II

(Neleģislatīvi akti)

REGULAS

KOMISIJAS REGULA (ES) Nr. 1299/2014

(2014. gada 18. novembris)

par savstarpējas izmantojamības tehniskajām specifikācijām Eiropas Savienības dzelzceļu sistēmas infrastruktūras apakšsistēmai

(Dokuments attiecas uz EEZ)

EIROPAS KOMISIJA,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību,

ņemot vērā Eiropas Parlamenta un Padomes 2008. gada 17. jūnija Direktīvu 2008/57/EK par dzelzceļa sistēmas savstarpēju izmantojamību Kopienā [1] un jo īpaši tās 6. panta 1. punktu,

tā kā:

(1) Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 881/2004 [2] 12. pantā noteikts, ka Eiropas Dzelzceļa aģentūra (turpmāk "Aģentūra") nodrošina, ka savstarpējas izmantojamības tehniskās specifikācijas (turpmāk "SITS") tiek pielāgotas tehnikas attīstībai, tirgus tendencēm un sociālajām prasībām, un ierosina Komisijai veikt SITS grozījumus, kurus tā uzskata par vajadzīgiem.

(2) Komisija ar 2010. gada 29. aprīļa Lēmumu C(2010) 2576 piešķīra Aģentūrai pilnvarojumu izstrādāt un pārskatīt SITS, lai paplašinātu to darbības jomu, aptverot visu Savienības dzelzceļa sistēmu. Atbilstīgi minētā pilnvarojuma noteikumiem Aģentūra tika lūgta paplašināt ar infrastruktūras apakšsistēmu saistīto SITS darbības jomu un attiecināt tās uz visu Savienības dzelzceļa sistēmu.

(3) Aģentūra 2012. gada 21. decembrī iesniedza ieteikumu par grozījumiem SITS attiecībā uz infrastruktūras apakšsistēmu (ERA/REC/10-2012/INT).

(4) Lai sekotu tehnoloģiskajai attīstībai un veicinātu modernizāciju, būtu jāatbalsta inovatīvi risinājumi un, ievērojot konkrētus nosacījumus, būtu jāļauj tos īstenot. Ja tiek piedāvāts inovatīvs risinājums, ražotājam vai tā pilnvarotajam pārstāvim būtu jānorāda, kā šis risinājums atšķiras no SITS attiecīgās iedaļas vai kā papildina to, un Komisijai būt jānovērtē šis inovatīvais risinājums. Ja šā novērtējuma rezultāts ir pozitīvs, Aģentūrai inovatīvajam risinājumam būt jāizstrādā atbilstošas funkcionālās un saskarņu specifikācijas, kā arī novērtēšanas metodes.

(5) Infrastruktūras SITS, kas noteikta šajā regulā, neaptver visas pamatprasības. Atbilstīgi Direktīvas 2008/57/EK 5. panta 6. punktam SITS neietvertie tehniskie aspekti būtu norādāmi kā atklāti punkti, uz kuriem attiecas katrā dalībvalstī piemērojamie valsts noteikumi.

(6) Atbilstīgi Direktīvas 2008/57/EK 17. panta 3. punktam dalībvalstis informē Komisiju un pārējās dalībvalstis par atbilstības novērtēšanas un verificēšanas procedūrām, kuras izmanto īpašajos gadījumos, kā arī par iestādēm, kuras atbild par šo procedūru īstenošanu. Tāds pats pienākums būtu jānosaka arī attiecībā uz atklātajiem punktiem.

---

[1] OV L 191, 18.7.2008., 1. lpp.

[2] Eiropas Parlamenta un Padomes 2004. gada 29. aprīļa Regula (EK) Nr. 881/2004 par Eiropas Dzelzceļa aģentūras izveidošanu (OV L 164, 30.4.2004., 1. lpp.).

(7) Dzelzceļa satiksme pašlaik notiek atbilstīgi spēkā esošiem valsts, divpusējiem, starpvalstu vai starptautiskiem nolīgumiem. Ir svarīgi, lai šie nolīgumi nekavētu pašreizējo un turpmāko virzību uz savstarpējas izmantojamības panākšanu. Tāpēc dalībvalstīm Komisija būtu jāinformē par šādiem nolīgumiem.

(8) Atbilstīgi Direktīvas 2008/57/EK 11. panta 5. punkta noteikumiem infrastruktūras SITS uz ierobežotu laika posmu būtu jāatļauj iekļaut apakšsistēmās savstarpējas izmantojamības komponentus bez sertifikācijas, ja ir ievēroti konkrēti nosacījumi.

(9) Tāpēc būtu jāatceļ Komisijas Lēmumi 2008/217/EK ([1]) un 2011/275/ES ([2]).

(10) Lai neradītu nevajadzīgas papildu izmaksas un administratīvo slogu, Lēmumus 2008/217/EK un 2011/275/ES pēc atcelšanas būtu jāturpina piemērot attiecībā uz Direktīvas 2008/57/EK 9. panta 1. punkta a) apakšpunktā noteiktajām apakšsistēmām un projektiem.

(11) Šajā regulā paredzētie pasākumi ir saskaņā ar atzinumu, ko sniegusi komiteja, kura izveidota saskaņā ar Direktīvas 2008/57/EK 29. panta 1. punktu,

IR PIEŅĒMUSI ŠO REGULU.

