορά κατά την κίνηση — οριακές τιμές για φόρτωση τροχιάς	4.2.3.4.2.2 (1)	7.5.1, 7.5.3
[9.6]	Ασφάλεια από εκτροχιασμό κατά την κίνηση σε στρεβλή τροχιά	6.2.3.3 (1)	4, 5, 6.1
[9.7]	Δυναμική συμπεριφορά κατά την κίνηση — μέθοδος επαλήθευσης	6.2.3.4 (1)	7
[9.8]	Δυναμική συμπεριφορά κατά την κίνηση — κριτήρια αξιολόγησης	6.2.3.4 (1)	4, 5
[9.9]	Τιμές σχεδιασμού νέων κατατομών τροχών — εκτίμηση της ισοδύναμης κωνικότητας	6.2.3.6 (1)	παράρτημα ΙΕ και παράρτημα ΙΣΤ
[9.10]	Συμμόρφωση οχημάτων με κλίση σιδηροτροχιάς	7.1.2 Πίνακας 17α σημείωση ⁽¹⁾	4, 5, 6, 7.

▼ M5

Δείκτης	Χαρακτηριστικά προς αξιολόγηση	Σημείο ΤΠΔ	Υποχρεωτικό σημείο προτύπου
[9.11]	Διάταξη για ειδικά οχήματα: προσομοίωση δοκιμών	Προσάρτημα Γ Τμήμα Γ.3	Παράρτημα Τ
[10]	EN 15528:2021 Σιδηροδρομικές εφαρμογές — Κατηγορίες γραμμής για διαχείριση της διεπαφής μεταξύ ορίων φόρτωσης οχημάτων και υποδομής		
[10.1]	Κατηγορία γραμμής EN ως αποτέλεσμα κατηγοριοποίησης της μονάδας	4.2.3.2.1 (2)	6.1, 6.3, 6.4
[10.2]	Τυπική τιμή ωφέλιμου φορτίου σε χώρους ορθίων	4.2.3.2.1 2α)	Πίνακας 4, στήλη 2
[10.3]	Τεκμηρίωση που δείχνει το ωφέλιμο φορτίο που χρησιμοποιείται σε χώρους ορθίων	4.2.3.2.1 2γ)	6.4.1
[11]	EN 13749:2021 Σιδηροδρομικές εφαρμογές — Τροχοφόροι άξονες και φορεία— Μέθοδοι καθορισμού των απαιτήσεων για τα φέροντα στοιχεία πλαισίων φορείων		
[11.1]	Σχεδιασμός της φέρουσας κατασκευής πλαισίου φορείου	4.2.3.5.1 (1) 4.2.3.5.1 (3)	6.2
[12]	EN 14198:2016+A1:2018+A2:2021 Σιδηροδρομικές εφαρμογές — Πέδηση — Απαιτήσεις για το σύστημα πέδης αμαξοστοιχιών ελκόμενων από μηχανές		
[12.1]	Πέδηση — τύπος συστήματος πέδης, σύστημα πέδης UIC	4.2.4.3	5.4
[12.2]	Επιβατάμαξες προοριζόμενες για γενική επιχειρησιακή λειτουργία	7.1.1.5.2 (3)	5.3.2.6, 5.4
[13]	EN 14531-1:2015+A1 :2018 Σιδηροδρομικές εφαρμογές — Μέθοδοι υπολογισμού των αποστάσεων στάσης, των αποστάσεων επιβράδυνσης και της πέδησης ακινητοποίησης — Μέρος 1: Γενικοί αλγόριθμοι		
[13.1]	Επιδόσεις πέδησης — υπολογισμός — γενικά	4.2.4.5.1 (1)	4
[13.2]	Επιδόσεις πέδησης έκτακτης ανάγκης — υπολογισμός	4.2.4.5.2 (3)	4
[13.3]	Επιδόσεις πέδησης λειτουργίας — υπολογισμός	4.2.4.5.3 (1)	4
[13.4]	Επιδόσεις πέδησης στάθμευσης — υπολογισμός	4.2.4.5.5 (3)	5
[13.5]	Επιδόσεις πέδησης — συντελεστής τριβής	4.2.4.5.1 (2)	4.4.6
[13.6]	Επιδόσεις πέδησης έκτακτης ανάγκης — χρόνος απόκρισης/χρόνος καθυστέρησης	4.2.4.5.2 (1)	4.4.8.2.1, 4.4.8.3

▼ M5

Δείκτης	Χαρακτηριστικά προς αξιολόγηση	Σημείο ΤΠΔ	Υποχρεωτικό σημείο προτύπου
[14]	EN 14531-2:2015 Σιδηροδρομικές εφαρμογές — Μέθοδοι υπολογισμού των αποστάσεων στάσης και επιβράδυνσης και της πέδησης ακινητοποίησης — Μέρος 2: Υπολογισμοί βήμα προς βήμα για συνθέσεις ή μεμονωμένα οχήματα		
[14.1]	Επιδόσεις πέδησης — υπολογισμός — γενικά	4.2.4.5.1 (1)	4, 5
[14.2]	Επιδόσεις πέδησης έκτακτης ανάγκης — υπολογισμός	4.2.4.5.2 (3)	4, 5
[14.3]	Επιδόσεις πέδησης λειτουργίας — υπολογισμός	4.2.4.5.3 (1)	4, 5
[15]	EN 15595:2018+AC :2021 Σιδηροδρομικές εφαρμογές — Πέδηση — Προστασία από ολίσθηση τροχού		
[15.1]	Σύστημα προστασίας από ολίσθηση τροχού — σχεδιασμός	4.2.4.6.2 (6)	5.1, 5.2, 5.4
[15.2]	Σύστημα προστασίας από ολίσθηση τροχού — μέθοδος επαλήθευσης και πρόγραμμα δοκιμών	6.1.3.2 (1)	6.1.1, 6.2, 6.5, 7
[15.3]	Σύστημα προστασίας από ολίσθηση τροχού — σύστημα παρακολούθησης περιστροφής των τροχών	4.2.4.6.2 (8)	5.1.7
[15.4]	Προστασία από ολίσθηση τροχού, μέθοδος επαλήθευσης επιδόσεων	6.2.3.10 (1)	6.3, 7
[16]	EN 16207:2014+A1 :2019 Σιδηροδρομικές εφαρμογές — Πέδηση — Λειτουργικά κριτήρια και κριτήρια επιδόσεων συστημάτων μαγνητικής πέδης τροχιάς για χρήση σε σιδηροδρομικό τροχαίο υλικό		
[16.1]	Μαγνητική πέδη τροχιάς	4.2.4.8.2 (3) Προσάρτημα ΙΑ	Παράρτημα C
[17]	EN 14752:2019+A1 :2021 Σιδηροδρομικές εφαρμογές — Συστήματα πλευρικής εισόδου οχήματος για τροχαίο υλικό		
[17.1]	Ανίχνευση εμποδίου στη θύρα — ευαισθησία	4.2.5.5.3 (5)	5.2.1.4.1
[17.2]	Ανίχνευση εμποδίου στη θύρα — μέγιστη δύναμη	4.2.5.5.3 (5)	5.2.1.4.2.2
[17.3]	Άνοιγμα θυρών σε έκτακτη ανάγκη — άσκηση δύναμης με το χέρι για άνοιγμα της θύρας	4.2.5.5.9 (6)	5.5.1.5
[17.4]	Επιβατάμαξες προοριζόμενες για γενική επιχειρησιακή λειτουργία — Συσσκευή χειρισμού θύρας	7.1.1.5.2 (10)	5.1.1, 5.1.2, 5.1.5, 5.1.6
[18]	EN 50125-1:2014 Σιδηροδρομικές εφαρμογές — Περιβαλλοντικές συνθήκες για εξοπλισμό — Μέρος 1: Τροχαίο υλικό και εποχούμενος εξοπλισμός		
[18.1]	Περιβαλλοντικές συνθήκες — θερμοκρασία	4.2.6.1.1 (1)	4.3

▼ M5

Δείκτης	Χαρακτηριστικά προς αξιολόγηση	Σημείο ΤΠΔ	Υποχρεωτικό σημείο προτύπου
[18.2]	Περιβαλλοντικές συνθήκες — συνθήκες χιονιού, πάγου και χαλαζιού	4.2.6.1.2 (1)	4.7
[18.3]	Περιβαλλοντικές συνθήκες — θερμοκρασία	7.1.1.5.2 (4)	4.3
[19]	EN 14067-6:2018 Σιδηροδρομικές εφαρμογές — Αεροδυναμική — Μέρος 6: Απαιτήσεις και διαδικασίες δοκιμής για την εκτίμηση του πλευρικού ανέμου		
[19.1]	Αεροδυναμικές επιδράσεις - πλευρικός άνεμος· μέθοδος επαλήθευσης	4.2.6.2.4 (2)	5
[19.2]	Αεροδυναμικές επιδράσεις — πλευρικός άνεμος για μονάδες με μέγιστη ταχύτητα σχεδιασμού μεγαλύτερη ή ίση των 250 km/h	4.2.6.2.4 (3)	5
[20]	EN 15153-1:2020 Σιδηροδρομικές εφαρμογές — Εξωτερικές διατάξεις οπτικής και ηχητικής προειδοποίησης — Μέρος 1: Φότα πορείας, έκτακτης ανάγκης και οπίσθια φώτα για ταχεία σιδηροδρόμους		
[20.1]	Προβολείς — χρώμα	4.2.7.1.1 (4)	5.3.3
[20.2]	Προβολείς — φωτεινή ένταση προβολέα σε πλήρη ένταση και σε μειωμένη φωτεινή ένταση	4.2.7.1.1 (5)	5.3.3, 5.3.4 πίνακας 2 πρώτη γραμμή
[20.3]	Προβολείς — μέσο ευθυγράμμισης	4.2.7.1.1 (6)	5.3.3, 5.3.5
[20.4]	Φανοί αναγνώρισης — χρώμα	4.2.7.1.2 6) α)	5.4.3.1 πίνακας 4
[20.5]	Φώτα αναγνώρισης — κατανομή φασματικής ακτινοβολίας	4.2.7.1.2 6) β)	5.4.3.2
[20.6]	Φώτα αναγνώρισης — φωτεινή ένταση	4.2.7.1.2 6) γ)	5.4.4π ίνακας 6
[20.7]	Ουραίοι φανοί — χρώμα	4.2.7.1.3 4) α)	5.5.3 πίνακας 7
[20.8]	Ουραίοι φανοί — φωτεινή ένταση	4.2.7.1.3 4) β)	5.5.4 πίνακας 8
[20.9]	Προβολείς — χρώμα	6.1.3.3 (1)	5.3.3, 6.3
[20.10]	Προβολείς — φωτεινή ένταση	6.1.3.3 (1)	5.3.3, 6.4
[20.11]	Φανοί αναγνώρισης — χρώμα	6.1.3.4 (1)	6.3
[20.12]	Φανοί αναγνώρισης — φωτεινή ένταση	6.1.3.4 (1)	6.4
[20.13]	Ουραίοι φανοί — χρώμα	6.1.3.5 (1)	6.3
[20.14]	Ουραίοι φανοί — φωτεινή ένταση	6.1.3.5 (1)	6.4
[20.15]	Φανοί αναγνώρισης — μέσο ευθυγράμμισης	4.2.7.1.2 (7)	5.4.5
[21]	EN 15153-2:2020 Σιδηροδρομικές εφαρμογές — Εξωτερικές διατάξεις οπτικής και ηχητικής προειδοποίησης — Μέρος 2: Σειρήνες προειδοποίησης για ταχεία σιδηροδρόμους		
[21.1]	Στάθμες ηχητικής πίεσης σειρήνας προειδοποίησης	4.2.7.2.2 (1)	5.2.2

