

Šis dokuments ir tikai informatīvs, un tam nav juridiska spēka. Eiropas Savienības iestādes neatbild par tā saturu. Attiecīgo tiesību aktu un to preambulu autentiskās versijas ir publicētas Eiropas Savienības “Oficiālajā Vēstnesī” un ir pieejamas datubāzē “Eur-Lex”. Šie oficiāli spēkā esošie dokumenti ir tieši pieejami, noklikšķinot uz šajā dokumentā iegultajām saitēm

► **B**

KOMISIJAS REGULA (ES) Nr. 1303/2014

(2014. gada 18. novembris)

par savstarpējas izmantojamības tehnisko specifikāciju saistībā ar Eiropas Savienības dzelzceļa sistēmas drošību dzelzceļa tuneļos

(Dokuments attiecas uz EEZ)

(OV L 356, 12.12.2014., 394. lpp.)

Grozīta ar:

Oficiālais Vēstnesis

		Nr.	Lappuse	Datums
► <u>M1</u>	Komisijas Regula (ES) 2016/912 (2016. gada 9. jūnijs)	L 153	28	10.6.2016.
► <u>M2</u>	Komisijas Īstenošanas regula (ES) 2019/776 (2019. gada 16. maijs)	L 139I	108	27.5.2019.

▼B**KOMISIJAS REGULA (ES) Nr. 1303/2014****(2014. gada 18. novembris)****par savstarpējas izmantojamības tehnisko specifikāciju saistībā ar Eiropas Savienības dzelzceļa sistēmas drošību dzelzceļa tuneļos****(Dokuments attiecas uz EEZ)***1. pants*

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

2. pants

SITS attiecas uz vilcienu vadības un signalizācijas, infrastruktūras, energoapgādes, satiksmes nodrošināšanas, kā arī ritošā sastāva apakšsistēmām, kas aprakstītas ► **M2** Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas (ES) 2016/797 ⁽¹⁾ II pielikumā ◀.

SITS piemēro šīm apakšsistēmām saskaņā ar pielikuma 7. nodaļu.

3. pants

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

*4. pants***▼M2**

1. Attiecībā uz īpašajiem gadījumiem, kas norādīti pielikuma 7.3. iedaļā, nosacījumi, kuri izpildāmi Direktīvas (ES) 2016/797 III pielikumā noteikto pamatprasību verificēšanai, ir nosacījumi, kas noteikti pielikuma 7.3. iedaļā vai valsts noteikumos, kuri ir spēkā dalībvalstī, kas atļauj nodot ekspluatācijā stacionārās apakšsistēmas, uz kurām attiecas šī regula, vai kas ir daļa no to ritekļu izmantošanas telpas, uz kuriem attiecas šī regula.

▼B

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

- a) par 1. punktā minētajiem valsts noteikumiem;
- b) par atbilstības novērtēšanas un verificēšanas procedūrām, kas īstenojamas, piemērojot 1. punktā minētos valsts noteikumus;

⁽¹⁾ Eiropas Parlamenta un Padomes 2016. gada 11. maija Direktīva (ES) 2016/797 par dzelzceļa sistēmas savstarpēju izmantojamību Eiropas Savienībā (OV L 138, 26.5.2016., 44. lpp.).

▼ **M2**

- c) struktūras, kas izraudzītas īstenot atbilstības novērtēšanas un verificēšanas procedūras attiecībā uz valsts noteikumiem, kuri attiecas uz īpašajiem gadījumiem, kas norādīti pielikuma 7.3. iedaļā.

▼ **B***5. pants*

1. Sešu mēnešu laikā pēc šās regulas stāšanās spēkā dalībvalstis Komisijai paziņo par šādu veidu nolīgumiem:

- a) valsts līmeņa nolīgumi starp dalībvalstīm un dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem vai infrastruktūras pārvaldītājiem, kas noslēgti pastāvīgi vai uz noteiktu laiku un ir nepieciešami tāpēc, ka paredzētie transporta pakalpojumi ir ļoti specifiski vai vietēji pakalpojumi;
- b) divpusēji un daudzpusēji nolīgumi, kas noslēgti starp dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem, infrastruktūras pārvaldītājiem vai drošības iestādēm un kas nodrošina ievērojama līmeņa vietēju vai reģionālu savstarpēju izmantojamību;
- c) starptautiski nolīgumi starp vienu vai vairākām dalībvalstīm un vismaz vienu trešo valsti vai starp dalībvalstu dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem vai infrastruktūras pārvaldītājiem un vismaz vienu trešās valsts dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu vai infrastruktūras pārvaldītāju, kas nodrošina ievērojama līmeņa vietēju vai reģionālu savstarpēju izmantojamību.

2. Par nolīgumiem, par kuriem jau ir paziņots saskaņā ar Padomes Lēmumiem 2006/920/EK ⁽¹⁾, 2008/231/EK ⁽²⁾, 2011/314/ES ⁽³⁾ vai 2012/757/ES ⁽⁴⁾, otrreiz neziņo.

3. Dalībvalstis turpmāk ziņo Komisijai par visiem vēlāk noslēgtiem nolīgumiem vai esošo un jau paziņoto nolīgumu grozījumiem.

6. pants

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

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

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

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

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

▼ M1▼ B

8. pants

1. Lai ietu kopsolī ar tehnoloģijas attīstību, var būt vajadzīgi novatoriski risinājumi, kuri neatbilst pielikumā izklāstītajām specifikācijām un/vai kuriem nevar piemērot pielikumā izklāstītās novērtēšanas metodes. Tādā gadījumā saskaņā ar 2.–5. punkta noteikumiem saistībā ar šiem novatoriskajiem risinājumiem var izstrādāt jaunas specifikācijas un/vai jaunas novērtēšanas metodes.

2. Novatoriski risinājumi var būt saistīti ar 2. pantā norādītajām apakšsistēmām, to daļām un savstarpējas izmantojamības komponentiem.

3. Ja piedāvā novatorisku risinājumu, ražotājs vai tā pilnvarots pārstāvis, kas Savienībā veic uzņēmējdarbību, deklarē, kā tas novirzās no attiecīgās SITS noteikumiem vai papildina tos, un iesniedz novirzes Komisijai izskatīšanai. Komisija var prasīt Aģentūras atzinumu par ierosināto novatorisko risinājumu.

4. Komisija sniedz atzinumu par ierosināto novatorisko risinājumu. Ja šis atzinums ir pozitīvs, atbilstīgās funkcionālās un saskarnes specifikācijas un novērtēšanas metodi, kas jāiekļauj attiecīgajā SITS, lai atļautu lietot šo novatorisko risinājumu, izstrādā un pēc tam iestrādā attiecīgajā SITS pārskatīšanas procesa laikā saskaņā ar ► M2 Direktīvas (ES) 2016/797 5. pantu ◀. Ja atzinums ir negatīvs, ierosināto novatorisko risinājumu nevar piemērot.

5. Kamēr nav notikusi attiecīgās SITS pārskatīšana, Komisijas sniegtu pozitīvu atzinumu uzskata par pieņemamu līdzekli attiecībā uz atbilstību ► M2 Direktīvas (ES) 2016/797 ◀ pamatprasībām, un to var izmantot apakšsistēmas novērtēšanai.

9. pants

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

Tomēr to turpina piemērot:

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

10. pants

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

To piemēro no 2015. gada 1. janvāra.

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

▼B*PIELIKUMS*

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

▼B

- 4.6. Profesionālā kvalifikācija
- 4.6.1. Vilciena apkalpes un cita personāla specifiska kompetence saistībā ar tuneļiem
- 4.7. Veselības un drošības nosacījumi
- 4.7.1. Pašizglābšanās iekārta
- 5. Savstarpējas izmantojamības komponenti
- 6. Komponentu atbilstības un/vai piemērotības lietošanai novērtēšana un apakšsistēmas verificēšana
- 6.1. Savstarpējas izmantojamības komponenti
- 6.2. Apakšsistēmas
- 6.2.1. EK verificēšana (vispārīgi noteikumi)
- 6.2.2. Apakšsistēmas EK verificēšanas procedūras (moduļi)
- 6.2.3. Esošie risinājumi
- 6.2.4. Inovatīvi risinājumi
- 6.2.5. Tehniskās apkopes novērtēšana
- 6.2.6. Novērtējums par atbilstību infrastruktūras un energoapgādes apakšsistēmām piemērojamajām drošības prasībām
- 6.2.7. Papildu prasības specifikāciju novērtēšanai attiecībā uz infrastruktūras pārvaldītājiem
- 6.2.8. Papildu prasības specifikāciju novērtēšanai attiecībā uz dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem
- 7. Īstenošana
- 7.1. Šīs SITS piemērošana jaunām apakšsistēmām
- 7.1.1. Vispārīgi noteikumi
- 7.1.2. Jauns ritošais sastāvs
- 7.1.3. Jauna infrastruktūra
- 7.2. Šīs SITS piemērošana jau ekspluatācijā esošām apakšsistēmām
- 7.2.1. Ritošā sastāva modernizācija vai atjaunošana
- 7.2.2. Tuneļu modernizācijas un atjaunošanas pasākumi
- 7.2.3. Satiksmes nodrošināšanas un vadības apakšsistēma
- 7.2.4. Jauna ritošā sastāva ekspluatācija esošos tuneļos
- 7.3. Īpašie gadījumi
- 7.3.1. Vispārīgi noteikumi
- 7.3.2. Ekspluatācijas noteikumi saistībā ar vilcieniem, kas brauc pa tuneļiem (4.4.6. punkts)