1. pants

Priekšmets

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

2. pants

Darbības joma

1. Šo SITS piemēro attiecībā uz visa veida jaunu, modernizētu vai atjaunotu Eiropas Savienības dzelzceļa sistēmas infrastruktūru, kā noteikts Direktīvas 2008/57/EK I pielikuma 2.1. punktā.

2. Neskarot 7. un 8. pantu un pielikuma 7.2. punktu, šo SITS piemēro attiecībā uz jaunām dzelzceļa līnijām Eiropas Savienībā, kuras nodotas ekspluatācijā, sākot no 2015. gada 1. janvāra.

3. Šo SITS nepiemēro attiecībā uz esošo Eiropas Savienības dzelzceļa sistēmas infrastruktūru, kas 2015. gada 1. janvārī jau ir nodota ekspluatācijā jebkuras dalībvalsts visā tīklā vai kādā tā daļā, izņemot gadījumus, kad to ir paredzēts atjaunot vai modernizēt atbilstīgi Direktīvas 2008/57/EK 20. pantam un šīs regulas pielikuma 7.3. iedaļai.

4. Šo SITS piemēro attiecībā uz šādiem tīkliem:

a) Eiropas parasto dzelzceļu sistēmas tīkls, kā noteikts Direktīvas 2008/57/EK I pielikuma 1.1. punktā;

b) Eiropas ātrgaitas dzelzceļu sistēmas tīkls (TEN), kā noteikts Direktīvas 2008/57/EK I pielikuma 2.1. punktā;

c) Savienības dzelzceļu sistēmas tīkla citas daļas;

un tā neattiecas uz Direktīvas 2008/57/EK 1. panta 3. punktā minētajiem gadījumiem.

([1]) Komisijas 2007. gada 20. decembra Lēmums 2008/217/EK par savstarpējas izmantojamības tehnisko specifikāciju Eiropas ātrgaitas dzelzceļu sistēmas infrastruktūras apakšsistēmai (OV L 77, 19.3.2008., 1. lpp.).

([2]) Komisijas 2011. gada 26. aprīļa Lēmums 2011/275/ES par savstarpējas izmantojamības tehnisko specifikāciju Eiropas parasto dzelzceļu sistēmas infrastruktūras apakšsistēmai (OV L 126, 14.5.2011., 53. lpp.).

5. Šo SITS piemēro attiecībā uz tīkliem, kuros sliežu ceļa nominālais platums ir 1 435 mm, 1 520 mm, 1 524 mm, 1 600 mm vai 1 668 mm.

6. Sliežu ceļi, kuru platums ir viens metrs, nav ietverti šīs SITS tehniskajā darbības jomā.

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

3. pants

Atklātie punkti

1. Attiecībā uz jautājumiem, kuri klasificēti kā "atklāti punkti" un norādīti SITS R papildinājumā, nosacījumi, kuri izpildāmi savstarpējas izmantojamības verificēšanai atbilstīgi Direktīvas 2008/57/EK 17. panta 2. punktam, ir tie valsts noteikumi, kas piemērojami dalībvalstī, kura atļauj šajā regulā aprakstītās apakšsistēmas nodošanu ekspluatācijā.

2. Sešos mēnešos pēc šīs regulas stāšanās spēkā katra dalībvalsts nosūta pārējām dalībvalstīm un Komisijai turpmāk norādīto informāciju, ja šī informācija jau nav tām nosūtīta atbilstīgi Komisijas Lēmumiem 2008/217/EK vai 2011/275/ES:

a) šā panta 1. punktā minētos valsts noteikumus;

b) to atbilstības novērtēšanas un verificēšanas procedūru aprakstu, kuras īstenojamas, piemērojot 1. punktā minētos valsts noteikumus;

c) informāciju par iestādēm, kuras saskaņā ar Direktīvas 2008/57/EK 17. panta 3. punktu izraudzītas, lai veiktu atbilstības novērtēšanas un verificēšanas procedūras attiecībā uz atklātajiem punktiem.

4. pants

Īpaši gadījumi

1. Attiecībā uz īpašiem gadījumiem, kuri norādīti šīs regulas pielikuma 7.7. punktā, nosacījumi, kuri izpildāmi savstarpējas izmantojamības verificēšanai atbilstīgi Direktīvas 2008/57/EK 17. panta 2. punktam, ir tie valsts noteikumi, kas piemērojami dalībvalstī, kura atļauj šajā regulā aprakstītās apakšsistēmas nodošanu ekspluatācijā.

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

a) šā panta 1. punktā minētos valsts noteikumus;

b) to atbilstības novērtēšanas un verificēšanas procedūru aprakstu, kuras īstenojamas, piemērojot 1. punktā minētos valsts noteikumus;

c) informāciju par iestādēm, kuras saskaņā ar Direktīvas 2008/57/EK 17. panta 3. punktu izraudzītas, lai veiktu atbilstības novērtēšanas un verificēšanas procedūras īpašajos gadījumos, kuri noteikti pielikuma 7.7. punktā.