▼ M5

Δείκτης	Χαρακτηριστικά προς αξιολόγηση	Σημείο ΤΠΔ	Υποχρεωτικό σημείο προτύπου
[21.2]	Σειρήνα προειδοποίησης	6.1.3.6 (1)	6
[21.3]	Σειρήνα — στάθμη ηχητικής πίεσης	6.1.3.6 (1)	6
[21.4]	Σειρήνα — στάθμη ηχητικής πίεσης	6.2.3.17 (1)	6
[22]	EN 50388-1:2022 Σιδηροδρομικές εφαρμογές — Σταθερές εγκαταστάσεις και τροχαίο υλικό — Τεχνικά κριτήρια για το συντονισμό μεταξύ συστημάτων ηλεκτρικής τροφοδότησης έλξης και τροχαίου υλικού για την επίτευξη διαλειτουργικότητας — Μέρος 1: Γενικά		
[22.1]	Πέδη με ανατροφοδότηση ενέργειας προς την εναέρια γραμμή επαφής	4.2.8.2.3 (1)	12.2.1
[22.2]	Μέγιστη ισχύς και ένταση ρεύματος από την εναέρια γραμμή επαφής — μέθοδος επαλήθευσης	4.2.8.2.4 (2)	7.3
[22.3]	Συντελεστής ισχύος — μέθοδος επαλήθευσης	4.2.8.2.6 (1)	6
[22.4]	Αρμονικές και δυναμικές επιδράσεις για συστήματα EP—	4.2.8.2.7 (1)	10 (εκτός του 10.2)
[22.5]	Ηλεκτρική προστασία της αμαξοστοιχίας — συντονισμός προστασίας	4.2.8.2.10 (3)	11
[22.6]	Γενικός αποζεύκτης ισχύος — συντονισμός προστασίας	5.3.12 (4)	11.2, 11.3
[22.7]	Μέγιστη ισχύς και ένταση ρεύματος από την εναέρια γραμμή επαφής — μέθοδος επαλήθευσης	6.2.3.18 (1)	15.3.1
[22.8]	Συντελεστής ισχύος — μέθοδος επαλήθευσης	6.2.3.19 (1)	15.2
[23]	EN 50206-1:2010 Σιδηροδρομικές εφαρμογές — Τροχαίο υλικό — Παντογράφοι: Χαρακτηριστικά και δοκιμές — Μέρος 1: Παντογράφοι για οχήματα κύριων σιδηροδρομικών γραμμών		
[23.1]	Εμβέλεια λειτουργίας παντογράφου καθ' ύψος (επίπεδο ΣΔ) - χαρακτηριστικά	4.2.8.2.9.1.2 (2)	4.2, 6.2.3
[23.2]	Ικανότητα ρευματοληψίας παντογράφου (επίπεδο ΣΔ)	4.2.8.2.9.3α 2)	6.13.2
[23.3]	Βύθιση παντογράφου (επίπεδο RST) — χρόνος βύθισης του παντογράφου	4.2.8.2.9.10 (1)	4.7
[23.4]	Βύθιση παντογράφου (επίπεδο RST) — ΣΑΚ	4.2.8.2.9.10 (3)	4.8
[23.5]	Παντογράφος — μέθοδος επαλήθευσης	6.1.3.7 (2)	6.3.1
[24]	EN 50367:2020+A1:2022 Σιδηροδρομικές εφαρμογές — Σταθερές εγκαταστάσεις και τροχαίο υλικό — Κριτήρια για την επίτευξη τεχνικής συμβατότητας μεταξύ παντογράφων και εναέριας γραμμής επαφής		
[24.1]	Μέγιστη ένταση ρεύματος σε ακινησία	4.2.8.2.5 (1)	Πίνακας 5 του 7.2
[24.2]	Γεωμετρία κεφαλής παντογράφου	4.2.8.2.9.2 (5)	5.3.2.3

▼ M5

Δείκτης	Χαρακτηριστικά προς αξιολόγηση	Σημείο ΤΠΔ	Υποχρεωτικό σημείο προτύπου
[24.3]	Γεωμετρία κεφαλής παντογράφου — τύπος 1 600 mm	4.2.8.2.9.2.1 (1)	παράρτημα Α.2 σχήμα Α.6
[24.4]	Γεωμετρία κεφαλής παντογράφου — τύπος 1 950 mm	4.2.8.2.9.2.2 (1)	παράρτημα Α.2 σχήμα Α.7
[24.5]	Παντογράφος — θερμοκρασία του αγωγού επαφής	6.1.3.7 1α)	7.2
[25]	Δεν χρησιμοποιείται		
[26]	EN 50119:2020 Σιδηροδρομικές εφαρμογές — Σταθερές εγκαταστάσεις — Εναέριες γραμμές επαφής για ηλεκτρική έλξη		
[26.1]	Βύθιση παντογράφου (επίπεδο RST) — απόσταση δυναμικής μόνωσης	4.2.8.2.9.10 (1)	Πίνακας 2
[27]	EN 50153:2014-05/A1:2017-08/A2:2020-01 Σιδηροδρομικές εφαρμογές — Τροχαίο υλικό — Προστατευτικές διατάξεις σχετικά με κινδύνους από ηλεκτρικό ρεύμα		
[27.1]	Προστασία έναντι κινδύνων από ηλεκτρικό ρεύμα	4.2.8.4 (1)	5, 6, 7, 8
[28]	EN 15152:2019 Σιδηροδρομικές εφαρμογές — Πρόσθια αλεξήνεμα για θαλάμους αμαξοστοιχίας		
[28.1]	Αλεξήνεμο - αντοχή στις προσκρούσεις θραυσμάτων	4.2.9.2.1 (2)	6.1
[28.2]	Αλεξήνεμο — αντοχή σε απόθραυση	4.2.9.2.1 (2)	6.1
[28.3]	Αλεξήνεμο - διαχωρισμός δευτερογενούς ειδώλου	4.2.9.2.2 2) α)	5.2.1
[28.4]	Αλεξήνεμο — οπτική παραμόρφωση	4.2.9.2.2 2) β)	5.2.2
[28.5]	Αλεξήνεμο — χαλάζι	4.2.9.2.2 2) γ)	5.2.3
[28.6]	Αλεξήνεμο — φωτοδιαπερατότητα	4.2.9.2.2 2) δ)	5.2.4
[28.7]	Αλεξήνεμο — χρωματικότητα	4.2.9.2.2 2) ε)	5.2.5
[28.8]	Αλεξήνεμο — χαρακτηριστικά	6.2.3.22 (1)	5.2.1 έως 5.2.5 6.1
[29]	EN/IEC 62625-1:2013+A11:2017 Ηλεκτρονικός σιδηροδρομικός εξοπλισμός — Εποχούμενο σύστημα καταγραφής δεδομένων οδήγησης — Μέρος 1: Προδιαγραφή συστήματος		
[29.1]	Καταγραφική συσκευή — λειτουργικές απαιτήσεις	4.2.9.6 2) α)	4.2.1, 4.2.2, 4.2.3, 4.2.4
[29.2]	Καταγραφική συσκευή — επιδόσεις καταγραφής	4.2.9.6 2) β)	4.3.1.2.2
[29.3]	Καταγραφική συσκευή — ακεραιότητα	4.2.9.6 2) γ)	4.3.1.4