A papildinājums. Šajā SITS minētie standarti vai normatīvie dokumenti

B papildinājums. Apakšsistēmu novērtēšana

▼ B

1. IEVADS
- 1.1. **Tehniskā darbības joma**
 - a) Šī SITS attiecas uz šādām ►M2 Direktīvu (ES) 2016/797 ◄ definētām apakšsistēmām: vilcienu vadības iekārtas un signalizācija (“CCS”), infrastruktūra (“INF”), energoapgāde (“ENE”), satiksmes nodrošināšana un vadība (“OPE”) un ritošais sastāvs (lokomotīves un pasažieru ritošā sastāva vienības “LOC&PAS”).
 - b) Šīs SITS mērķis ir definēt konsekventu infrastruktūras, energoapgādes, ritošā sastāva, vilcienu vadības iekārtu un signalizācijas un satiksmes nodrošināšanas un vadības apakšsistēmu pasākumu kopumu, kas īpaši attiecas uz tuneļiem, tādējādi visrentablākajā veidā nodrošinot optimālu drošības līmeni tuneļos.
 - c) Tas ļaus šīs SITS prasībām atbilstošiem ritekļiem brīvi pārvietoties dzelzceļa tuneļos atbilstīgi saskaņotiem drošības nosacījumiem.
 - d) Šajā SITS ir noteikti tikai pasākumi, kas paredzēti tuneļiem raksturīgu risku samazināšanai. Uz riskiem, kas saistīti tikai ar dzelzceļa ekspluatāciju, piemēram, vilciena noskriešana no sliedēm vai sadursme ar citu vilcienu, attiecas vispārīgi dzelzceļa drošības pasākumi.
 - e) Valstī netiek samazināts pastāvošais drošības līmenis, kas noteikts Direktīvas 2004/49/EK 4. panta 1. punktā. Dalībvalstis var paturēt spēkā stingrākas prasības, ja šīs prasības nekavē SITS atbilstīgu vilcienu ekspluatāciju.
 - f) Dalībvalstis var noteikt jaunas un stingrākas prasības konkrētiem tuneļiem saskaņā ar Direktīvas 2004/49/EK 8. pantu; šādas prasības pirms to ieviešanas paziņo Komisijai. Šādām stingrākām prasībām jābūt balstītām uz riska analīzi un pamatotām ar īpašu riska situāciju. Tās jāpieņem pēc apspriešanās ar infrastruktūras pārvaldītāju un attiecīgām glābšanas iestādēm, kā arī jāizvērtē to rentabilitāte.
- 1.1.1. *Darbības joma, kas attiecas uz tuneļiem*
 - a) Šo SITS piemēro jauniem, atjaunotiem un modernizētiem tuneļiem, kas atrodas ►M2 Savienības dzelzceļa sistēmas tīklā ◄ un kas atbilst šīs SITS 2.4. iedaļā norādītajai definīcijai.
 - b) Tuneļos esošas stacijas atbilst valstī piemērojamiem ugunsdrošības noteikumiem. Ja tās tiek izmantotas kā drošas zonas, tās atbilst tikai šīs SITS 4.2.1.5.1., 4.2.1.5.2. un 4.2.1.5.3. punktā norādītajām specifikācijām. Ja tās tiek izmantotas kā ►M2 evakuācijas un glābšanas punkti ◄, tās atbilst tikai šīs SITS 4.2.1.7. punkta c) un e) apakšpunktā norādītajām specifikācijām.
- 1.1.2. *Darbības joma, kas attiecas uz ritošo sastāvu*
 - a) Šo SITS piemēro ritošajam sastāvam, kas ietilpst LOC&PAS SITS darbības jomā.

▼ B

- b) Ritošais sastāvs, kas ietilpst A vai B kategorijā saskaņā ar iepriekšējo *SRT* SITS (Lēmums 2008/163/EK), saglabā attiecīgo kategoriju šajā SITS, kā definēts 4.2.3. punktā.

1.1.3. *Darbības joma, kas attiecas uz ekspluatācijas aspektiem*

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

1.1.3.1. Kravas vilcienu ekspluatācija

Ja katrs ritekļis kravas vilcienā vai bīstamo kravu vilcienā, kas definēts 2.4. punktā, atbilst tam piemērojamām strukturālajām SITS (*LOC&PAS*, *SRT*, *NOI*, *CCS*, *WAG*) un ja bīstamo kravu vagon(-i) atbilst Direktīvas 2008/68/EK II pielikumam, kravas vilcienam vai bīstamo kravu vilcienam, ko ekspluatē saskaņā ar *OPE* SITS prasībām, ir atļauts braukt pa visiem tuneļiem ► **M2** Savienības dzelzceļa sistēmas tīklā ◀.

▼ M2

1.1.4. *Riska darbības joma*

1.1.4.1. Riski, kurus šī SITS aptver

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

1.1.4.2. Riski, kurus šī SITS neaptver

- a) Šī SITS neaptver šādus riskus:
- 1) tuneļu stacionāro iekārtu tehniskās apkopes personāla veselība un drošība;
 - 2) finansiālie zaudējumi, kas izriet no konstrukcijām un vilcieniem nodarītajiem bojājumiem, un tādējādi arī zaudējumi, ko rada tuneļa neizmantojamība remonta dēļ;
 - 3) nesankcionēta iekļūšana tunelī caur tuneļa portāliem;
 - 4) terorisms kā tīša un apzināta darbība, kuras nolūks ir bezjēdzīgi iznīcināt, radīt ievainojumus un cilvēku upurus;
 - 5) riski, kas apdraud cilvēkus tuneļa tuvumā, ja konstrukcijas sabrukšana varētu radīt katastrofiskas sekas.

1.2. **Ģeogrāfiskā darbības joma**

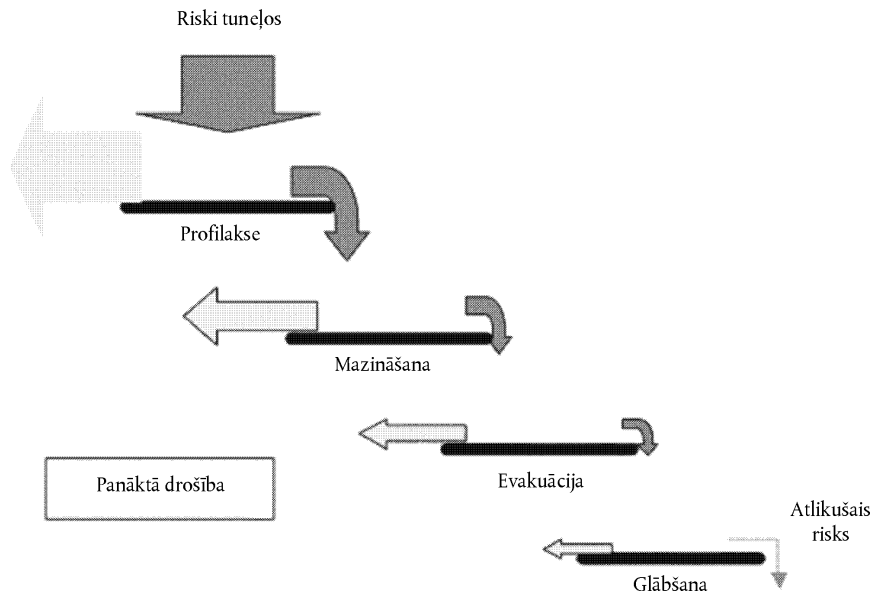
Šīs SITS ģeogrāfiskā darbības joma ir Savienības dzelzceļa sistēmas tīkls, kas raksturots Direktīvas (ES) 2016/797 I pielikumā, izņemot Direktīvas (ES) 2016/797 1. panta 3. punktā un 1. panta 4. punktā minētos gadījumus.