5. pants

Paziņojums par divpusējiem nolīgumiem

1. Dalībvalstis ne vēlāk kā 2015. gada 1. jūlijā informē Komisiju par jebkādiem esošiem valsts, divpusējiem, starpvalstu vai starptautiskiem nolīgumiem, kuri noslēgti starp dalībvalstīm un dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu(-iem), infrastruktūras pārvaldītājiem vai valstīm, kas nav dalībvalstis, un kuri ir nepieciešami, jo paredzētie dzelzceļa pārvadājumu pakalpojumi ir ļoti specifiski vai vietēja rakstura pakalpojumi, vai kuri nodrošina ievērojama līmeņa vietēju vai reģionālu savstarpēju izmantojamību.

2. Šo pienākumu nepiemēro attiecībā uz nolīgumiem, par kuriem jau ir paziņots atbilstīgi Lēmumam 2008/217/EK.

3. Dalībvalstis nekavējoties paziņo Komisijai par visiem turpmāk noslēgtiem nolīgumiem vai esošo nolīgumu grozījumiem.

6. pants

Projekti izstrādes beigu posmā

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

7. pants

EK verifikācijas sertifikāts

1. Pārejas periodā, kas beidzas 2021. gada 31. maijā, drīkst izsniegt EK verifikācijas sertifikātu apakšsistēmai, kurā iekļautajiem savstarpējas izmantojamības komponentiem nav EK atbilstības deklarācijas vai deklarācijas par piemērotību lietošanai, ja tiek izpildītas pielikuma 6.5. punktā paredzētās prasības.

2. Apakšsistēmas, kurā ietverti nesertificēti savstarpējas izmantojamības komponenti, ražošanu, modernizāciju vai atjaunošanu, tostarp nodošanu ekspluatācijā, pabeidz 1. punktā noteiktajā pārejas periodā.

3. Šā panta 1. punktā noteiktajā pārejas periodā:

a) paziņotā iestāde pirms EK sertifikāta piešķiršanas atbilstīgi Direktīvas 2008/57/EK 18. pantam pienācīgi norāda iemeslus, kāpēc kāds savstarpējas izmantojamības komponents nav sertificēts;

b) valstu drošības iestādes atbilstīgi Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2004/49/EK ([1]) 16. panta 2. punkta c) apakšpunktam ziņo par nesertificētu savstarpējas izmantojamības komponentu lietošanu atļauju piešķiršanas procedūru kontekstā valsts gada ziņojumā, kas minēts Direktīvas 2004/49/EK 18. pantā.

4. No 2016. gada 1. janvāra uz jaunizgatavotiem savstarpējas izmantojamības komponentiem attiecas prasības par EK atbilstības deklarācijas vai deklarācijas par piemērotību lietošanai saņemšanu.

8. pants

Atbilstības novērtēšana

1. Pielikuma 6. iedaļā izklāstīto atbilstības novērtēšanas, piemērotības lietošanai novērtēšanas un EK verificēšanas procedūru pamatā ir moduļi, kuri noteikti Komisijas Lēmumā 2010/713/ES ([2]).

2. Savstarpējas izmantojamības komponentu tipa vai projekta pārbaudes sertifikāts ir spēkā septiņus gadus. Šajā laikā tāda paša tipa jaunus komponentus var nodot ekspluatācijā, iepriekš neveicot jaunu atbilstības novērtēšanu.

3. Šā panta 2. punktā minētie sertifikāti, kas izsniegti atbilstīgi Komisijas Lēmuma 2011/275/ES [parasto dzelzceļu infrastruktūras SITS] vai Komisijas Lēmuma 2008/217/EK [ātrgaitas dzelzceļu infrastruktūras SITS] prasībām, paliek spēkā līdz sākotnēji noteiktā derīguma termiņa beigām bez nepieciešamības no jauna veikt atbilstības novērtēšanu. Sertifikāta atjaunošanas nolūkā projektu vai tipu atkārtoti novērtē tikai attiecībā uz jaunajām vai grozītajām prasībām, kā noteikts šīs regulas pielikumā.

([1]) Eiropas Parlamenta un Padomes 2004. gada 29. aprīļa Direktīva 2004/49/EK par drošību Kopienas dzelzceļos un par Padomes Direktīvas 95/18/EK par dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu licencēšanu un Direktīvas 2001/14/EK par dzelzceļa infrastruktūras jaudas sadali un maksas iekasēšanu par dzelzceļa infrastruktūras izmantošanu un drošības sertifikāciju grozījumiem (Dzelzceļu drošības direktīva) (OV L 164, 30.4.2004., 44. lpp.).

([2]) Komisijas 2010. gada 9. novembra Lēmums 2010/713/ES par atbilstības novērtēšanas, piemērotības lietošanai novērtēšanas un EK verificēšanas procedūru moduļiem, kas lietojami savstarpējas izmantojamības tehniskajās specifikācijās, kuras pieņemtas saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2008/57/EK (OV L 319, 4.12.2010., 1. lpp.).

9. pants

Īstenošana

1. Pielikuma 7. iedaļā ir sniegti norādījumi, kā īstenot pilnībā savstarpēji izmantojamu infrastruktūras apakšsistēmu.

Neskarot Direktīvas 2008/57/EK 20. pantu, dalībvalstis atbilstīgi pielikuma 7. iedaļai sagatavo valsts īstenošanas plānu, aprakstot darbības, kuras jāveic, lai nodrošinātu atbilstību šai SITS. Dalībvalstis līdz 2015. gada 31. decembrim nosūta valsts īstenošanas plānu pārējām dalībvalstīm un Komisijai. Dalībvalstīm, kuras jau ir nosūtījušas savu īstenošanas plānu, tas nav jāsūta vēlreiz.