▼ M5

Δείκτης	Χαρακτηριστικά προς αξιολόγηση	Σημείο ΤΠΔ	Υποχρεωτικό σημείο προτύπου
[29.4]	Καταγραφική συσκευή — προστασία ακεραιότητας δεδομένων	4.2.9.6 2) δ)	4.3.1.5
[29.5]	Καταγραφική συσκευή — επίπεδο προστασίας	4.2.9.6 2) ε)	4.3.1.7
[29.6]	Καταγραφική συσκευή — ημέρα και ημερομηνία	4.2.9.6 2) στ)	4.3.1.8
[30]	EN 45545-2:2020 Σιδηροδρομικές εφαρμογές — Πυροπροστασία σε σιδηροδρομικά οχήματα — Μέρος 2: Απαιτήσεις συμπεριφοράς υλικών και στοιχείων σε πυρκαγιά		
[30.1]	Μέτρα για την πρόληψη πυρκαγιάς — απαιτήσεις υλικών	4.2.10.2.1 (2)	4, 5, 6
[30.2]	Ειδικά μέτρα για εύφλεκτα υγρά	4.2.10.2.2 (2)	Πίνακας 5
[31]	EN 1363-1:2020 Δοκιμές πυραντίστασης — Μέρος 1: Γενικές απαιτήσεις		
[31.1]	Μέτρα προστασίας κατά της εξάπλωσης πυρκαγιάς για επιβατικό τροχαίο υλικό — δοκιμή χωρίσματος	4.2.10.3.4 (3)	4 έως 12
[31.2]	Μέτρα προστασίας κατά της εξάπλωσης πυρκαγιάς για επιβατικό τροχαίο υλικό — δοκιμή χωρίσματος	4.2.10.3.5 (3)	4 έως 12
[32]	EN 13272-1:2019 Σιδηροδρομικές εφαρμογές — Ηλεκτροφωτισμός για τροχαίο υλικό σε συστήματα δημόσιων συγκοινωνιών — Μέρος 1: Ταχείς σιδηρόδρομοι		
[32.1]	Σύστημα φωτισμού κινδύνου — επίπεδο φωτισμού	4.2.10.4.1 (5)	4.3, 5.3
[33]	EN 50553:2012/A2:2020 Σιδηροδρομικές εφαρμογές — Απαιτήσεις για ικανότητα κίνησης σε περίπτωση φωτιάς επί τροχαίου υλικού		
[33.1]	Ικανότητα κίνησης	4.2.10.4.4 (3)	5, 6
[34]	EN 16362:2013 Σιδηροδρομικές εφαρμογές — Επίγεια βάση υπηρεσιών — Εξοπλισμός ανεφοδιασμού με νερό		
[34.1]	Διεπαφή για ανεφοδιασμό με νερό	4.2.11.5 (2)	4.1.2 σχήμα 1
[35]	EN/IEC 60309-2:1999/A11:2004, A1: 2007 και A2:2012 Ρευματολήπτες, ρευματοδότες και ζεύκτες για βιομηχανική χρήση — Μέρος 2: Απαιτήσεις εναλλαξιμότητας διαστάσεων για βύσματα και υποδοχές εξαρτημάτων		
[35.1]	Ειδικές απαιτήσεις για την απόθεση αμαξοστοιχιών — τοπικό εξωτερικό βοηθητικό σύστημα ηλεκτρικής τροφοδότησης	4.2.11.6 (2)	8

▼ M5

Δείκτης	Χαρακτηριστικά προς αξιολόγηση	Σημείο ΤΠΔ	Υποχρεωτικό σημείο προτύπου
[36]	EN 16019:2014 Σιδηροδρομικές εφαρμογές — Αυτόματος συζευκτήρας — Απαιτήσεις επιδόσεων, ειδική γεωμετρία διεπαφών και μέθοδος δοκιμών		
[36.1]	Αυτόματο κεντρικό σύστημα έλξης-κρούσης — τύπου 10 Ο τύπος τερματικής ζεύξης (μηχανική και πνευματική διεπαφή της κεφαλής).	5.3.1 (1)	4
[37]	EN 15551:2022 Σιδηροδρομικές εφαρμογές — Σιδηροδρομικό τροχαίο υλικό — Προσκρουστήρες		
[37.1]	Χειροκίνητη τερματική ζεύξη — τύπου UIC	5.3.2 (1)	6.2.2, παράρτημα Α
[38]	EN 15566:2022 Σιδηροδρομικές εφαρμογές — Σιδηροδρομικό τροχαίο υλικό — Όργανα έλξης και ζεύξη με κοχλία		
[38.1]	Χειροκίνητη τερματική ζεύξη — τύπου UIC	5.3.2 (1)	Παράρτημα Β, Γ, Δ, εκτός από τη διάσταση «α» του παραρτήματος Β σχήμα Β.1, η οποία αντιμετωπίζεται ως ενημερωτικό στοιχείο
[39]	EN 15020:2022 Σιδηροδρομικές εφαρμογές — Σύζευξη διάσωσης — Απαιτήσεις επίδοσης, ειδική εσωτερική γεωμετρία και μέθοδοι δοκιμής		
[39.1]	Ζευκτήρας διάσωσης — ζευκτήρας διάσωσης που συνδέεται με τον «τύπο 10»	5.3.3 (1)	4.2.1, 4.2.2, 4.3, 4.5.1, 4.5.2, 4.6 και 5.1.2
[40]	EN 13979-1:2020 Σιδηροδρομικές εφαρμογές — Τροχοφόροι άξονες και φορεία— Μονοκόμματοι τροχοί — Διαδικασία τεχνικής έγκρισης — Μέρος 1: Σφυρήλατοι και εξηλασμένοι τροχοί		
[40.1]	Τροχοί - υπολογισμοί μηχανικής αντοχής	6.1.3.1 (1)	8
[40.2]	Τροχοί — κριτήρια απόφασης για σφυρήλατους και εξηλασμένους τροχούς	6.1.3.1 (2)	8
[40.3]	Τροχοί — προδιαγραφή για περαιτέρω μέθοδο επαλήθευσης (δοκιμή στο εργαστήριο)	6.1.3.1 (2)	8
[40.4]	Τροχοί — μέθοδος επαλήθευσης Θερμομηχανική συμπεριφορά	6.1.3.1 (5)	7
[41]	EN 50318:2018+A1 :2022 Σιδηροδρομικές εφαρμογές — Συστήματα λήψης ρεύματος — Επικύρωση προσομοίωσης της δυναμικής διάδρασης μεταξύ παντογράφου και εναέριας γραμμής επαφής		
[41.1]	Παντογράφος — δυναμική συμπεριφορά	6.1.3.7 (3)	5, 6, 7, 8, 9, 10, 11
[41.2]	Παντογράφος — διάταξη παντογράφων	6.2.3.21 (2)	5, 6, 7, 8, 9, 10, 11

▼ M5

Δείκτης	Χαρακτηριστικά προς αξιολόγηση	Σημείο ΤΠΔ	Υποχρεωτικό σημείο προτύπου
[42]	EN 50317:2012/AC:2012+A1:2022 Σιδηροδρομικές εφαρμογές — Συστήματα λήψης ρεύματος — Απαιτήσεις για μετρήσεις και επικύρωση μετρήσεων της δυναμικής διάδρασης μεταξύ παντογράφου και εναέριας γραμμής επαφής		
[42.1]	Παντογράφος — χαρακτηριστικά διάδρασης	6.1.3.7 (3)	3, 4, 5, 6, 7, 8, 9
[42.2]	Δυναμική συμπεριφορά κατά τη λήψη ρεύματος — δυναμικές δοκιμές	6.2.3.20 (1)	3, 4, 5, 6, 7, 8, 9
[42.3]	Διάταξη των παντογράφων	6.2.3.21 (2)	3, 4, 5, 6, 7, 8, 9
[43]	EN 50405:2015+A1:2016 Σιδηροδρομικές εφαρμογές — Συστήματα συλλογής ρεύματος — Παντογράφοι, μέθοδοι δοκιμής για ταινίες επαφής		
[43.1]	Ταινίες επαφής — μέθοδος επαλήθευσης	6.1.3.8 (1)	7.2, 7.3 7.4, 7.6 7.7
[44]	EN 13674-1:2011+A1:2017 Σιδηροδρομικές εφαρμογές — Τροχιά — Σιδηροτροχιά — Μέρος 1: Σιδηροτροχιές Vignole 46 kg/m και άνω		
[44.1]	Ισοδύναμη κωνικότητα — ορισμοί διατομής σιδηροτροχιάς	6.2.3.6 — πίνακες 12, 14 και 16	σχήματα A.15, A.23 και A.24
[45]	EN 13715:2020 Σιδηροδρομικές εφαρμογές — Τροχοφόροι άξονες και φορεία — Τροχοί — Κατατομή πέλλματος		
[45.1]	Ισοδύναμη κωνικότητα — ορισμοί κατατομής τροχών	6.2.3.6 (1), (2) και (3)	Παράρτημα Β και παράρτημα Γ
[46]	EN 13260:2020 Σιδηροδρομικές εφαρμογές — Τροχοφόροι άξονες και φορεία — Τροχοφόροι άξονες — Απαιτήσεις προϊόντος		
[46.1]	Συγκρότημα — τροχοφόρων αξόνων	6.2.3.7 (1)	4.2.1
[47]	EN 13103-1:2017 Σιδηροδρομικές εφαρμογές — Τροχοφόροι άξονες και φορεία — Μέρος 1: Μέθοδος σχεδιασμού αξόνων με εξωτερικούς στροφείς		
[47.1]	Τροχοφόρος άξονας — Μηχανοκίνητοι και μη μηχανοκίνητοι άξονες, μέθοδος επαλήθευσης	6.2.3.7 (2)	5, 6, 7
[47.2]	Τροχοφόρος άξονας — Μηχανοκίνητοι και μη μηχανοκίνητοι άξονες, κριτήρια απόφασης	6.2.3.7 (2)	8
[48]	EN 12082:2017+A1:2021 Σιδηροδρομικές εφαρμογές — Λιποκιβώτια άξονα — Δοκιμές επιδόσεων		
[48.1]	Λιποκιβώτια/έδρανα άξονα	6.2.3.7 (6)	7