▼ **B**

2. ASPEKTA/DARBĪBAS JOMAS DEFINĪCIJA

2.1. **Vispārīga informācija**

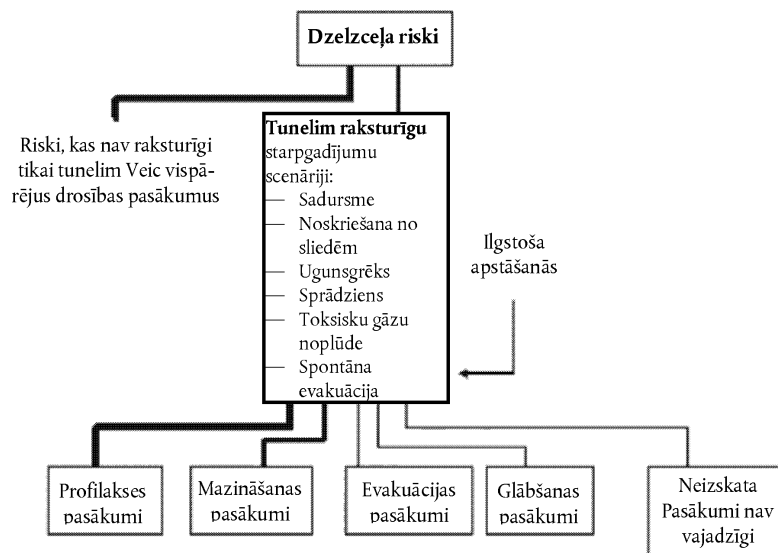
- Aizsardzības līnija drošības sekmēšanai tuneļos ietver četrus secīgus slāņus: profilakse, mazināšana, evakuācija un glābšana.
- Lielākais darbs tiek veikts profilakses jomā, kam seko mazināšana utt.
- Drošības slāņi tiek apvienoti, lai maksimāli samazinātu atlikušo risku.



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

2.2. **Riska scenāriji**

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



▼ B

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

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

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

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

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

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

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

Attiecīgā gadījumā vilciens var apstāties ► **M2** evakuācijas un glābšanas punktā ◀ tunelī. Pasažierus vilciena apkalpes vadībā evakuē, vai arī tie paši evakuējas uz drošu zonu.

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

- c) Ugunsgrēks izceļas tunelī

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

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

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

▼ B2.2.3. *Ilgstoša apstāšanās*

- a) Ilgstoša apstāšanās (neplānota apstāšanās tunelī uz vairāk nekā 10 minūtēm, kas nav saistīta ar “karsto” vai “auksto” starpgadījumu) pati par sevi nerada draudus pasažieriem un personālam.
- b) Tomēr tā var radīt ► **M2** ————— ◀ spontānu, nekontrolētu evakuāciju, kas pakļauj cilvēkus briesmām tunelī.

2.2.4. *Izņēmumi*

Neaplūkoti scenāriji ir norādīti 1.1.4. punktā.

2.3. **Glābšanas dienestu uzdevumi**

- a) Glābšanas dienestu uzdevumu noteikšana ir attiecīgās valsts likumdošanas kompetencē.
- b) Šajā SITS noteiktie glābšanas pasākumi balstās uz pieņēmumu, ka glābšanas dienesti, kas iesaistās, ja tunelī noticis starpgadījums, vispirms glābj cilvēku dzīvības.

c) Tiek pieņemts, ka glābšanas dienesti:

1) ja noticis “karstais” starpgadījums:

- glābj cilvēkus, kuri nespēj sasniegt drošu zonu,
- sniedz pirmo medicīnisko palīdzību evakuētajiem,
- dzēs ugunsgrēku tiktāl, ciktāl nepieciešams, lai aizsargātu sevi un starpgadījumā iekļuvušos cilvēkus,
- veic evakuāciju no drošajām zonām ► **M2** ————— ◀ uz galīgo drošo vietu;

2) ja noticis “aukstais” starpgadījums:

- glābj cilvēkus,
- sniedz pirmo palīdzību cilvēkiem ar kritiskām traumām,
- atbrīvo iesprostotus cilvēkus,
- veic evakuāciju uz galīgo drošo vietu.

d) Šajā SITS nav iekļautas prasības laika vai izpildes ziņā.

e) Ņemot vērā to, ka starpgadījumi dzelzceļa tuneļos ar daudziem upuriem notiek reti, nenoliedzami var būt gadījumi – lai gan ar ļoti zemu iespējamību –, kad pat labi aprīkoti glābšanas dienesti spētu rīkoties tikai ierobežotā apjomā, piemēram, liels ugunsgrēks kravas vilcienā.

▼ M2

f) Ja glābšanas dienestu izteiktās prognozes operatīvās rīcības plānos pārsniedz iepriekš aprakstītos pieņēmumus, var apsvērt nepieciešamību pēc papildu pasākumiem vai tuneļa aprīkojuma.

▼ B2.4. **Definīcijas**

Šajā SITS izmanto šādas definīcijas:

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

▼ M2

- b.1) “galīgā drošā vieta”: galīgā drošā vieta ir tāda vieta, kur pasažierus un personālu vairs neskar sākotnējā starpgadījuma ietekme (piemēram, dūmainība un dūmu toksiskums, temperatūra). Tā ir evakuācijas beigu punkts;
- c) “evakuācijas un glābšanas punkts”: evakuācijas un glābšanas punkts ir noteikta vieta tunelī vai ārpus tā, kurā glābšanas dienesti var izmantot ugunsdzēsības aprīkojumu un uz kuru pasažierus un personālu var evakuēt no vilciena;

▼ B

- d) “tehniskās telpas”: tehniskās telpas ir norobežotas telpas ar piekļuves/izejas durvīm tunelī vai ārpus tā, kurās ir drošības iekārtas, kas nepieciešamas vismaz vienas turpmāk minētās funkcijas izpildei: pašizglābšanās, evakuācija, avārijas sakari, glābšana un ugunsdzēsība, signalizācijas un sakaru aprīkojums un vilces energoapgāde;
- e) “kravas vilciens”: kravas vilciens ir vilciens, kas sastāv no vienas vai vairākām lokomotīvēm un viena vai vairākiem vagoniem. Kravas vilciens, kurā ir vismaz viens vagonis bīstamo kravu pārvadāšanai, ir bīstamo kravu vilciens;
- f) visas ar ritošo sastāvu saistītās definīcijas norādītas *LOC&PAS SITS* un *WAG SITS*.

▼ M2

- g) “CSM riska novērtēšanai”: šo terminu izmanto, lai apzīmētu Komisijas 2013. gada 30. aprīļa Īstenošanas regulas (ES) Nr. 402/2013 par kopīgo drošības metodi riska noteikšanai un novērtēšanai un par Regulas (EK) Nr. 352/2009 atcelšanu (OV L 121, 3.5.2013., 8. lpp.) I pielikumu.

3. **PAMATPRASĪBAS**

- a) Turpmāk tabulā norādīti šīs SITS pamatparametri un to atbilstība pamatprasībām, kas noteiktas un sanumurētas Direktīvas (ES) 2016/797 III pielikumā.

▼ **M2**

- b) Lai izpildītu pamatprasības, jāpiemēro atbilstošie 4.2.1., 4.2.2. un 4.2.3. iedaļā minētie parametri.

3.1. **Infrastruktūras un energoapgādes apakšsistēmas**

- a) Lai izpildītu pamatprasību “Drošība”, kas piemērojama infrastruktūras un energoapgādes apakšsistēmām, CSM riska novērtēšanai ir iespējams piemērot kā alternatīvu atbilstošajiem 4.2.1. un 4.2.2. iedaļā minētajiem parametriem.
- b) Attiecīgi 1.1.4. iedaļā noteiktajiem riskiem un 2.2. iedaļā uzskaitītajiem scenārijiem risku var novērtēt ar:
- 1) salīdzinājumu ar atsauces sistēmu;
 - 2) precīzu riska aplēsi un izvērtējumu.
- c) Lai izpildītu pamatprasības, kas nav “Drošība”, piemēro atbilstošos 4.2.1. un 4.2.2. iedaļā minētos parametrus.

Infrastruktūras apakšsistēmas elements	Atsauce	Drošība	Drošums un darbīgatavība	Veselība	Vides aizsardzība	Tehniskā savietojamība	Pieejamība
Nesankcionētas piekļuves liegšana avārijas izejām un tehniskajām telpām	4.2.1.1.	2.1.1.					
Tuneļa konstrukciju ugunsizturība	4.2.1.2.	1.1.4. 2.1.1.					
Būvmateriālu ugunsreakcija	4.2.1.3.	1.1.4. 2.1.1.		1.3.2.	1.4.2.		
Ugunsgrēka atklāšana	4.2.1.4.	1.1.4. 2.1.1.					
Evakuācijas nodrošinājums	4.2.1.5.	1.1.5. 2.1.1.					
Evakuācijas pārejas	4.2.1.6.	2.1.1.					
Evakuācijas un glābšanas punkti	4.2.1.7., izņemot b) punktu	2.1.1.					
Evakuācijas un glābšanas punkti	4.2.1.7. iedaļas b) punkts					1.5.	
Avārijas sakari	4.2.1.8.	2.1.1.					
Elektroapgāde glābšanas dienestiem	4.2.1.9.	2.1.1.					

▼ **M2**

Infrastrukturā apakšsistēmas elements	Atsauce	Drošība	Drošums un darbīgatavība	Veselība	Vides aizsardzība	Tehniskā savietojamība	Pieejamība
Elektrosistēmu drošums	4.2.1.10.	2.1.1.					
Kontakttīkla sadalīšana sekcijās	4.2.2.1.	2.2.1.					
Kontakttīkla zemēšana	4.2.2.2.	2.2.1.					