2. Atbilstīgi Direktīvas 2008/57/EK 20. pantam gadījumā, ja ir vajadzīga jauna atļauja un ja šī SITS nav piemērota pilnībā, dalībvalstis Komisijai sniedz šādu informāciju:

a) iemesls, kādēļ šī SITS netiek piemērota pilnībā;

b) tehniskie parametri, kurus piemēro attiecīgās SITS vietā;

c) informācija par iestādēm, kuras atbild par Direktīvas 2008/57/EK 18. pantā noteiktās verificēšanas procedūras piemērošanu.

3. Dalībvalstis trīs gadus pēc 2015. gada 1. janvāra sniedz Komisijai ziņojumu par Direktīvas 2008/57/EK 20. panta īstenošanu. Šo ziņojumu apspriež komitejā, kas izveidota atbilstīgi Direktīvas 2008/57/EK 29. pantam, un vajadzības gadījumā pielāgo pielikumā pievienoto SITS.

10. pants

Inovatīvi risinājumi

1. Lai sekotu tehnoloģiskajai attīstībai, iespējams, būs vajadzīgi inovatīvi risinājumi, kuri neatbilst pielikumā minētajām specifikācijām vai attiecībā uz kuriem nevar izmantot pielikumā noteiktās novērtēšanas metodes.

2. Inovatīvi risinājumi var būt saistīti ar infrastruktūras apakšsistēmu, tās daļām un savstarpējas izmantojamības komponentiem.

3. Ja tiek piedāvāts inovatīvs risinājums, ražotājs vai tā pilnvarotais pārstāvis, kas veic uzņēmējdarbību Savienībā, norāda, kā tas atšķiras no šīs SITS attiecīgajiem noteikumiem vai kā tas tos papildina, un iesniedz šīs atšķirības Komisijai analīzes veikšanai. Komisija var lūgt, lai Aģentūra sniedz atzinumu par piedāvāto inovatīvo risinājumu.

4. Komisija sniedz atzinumu par piedāvāto inovatīvo risinājumu. Ja šis atzinums ir pozitīvs, attiecīgās funkcionālās un saskarnes specifikācijas, kā arī novērtēšanas metodi, kas jāiekļauj SITS, lai attiecīgo inovatīvo risinājumu varētu ļaut izmantot, izstrādā un integrē SITS pārskatīšanas procesā atbilstīgi Direktīvas 2008/57/EK 6. pantam. Ja minētais atzinums ir negatīvs, piedāvāto inovatīvo risinājumu nedrīkst izmantot.

5. Kamēr nav notikusi SITS pārskatīšana, tiek uzskatīts, ka Komisijas pozitīvs atzinums ir akceptējams līdzeklis, kas apliecina atbilstību Direktīvas 2008/57/EK pamatprasībām, un to var izmantot apakšsistēmas novērtēšanai.

11. pants

Atcelšana

Lēmumus 2008/217/EK un 2011/275/ES atceļ no 2015. gada 1. janvāra.

Tomēr minētos lēmumus turpina piemērot:

a) apakšsistēmām, kam atļauja piešķirta atbilstīgi minētajiem lēmumiem;

b) jaunu, atjaunotu vai modernizētu apakšsistēmu projektiem, kuri šīs regulas publicēšanas dienā ir izstrādes beigu posmā vai uz ko attiecas līgums, kuru īsteno.

12. pants

Stāšanās spēkā

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

To piemēro no 2015. gada 1. janvāra. Tomēr ekspluatācijas atļauju, piemērojot SITS, kas izklāstīta šīs regulas pielikumā, var piešķirt pirms 2015. gada 1. janvāra.

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

Briselē, 2014. gada 18. novembrī

Komisijas vārdā –
priekšsēdētājs
Jean-Claude JUNCKER

PIELIKUMS

SATURS

1.	Ievads	11
1.1.	Tehniskā darbības joma	11
1.2.	Ģeogrāfiskā darbības joma	11
1.3.	Šīs SITS saturs	11
2.	Apakšsistēmas definīcija un darbības joma	11
2.1.	Infrastruktūras apakšsistēmas definīcija	11
2.2.	Šīs SITS saskarnes ar citām SITS	12
2.3.	Šīs SITS saskarnes ar SITS "Personas ar ierobežotām pārvietošanās spējām"	12
2.4.	Šīs SITS saskarnes ar SITS "Drošība dzelzceļa tuneļos"	12
2.5.	Saistība ar drošības vadības sistēmu	12
3.	Pamatprasības	12
4.	Infrastruktūras apakšsistēmas apraksts	15
4.1.	Ievads	15
4.2.	Apakšsistēmas funkcionālās un tehniskās specifikācijas	16
4.2.1.	SITS līniju kategorijas	16
4.2.2.	Pamatparametri, kuri raksturo infrastruktūras apakšsistēmu	18
4.2.3.	Līnijas plānojums	20
4.2.4.	Sliežu ceļa parametri	22
4.2.5.	Pārmijas un krustojumi	27
4.2.6.	Sliežu ceļa izturība pret slodzēm	27
4.2.7.	Konstrukciju izturība pret satiksmes slodzēm	28
4.2.8.	Tūlītējas rīcības robežvērtības attiecībā uz sliežu ceļa ģeometrijas defektiem	30
4.2.9.	Peroni	33
4.2.10.	Veselības aizsardzība, drošība un vides aizsardzība	34
4.2.11.	Ekspluatācijas nodrošinājums	35
4.2.12.	Stacionāras vilcienu apkopes iekārtas	36
4.3.	Saskarņu funkcionālās un tehniskās specifikācijas	36
4.3.1.	Saskarnes ar ritošā sastāva apakšsistēmu	37
4.3.2.	Saskarnes ar energoapgādes apakšsistēmu	39
4.3.3.	Saskarnes ar vilcienu vadības un signalizācijas iekārtu apakšsistēmu	39
4.3.4.	Saskarnes ar satiksmes nodrošināšanas un vadības apakšsistēmu	40
4.4.	Ekspluatācijas noteikumi	40