▼ M5

Δείκτης	Χαρακτηριστικά προς αξιολόγηση	Σημείο ΤΠΔ	Υποχρεωτικό σημείο προτύπου
[49]	EN 14067-4:2013+A1:2018 Σιδηροδρομικές εφαρμογές — Αεροδυναμική — Μέρος 4: Απαιτήσεις και διαδικασίες δοκιμής για αεροδυναμική σε ανοιχτή γραμμή		
[49.1]	Επιδράσεις ελικορεύματος — δοκιμές σε πραγματικές συνθήκες	6.2.3.13 (1)	6.2.2.1
[49.2]	Επιδράσεις ελικορεύματος — απλουστευμένη αξιολόγηση	6.2.3.13 (2)	4.2.4 και όρια στον πίνακα 7
[49.3]	Παλμός πίεσης κεφαλής — μέθοδος επαλήθευσης	6.2.3.14 (1)	6.1.2.1
[49.4]	Παλμός πίεσης κεφαλής — ΥΡΔ	6.2.3.14 (1)	6.1.2.4
[49.5]	Παλμός πίεσης κεφαλής — Κινούμενο μοντέλο	6.2.3.14 (1)	6.1.2.2
[49.6]	Παλμός πίεσης κεφαλής — μέθοδος απλουστευμένης αξιολόγησης	6.2.3.14 (2)	4.1.4 και όρια στον πίνακα 4
[49.7]	Επιδράσεις ελικορεύματος — Ορισμός των σημείων μέτρησης	4.2.6.2.1 (1)	4.2.2.1, πίνακας 5
[49.8]	Αμαξοστοιχία αναφοράς για σταθερούς/προκαθορισμένους σχηματισμούς	4.2.6.2.1 (3)	4.2.2.2
[49.9]	Σχηματισμός για μεμονωμένες μονάδες που διαθέτουν θάλαμο μηχανοδηγού	4.2.6.2.1 (3)	4.2.2.3
[49.10]	Αμαξοστοιχία αναφοράς για μονάδες γενικής επιχειρησιακής λειτουργίας	4.2.6.2.1 (3)	4.2.2.4
[49.11]	Παλμός πίεσης κεφαλής — μέγιστη τιμή διακόρυφων πιέσεων	4.2.6.2.2 (2)	Πίνακας 2
[49.12]	Παλμός πίεσης κεφαλής — Θέσεις μετρήσεων	4.2.6.2.2 (2)	4.1.2
[50]	EN 14067-5:2021/AC:2023 Σιδηροδρομικές εφαρμογές — Αεροδυναμική — Μέρος 5: Απαιτήσεις και διαδικασίες δοκιμής για αεροδυναμική σε σήραγγες		
[50.1]	διακυμάνσεις της πίεσης στο εσωτερικό των σηράγγων: γενικά	4.2.6.2.3(1)	5.1
[50.2]	Μονάδα που έχει αξιολογηθεί σε σταθερό ή προκαθορισμένο σχηματισμό	4.2.6.2.3(2)	5.1.2.2
[50.3]	Μονάδα που έχει αξιολογηθεί για γενική επιχειρησιακή λειτουργία και είναι εφοδιασμένη με θάλαμο μηχανοδηγού	4.2.6.2.3(2)	5.1.2.3
[50.4]	επιβατάμαξες για γενική επιχειρησιακή λειτουργία	4.2.6.2.3(2)	5.1.2.4
[50.5]	διαδικασία αξιολόγησης της συμμόρφωσης	6.2.3.15	5.1.4, 7.2.2, 7.2.3, 7.3

▼ M5

Δείκτης	Χαρακτηριστικά προς αξιολόγηση	Σημείο ΤΠΔ	Υποχρεωτικό σημείο προτύπου
[50.6]	Χορήγηση μοναδικής άδειας — επιβατάμαξες προοριζόμενες να χρησιμοποιούνται σε μικτή κυκλοφορία εντός σηράγγων — αεροδυναμικά φορτία	7.1.1.5.1 (14)	6.3.9
[51]	EN 12663-2:2010 Σιδηροδρομικές εφαρμογές — Απαιτήσεις για τα φέροντα στοιχεία αμαξωμάτων σιδηροδρομικών οχημάτων — Μέρος 2: Εμπορευματικές φορτάμαξες		
[51.1]	Αντοχή της φέρουσας κατασκευής	Προσάρτημα Γ Σημείο Γ.1	5.2.1 έως 5.2.4
[52]	CLC/TS 50534:2010 Σιδηροδρομικές εφαρμογές — Γενικές αρχιτεκτονικές συστήματος για τα βοηθητικά συστήματα ισχύος των σιδηροδρομικών οχημάτων		
[52.1]	Μονοπολική γραμμή ηλεκτρικής τροφοδότησης	4.2.11.6 (2)	Παράρτημα Α
[53]	IEC 61375-1:2012 Ηλεκτρονικός εξοπλισμός σιδηροδρόμου — Δίκτυο επικοινωνιών σιδηροδρόμου (TCN) — Μέρος 1: Γενική αρχιτεκτονική		
[53.1]	Χορήγηση μοναδικής άδειας — Δίκτυα επικοινωνίας	7.1.1.5.1 (18)	5, 6
[53.2]	Επιβατάμαξες προοριζόμενες για γενική επιχειρησιακή λειτουργία — Δίκτυα επικοινωνίας	7.1.1.5.2 (12)	5, 6
[54]	EN 16286-1:2013 Σιδηροδρομικές εφαρμογές — Συστήματα διαδρόμων μεταξύ οχημάτων — Μέρος 1: Κύριες εφαρμογές		
[54.1]	Διάδρομοι ενδοεπικοινωνίας — Συνδέσεις ενδοεπικοινωνίας ονύχων	7.1.1.5.2 (6)	Παραρτήματα Α και Β
[55]	EN 50463-3:2017 Σιδηροδρομικές εφαρμογές — Μέτρηση ενέργειας εντός των αμαξοστοιχιών — Μέρος 3: Διαχείριση δεδομένων		
[55.1]	Εποχούμενη λειτουργία γεωγραφικού εντοπισμού — Απαιτήσεις	4.2.8.2.8.1 (7)	4.4
[55.2]	Συγκέντρωση και χειρισμός των δεδομένων εντός του συστήματος χειρισμού δεδομένων — Μεθοδολογία αξιολόγησης	6.2.3.19α 2)	5.4.8.3, 5.4.8.5 και 5.4.8.6
[56]	EN 50463-2:2017/AC :2018-10 Σιδηροδρομικές εφαρμογές — Μέτρηση ενέργειας εντός των αμαξοστοιχιών — Μέρος 2: Μέτρηση ενέργειας		
[56.1]	Λειτουργία μέτρησης της ενέργειας - ακρίβεια για τη μέτρηση της ενεργού ενέργειας:	4.2.8.2.8.2 (3)	4.2.3.1 έως 4.2.3.4
[56.2]	Λειτουργία μέτρησης της ενέργειας — Χαρακτηριστικά κλάσεων	4.2.8.2.8.2 (4)	4.3.3.4, 4.3.4.3 και 4.4.4.2

▼ M5

Δείκτης	Χαρακτηριστικά προς αξιολόγηση	Σημείο ΤΠΔ	Υποχρεωτικό σημείο προτύπου
[56.3]	Λειτουργία μέτρησης της ενέργειας — Αξιολόγηση της ακρίβειας συσκευών	6.2.3.19α 1)	5.4.3.4.1, 5.4.3.4.2, 5.4.4.3.1
[56.4]	Λειτουργία μέτρησης της ενέργειας — τιμές για την τιμή εισόδου και την περιοχή τιμών του συντελεστή ισχύος	6.2.3.19α 1)	Πίνακας 3,
[56.5]	Λειτουργία μέτρησης της ενέργειας — επιδράσεις της θερμοκρασίας στην ακρίβεια	6.2.3.19α 1)	5.4.3.4.3.1 και 5.4.4.3.2.1
[56.6]	Λειτουργία μέτρησης της ενέργειας: συντελεστής μέσης θερμοκρασίας κάθε συσκευής — Μεθοδολογία αξιολόγησης	6.2.3.19α 1)	5.4.3.4.3.2 και 5.4.4.3.2.2
[57]	EN 50463-1:2017 Σιδηροδρομικές εφαρμογές — Μέτρηση ενέργειας εντός των αμαξοστοιχιών — Μέρος 1: Γενικά		
[57.1]	Λειτουργία μέτρησης της ενέργειας: προσδιορισμός του σημείου κατανάλωσης — Ορισμός	4.2.8.2.8.3 (4)	4.2.5.2
[58]	EN 50463-4:2017 Σιδηροδρομικές εφαρμογές — Μέτρηση ενέργειας εντός των αμαξοστοιχιών — Μέρος 4: Επικοινωνία		
[58.1]	Ανταλλαγή δεδομένων μεταξύ EMS και DCS — υπηρεσίες εφαρμογών (επίπεδο υπηρεσιών) του EMS	4.2.8.2.8.4 (1)	4.3.3.1,
[58.2]	Ανταλλαγή δεδομένων μεταξύ EMS και DCS — Δικαιώματα πρόσβασης των χρηστών	4.2.8.2.8.4 (2)	4.3.3.3
[58.3]	Ανταλλαγή δεδομένων μεταξύ EMS και DCS — σχήμα XML για τη δομή (στρώμα δεδομένων)	4.2.8.2.8.4 (3)	4.3.4
[58.4]	Ανταλλαγή δεδομένων μεταξύ EMS και DCS — Μέθοδοι και σχήμα XML για μηχανισμό μηνυμάτων (στρώμα μηνυμάτων)	4.2.8.2.8.4 (4)	4.3.5
[58.5]	Ανταλλαγή δεδομένων μεταξύ EMS και DCS — Πρωτόκολλα εφαρμογών για την υποστήριξη του μηχανισμού μηνυμάτων	4.2.8.2.8.4 (5)	4.3.6
[58.6]	Ανταλλαγή δεδομένων μεταξύ EMS και DCS — Αρχιτεκτονική επικοινωνίας EMS	4.2.8.2.8.4 (6)	4.3.7
[59]	EN 50463-5:2017 Σιδηροδρομικές εφαρμογές — Μέτρηση ενέργειας εντός των αμαξοστοιχιών — Μέρος 5: Αξιολόγηση της συμμόρφωσης		
[59.1]	Εποχούμενο σύστημα μέτρησης της ενέργειας — Δοκιμές	6.2.3.19α 3)	5.3.3 και 5.5.4
[60]	Δεσμευμένο		
[61]	IRS UIC 50558:2017 Σιδηροδρομικές εφαρμογές — Τροχάιο υλικό — Τηλεχειρισμός και διαπαφές καλωδίων μεταφοράς δεδομένων — Πρότυπα τεχνικά χαρακτηριστικά		