3.2. **Ritošā sastāva apakšsistēma**

a) Lai izpildītu pamatprasības, piemēro atbilstošos 4.2.3. iedaļā minētos parametrus.

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

▼ **B**4. **APAKŠSISTĒMAS RAKSTUROJUMS**4.1. **Ievads**

- a) ► **M2** Savienības dzelzceļa sistēma ◀, kam piemēro ► **M2** Direktīvu (ES) 2016/797 ◀ un kuras daļa ir apakšsistēmas, ir izstrādāta, lai tā kļūtu par integrētu sistēmu, kuras konsekvence ir jāpārbauda.
- b) Šī konsekvence ir pārbaudīta saistībā ar specifiskāciju izstrādi šajā SITS, tās saskarnēm ar sistēmām, kurās tā ir integrēta, kā arī dzelzceļa ekspluatācijas noteikumiem.
- c) Ņemot vērā visas piemērojamās pamatprasības, ar drošību dzelzceļa tuneļos saistītie pamatparametri infrastruktūras, energoapgādes un ritošā sastāva apakšsistēmām noteikti šīs SITS 4.2. iedaļā. Ekspluatācijas prasības un pienākumi noteikti *OPE* SITS un šīs SITS 4.4. iedaļā.

4.2. **Apakšsistēmu funkcionālās un tehniskās specifiskācijas**

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

▼ B4.2.1. *Infrastrukturā apakšsistēma*

4.2.1.1. Nesankcionētas piekļuves liegšana avārijas izejām un tehniskajām telpām

Šo specifikāciju piemēro visiem tuneļiem.

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

4.2.1.2. Tuneļa konstrukciju ugunsizturība

Šo specifikāciju piemēro visiem tuneļiem.

- a) Ugunsgrēka gadījumā tuneļa iekšējā apšuvuma integritāte saglabājas pietiekami ilgu laiku, lai būtu iespējama pašizglābšanās, pasažieru un personāla evakuācija un glābšanas dienestu iesaistīšanās. Šis laiks atbilst operatīvās rīcības plānā ietvertajiem un izklāstītajiem evakuācijas scenārijiem.

▼ M2

4.2.1.3. Būvmateriālu ugunsreakcija

Šo specifikāciju piemēro visiem tuneļiem.

- a) Šo specifikāciju piemēro būvizstrādājumiem un būvelementiem, ko izmanto tuneļu iekšienē. Šiem izstrādājumiem jāatbilst Komisijas Regulas (ES) 2016/364 ⁽¹⁾ prasībām.

1. Tuneļu būvmateriāliem jāatbilst prasībām, kas noteiktas klasei A2.
2. Paneļiem, kas nav strukturālie paneļi, un citam aprīkojumam jāatbilst prasībām, kas noteiktas klasei B.
3. Virsapmetuma kabeļiem jābūt ar zemu uzliesmojamību, zemu uguns izplatīšanas spēju, zemu toksiskumu un zemu dūmu blīvumu. Šīs prasības ir izpildītas, ja kabeļi atbilst vismaz B2ca klases s1a, a1 prasībām.

Ja klase ir zemāka nekā B2ca, s1a, a1, kabeļu klasi pēc riska novērtēšanas var noteikt infrastruktūras pārvaldītājs, ņemot vērā tuneļa raksturlielumus un paredzēto ekspluatācijas režīmu. Lai novērstu šaubas, dažādām instalācijām vienā un tajā pašā tuneļī var izmantot dažādu klašu kabeļus ar nosacījumu, ka ir izpildītas šā punkta prasības.

- b) Norāda materiālus, kas būtiski neietekmētu ugunsizturību. Ir pieļaujams, ka tie neatbilst iepriekš noteiktajam.

⁽¹⁾ Komisijas 2015. gada 1. jūlija Deleģētā regula (ES) 2016/364 par būvizstrādājumu ugunsdrošības klasifikāciju saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) Nr. 305/2011 (OV L 68, 15.3.2016., 4. lpp.).

▼ M2

4.2.1.4. Ugunsgrēka atklāšana tehniskajās telpās

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

- a) Ugunsgrēks tehniskajās telpās jāatklāj, lai brīdinātu infrastruktūras pārvaldītāju.

▼ B

4.2.1.5. Evakuācijas nodrošinājums

4.2.1.5.1. Droša zona

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

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

4.2.1.5.2. Piekļuve drošajai zonai

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

- a) Drošās zonas ir pieejamas cilvēkiem, kas uzsāk pašizglābšanos no vilciena, kā arī glābšanas dienestiem.
- b) Ierīkojot piekļuves punktus no vilciena uz drošo zonu, izvēlas vienu no šādiem risinājumiem:
 - 1) laterālas un/vai vertikālas avārijas izejas uz virszemi. Šādas izejas ierīko vismaz ik pēc 1 000 m;
 - 2) pārejas starp blakus esošām neatkarīgām tuneļa caurulēm, kuras ļauj blakus esošo tuneļa cauruli izmantot kā drošu zonu. Pārejas ierīko vismaz ik pēc 500 m;

▼ M2**▼ B**

- c) Durvju, pa kurām no evakuācijas pārejas nokļūst drošajā zonā, minimālā brīvā atvēruma platums ir 1,4 m un augstums ir 2,0 m. Alternatīvi ir atļauts izmantot vairākas blakus esošas durvis, kuru platums ir mazāks, ja vien ir pierādīts, ka cilvēku plūsmas apjoms ir līdzvērtīgs vai lielāks.

▼ B

- d) Pēc iziešanas pa durvīm brīva platība turpinās vismaz 1,5 m platumā un 2,25 m augstumā.
- e) Veidu, kā glābšanas dienesti piekļūst drošajai zonai, apraksta operatīvās rīcības plānā.

4.2.1.5.3. Saziņas līdzekļi drošajās zonās

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

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

4.2.1.5.4. Avārijas apgaismojums ► **M2** ————— ◀

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

- a) Nodrošina avārijas apgaismojumu, kas ārkārtas gadījumā norāda pasažieriem un personālam ceļu uz drošu zonu.

b) Apgaismojums atbilst šādām prasībām:

- 1) tuneļa caurulē ar vienu sliežu ceļu – pusē, kur atrodas pāreja;
- 2) tuneļa caurulē ar vairākiem sliežu ceļiem – abās caurules pusēs;
- 3) gaismas avotu novietojums:

— virs pārejas ► **M2** ————— ◀, lai netraucētu cilvēku kustībai brīvajā telpā, vai

— iebūvēti margās;

- 4) nodrošina apgaismojumu vismaz 1 lx horizontālā plaknē pārejas līmenī.

▼ M2

- c) Autonomija un drošums: alternatīva elektroapgāde ir pieejama attiecīgu laikposmu pēc galvenā apgādes avota atteices. Nepieciešamais laiks atbilst evakuācijas scenārijiem un ir norādīts operatīvās rīcības plānā.

▼ B

- d) Ja avārijas apgaismojums normālā darbības režīmā ir izslēgts, ir iespējams to ieslēgt abos šādos veidos:

1) manuāli tunelī vismaz ik pēc 250 m;

2) tuneļa operatoram, izmantojot tālvadību.

▼B

4.2.1.5.5. Evakuācijas zīmes

Šo specififikāciju piemēro visiem tuneļiem.

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

4.2.1.6. Evakuācijas pārejas

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

- a) Tuneļa caurulē ar vienu sliežu ceļu pārejas ierīko vismaz vienā sliežu ceļa pusē, bet tuneļa caurulē ar vairākiem sliežu ceļiem – abās tuneļa caurules pusēs. Tuneļa caurulēs ar vairāk nekā diviem sliežu ceļiem pieklūt pārejai iespējams no katra sliežu ceļa.
 1. Pārejas platums ir vismaz 0,8 m.
 2. Minimālais vertikālais atstatums virs pārejas ir vismaz 2,25 m.
 3. Pārejas augstums ir sliežu ►**M2** apakšas ◀ līmenī vai augstāks.
 4. Izvairās no lokāliem šķēršļu radītiem sašaurinājumiem evakuācijas zonā. Šķēršļi nesamazina minimālo platumu līdz mazāk kā 0,7 m, un šķēršļa garums nepārsniedz 2 m.
- b) 0,8 m līdz 1,1 m augstumā virs pārejas, kas nodrošina ceļu uz drošu zonu, uzstāda nepārtrauktas margas.
 1. Margas novieto ārpus pārejai nepieciešamās minimālās kontūras.
 2. Apejot šķērslī, pirms un pēc tā margas novieto 30–40° leņķī pret tuneļa garenasi.