4.5. Tehniskās apkopes noteikumi 40

4.5.1. Tehniskās apkopes dokumentācija 40

4.5.2. Tehniskās apkopes plāns 41

4.6. Profesionālā kvalifikācija 41

4.7. Veselības aizsardzības un drošības nosacījumi 41

5. Savstarpējas izmantojamības komponenti 41

5.1. Savstarpējas izmantojamības komponentu izvēles pamats 41

5.2. Komponentu saraksts 41

5.3. Komponentu veiktspēja un specifikācijas 41

5.3.1. Sliedes 41

5.3.2. Sliežu piestiprināšanas sistēmas 42

5.3.3. Sliežu ceļa gulšņi 42

6. Savstarpējas izmantojamības komponentu atbilstības novērtēšana un apakšsistēmu EK verificēšana 42

6.1. Savstarpējas izmantojamības komponenti 42

6.1.1. Atbilstības novērtēšanas procedūras 42

6.1.2. Moduļu piemērošana 43

6.1.3. Savstarpējās izmantojamības komponentu inovatīvi risinājumi 43

6.1.4. Savstarpējas izmantojamības komponentu EK atbilstības deklarācija 43

6.1.5. Konkrētas savstarpējas izmantojamības komponentu novērtēšanas procedūras 44

6.2. Infrastruktūras apakšsistēma 44

6.2.1. Vispārīgi noteikumi 44

6.2.2. Moduļu piemērošana 45

6.2.3. Inovatīvi risinājumi 45

6.2.4. Īpašas infrastruktūras apakšsistēmas novērtēšanas procedūras 45

6.2.5. Tehniskie risinājumi, kuri projektēšanas posmā rada pieņēmumu par atbilstību 48

6.3. EK verificēšana, izmantojot ātrumu kā pārejas kritēriju 49

6.4. Tehniskās apkopes dokumentācijas novērtēšana 49

6.5. Apakšsistēmas, kurās ietilpst savstarpējas izmantojamības komponenti, kuriem nav EK deklarācijas 49

6.5.1. Nosacījumi 49

6.5.2. Dokumentācija 50

6.5.3. Saskaņā ar 6.5.1. punktu sertificēto apakšsistēmu tehniskā apkope 50

6.6. Apakšsistēma, kurā ietilpst izmantošanai derīgi savstarpējas izmantojamības komponenti, kuri ir piemēroti atkārtotai lietošanai 50