▼ M5

Δείκτης	Χαρακτηριστικά προς αξιολόγηση	Σημείο ΤΠΔ	Υποχρεωτικό σημείο προτύπου
[61.1]	Φυσική διαπαρή μεταξύ μονάδων για τη μετάδοση σημάτων	7.1.1.5.2 (8)	7.1.1
[62]	EN 16186-1:2014+A1 :2018 Σιδηροδρομικές εφαρμογές — Θάλαμος μηχανοδηγού — Μέρος 1: Ανθρωπομετρικά δεδομένα και ορατότητα		
[62.1]	Ανθρωπομετρικά στοιχεία του μηχανοδηγού	Προσάρτημα Ε	4
[62.2]	Εμπρόσθια ορατότητα	ΣΤ.1	Παράρτημα Α
[62.3]	Εμπρόσθια ορατότητα	ΣΤ.2, ΣΤ.3, ΣΤ.4	5.2.1.
[63]	EN 14363:2005 Σιδηροδρομικές εφαρμογές — Δοκιμές αποδοχής των χαρακτηριστικών κίνησης σιδηροδρομικών οχημάτων — Δοκιμές συμπεριφοράς κατά την κίνηση και στατικές δοκιμές		
[63.1]	Συμμόρφωση οχημάτων με κλίση σιδηροτροχιάς	7.1.2 Πίνακας 17α σημείωση (1)	5
[64]	UIC 518:2009 Δοκιμή και έγκριση σιδηροδρομικών οχημάτων όσον αφορά τη δυναμική τους συμπεριφορά — Ασφάλεια — Ανίχνευση κόπωσης — Συμπεριφορά κατά την κίνηση		
[64.1]	Συμμόρφωση οχημάτων με κλίση σιδηροτροχιάς	7.1.2 Πίνακας 17α σημείωση (1)	5 έως 11
[65]	EN 16834:2019 Σιδηροδρομικές εφαρμογές — Πέδηση — Επιδόσεις πέδησης		
[65.1]	Ποσοστό πεδούμενου βάρους	4.2.4.5.2 (4)	8.1
[66]	EN 14478:2017 Σιδηροδρομικές εφαρμογές — Πέδηση — Γενικό λεξιλόγιο		
[66.1]	Επιδόσεις πέδησης έκτακτης ανάγκης	6.2.3.8 (1)	4.6.3
[66.2]	Επιδόσεις πέδησης λειτουργίας	6.2.3.9 (1)	4.6.3
[67]	EN 15328:2020 Σιδηροδρομικές εφαρμογές — Πέδηση — Τακάκια πέδησης		
[67.1]	Επιδόσεις πέδησης έκτακτης ανάγκης — συντελεστής τριβής	4.2.4.5.2 (5)	5.2
[68]	EN 16452:2015+A1:2019 Σιδηροδρομικές εφαρμογές — Πέδηση — Πέδπλα πέδης		
[68.1]	Επιδόσεις πέδησης έκτακτης ανάγκης — συντελεστής τριβής	4.2.4.5.2 (5)	5.3.1, 5.3.3
[69]	EN 50163:2004+A1:2007+A2:2020+A3:2022 Σιδηροδρομικές εφαρμογές - Τάσεις τροφοδότησης ελκτικών συστημάτων		
[69.1]	Λειτουργία εντός περιοχής τιμών τάσεων και συχνοτήτων	4.2.8.2.2.(1)	4

▼ M5

Δείκτης	Χαρακτηριστικά προς αξιολόγηση	Σημείο ΤΠΔ	Υποχρεωτικό σημείο προτύπου
[70]	UIC 541-6:2010-10 Πέδες — Ηλεκτροπνευματική πέδη και σήμα κινδύνου επιβατών για οχήματα που χρησιμοποιούνται σε ελκόμενες συνθέσεις		
[70.1]	Επιβατάμαξες προοριζόμενες για γενική επιχειρησιακή λειτουργία	7.1.1.5.2 (3)	3, 7
[71]	EN 17065:2018 Σιδηροδρομικές εφαρμογές — Πέδηση — Διαδικασία δοκιμής σε επιβατάμαξες		
[71.1]	Επιβατάμαξες προοριζόμενες να χρησιμοποιούνται σε προκαθορισμένους σχηματισμούς	7.1.1.5.1 (13)	5, 6
[71.2]	Επιβατάμαξες προοριζόμενες για γενική επιχειρησιακή λειτουργία	7.1.1.5.2 (3)	5, 6
[72]	EN/IEC 62625-2:2016 Ηλεκτρονικός σιδηροδρομικός εξοπλισμός — Εποχούμενο σύστημα καταγραφής δεδομένων οδήγησης — Μέρος 2: Δοκιμές συμμόρφωσης		
[72.1]	Δοκιμές	4.2.9.6 (3)	5, 6
[73]	EN 14363:2016 Σιδηροδρομικές εφαρμογές — Δοκιμές και προσομοίωση αποδοχής των χαρακτηριστικών κίνησης σιδηροδρομικών οχημάτων — Συμπεριφορά κατά την κίνηση και στατικές δοκιμές		
[73.1]	Συμμόρφωση οχημάτων με κλίση σιδηροτροχιάς	7.1.2 Πίνακας 17α σημείωση ⁽¹⁾	4,5,7
[74]	EN 16586-1:2017 Σιδηροδρομικές εφαρμογές — Σχεδιασμός για χρήση από άτομα με μειωμένη κινητικότητα (PRM) — Προσβασιμότητα ατόμων με μειωμένη κινητικότητα σε τροχαίο υλικό — Μέρος 1: Βαθμίδες για επιβίβαση και αποβίβαση		
[74.1]	Επιβατάμαξες προοριζόμενες να χρησιμοποιούνται σε προκαθορισμένους σχηματισμούς	7.1.1.5.1 (19)	Παράρτημα Α

I-2 Τεχνικά έγγραφα (αναρτημένα στον ιστότοπο του ERA)

Δείκτης	Χαρακτηριστικά προς αξιολόγηση	Σημείο ΤΠΔ	Υποχρεωτικό σημείο τεχνικού εγγράφου
[A]	ERA/ERTMS/033281 - V 5.0 Διεπαφές μεταξύ του παρατρόχιου υποσυστήματος ελέγχου-χειρισμού και σηματοδότησης και άλλων υποσυστημάτων ΤΠΔ CCS προσάρτημα Α πίνακας Α2 δείκτης [77]		
	Χαρακτηριστικά τροχαίου υλικού συμβατά με σύστημα ανίχνευσης αμαξοστοιχίας βασισμένο σε κυκλώματα τροχιάς	4.2.3.3.1.1	
[A.1]	Μέγιστη απόσταση μεταξύ διαδοχικών αξόνων	4.2.3.3.1.1 (1)	3.1.2.1 (απόσταση a_1 στο σχήμα 1)
[A.2]	Μέγιστη απόσταση μεταξύ του μετώπου / του οπίσθιου άκρου της αμαξοστοιχίας και του πρώτου/τελευταίου άξονα	4.2.3.3.1.1 (2)	3.1.2.4 3.1.2.5 (απόσταση b_x στο σχήμα 1)

▼ M5

Δείκτης	Χαρακτηριστικά προς αξιολόγηση	Σημείο ΤΠΔ	Υποχρεωτικό σημείο τεχνικού εγγράφου
[A.3]	Ελάχιστη απόσταση μεταξύ του πρώτου και του τελευταίου άξονα	4.2.3.3.1.1 (3)	3.1.2.3
[A.4]	Ελάχιστο αξονικό φορτίο σε όλες τις συνθήκες φόρτωσης	4.2.3.3.1.1 (4)	3.1.7.1
[A.5]	Ηλεκτρική αντίσταση μεταξύ των κυλιόμενων επιφανειών των αντικείμενων τροχών τροχοφόρου άξονα	4.2.3.3.1.1 (5)	3.1.9
[A.6]	για ηλεκτρικές μονάδες εφοδιασμένες με παντογράφο, η ελάχιστη εμπέδηση οχήματος	4.2.3.3.1.1 (6)	3.2.2.1
[A.7]	χρήση συσκευών υποβοήθησης των ελιγμών	4.2.3.3.1.1 (7)	3.1.8
[A.8]	χρήση εξοπλισμού αμμοδιασποράς	4.2.3.3.1.1 (8)	3.1.4
[A.9]	χρήση πέδινων πέδης από σύνθετο υλικό	4.2.3.3.1.1 (9)	3.1.6
[A.10]	Απαιτήσεις για διατάξεις λίπανσης όνυχα	4.2.3.3.1.1 (10)	3.1.5
[A.11]	απαιτήσεις για την αγωγή παρεμβολή	4.2.3.3.1.1 (11)	3.2.2
Χαρακτηριστικά τροχαίου υλικού συμβατά με σύστημα ανίχνευσης αμαξοστοιχίας βασισμένο σε μετρητές αξόνων		4.2.3.3.1.2	
[A.12]	μέγιστη απόσταση μεταξύ διαδοχικών αξόνων	4.2.3.3.1.2 (1)	3.1.2.1 (απόσταση a_1 στο σχήμα 1)
[A.13]	ελάχιστη απόσταση μεταξύ διαδοχικών αξόνων	4.2.3.3.1.2 (2)	3.1.2.2
[A.14]	στο άκρο μονάδας προοριζόμενης για ζεύξη, η ελάχιστη απόσταση μεταξύ του μετώπου / του οπίσθιου άκρου της αμαξοστοιχίας και του πρώτου/τελευταίου άξονα (που ισούται με το μισό της τιμής που καθορίζεται)	4.2.3.3.1.2 (3)	3.1.2.2
[A.15]	μέγιστη απόσταση μεταξύ του μετώπου / του οπίσθιου άκρου της αμαξοστοιχίας και του πρώτου/τελευταίου άξονα	4.2.3.3.1.2 (4)	3.1.2.4 3.1.2.5 (απόσταση b_x στο σχήμα 1)
[A.16]	γεωμετρία τροχού	4.2.3.3.1.2 (5)	3.1.3.1 έως 3.1.3.4
[A.17]	Χώρος μεταξύ των τροχών ελεύθερος από μεταλλικά και επαγωγικά στοιχεία	4.2.3.3.1.2 (6)	3.1.3.5
[A.18]	χαρακτηριστικά του υλικού του τροχού	4.2.3.3.1.2 (7)	3.1.3.6
[A.19]	απαιτήσεις για τα ηλεκτρομαγνητικά πεδία	4.2.3.3.1.2 (8)	3.2.1
[A.20]	χρήση μαγνητικών ή δινορρευματικών πεδών τροχιάς	4.2.3.3.1.2 (9)	3.2.3
Χαρακτηριστικά τροχαίου υλικού όσον αφορά τη συμβατότητα με τεχνικό εξοπλισμό βρόχου		4.2.3.3.1.3	
[A.21]	μεταλλική φέρουσα κατασκευή του οχήματος	4.2.3.3.1.3 (1)	3.1.7.2