▼ B4.2.1.7. ► **M2** Evakuācijas un glābšanas punkti ◄

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

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

- 1) atstatums starp tuneļiem klajā vietā ir lielāks nekā maksimālais tāda ► **M2** pasažieru vilciena garums ◄, kuru paredzēts ekspluatēt attiecīgajā līnijā, + 100 m; un
- 2) klajā vietā esošā zona un sliežu ceļa stāvoklis atstatumā starp tuneļiem ļauj pasažieriem doties prom no vilciena ► **M2** ◄ var ievietoties visi pasažieri atbilstīgi to vilcienu maksimālajai ietilpībai, kurus paredzēts ekspluatēt attiecīgajā līnijā.

b) Izveido ► **M2** evakuācijas un glābšanas punktus ◄:

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

▼ M2

Ritošā sastāva kategorija saskaņā ar 4.2.3. iedaļu	Maksimālais attālums no portāliem līdz evakuācijas un glābšanas punktam un starp evakuācijas un glābšanas punktiem
A kategorija	5 km
B kategorija	20 km

▼ B

c) Prasības visiem ► **M2** evakuācijas un glābšanas punktiem ◄:

- 1) ► **M2** evakuācijas un glābšanas punktus ◄ ierīko ūdens padevi (vismaz 800 l/min divu stundu laikā) netālu no paredzētā vilciena apstāšanās punkta. Ūdens padeves metodi apraksta operatīvās rīcības plānā;
- 2) skartā vilciena paredzēto apstāšanās pozīciju norāda vilciena mašīnistam. Šādam nolūkam nav vajadzīgas īpašas borta iekārtas (tuneli jāspēj izmantot visiem vilcieniem, kas atbilst SITS);
- 3) glābšanas dienesti var piekļūt ► **M2** evakuācijas un glābšanas punktiem ◄. Veidu, kā glābšanas dienesti piekļūst ► **M2** evakuācijas un glābšanas punktam ◄ un izvieto aprīkojumu, apraksta operatīvās rīcības plānā;

▼ M2

- 4) ir iespējams atvienot un iezemēt kontakttīklu vai nu uz vietas, vai attālināti.

▼ B

- d) Prasības ► M2 evakuācijas un glābšanas punkti ◀, kas atrodas ārpus tuneļa portāliem

Papildus 4.2.1.7. punkta c) apakšpunkta prasībām ► M2 evakuācijas un glābšanas punkti ◀, kas atrodas ārpus tuneļa portāliem, atbilst šādām prasībām:

- 1) ap ► M2 evakuācijas un glābšanas punktu ◀ klajā vietā esošās zonas platība ir vismaz 500 m².

- e) Prasības ► M2 evakuācijas un glābšanas punkti ◀, kas atrodas tunelī

Papildus 4.2.1.7. punkta c) apakšpunkta prasībām ► M2 evakuācijas un glābšanas punkti ◀, kas atrodas tunelī, atbilst šādām prasībām:

- 1) no vilciena apstāšanās pozīcijas iespējams piekļūt drošai zonai. Plānojot uz drošo zonu vedošā evakuācijas ceļa izmērus, ņem vērā evakuācijas laiku (kā noteikts 4.2.3.4.1. punktā) un to vilcieni plānoto ietilpību (minēta 4.2.1.5.1. punktā), kurus paredzēts ekspluatēt tunelī. Pierāda evakuācijas ceļa izmēru piemērotību;
- 2) drošajā zonā, kas apvienota ar ► M2 evakuācijas un glābšanas punktu ◀, ir pietiekami daudz vietas, kur pasažieri var stāvēt, ņemot vērā paredzamo laiku, cik ilgi pasažieriem jāgaida, līdz tos evakuē uz galīgo drošo vietu;
- 3) glābšanas dienestiem nodrošina piekļuvi skartajam vilcienam, neejot cauri aizņemtajai drošajai zonai;
- 4) plānojot ► M2 evakuācijas un glābšanas punktu ◀ un tā aprīkojumu, apsver dūmu izplatīšanās ierobežošanu, it sevišķi, lai aizsargātu cilvēkus, kuri izmanto pašizglābšanās iespējas, lai nokļūtu drošajā zonā.

4.2.1.8. Avārijas sakari

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

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

▼ M2

4.2.1.9. Elektroapgāde glābšanas dienestiem

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

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

4.2.1.10. Elektrosistēmu drošums

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

a) Elektrosistēmas, kuras infrastruktūras pārvaldītājs ir noteicis kā būtiskas pasažieru drošībai tunelī, jāturpina izmantot tik ilgi, cik tas nepieciešams saskaņā ar operatīvās rīcības plānā ietvertajiem evakuācijas scenārijiem.

b) Autonomija un drošums: alternatīva elektroapgāde ir pieejama attiecīgu laikposmu pēc galvenā apgādes avota atteices. Nepieciešamais laiks atbilst apsvērtajiem evakuācijas scenārijiem un ir ietverts operatīvās rīcības plānā.

4.2.1.11. Sakaru līdzekļi un apgaismojums pārslēgšanas vietās

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

a) Ja kontaktīkls ir sadalīts sekcijās, ko iespējams pārslēgt uz vietas, pārslēgšanas vietā jānodrošina sakaru līdzekļi un apgaismojums.

▼ B4.2.2. *Energoapgādes apakšsistēma*

Šo iedaļu piemēro energoapgādes apakšsistēmas infrastruktūras daļai.

▼ M2

4.2.2.1. Kontakttīkla sadalīšana sekcijās

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

a) Vilces energoapgādes sistēma tuneļos var būt sadalīta sekcijās.

b) Šādā gadījumā jābūt iespējai atvienot katru kontakttīkla sekciju vai nu uz vietas, vai attālināti.

▼ B4.2.2.2. ► **M2** Kontakttīkla zemēšana ◀

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

- a) Zemējuma ierīces nodrošina tuneļa piekļuves punktos un, ja zemēšanas procedūra atļauj vienas sekcijas zemēšanu, netālu no sekciju atdalīšanas punktiem. Tās ir vai nu pārnēsājamas ierīces, vai manuāli vadāmas vai tālvadāmas stacionāras iekārtas.
- b) Nodrošina zemēšanas ► **M2** ————— ◀ nepieciešamos sakaru līdzekļus un apgaismojumu.

▼ M2

—————

—————

—————

—————

▼ B4.2.3. *Ritošā sastāva apakšsistēma*

- a) Šīs SITS kontekstā ritošā sastāva apakšsistēmu iedala šādās kategorijās:
 - 1) A kategorijas pasažieru ritošais sastāvs (tostarp pasažieru vilcienu lokomotīves) ekspluatācijai šīs SITS darbības jomā ietvertajās līnijās, ja attālums starp ► **M2** evakuācijas un glābšanas punktiem ◀ vai tuneļu garums nepārsniedz 5 km;
 - 2) B kategorijas pasažieru ritošais sastāvs (tostarp pasažieru vilcienu lokomotīves) ekspluatācijai visos tuneļos šīs SITS darbības jomā ietvertajās līnijās neatkarīgi no tuneļu garuma;
 - 3) kravas lokomotīves un pašgājējas vienības, kas paredzētas nevis pasažieru, bet citas lietderīgās kravas, piemēram, pasta un kravas sūtījumu, pārvadāšanai, ekspluatācijai visos tuneļos šīs SITS darbības jomā ietvertajās līnijās neatkarīgi no tuneļu garuma. Lokomotīves, kas paredzētas gan kravas, gan pasažieru vilcienu vilkšanai, ietilpst abās kategorijās un atbilst abu kategoriju prasībām;
 - 4) pašgājēja sliežu ceļa mašīnas transporta režīmā ekspluatācijai visos tuneļos šīs SITS darbības jomā ietvertajās līnijās neatkarīgi no tuneļu garuma.
- b) Ritošā sastāva kategoriju norāda tehniskajā dokumentācijā, un tā paliek spēkā neatkarīgi no šīs SITS turpmākas pārskatīšanas.

4.2.3.1. Pasākumi ugunsgrēka profilaksei

Šo iedaļu piemēro visām ritošā sastāva kategorijām.

▼B

- 4.2.3.1.1. Prasības attiecībā uz materiāliem
Prasības noteiktas *LOC&PAS* SITS 4.2.10.2.1. punktā. Šīs prasības piemēro arī vilcienu vadības un signalizācijas borta iekārtām.
- 4.2.3.1.2. Īpaši pasākumi attiecībā uz uzliesmojošiem šķidrumiem
Prasības noteiktas *LOC&PAS* SITS 4.2.10.2.2. punktā.
- 4.2.3.1.3. Sakarsušu bukšu atklāšana
Prasības noteiktas *LOC&PAS* SITS 4.2.10.2.3. punktā.
- 4.2.3.2. Pasākumi ugunsgrēka atklāšanai un ierobežošanai
- 4.2.3.2.1. Pārnēsājami ugunsdzēsības aparāti
Prasības noteiktas *LOC&PAS* SITS 4.2.10.3.1. punktā.
- 4.2.3.2.2. Ugunsgrēka atklāšanas sistēmas
Prasības noteiktas *LOC&PAS* SITS 4.2.10.3.2. punktā.
- 4.2.3.2.3. Automātiska ugunsdzēsības sistēma kravas vienībām, ko darbina ar dīzeļdegvielu
Prasības noteiktas *LOC&PAS* SITS 4.2.10.3.3. punktā.
- 4.2.3.2.4. Ugunsgrēka ierobežošanas un kontroles sistēmas pasažieru ritošajam sastāvam
Prasības noteiktas *LOC&PAS* SITS 4.2.10.3.4. punktā.
- 4.2.3.2.5. Ugunsgrēka ierobežošanas un kontroles sistēmas kravas lokomotīvēm un kravas pašgājējām vienībām
Prasības noteiktas *LOC&PAS* SITS 4.2.10.3.5. punktā.
- 4.2.3.3. Ar avārijas situācijām saistītas prasības
- 4.2.3.3.1. Vilcienu avārijas apgaismojuma sistēma
Prasības noteiktas *LOC&PAS* SITS 4.2.10.4.1. punktā.
- 4.2.3.3.2. Dūmu izplatīšanās ierobežošana
Prasības noteiktas *LOC&PAS* SITS 4.2.10.4.2. punktā.
- 4.2.3.3.3. Trauksmes signāls pasažieriem un sakaru līdzekļi
Prasības noteiktas *LOC&PAS* SITS 4.2.10.4.3. punktā.