6.6.1. Nosacījumi 50

6.6.2. Dokumentācija 50

6.6.3. Izmantošanai derīgu savstarpējas izmantojamības komponentu izmantošana, veicot tehnisko apkopi 51

7. infrastruktūras SITS īstenošana 51

7.1. Šīs SITS piemērošana dzelzceļa līnijām 51

7.2. Šīs SITS piemērošana jaunām dzelzceļa līnijām 51

7.3. Šīs SITS piemērošana pastāvošām dzelzceļa līnijām 51

7.3.1. Līnijas modernizācija 51

7.3.2. Līnijas atjaunošana 52

7.3.3. Ar tehnisko apkopi saistīta komponentu nomaiņa 52

7.3.4. Pastāvošas līnijas, uz kurām neattiecas atjaunošanas vai modernizācijas projekts 52

7.4. Šīs SITS piemērošana pastāvošajiem peroniem 53

7.5. Ātrums kā īstenošanas kritērijs 53

7.6. Infrastruktūras un ritošā sastāva savietojamības noteikšana pēc ritošā sastāva apstiprināšanas 53

7.7. Īpaši gadījumi 53

7.7.1. Austrijas tīkla īpatnības 53

7.7.2. Beļģijas tīkla īpatnības 54

7.7.3. Bulgārijas tīkla īpatnības 54

7.7.4. Dānijas tīkla īpatnības 54

7.7.5. Igaunijas tīkla īpatnības 54

7.7.6. Somijas tīkla īpatnības 55

7.7.7. Francijas tīkla īpatnības 58

7.7.8. Vācijas tīkla īpatnības 58

7.7.9. Grieķijas tīkla īpatnības 58

7.7.10. Itālijas tīkla īpatnības 58

7.7.11. Latvijas tīkla īpatnības 59

7.7.12. Polijas tīkla īpatnības 60

7.7.13. Portugāles tīkla īpatnības 62

7.7.14. Īrijas tīkla īpatnības 64

7.7.15. Spānijas tīkla īpatnības 65

7.7.16. Zviedrijas tīkla īpatnības 68

7.7.17. Apvienotās Karalistes Lielbritānijas tīkla īpatnības 68

7.7.18. Apvienotās Karalistes Ziemeļīrijas tīkla īpatnības 70

7.7.19. Slovākijas tīkla īpatnības 70

A papildinājums.	Savstarpējas izmantojamības komponentu novērtēšana	75
B papildinājums.	Infrastruktūras apakšsistēmas novērtēšana	76
C papildinājums.	Sliežu ceļa, pārmiju un krustojumu projektu tehniskie raksturlielumi	79
D papildinājums.	Sliežu ceļa, pārmiju un krustojumu projektu izmantošanas nosacījumi	81
E papildinājums.	Prasības attiecībā uz konstrukciju spēju atbilstoši pārvadājumu kodam	82
F papildinājums.	Prasības attiecībā uz konstrukciju spēju atbilstoši pārvadājumu kodam Apvienotās Karalistes Lielbritānijas un Ziemeļīrijas tīklā	84
G papildinājums.	Ātruma konversija jūdzēs stundā Īrijā un Apvienotās Karalistes Lielbritānijas un Ziemeļīrijas tīklā	86
H papildinājums.	Būvju tuvinājuma gabarīts sistēmā ar 1 520 mm platiem sliežu ceļiem	87
I papildinājums.	Pretējas līknes, kuru rādiuss ir no 150 m līdz 300 m	89
J papildinājums.	Drošības nodrošināšana stacionārās dubultās krusteniskās pārejās	91
K papildinājums.	Minimālo prasību pamats attiecībā uz konstrukcijām pasažieru vagoniem un motorvagoniem	95
L papildinājums.	EN līniju kategorijas a12 definīcija attiecībā uz pārvadājumu kodu P6	96
M papildinājums.	Īpašs gadījums Igaunijas tīklā	97
N papildinājums.	Īpaši gadījumi Grieķijas tīklā	97
O papildinājums.	Īpašs gadījums Īrijas un Apvienotās Karalistes Ziemeļīrijas tīklā	97
P papildinājums.	Būvju tuvinājuma gabarīts 1 668 mm platu sliežu ceļu apakšējai daļai Spānijas tīklā	98
Q papildinājums.	Valsts tehniskie noteikumi Apvienotās Karalistes Lielbritānijas tīkla īpašajiem gadījumiem	100
R papildinājums.	Atklāto punktu saraksts	101
S papildinājums.	Izmantoto terminu definīcijas	102
T papildinājums.	Atsauces standartu saraksts	108

1. IEVADS

1.1. Tehniskā darbības joma

Šī SITS attiecas uz Savienības dzelzceļu sistēmas infrastruktūras apakšsistēmu un tehniskās apkopes apakšsistēmas daļu atbilstīgi Direktīvas 2008/57/EK 1. pantam.

Infrastruktūras apakšsistēma ir definēta Direktīvas 2008/57/EK II pielikuma 2.1. punktā.

Šīs SITS tehniskā darbības joma precīzāk ir noteikta šīs regulas 2. panta 1., 5. un 6. punktā.

1.2. Ģeogrāfiskā darbības joma

Šīs SITS ģeogrāfiskā darbības joma ir noteikta šīs regulas 2. panta 4. punktā.

1.3. Šīs SITS saturs

1. Saskaņā ar Direktīvas 2008/57/EK 5. panta 3. punktu šajā SITS:

   a) norādīta tās paredzētā darbības joma (2. iedaļa);

   b) formulētas pamatprasības attiecībā uz infrastruktūras apakšsistēmu (3. iedaļa);

   c) noteiktas funkcionālās un tehniskās specifikācijas, kuras jāievēro attiecībā uz apakšsistēmu un tās saskarnēm ar citām apakšsistēmām (4. iedaļa);

   d) noteikti savstarpējas izmantojamības komponenti un saskarnes, uz kuriem attiecināmas Eiropas specifikācijas, tostarp Eiropas standarti, kuri vajadzīgi, lai panāktu Savienības dzelzceļu sistēmas savstarpēju izmantojamību (5. iedaļa);

   e) noteikts, kuras procedūras katrā konkrētā gadījumā jāizmanto, lai veiktu, no vienas puses, savstarpējas izmantojamības komponentu atbilstības vai piemērotības lietošanai novērtēšanu un, no otras puses, apakšsistēmu EK verificēšanu (6. iedaļa);

   f) norādīta stratēģija šīs SITS īstenošanai (7. iedaļa);

   g) norādīta attiecīgā personāla profesionālā kvalifikācija, kā arī veselības aizsardzības un drošības nosacījumi darba vietā, kuri ir nepieciešami attiecīgās apakšsistēmas ekspluatācijai un tehniskajai apkopei, kā arī šīs SITS īstenošanai (4. iedaļa).

   Saskaņā ar Direktīvas 2008/57/EK 5. panta 5. punktu 7. iedaļā norādīti noteikumi, kuri attiecas uz īpašiem gadījumiem.

2. Šajā SITS noteiktās prasības attiecas uz visu sliežu ceļu platumu sistēmām, kuras ietilpst šīs SITS darbības jomā, izņemot gadījumus, kad punktā ir norādītas konkrētas sliežu ceļu sistēmas vai konkrēts sliežu ceļa nominālais platums.