▼ M5

Δείκτης	Χαρακτηριστικά προς αξιολόγηση	Σημείο ΤΠΔ	Υποχρεωτικό σημείο τεχνικού εγγράφου
Προϋποθέσεις χορήγησης μοναδικής άδειας		7.1.1.5	
[A.22]	μονάδα εφοδιασμένη με διατάξεις λίπανσης όνυχα	7.1.1.5.1 (10)	3.1.5
[A.23]	μονάδα εφοδιασμένη με δινορρευματική πέδη τροχιάς	7.1.1.5.1 (11)	3.2.3
[A.24]	μονάδα εφοδιασμένη με μαγνητική πέδη τροχιάς	7.1.1.5.1 (12)	3.2.3
[A.25]	Σχεδιασμός της μονάδας	7.1.1.5.1 (15)	3.1
[A.26]	Ζώνες της διαχείρισης συχνοτήτων	7.1.1.5.1 (16)	3.2
[B]	SUBSET-034 FIS διεπαφής αμαξοστοιχίας ΤΠΔ CCS προσάρτημα Α πίνακας Α2 δείκτης [7]		
[B.1]	Κατάσταση του συστήματος ανακλινόμενου αμαξώματος	4.2.3.4.2	2.6.2.4.3, 2.9 και 3
[B.2]	Πίεση πέδης	4.2.4.3	2.3.2, 2.9 και 3
[B.3]	Ειδική κατάσταση πέδης «Ηλεκτροπνευματική πέδη (EP)».		2.3.6, 2.9 και 3
[B.4]	Χειρισμός πέδης έκτακτης ανάγκης		4.2.4.4.1
[B.5]	Χειρισμός πέδης λειτουργίας	4.2.4.4.2	2.3.1, 2.9 και 3
[B.6]	Ειδική περιοχή αναστολής πέδης — Παρατρόχιες εντολές: ανατροφοδοτική πέδη	4.2.4.4.4	2.3.4, 2.9 και 3
[B.7]	Ειδική αναστολή πέδης — Εντολές EEM: ανατροφοδοτική πέδη		2.3.5, 2.9 και 3
[B.8]	Ειδική κατάσταση πέδης: ανατροφοδοτική πέδη		2.3.6, 2.9 και 3
[B.9]	Ειδική περιοχή αναστολής πέδης — Παρατρόχιες εντολές: Μαγνητική πέδη τροχιάς		4.2.4.8.2
[B.10]	Ειδική αναστολή πέδης — Εντολές EEM: Μαγνητική πέδη τροχιάς	4.2.4.8.2	2.3.5, 2.9 και 3
[B.11]	Ειδική κατάσταση πέδης: Μαγνητική πέδη τροχιάς		2.3.6, 2.9 και 3
[B.12]	Ειδική περιοχή αναστολής πέδης — Παρατρόχιες εντολές: Δινορρευματική πέδη τροχιάς		4.2.4.8.3
[B.13]	Ειδική αναστολή πέδης — Εντολές EEM: Δινορρευματική πέδη τροχιάς	4.2.4.8.3	2.3.5, 2.9 και 3
[B.14]	Ειδική κατάσταση πέδης: Δινορρευματική πέδη τροχιάς		2.3.6, 2.9 και 3

▼ M5

Δείκτης	Χαρακτηριστικά προς αξιολόγηση	Σημείο ΤΠΔ	Υποχρεωτικό σημείο τεχνικού εγγράφου
[B.15]	Κρηπίδωμα σταθμού	4.2.5.5.6	2.4.6, 2.9 και 3
[B.16]	Διακοπή έλξης	4.2.8.1.2	2.4.9, 2.9 και 3
[B.1]	Μεταβολή της επιτρεπόμενης κατανάλωσης ρεύματος	4.2.8.2.4	2.4.10, 2.9 και 3
[B.17]	Αλλαγή συστήματος έλξης	4.2.8.2.9.8	2.4.1, 2.9 και 3
[B.18]	Τμήμα χωρίς τροφοδότηση ισχύος στο οποίο ο παντογράφος πρέπει να βυθιστεί — Παρατρόχιες εντολές	4.2.8.2.9.8	2.4.2, 2.9 και 3
[B.19]	Τμήμα χωρίς τροφοδότηση ισχύος στο οποίο ο κεντρικός διακόπτης ισχύος πρέπει να απενεργοποιηθεί - Παρατρόχιες εντολές		2.4.7, 2.9 και 3
[B.20]	Κεντρικός διακόπτης ισχύος - Εντολές EEM		2.4.8, 2.9 και 3
[B.21]	Παντογράφος - Εντολές EEM		2.4.3, 2.9 και 3
[B.22]	Κατάσταση θαλάμου μηχανοδηγού	4.2.9.1.6	2.5.1, 2.9 και 3
[B.23]	Σύστημα ελέγχου κατεύθυνσης		2.5.2, 2.9 και 3
[B.24]	Εκτέλεση ελιγμών εξ αποστάσεως	4.2.9.3.6	2.5.5, 2.9 και 3
[B.25]	Νάρκη	4.2.9.3.7.1	2.2.1, 2.9 και 3
[B.26]	Παθητικοί ελιγμοί	4.2.9.3.7.2	2.2.2, 2.9 και 3
[B.27]	Μη επικεφαλής	4.2.9.3.7.3	2.2.3, 2.9 και 3
[B.28]	Κατάσταση έλξης	4.2.9.3.8	2.5.4, 2.9 και 3
[B.29]	Περιοχή αεροστεγανότητας — Παρατρόχιες εντολές	4.2.10.4.2	2.4.4, 2.9 και 3
[B.30]	Αεροστεγανότητα - Εντολές EEM		2.4.5, 2.9 και 3
[B.31]	Εποχούμενο σύνολο λειτουργιών ATO	4.2.13	2.2.5, 2.9 και 3
[Γ]	Leitfaden Sicherstellung der technischen Kompatibilität für Fahrzeuge mit Seitenwindnachweis nach TSI LOC&PAS zu Anforderungen der Ril 807.04: 2016-09		
[Γ.1]	όρια της χαρακτηριστικής καμπύλης ανέμου μονάδας (CWC) για μονάδες προοριζόμενες να λειτουργούν στη Γερμανία	7.1.1.5.1(20) στ)	σχετικό σημείο
[Δ]	Ergänzungsregelung Nr. B017 zur bremsstechnischen Ausrüstung von Fahrzeugen zum Betrieb auf Steilstrecken: 2021-05		
[Δ.1]	μονάδες προοριζόμενες να λειτουργούν στη Γερμανία σε γραμμές με κλίση μεγαλύτερη από 40 ‰	7.1.1.5.1(20) ζ)	σχετικό σημείο

▼ M5



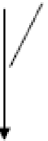

Δείκτης	Χαρακτηριστικά προς αξιολόγηση	Σημείο ΤΠΔ	Υποχρεωτικό σημείο τεχνικού εγγράφου
[E]	Verwaltungsvorschrift zur Prüfung von Notein- und Notausstiegfenstern (NEA) in Schienenfahrzeugen: 2007-02-26		
[E.1]	έξοδοι κινδύνου για μονάδες προοριζόμενες να λειτουργούν στη Γερμανία	7.1.1.5.1(20) η)	3.2

▼ **M5***Προσάρτημα IA***Διαδικασία επικύρωσης για νέα ακροτεμάχια μαγνητικής πέδης τροχιάς (MTB)**

Σκοπός της διαδικασίας επικύρωσης είναι ο έλεγχος της συμβατότητας της MTB με τα στοιχεία τροχιάς. Κάθε νέο ακροτεμάχιο ή γεωμετρικά τροποποιημένα ακροτεμάχια υποβάλλονται σε δοκιμή με τις ακόλουθες παραμέτρους:

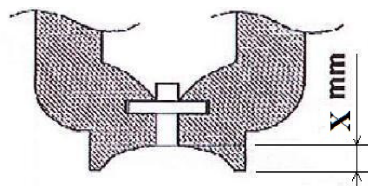
- Οι εραπτόμενες των απλών διασταυρώσεων των αλλαγών τροχιάς πρέπει να κυμαίνονται μεταξύ 0,034 και 0,056 και μεταξύ 0,08 και 0,12 (βλέπε πίνακα 1).
- Για τη δοκιμή, οι αλλαγές τροχιάς πρέπει να διασταυρώνονται τρεις φορές σε καθεμία από τις τέσσερις πιθανές κατευθύνσεις με ενεργοποιημένη MTB με κάθε ακόλουθη σταθερή ταχύτητα (βλέπε πίνακα 1).

*Πίνακας IA.1***Παράμετροι δοκιμής**

Τύπος αλλαγής τροχιάς	Κατεύθυνση ταχύτητας [km/h]			
				
0,08 – 0,12	15	15	15	15
0,08 – 0,12	120	40	120	40
0,034 – 0,056	15	15	15	15
0,034 – 0,056	120	80-100	120	80-100

Σημείωση: Για τη δοκιμή, ενδέχεται να είναι απαραίτητη η προσαρμογή του συστήματος ελέγχου της MTB.

- Η δοκιμή εκτελείται υπό ξηρές συνθήκες.
- Η δοκιμή εκτελείται με καινούργια και φθαρμένα πέλατα πόλων και ακροτεμάχια.
- Η δοκιμή σε κατάσταση φθοράς εκτελείται με τη μέγιστη επιτρεπόμενη φθορά κοίλανσης της επιφάνειας τριβής ή του πέλατος πόλου αντίστοιχα, όπως ορίζεται από την προδιαγραφή (βλέπε σχήμα 1).