▼ B

4.2.3.3.4. Kustības spēja
Prasības noteiktas *LOC&PAS* SITS 4.2.10.4.4. punktā.

4.2.3.4. Ar evakuāciju saistītas prasības

4.2.3.4.1. Avārijas izejas pasažieriem
Prasības noteiktas *LOC&PAS* SITS 4.2.10.5.1. punktā.

4.2.3.4.2. Mašīnista kabīnes avārijas izejas
Prasības noteiktas *LOC&PAS* SITS 4.2.10.5.2. punktā.

4.3. **Saskarņu funkcionālās un tehniskās specifikācijas**

4.3.1. *Saskarnes ar vilcienu vadības iekārtu un signalizācijas (CCS) apakšsistēmu*

Saskarne ar <i>CCS</i> apakšsistēmu			
<i>SRT</i> SITS		<i>CCS</i> SITS	
Parametrs	Punkts	Parametrs	Punkts
Radiosakari	4.2.1.8. punkta a) apakšpunkts	Mobilu sakaru funkcijas dzelzceļiem – <i>GSM-R</i>	4.2.4.
Materiālu parametri	► M2 4.2.1.3 ◀ apakšpunkts	Pamatprasības	3. nodaļa
Materiālu parametri	4.2.3.1.1.	Pamatprasības	3. nodaļa

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

Saskarne ar <i>OPE</i> apakšsistēmu			
<i>SRT</i> SITS		<i>OPE</i> SITS	
Parametrs	Punkts	Parametrs	Punkts
Noteikumi ārkārtas gadījumā	4.4.1.	Vilciena darbgatavības nodrošināšana	4.2.2.7.
		Vilciena atiešana	4.2.3.3.
		Traucēts ekspluatācijas režīms	4.2.3.6.
Tuneļa operatīvās rīcības plāns	4.4.2.	Avārijas situācijas pārvaldība	4.2.3.7.
Mācības	4.4.3.		
Vilciena drošības un avārijas informācijas sniegšana pasažieriem	4.4.5.		
Vilciena apkalpes un cita personāla ar tuneli saistīta specifiska kompetence	4.6.1.	Profesionālā kompetence	4.6.1.

▼ M2

▼ B**4.4. Eksploatācijas noteikumi**

- a) Eksploatācijas noteikumi tiek izstrādāti saskaņā ar procedūrām, kas izklāstītas infrastruktūras pārvaldītāja drošības vadības sistēmā. Šajos noteikumos ņem vērā ar eksploatāciju saistītos dokumentus, kuri ir daļa no tehniskās dokumentācijas, kā prasīts ► **M2** Direktīvu (ES) 2016/797 ◀ ► **M2** 15. panta 4. punktā ◀ un noteikts tās ► **M2** IV pielikumā ◀.

Turpmāk izklāstītie eksploatācijas noteikumi nav strukturālo apakšsistēmu novērtējuma daļa.

4.4.1. Noteikumi ārkārtas gadījumā

Šos noteikumus piemēro visiem tuneļiem.

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

- a) eksploatācijas noteikums ir uzraudzīt vilciena stāvokli pirms iebraukšanas tunelī, lai atklātu visus bojājumus, kas nelabvēlīgi ietekmē tā gaitas parametrus, un attiecīgi rīkotos;
- b) ja starpgadījums noticis ārpus tuneļa, eksploatācijas noteikums ir apstādināt vilcienu, kam ir bojājums, kas varētu nelabvēlīgi ietekmēt tā gaitas parametrus, pirms vilciens iebraucis tunelī;
- c) ja starpgadījums noticis tunelī, eksploatācijas noteikums ir izbraukt vilcienu no tuneļa vai apstādināt to nākamajā ► **M2** evakuācijas un glābšanas punktā ◀.

▼ M2**4.4.2. Tuneļa operatīvās rīcības plāns**

Šos noteikumus piemēro tuneļiem, kas ir garāki par 1 km.

- a) Infrastruktūras pārvaldītāja(-u) vadībā, sadarbojoties ar glābšanas dienestiem un attiecīgajām iestādēm, katram tunelim izstrādā operatīvās rīcības plānu. Ja vienu vai vairākas stacijas izmanto kā drošu zonu vai kā evakuācijas un glābšanas punktu, iesaista arī staciju apsaimniekotājus. Ja operatīvās rīcības plāns attiecas uz esošu tuneli, jāapspriežas ar dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem, kuri jau izmanto šo tuneli. Ja operatīvās rīcības plāns attiecas uz jaunu tuneli, var apspriesties ar dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem, kuri plāno izmantot šo tuneli.
- b) Operatīvās rīcības plāns ir saderīgs ar pieejamo pašizglābšanās, evakuācijas, ugunsdzēsības un glābšanas nodrošinājumu.
- c) Operatīvās rīcības plāna vajadzībām sīki izstrādā tunelim raksturīgu starpgadījumu scenārijus, kas pielāgoti konkrētā tuneļa apstākļiem.
- d) Izstrādāto operatīvās rīcības plānu iesniedz dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem, kuri paredz izmantot šo tuneli.

▼ B4.4.3. *Mācības*

Šos noteikumus piemēro tuneļiem, kas garāki par 1 km.

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

▼ M24.4.4. *Atvienošanas un zemēšanas procedūras*

Šos noteikumus piemēro visiem tuneļiem.

- a) Gadījumā, kad nepieciešams atvienot vilces energoapgādes sistēmu, infrastruktūras pārvaldītājs nodrošina to, ka tiek atvienotas kontakttīkla attiecīgās sekcijas, un informē glābšanas dienestus, pirms tie ieiet tunelī vai tuneļa posmā.
- b) Infrastruktūras pārvaldītājs atbild par vilces energoapgādes atvienošanu.
- c) Infrastruktūras pārvaldītājs un glābšanas dienesti vienojas par kontakttīkla zemēšanas procedūru un atbildību par kontakttīkla zemēšanu un norāda tās operatīvās rīcības plānā. Paredz noteikumu par tās sekcijas atvienošanu, kurā noticis starpgadījums.

▼ B4.4.5. *Vilciena drošības un avārijas informācijas sniegšana pasažieriem*

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

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

- a) Ritekļus, kas atbilst SITS, kā noteikts 4.2.3. punktā, atļauts ekspluatēt tuneļos saskaņā ar šādiem principiem:
 - 1) A kategorijas pasažieru ritošo sastāvu uzskata par atbilstīgu tuneļu drošības prasībām attiecībā uz ritošo sastāvu līnijās, kurās attālums starp ► **M2** evakuācijas un glābšanas punktiem ◀ vai tuneļu garums nepārsniedz 5 km;

▼ B

- 2) B kategorijas pasažieru ritošo sastāvu uzskata par atbilstīgu tuneļu drošības prasībām attiecībā uz ritošo sastāvu visās līnijās;
 - 3) Kravas lokomotīves uzskata par atbilstīgām tuneļu drošības prasībām attiecībā uz ritošo sastāvu visās līnijās. Tomēr tuneļu, kas garāki par 20 km, infrastruktūras pārvaldītājiem ir atļauts pieprasīt, lai lokomotīvu kustības spēja būtu līdzvērtīga B kategorijas pasažieru ritošā sastāva kustības spējai, lai tās drīkstētu vilkt kravas vilcienus šādos tuneļos. Šo prasību skaidri norāda ► **M2** ————— ◀ infrastruktūras pārvaldītāja tīkla pārskatā;
 - 4) sliežu ceļa mašīnas uzskata par atbilstīgām tuneļu drošības prasībām attiecībā uz ritošo sastāvu visās līnijās;
 - 5) kravas vilcienus ielaiž visos tuneļos saskaņā ar 1.1.3.1. punktā norādītajiem nosacījumiem. Ar ekspluatācijas noteikumiem var pārvaldīt kravas un pasažieru satiksmes drošu norisi, piemēram, nodalot šos satiksmes veidus.
- b) A kategorijas ritošo sastāvu atļauts ekspluatēt līnijās, kurās attālums starp ► **M2** evakuācijas un glābšanas punktiem ◀ vai tuneļu garums pārsniedz 5 km, ja vilcienā nav pasažieru.
- c) Ievieš ekspluatācijas noteikumus nolūkā novērst ► **M2** ————— ◀ spontānu, nekontrolētu evakuāciju gadījumā, ja vilciens uz ilgāku laiku apstāties tunelī, bet nav noticis “karstais” vai “aukstais” starpgadījums.