2. APAKŠSISTĒMAS DEFINĪCIJA UN DARBĪBAS JOMA

2.1. Infrastruktūras apakšsistēmas definīcija

Šī SITS aptver:

a) infrastruktūras strukturālo apakšsistēmu;

b) ar infrastruktūras apakšsistēmu saistīto tehniskās apkopes funkcionālās apakšsistēmas daļu (t. i., mazgāšanas iekārtas vilcienu ārpuses tīrīšanai, ūdens krājumu atjaunošanas, degvielas uzpildes, stacionāras tualešu iztukšošanas un ārējās energoapgādes iekārtas).

Infrastruktūras apakšsistēmas elementi ir aprakstīti Direktīvas 2008/57/EK II pielikumā (2.1. punkts. Infrastruktūra).

Tāpēc šīs SITS darbības jomā ietilpst šādi infrastruktūras apakšsistēmas aspekti:

a) līnijas plānojums;

b) sliežu ceļa parametri;

c) pārmijas un krustojumi;

d) sliežu ceļa izturība pret slodzēm;

e) konstrukciju izturība pret satiksmes slodzēm;

f) tūlītējas rīcības robežvērtības attiecībā uz sliežu ceļa ģeometrijas defektiem;

g) peroni;

h) veselības aizsardzība, drošība un vides aizsardzība;

i) ekspluatācijas nodrošinājums;

j) stacionāras vilcienu apkopes iekārtas.

Papildu informācija izklāstīta šīs SITS 4.2.2. punktā.

2.2. **Šīs SITS saskarnes ar citām SITS**

Šīs SITS 4.3. punktā ir izklāstītas funkcionālās un tehniskās specifikācijas saskarnēm ar šādām attiecīgajās SITS noteiktajām apakšsistēmām:

a) ritošā sastāva apakšsistēma;

b) energoapgādes apakšsistēma;

c) vilcienu vadības un signalizācijas iekārtu apakšsistēma;

d) satiksmes nodrošināšanas un vadības apakšsistēma.

Saskarnes ar SITS "Personas ar ierobežotām pārvietošanās spējām" (*PRM* SITS) ir aprakstītas turpmāk 2.3. punktā.

Saskarnes ar SITS "Drošība dzelzceļa tuneļos" (*SRT* SITS) ir aprakstītas turpmāk 2.4. punktā.

2.3. **Šīs SITS saskarnes ar SITS "Personas ar ierobežotām pārvietošanās spējām"**

Visas infrastruktūras apakšsistēmai piemērojamās prasības, kuras attiecas uz personu ar ierobežotām pārvietošanās spējām piekļuvi dzelzceļu sistēmai, ir izklāstītas SITS "Personas ar ierobežotām pārvietošanās spējām".

2.4. **Šīs SITS saskarnes ar SITS "Drošība dzelzceļa tuneļos"**

Visas infrastruktūras apakšsistēmai piemērojamās prasības, kuras attiecas uz drošību dzelzceļa tuneļos, ir izklāstītas SITS "Drošība dzelzceļa tuneļos".

2.5. **Saistība ar drošības vadības sistēmu**

Nepieciešamās procedūras, kas jāveic drošības vadības jomā atbilstīgi prasībām, kuras ietilpst šīs SITS darbības jomā, tostarp saskarnes ar cilvēkiem, organizācijām vai citām tehniskām sistēmām, projektē un ievieš infrastruktūras pārvaldītāja drošības vadības sistēmā, kā noteikts Direktīvā 2004/49/EK.

3. PAMATPRASĪBAS

Turpmāk dotajā tabulā norādīti šajā SITS noteiktie pamatparametri un to atbilstība Direktīvas 2008/57/EK III pielikumā izklāstītajām un uzskaitītajām pamatprasībām.

1. tabula

Pamatprasībām atbilstošie infrastruktūras apakšsistēmas pamatparametri

SITS punkts	SITS punkta nosaukums	Drošība	Drošums un darbgatavība	Veselības aizsardzība	Vides aizsardzība	Tehniskā savietojamība	Pieejamība
4.2.3.1.	Būvju tuvinājuma gabarīts	1.1.1., 2.1.1.				1.5.	
4.2.3.2.	Attālums starp sliežu ceļu asīm	1.1.1., 2.1.1.				1.5.	