*Σχήμα IA.1***Μέγιστη φθορά κοίλανσης***Υπόμνημα*

X μέγιστη επιτρεπόμενη φθορά κοίλανσης εκφραζόμενη σε mm

▼ **M5****Δυνατότητα δοκιμής 1**

Η παρούσα δοκιμή εφαρμόζεται για τις αλλαγές των ακροτεμαχίων που απαριθμούνται στην προδιαγραφή που αναφέρεται στο προσάρτημα I-1 δείκτης [16]. Επιτρέπονται μόνο αποκλίσεις 10 % κατ' ανώτατο όριο για 5 διαστάσεις κατ' ανώτατο όριο.

Κατά τη διάρκεια της δοκιμής, ο οπτικός έλεγχος πραγματοποιείται με βιντεοσκόπηση όλων των ακροτεμαχίων. Οι πλευρικές επιφάνειες όλων των ακροτεμαχίων και των πελμάτων πόλων της MTB πρέπει να είναι βαμμένα με ανοιχτό χρώμα.

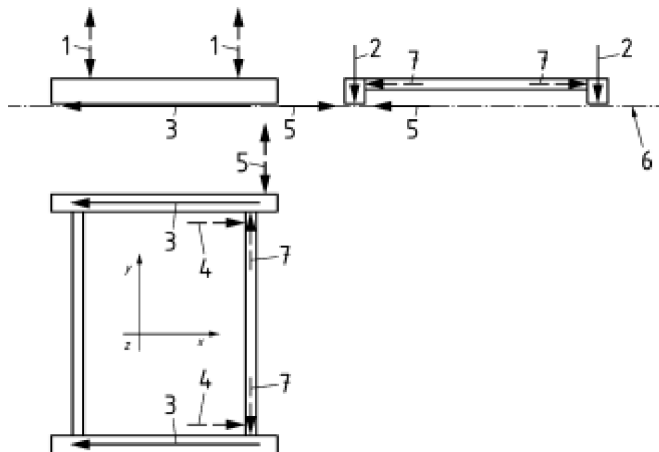
Κριτήρια αποδοχής:

- Καμία μηχανική βλάβη οποιουδήποτε μέρους της MTB,
 - Καμία ένδειξη μόνιμου εκτροχιασμού της MTB,
- ΣΗΜΕΙΩΣΗ: Επιτρέπεται η πρόκληση σπινθήρων κατά την πέδηση.
- Καμία ένδειξη επαφής στην εγκάρσια πλευρά της MTB πέραν των 55 mm προς την κατακόρυφη κατεύθυνση από την κορυφή της σιδηροτροχιάς.

Δυνατότητα δοκιμής 2

Αυτή η δοκιμή ισχύει για νέα σχεδιασμένα ακροτεμάχια. Εκτός από τη δυνατότητα δοκιμής 1, μετρώνται οι εγκάρσιες και διαμήκεις δυνάμεις (βλέπε σχήμα 2) μεταξύ MTB και φορείου.

Σχήμα IA.2

Επισκόπηση της μετάδοσης δύναμης**Υπόμνημα**

- 1 δυνάμεις διεπαφής με το πλαίσιο φορείου F_{BZ}
- 2 ελκτική δύναμη F_{HZ}
- 3 διαμήκης δύναμη $F_{B,x}$
- 4 δύναμη πέδης F_x
- 5 εγκάρσια δύναμη F_Q
- 6 κορυφή της σιδηροτροχιάς
- 7 δυνάμεις διεπαφής

Κριτήρια αποδοχής για τη δυνατότητα δοκιμής 1:

- Εγκάρσια δύναμη F_Q και διαμήκης δύναμη $F_{B,x}$ κατά την κίνηση σε αλλαγές τροχιάς και διασταυρώσεις προς την εσωτερική κατεύθυνση:

Τηρείται δράση εγκάρσιας δύναμης ίση με 0,18 φορές τη μαγνητική ελκτική δύναμη προς την εσωτερική κατεύθυνση (προς τον γεωμετρικό άξονα της τροχιάς) πλησίον των ακροτεμαχίων με ταυτόχρονη διαμήκη δύναμη 0,2 φορές τη μαγνητική ελκτική δύναμη.

▼ **M5**

- Εγκάρσια δύναμη FQ και διαμήκης δύναμη FB,x κατά την κίνηση σε αλλαγές τροχιάς και διασταυρώσεις προς την εξωτερική κατεύθυνση:

Τηρείται δράση εγκάρσιας δύναμης ίση με 0,12 φορές τη μαγνητική ελκτική δύναμη προς την εξωτερική κατεύθυνση πλησίον των ακροτεμαχίων, με ταυτόχρονη διαμήκη δύναμη 0,2 φορές τη μαγνητική ελκτική δύναμη.

- Εγκάρσια δύναμη FQ πέραν του κανονικού προς την εσωτερική κατεύθυνση (προς τον γεωμετρικό άξονα της τροχιάς) κατά την κίνηση σε αλλαγές τροχιάς και διασταυρώσεις:

Οι μετρήσεις που έχουν πραγματοποιηθεί μέχρι στιγμής σε οχήματα έχουν εντοπίσει δυνάμεις προς την εσωτερική κατεύθυνση έως και 0,35 φορές τη μαγνητική ελκτική δύναμη (σε μεγάλο βαθμό εξαρτάται από την κατάσταση φθοράς της αλλαγής τροχιάς και της διασταύρωσης που έχει διασχιστεί).

- Εγκάρσια δύναμη FQ πέραν του κανονικού προς την εξωτερική κατεύθυνση κατά την κίνηση σε αλλαγές τροχιάς και διασταυρώσεις:

Οι μετρήσεις που έχουν πραγματοποιηθεί μέχρι στιγμής σε οχήματα έχουν εντοπίσει δυνάμεις προς την εξωτερική κατεύθυνση έως και 0,23 φορές τη μαγνητική ελκτική δύναμη (σε μεγάλο βαθμό εξαρτάται από την κατάσταση φθοράς της αλλαγής τροχιάς και της διασταύρωσης που έχει διασχιστεί).

Δυνατότητα δοκιμής 3

Αυτή η δοκιμή ισχύει για νέα σχεδιασμένα ακροτεμάχια. Μετά τη δυνατότητα δοκιμής 2, εκτελείται η δυνατότητα δοκιμής 3 εάν απαιτείται η μέτρηση της μετατόπισης των αλλαγών τροχιάς. Επιτρέπεται η εκτέλεση των δυνατοτήτων 2 και 3 σε μία σειρά δοκιμών.

Μέτρηση της μετατόπισης της αλλαγής τροχιάς:

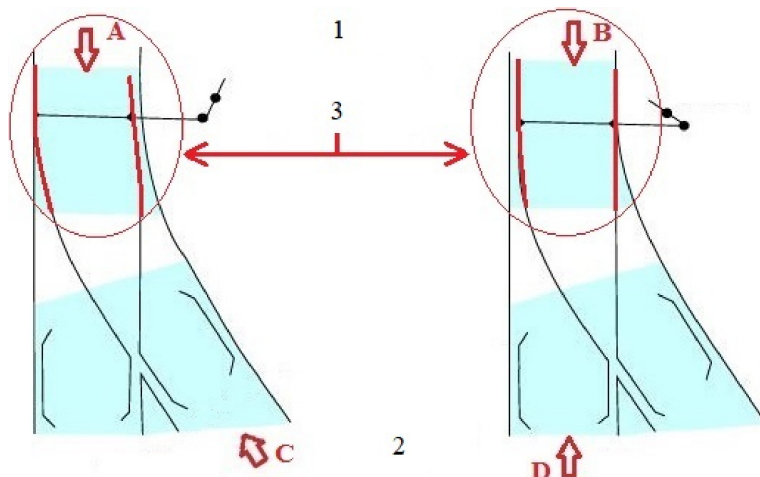
Η αλλαγή τροχιάς διαθέτει αισθητήρες για τη μέτρηση της μετατόπισης των κινούμενων μερών που προσδιορίζονται με κόκκινο χρώμα στο σχήμα 3 κατωτέρω (αιχμή ζώνης).

Ακολουθία δοκιμών:

Η ακολουθία δοκιμών συνίσταται στην εκτέλεση 3 σειρών δοκιμών ανά θέση Α, Β, Γ και Δ σε σταθερή ταχύτητα. Η ταχύτητα της δοκιμής πρέπει να αντιστοιχεί στην ταχύτητα που προκαλεί τον μέγιστο συντελεστή τριβής (συνήθως ταχύτητα 15 km/h περίπου).

Σχήμα IA.3

Μέτρηση της μετατόπισης της αλλαγής τροχιάς



▼ M5*Υπόμνημα*

- 1 Αιχμή αλλαγής τροχιάς
- 2 Πτέρνα αλλαγής τροχιάς
- 3 Ζώνη εξοπλισμένη με αισθητήρες

Κριτήρια αποδοχής:

- Η μετατόπιση, για τους τύπους σειράς δοκιμών Α και Β, από την αιχμή αλλαγής τροχιάς προς την πτέρνα αλλαγής τροχιάς δεν πρέπει να υπερβαίνει τα 4,0 mm.
- Η μετατόπιση, για τους τύπους σειράς δοκιμών Γ και Δ, από την πτέρνα αλλαγής τροχιάς προς την αιχμή αλλαγής τροχιάς δεν πρέπει να υπερβαίνει τα 7,0 mm.

▼ M5

Προσάρτημα IB

Αλλαγές των απαιτήσεων και των μεταβατικών καθεστώτων

Όσον αφορά σημεία της ΤΠΔ πλην όσων απαριθμούνται στον πίνακα IB.1 και στον πίνακα IB.2, η συμμόρφωση με την «προηγούμενη ΤΠΔ» [δηλ. τον παρόντα κανονισμό, όπως τροποποιήθηκε με τον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) 2020/387] συνεπάγεται συμμόρφωση με την παρούσα ΤΠΔ η οποία εφαρμόζεται από τις 28 Σεπτεμβρίου 2023.

Αλλαγές με γενικό μεταβατικό καθεστώς 7 ετών

Για τα σημεία της ΤΠΔ που παρατίθενται στον πίνακα IB.1, η συμμόρφωση με την προηγούμενη ΤΠΔ δεν συνεπάγεται συμμόρφωση με την έκδοση της παρούσας ΤΠΔ η οποία εφαρμόζεται από τις 28 Σεπτεμβρίου 2023.