4.5. **Tehniskās apkopes noteikumi**4.5.1. *Infrastruktūra*

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

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

4.5.2. *Ritošā sastāva tehniskā apkope*

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

▼ B**4.6. Profesionālā kvalifikācija**

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

4.6.1. Vilcienu apkalpes un cita personāla specifiska kompetence saistībā ar tuneļiem

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

4.7. Veselības un drošības nosacījumi

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

4.7.1. Pašizglābšanās iekārta

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

▼ M2**▼ B****5. SAVSTARPĒJAS IZMANTOJAMĪBAS KOMPONENTI**

SRT SITS nav definēti savstarpējas izmantojamības komponenti.

▼ B6. **KOMPONENTU ATBILSTĪBAS UN/VAI PIEMĒROTĪBAS LIETOŠANAI NOVĒRTĒŠANA UN APAKŠSISTĒMAS VERIFICĒŠANA**6.1. **Savstarpējas izmantojamības komponenti**

Nepiemēro, jo *SRT SITS* nav definēti savstarpējas izmantojamības komponenti.

6.2. **Apakšsistēmas**6.2.1. *EK verificēšana (vispārīgi noteikumi)*

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

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

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

6.2.2. *Apakšsistēmas EK verificēšanas procedūras (moduļi)*

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

Novērtēšanas procedūras

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

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

6.2.3. *Esošie risinājumi*

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

▼ B

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

6.2.4. *Inovatīvi risinājumi*

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

6.2.5. *Tehniskās apkopes novērtēšana*

- a) ► **M2** Direktīvu (ES) 2016/797 ◀ ► **M2** 15. panta 4. punktā ◀ noteikts, ka ► **M2** pieteikuma iesniedzējs ◀ atbild par tehniskās dokumentācijas sagatavošanu, kurā iekļauti visi nepieciešamie ekspluatācijas un tehniskās apkopes dokumenti.
- b) Paziņotā iestāde verificē tikai faktu, ka ir iesniegti šīs SITS 4.5. punktā prasītie ekspluatācijas un tehniskās apkopes dokumenti. Paziņotajai iestādei nav jāverificē informācija, ko satur iesniegtie dokumenti.

▼ M26.2.6. *Novērtējums par atbilstību infrastruktūras un energoapgādes apakšsistēmām piemērojamajām drošības prasībām*

- a) Šo pantu piemēro, ja salīdzinājumu ar atsaucēs sistēmu vai precīzu riska aplēsi izmanto infrastruktūras un energoapgādes apakšsistēmām piemērojamās pamatprasības “Drošība” izpildei.
- b) Šādā gadījumā pieteikuma iesniedzējs:
 - 1) nosaka riska pieņemšanas principu, riska novērtēšanas metodiku, sistēmas izpildāmās drošības prasības un to izpildes pierādījumus;
 - 2) ar attiecīgo(-ajām) valsts iestādi(-ēm) vienojas par riska pieņemšanas līmeņiem;
 - 3) izraugās neatkarīgo novērtēšanas iestādi, kā definēts CSM riska novērtēšanai. Šī novērtēšanas iestāde var būt paziņotā iestāde, kas izvēlēta infrastruktūras vai energoapgādes apakšsistēmai, ja tā ir atzīta vai akreditēta saskaņā ar CSM riska novērtēšanai 7. iedaļu.
- c) Iesniedz drošības novērtējuma ziņojumu saskaņā ar prasībām, kas noteiktas CSM riska novērtēšanai.

▼ M2

- d) Paziņotās iestādes izdotajā EK sertifikātā precīzi norāda riska pieņemšanas principu, kas izmantots šīs SITS prasības “Drošība” izpildei. Tajā norāda arī riska novērtēšanai izmantoto metodiku un riska pieņemšanas līmeņus.

▼ B

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

▼ M2

- 6.2.7.1. Neizmanto

▼ B

- 6.2.7.2. Tuneļa konstrukciju ugunsizturība

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

1. Lai pierādītu, ka tuneļa iekšējā apšuvuma integritāte saglabājas pietiekami ilgu laikposmu, lai būtu iespējama pašizglābšanās, pasažieru un personāla evakuācija un glābšanas dienestu iesaistīšanās, pietiek pierādīt, ka tuneļa iekšējais apšuvums tikpat ilgu laiku spēj izturēt 450 °C temperatūru griestu līmenī.

▼ M2

▼ B

Šāda verificēšana nav vajadzīga klinšu tuneļiem bez papildu atbalsta.

- 6.2.7.3. Būvmateriālu ugunsreakcija

Lai novērtētu atbilstību ► M2 4.2.1.3. punkta b) apakšpunktam ◀, paziņotā iestāde pārbauda tikai, ka ir sagatavots saraksts, kurā norādīti materiāli, kas būtiski neveicinātu ugunsgrēku.

- 6.2.7.4. Pašizglābšanās, glābšanas un evakuācijas nodrošinājums starpgadījumā

- a) Paziņotā iestāde pārbauda, ka pieņemtais risinājums ir skaidri norādīts tehniskajā dokumentācijā un atbilst 4.2.1.5. punkta prasībām. Lai novērtētu apstākļu izmaiņas drošajā zonā starpgadījuma laikā, paziņotā iestāde pārliecinās, ka durvis un konstrukcijas, kas drošo zonu nodala no tuneļa, spēj izturēt temperatūras paaugstināšanos tuvākajā tuneļa caurulē.

▼ M2

▼ M2

6.2.7.5. Avārijas apgaismojums modernizētos/atjaunotos tuneļos

Modernizētiem/atjaunotiem tuneļiem, kā noteikts 7.2.2.1. punktā, novērtēšana ir pārlicināšanās par apgaismojuma esību. Piemērot sīkākas prasības nav nepieciešams.

▼ B6.2.7.6. ► **M2** Elektrosistēmu ◀ drošums

Paziņotā iestāde tikai apstiprina, ka ir novērtēts atteices režīms atbilstīgi ► **M2** 4.2.1.10. punkta ◀ funkcionālajām prasībām.

6.2.8. *Papildu prasības specifikāciju novērtēšanai attiecībā uz dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem*

6.2.8.1. Pašizglābšanās iekārta

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

7. ĪSTENOŠANA

Šajā iedaļā noteikta *SRT* SITS īstenošanas stratēģija.

a) Šajā SITS nav prasīts veikt izmaiņas apakšsistēmās, kas jau ir ekspluatācijā, ja vien apakšsistēmas netiek modernizētas vai atjaunotas.

b) Ja 7.3. iedaļā "Īpašie gadījumi" nav noteikts citādi, uzskata, ka visu jaunu, SITS atbilstīgu B kategorijas ritošā sastāva vienību ugunsdrošības un tuneļa drošības līmenis ir augstāks nekā ritošajam sastāvam, kas nav atbilstīgs SITS. Šo pieņēmumu izmanto, lai pamatotu jauna, SITS atbilstīga ritošā sastāva drošu ekspluatāciju vecos tuneļos, kas nav atbilstīgi SITS. Tāpēc uzskata, ka visi SITS atbilstīgi B kategorijas vilcieni ir ► **M2** tehniski savietojami ar visiem tuneļiem, kas nav atbilstīgi SITS, šīs SITS ģeogrāfiskajā darbības jomā saskaņā ar Direktīvas (ES) 2016/797 21. panta 3. punktu. ◀

c) Neskarot iepriekš minēto, vēlamā tuneļa drošības līmeņa panākšanai var būt nepieciešami pasākumi, kas pārsniedz šajā SITS noteiktos pasākumus. Šādus pasākumus drīkst noteikt tikai infrastruktūras, energoapgādes un satiksmes nodrošināšanas un vadības apakšsistēmām, un tie neierobežo atļauju piešķiršanu SITS atbilstīgam ritošajam sastāvam vai šāda ritošā sastāva izmantošanu.

7.1. Šīs SITS piemērošana jaunām apakšsistēmām

7.1.1. *Vispārīgi noteikumi*

a) Šīs SITS ir piemērojama visām tās darbības jomā esošām apakšsistēmām, ko nodod ekspluatācijā pēc šīs SITS piemērošanas datuma, izņemot gadījumus, kad turpmākajās iedaļās noteikts citādi.

b) Sliežu ceļa mašīnām šo SITS piemēro brīvprātīgi. Ja sliežu ceļa mašīnas nenovērtē un nedeklarē par atbilstīgām šai SITS, uz tām attiecas valsts noteikumi. ► **M2** ————— ◀

▼ B

- 7.1.2. *Jauns ritošais sastāvs*
Jaunam ritošajam sastāvam piemēro *LOC&PAS* SITS 7.1.1. punktā noteiktos īstenošanas noteikumus.
- 7.1.3. *Jauna infrastruktūra*
Šī SITS ir piemērojama visai tās darbības jomā esošai jaunai infrastruktūrai.
- 7.2. **Šīs SITS piemērošana jau ekspluatācijā esošām apakšsistēmām**
- 7.2.1. *Ritošā sastāva modernizācija vai atjaunošana*
Ja atjauno vai modernizē esošu ritošo sastāvu, piemēro *LOC&PAS* SITS 7.1.2. punktā noteiktos īstenošanas noteikumus.