Έργα που βρίσκονται ήδη στη φάση σχεδιασμού στις 28 Σεπτεμβρίου 2023 συμμορφώνονται με την απαίτηση της παρούσας ΤΠΔ από τις 28 Σεπτεμβρίου 2030.

Τα έργα που βρίσκονται σε φάση παραγωγής και το τροχαίο υλικό σε λειτουργία δεν επηρεάζονται από τις απαιτήσεις της ΤΠΔ που παρατίθενται στον πίνακα IB.1

Πίνακας IB.1

Μεταβατικό καθεστώς 7 ετών

Σημείο/-α ΤΠΔ	Σημείο/-α ΤΠΔ σε προηγούμενη ΤΠΔ	Επεξήγηση της αλλαγής της ΤΠΔ
4.2.2.5 (7)	4.2.2.5 (7)	Εξέλιξη της προδιαγραφής που αναφέρεται στο προσάρτημα I-1 δείκτης [3]
4.2.2.10 (1)	4.2.2.10 (1)	Συμπληρωματικές απαιτήσεις
4.2.3.2.1 (2)	4.2.3.2.1 (2)	Αλλαγή της απαίτησης
4.2.3.7	4.2.3.7	Αλλαγή των απαιτήσεων
4.2.4.3 7.1.1.5.2 (3)	4.2.4.3 6.2.7α	Εξέλιξη της προδιαγραφής που αναφέρεται στο προσάρτημα I-1 δείκτης [12]
4.2.4.5.1 4.2.4.5.2 4.2.4.5.3 4.2.4.5.5	4.2.4.5.1 4.2.4.5.2 4.2.4.5.3 4.2.4.5.5	Εξέλιξη της προδιαγραφής που αναφέρεται στο προσάρτημα I-1 δείκτες [13] και [14]
4.2.4.5.2 (4)	4.2.4.5.2 (4)	Εξέλιξη της προδιαγραφής που αναφέρεται στο προσάρτημα I-1 δείκτης [65]
4.2.4.5.2 (5)	4.2.4.5.2 (5)	Εξέλιξη της προδιαγραφής που αναφέρεται στο προσάρτημα I-1 δείκτης [67] ή [68]
4.2.4.6.2 (6) 6.1.3.2 (1) 4.2.4.6.2 (8) 6.2.3.10 (1)	4.2.4.6.2 (6) 6.1.3.2 (1) 4.2.4.6.2 (8) 6.2.3.10 (1)	Εξέλιξη της προδιαγραφής που αναφέρεται στο προσάρτημα I-1 δείκτης [15]
4.2.6.2.4 (3)	4.2.6.2.4 (3)	Επικαιροποιημένη αναφορά στο πρότυπο - διαγραφή της αναφοράς στην ΤΠΔ YT 2008
4.2.5.3.2 (4α)	Καμία απαίτηση	Νέα απαίτηση
4.2.5.4 (7)	Καμία απαίτηση	Νέα απαίτηση καταγραφής στην τεκμηρίωση της ύπαρξης ή μη συσκευών επικοινωνίας

▼ M5

Σημείο/-α ΤΠΔ	Σημείο/-α ΤΠΔ σε προηγούμενη ΤΠΔ	Επεξήγηση της αλλαγής της ΤΠΔ
4.2.7.1.4 (3)	4.2.7.1.4 Σημείωση	Σαφής απαίτηση σχετικά με το πού απαιτείται η χρήση των προβόλεων σε λειτουργία αυτόματου αναβοσβήσιματος
4.2.8.2.5 (1)	4.2.8.2.5 (1)	Επέκταση σε συστήματα ΕΡ
4.2.8.2.9.6 (3α) και 6.2.3.20	ά.α.	Νέα απαίτηση
4.2.8.2.9.7 (3) και (4) και 6.2.3.21	4.2.8.2.9.7 (3) και (4)	Αλλαγή παραμέτρου
4.2.9.2.1 και 4.2.9.2.2	4.2.9.2.1 και 4.2.9.2.2	Εξέλιξη της προδιαγραφής που αναφέρεται στο προσάρτημα I-1 δείκτης [28]
4.2.9.3.7 και 4.2.9.3.7α	Καμία απαίτηση	Νέα απαίτηση
4.2.10.2.1 (2) και 4.2.10.2.2 (2)	4.2.10.2.1 (2) και 4.2.10.2.2 (2)	Εξέλιξη του αναφερόμενου προτύπου Βλέπε επίσης σημείο 7.1.1.4
4.2.12.2	4.2.12.2	Εξέλιξη της απαιτούμενης τεκμηρίωσης σε σχέση με την εξέλιξη των απαιτήσεων
7.1.1.3 (1)	7.1.1.3 (1)	Νέα απαίτηση
7.1.6	Καμία απαίτηση	Η περίπτωση αυτή ισχύει για πρόσφατα αναπτυχθέντα σχεδιασμό οχημάτων όταν το εποχούμενο ETCS δεν έχει ακόμη εγκατασταθεί με σκοπό να είναι έτοιμο το υποσύστημα τροχαίου υλικού κατά την εγκατάσταση του ETCS.
Σημεία που παραπέμπουν στο προσάρτημα I-2 δείκτης [A] (εκτός από το σημείο 3.2.2)	Σημεία που παραπέμπουν στο προσάρτημα I-2 δείκτης 1	Το έγγραφο ERA/ERTMS/033281 έκδοση 5 αντικαθιστά το έγγραφο ERA/ERTMS/033281 έκδοση 4, οι δε κυριότερες αλλαγές αφορούν τη διαχείριση συχνότητας για τα όρια ρεύματος παρεμβολής και το κλείσιμο ανοικτών σημείων. Το μεταβατικό καθεστώς ορίζεται στην ΤΠΔ CCS προσάρτημα Β πίνακας Β.1

Αλλαγές με ειδικό μεταβατικό καθεστώς

Για τα σημεία της ΤΠΔ που απαριθμούνται στον πίνακα IB.2, η συμμόρφωση με την προηγούμενη ΤΠΔ δεν συνεπάγεται συμμόρφωση με την παρούσα ΤΠΔ η οποία εφαρμόζεται από τις 28 Σεπτεμβρίου 2023.

Έργα που βρίσκονται ήδη στη φάση σχεδιασμού στις 28 Σεπτεμβρίου 2023, έργα που βρίσκονται σε φάση παραγωγής και οι μονάδες σε λειτουργία συμμορφώνονται με την απαίτηση της παρούσας ΤΠΔ σύμφωνα με το αντίστοιχο μεταβατικό καθεστώς που καθορίζεται στον πίνακα IB.2, αρχής γενομένης από τις 28 Σεπτεμβρίου 2023.

Πίνακας IB.2

Ειδικό μεταβατικό καθεστώς

Σημείο/-α ΤΠΔ	Σημείο/-α ΤΠΔ σε προηγούμενη έκδοση	Επεξήγηση της αλλαγής της ΤΠΔ	Μεταβατικό καθεστώς			
			Η φάση σχεδιασμού δεν ξεκίνησε	Η φάση σχεδιασμού ξεκίνησε	Φάση παραγωγής	μονάδες σε λειτουργία
Σημεία που παραπέμπουν στην προδιαγραφή που αναφέρεται στο προσάρτημα I-2 δείκτης [B]	4.2.4.4.1, 4.2.5.3.4, 4.2.5.5.6, 4.2.8.2.9.8, 4.2.10.4.2	Οι λειτουργίες διεπαφής αμαξοστοιχίας που ορίζονται μεταξύ του εποχούμενου ETCS και του τροχαίου υλικού προσδιορίζονται από άκρο σε άκρο, συμπεριλαμβανομένων των διατάξεων για την επαλήθευση «ΕΚ»	Για τις νέες λειτουργίες διεπαφής αμαξοστοιχίας που προσδιορίζονται στον δείκτη 7, τα μεταβατικά καθεστάτα ορίζονται στο προσάρτημα Β πίνακας Β1 — έκδοση συστήματος ETCS της ΤΠΔ CCS. Για λειτουργίες διεπαφής αμαξοστοιχίας που δεν έχουν τροποποιηθεί στον δείκτη 7, τα μεταβατικά καθεστάτα ορίζονται στο προσάρτημα Β πίνακας Β1 — μερική εκπλήρωση της ΤΠΔ CCS.			

▼ M5

Σημείο/-α ΤΠΔ	Σημείο/-α ΤΠΔ σε προηγούμενη έκδοση	Επεξήγηση της αλλαγής της ΤΠΔ	Μεταβατικό καθεστώς			
			Η φάση σχεδιασμού δεν ξεκίνησε	Η φάση σχεδιασμού ξεκίνησε	Φάση παραγωγής	μονάδες σε λειτουργία
4.2.13	Καμία απαίτηση	Οι απαιτήσεις διεπαφής που ισχύουν για μονάδες που διαθέτουν εποχούμενο ETCS προοριζόμενες να εξοπλιστούν με εποχούμενη αυτοματοποιημένη λειτουργία αμαξοστοιχίας έως τη βαθμίδα αυτοματισμού 2.	Τα μεταβατικά καθεστάτα για την εφαρμογή εποχούμενου ΑΤΟ καθορίζονται στο προσάρτημα Β' πίνακας Β1 — Εφαρμογή εποχούμενου ΑΤΟ της ΤΠΔ CCS			
Σημεία που παραπέμπουν στο σημείο 3.2.2 του προσαρτήματος I-2 δείκτης [Α]	σημεία που παραπέμπουν στο σημείο 3.2.2 του προσαρτήματος I-2 δείκτης 1	Το έγγραφο ERA/ERTMS/033281 V5 αντικαθιστά το έγγραφο ERA/ERTMS/033281 V4, οι δε κυριότερες αλλαγές αφορούν τη διαχείριση συχνότητας για τα όρια ρεύματος παρεμβολής και το κλείσιμο ανοικτών σημείων.	Το μεταβατικό καθεστώς ορίζεται στο προσάρτημα Β πίνακας Β1 της ΤΠΔ CCS			
7.1.1.3 σημείο 2 α)	7.1.1.3	Υποχρεωτική πιστοποίηση ΕΚ για ειδικά οχήματα	6 μήνες		ά.α.	