▼ M2

- 7.2.2. *Tuneļu modernizācijas un atjaunošanas pasākumi*
Gadījumā, ja tuneļis tiek modernizēts vai atjaunots, paziņotā iestāde saskaņā ar Direktīvas (ES) 2016/797 15. panta 7. punktu un IV pielikumu izdod verifikācijas sertifikātus tām apakšsistēmas daļām, kuras veido tuneļi šīs modernizācijas vai atjaunošanas darbības jomā.
- 7.2.2.1. *Tuneļa modernizācija vai atjaunošana*
- a) Tuneļi uzskata par modernizētu vai atjaunotu šīs SITS kontekstā, ja tuneļi veidojošai apakšsistēmai (vai tās daļai) ir veikti nozīmīgi pārveidošanas vai nomaiņas darbi.
- b) Mezgliem un komponentiem, kas nav iekļauti konkrētas modernizēšanas vai atjaunošanas programmas darbības jomā, nav jāpanāk atbilstība šādas programmas īstenošanas laikā.
- c) Modernizācijas vai atjaunošanas darbu laikā piemēro šādus parametrus, ja tie ietilpst darbu jomā:
- 4.2.1.1. Nesankcionētas piekļuves liegšana avārijas izejām un tehniskajām telpām
- 4.2.1.3. Būvmateriālu ugunsreakcija
- 4.2.1.4. Ugunsgrēka atklāšana tehniskajās telpās
- 4.2.1.5.4. Avārijas apgaismojums: ja tas ir nodrošināts, piemērot sīkākas prasības nav nepieciešams
- 4.2.1.5.5. Evakuācijas zīmes
- 4.2.1.8. Avārijas sakari
- d) Tuneļa operatīvās rīcības plāns jāpārskata.
- 7.2.2.2. *Tuneļa paplašināšana*
- a) Tuneļi uzskata par paplašinātu šīs SITS kontekstā, ja ir mainīta tā ģeometrija (piemēram, pagarināšana, savienošana ar citu tuneļi).

▼ **M2**

- b) Tuneļa paplašināšanas laikā attiecībā uz paplašināšanā iekļautajiem mezgliem un komponentiem jāīsteno turpmāk minētie pasākumi. To piemērošanas mērķiem par tuneļa garumu uzskata kopējo tuneļa garumu pēc paplašināšanas:
 - 4.2.1.1. Nesankcionētas piekļuves liegšana avārijas izejām un tehniskajām telpām
 - 4.2.1.2. Tuneļa konstrukciju ugunsizturība
 - 4.2.1.3. Būvmateriālu ugunsreakcija
 - 4.2.1.4. Ugunsgrēka atklāšana tehniskajās telpās
 - 4.2.1.5.4. Avārijas apgaismojums
 - 4.2.1.5.5. Evakuācijas zīmes
 - 4.2.1.6. Evakuācijas pārejas
 - 4.2.1.8. Avārijas sakari
 - 4.2.1.9. Elektroapgāde glābšanas dienestiem
 - 4.2.1.10. Elektrosistēmu drošums
 - 4.2.1.11. Sakaru līdzekļi un apgaismojums pārslēgšanas vietās
 - 4.2.2.1. Kontakttīkla sadalīšana sekcijās
 - 4.2.2.2. Kontakttīkla zemēšana
- c) *CSM* riska novērtēšanai īsteno, kā aprakstīts 6.2.6. punktā, lai noteiktu, cik svarīgi ir piemērot citus 4.2.1.5. un 4.2.1.7. punktā minētos pasākumus visam pēc paplašināšanas izveidotajam tunelim.
- d) Attiecīgā gadījumā pārskata tuneļa operatīvās rīcības plānu.

▼ **B**

- 7.2.3. *Satiksmes nodrošināšanas un vadības apakšsistēma*
 - a) Eksploatācijas aspekti un to īstenošana noteikti *OPE SITS*.
 - b) Ja uzdod veikt tuneļa modernizāciju vai atjaunošanu, piemēro prasības, kas šajā *SITS* noteiktas jauniem tuneļiem.
- 7.2.4. *Jauna ritošā sastāva ekspluatācija esošos tuneļos*
 - a) Jauna ritošā sastāva, ko paredzēts ekspluatēt esošos tuneļos, kategoriju izvēlas saskaņā ar 4.4.6. punkta a) apakšpunktu.
 - b) Tomēr dalībvalsts var atļaut ekspluatēt jaunu A kategorijas ritošo sastāvu esošos tuneļos, kuru garums pārsniedz 5 km, ar nosacījumu, ka šāda jauna ritošā sastāva ekspluatācija nodrošina līdzvērtīgu vai uzlabotu ugunsdrošības līmeni salīdzinājumā ar iepriekš ekspluatēto ritošo sastāvu. To, ka pasažieru un personāla drošības līmenis ir līdzvērtīgs vai uzlabots, pierāda, izmantojot riska novērtēšanas kopīgo drošības metodi.

▼ B7.3. **Īpašie gadījumi****▼ M2**7.3.1. *Vispārīgi noteikumi*

1. Nākamajā punktā uzskaitītie īpašie gadījumi raksturo īpašus noteikumus, kas ir vajadzīgi un apstiprināti katras dalībvalsts konkrētajā tīklā.
2. Šos īpašos gadījumus iedala šādi:
 - “P” gadījumi: pastāvīgi gadījumi,
 - “T0” gadījumi: nenoteikta ilguma pagaidu gadījumi, kad mērķsisstēma jāsasniedz līdz datumam, kas vēl jānosaka,
 - “T1” gadījumi: pagaidu gadījumi, kad mērķsisstēma jāsasniedz līdz 2025. gada 31. decembrim,
 - “T2” gadījumi: pagaidu gadījumi, kad mērķsisstēma jāsasniedz līdz 2035. gada 31. decembrim.

Visus īpašos gadījumus un to attiecīgos datumus atkārtoti pārskata SITS turpmākās pārskatīšanas gaitā, lai to tehnisko un ģeogrāfisko darbības jomu ierobežotu, pamatojoties uz novērtējumu par to ietekmi uz drošību, savstarpēju izmantojamību, pārrobežu pārvadājumiem, *TEN-T* koridoriem un par to saglabāšanas vai atcelšanas praktisko un ekonomisko ietekmi. Īpaši ņem vērā ES finansējuma pieejamību.

Īpašos gadījumus attiecina tikai uz maršrutu vai tīklu, kur tie ir noteikti vajadzīgi, un ņem vērā, izmantojot maršruta savietojamības procedūras.

3. Visi īpašie gadījumi, kas piemērojami šīs SITS darbības jomā esošam ritošajam sastāvam, izklāstīti *LOC&PAS* SITS.

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

7.3.2.1. Īpašais gadījums – Itālija (“T0”)

Papildu priekšraksti ritošajam sastāvam, ko paredzēts ekspluatēt Itālijas tuneļos, kas nav atbilstīgi SITS, izklāstīti *LOC&PAS* SITS 7.3.2.20. punktā.

7.3.2.2. Īpašais gadījums – Lamanša tunelis (“P”)

Papildu priekšraksti pasažieru ritošajam sastāvam, ko paredzēts ekspluatēt Lamanša tunelī, izklāstīti *LOC&PAS* SITS 7.3.2.21. punktā.

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

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

▼ **B***B papildinājums***Apakšsistēmu novērtēšana**

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

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

▼ **M2**

Novērtējamais raksturlielums	Projekta posms		Īpašas novērtēšanas procedūras
	Projekta pārbaude	Montāža pirms nodošanas ekspluatācijā	
	1	2	3
4.2.1.1. Nesankcionētas piekļuves liegšana avārijas izejām un tehniskajām telpām	X	X	
4.2.1.2. Tuneļa konstrukciju ugunsizturība	X		6.2.7.2.
4.2.1.3. Būvmateriālu ugunsreakcija	X		6.2.7.3.
4.2.1.4. Ugunsgrēka atklāšana tehniskajās telpās	X	X	
4.2.1.5. Evakuācijas nodrošinājums	X	X	6.2.7.4. 6.2.7.5.
4.2.1.6. Evakuācijas pārejas	X	X	
4.2.1.7. Evakuācijas un glābšanas punkti	X	X	
4.2.1.8. Avārijas sakari	X		
4.2.1.9. Elektroapgāde glābšanas dienestiem	X		
4.2.1.10. Elektrosistēmu drošums	X		6.2.7.6.
4.2.2.1. Kontakttīkla sadalīšana sekcijās	X	X	
4.2.2.2. Kontakttīkla zemēšana	X	X	