SITS punkts	SITS punkta nosaukums	Drošība	Drošums un darbgatavība	Veselības aizsardzība	Vides aizsardzība	Tehniskā savietojamība	Pieejamība
4.2.3.3.	Maksimālie slīpumi	1.1.1.				1.5.	
4.2.3.4.	Horizontālas līknes minimālais rādiuss	1.1.3.				1.5.	
4.2.3.5.	Vertikālas līknes minimālais rādiuss	1.1.3.				1.5.	
4.2.4.1.	Nominālais sliežu ceļa platums					1.5.	
4.2.4.2.	Ārējās sliedes paaugstinājums	1.1.1., 2.1.1.				1.5.	1.6.1.
4.2.4.3.	Ārējās sliedes paaugstinājuma deficīts	1.1.1.				1.5.	
4.2.4.4.	Ārējās sliedes paaugstinājuma deficīta strauja maiņa	2.1.1.					
4.2.4.5.	Ekvivalentais konisкums	1.1.1., 1.1.2.				1.5.	
4.2.4.6.	Vienlaidu sliežu ceļa sliedes galviņas profils	1.1.1., 1.1.2.				1.5.	
4.2.4.7.	Sliežu ieslīpums	1.1.1., 1.1.2.				1.5.	
4.2.5.1.	Pārmiju un krustojumu projektētā ģeometrija	1.1.1., 1.1.2., 1.1.3.				1.5.	
4.2.5.2.	Kustīgu krusteņa seržu izmantojums	1.1.2., 1.1.3.					
4.2.5.3.	Stacionāru dubulto krustenisko pāreju maksimālais nevadāmais garums	1.1.1., 1.1.2.				1.5.	
4.2.6.1.	Sliežu ceļa izturība pret vertikālām slodzēm	1.1.1., 1.1.2., 1.1.3.				1.5.	
4.2.6.2.	Sliežu ceļa izturība pret garenvirziena slodzēm	1.1.1., 1.1.2., 1.1.3.				1.5.	
4.2.6.3.	Sliežu ceļa izturība pret sānvirziena slodzēm	1.1.1., 1.1.2., 1.1.3.				1.5.	
4.2.7.1.	Jaunu tiltu izturība pret satiksmes slodzēm	1.1.1., 1.1.3.				1.5.	
4.2.7.2.	Ekvivalents vertikāls jaunu zemes klātņu noslogojums un grunts spiediena ietekme uz jaunām konstrukcijām	1.1.1., 1.1.3.				1.5.	

SITS punkts	SITS punkta nosaukums	Drošība	Drošums un darbgatavība	Veselības aizsardzība	Vides aizsardzība	Tehniskā savietojamība	Pieejamība
4.2.7.3.	Pāri vai blakus sliežu ceļam būvējamu jaunu konstrukciju izturība	1.1.1., 1.1.3.				1.5.	
4.2.7.4.	Pastāvošu tiltu un zemes klātņu izturība pret satiksmes slodzēm	1.1.1., 1.1.3.				1.5.	
4.2.8.1.	Tūlītējas rīcības robežvērtība lāgojumam	1.1.1., 1.1.2.	1.2.				
4.2.8.2.	Tūlītējas rīcības robežvērtība garenprofila līmenim	1.1.1., 1.1.2.	1.2.				
4.2.8.3.	Tūlītējas rīcības robežvērtība sliežu ceļa nošķiebumam	1.1.1., 1.1.2.	1.2.				
4.2.8.4.	Tūlītējas rīcības robežvērtība sliežu ceļa platumam kā izolētam defektam	1.1.1., 1.1.2.	1.2.				
4.2.8.5.	Tūlītējas rīcības robežvērtība ārējās sliedes paaugstinājumam	1.1.1., 1.1.2.	1.2.				
4.2.8.6.	Tūlītējas rīcības robežvērtības pārmijām un krustojumiem	1.1.1., 1.1.2.	1.2.			1.5.	
4.2.9.1.	Perona lietderīgais garums	1.1.1., 2.1.1.				1.5.	
4.2.9.2.	Perona augstums	1.1.1., 2.1.1.				1.5.	1.6.1.
4.2.9.3.	Perona nobīde	1.1.1., 2.1.1.				1.5.	1.6.1.
4.2.9.4.	Sliežu ceļu plānojums gar peroniem	1.1.1., 2.1.1.				1.5.	1.6.1.
4.2.10.-1.	Maksimālās spiediena pārmaiņas tuneļos	1.1.1., 2.1.1.				1.5.	
4.2.10.-2.	Sānvēja ietekme	1.1.1., 2.1.1.	1.2.			1.5.	
4.2.10.-3.	Balasta pacelšana	1.1.1.	1.2.			1.5.	

SITS punkts	SITS punkta nosaukums	Drošība	Drošums un darbgatavība	Veselības aizsardzība	Vides aizsardzība	Tehniskā savietojamība	Pieejamība
4.2.11.-1.	Atrašanās vietas rādītāji	1.1.1.	1.2.				
4.2.11.-2.	Ekvivalentais koniskums ekspluatācijā	1.1.1., 1.1.2.				1.5.	
4.2.12.-2.	Tualešu iztukšošana	1.1.5.	1.2.	1.3.1.		1.5.	
4.2.12.-3.	Vilcienu ārpuses tīrīšanas iekārtas		1.2.			1.5.	
4.2.12.-4.	Ūdens krājumu atjaunošana	1.1.5.	1.2.	1.3.1.		1.5.	
4.2.12.-5.	Degvielas uzpilde	1.1.5.	1.2.	1.3.1.		1.5.	
4.2.12.-6.	Ārējā energoapgāde	1.1.5.	1.2.			1.5.	
4.4.	Ekspluatācijas noteikumi		1.2.				
4.5.	Tehniskās apkopes noteikumi		1.2.				
4.6.	Profesionālā kvalifikācija	1.1.5.	1.2.				
4.7.	Veselības aizsardzības un drošības nosacījumi	1.1.5.	1.2.	1.3.	1.4.1.		

4. INFRASTRUKTŪRAS APAKŠSISTĒMAS APRAKSTS

4.1. **Ievads**

1. Savienības dzelzceļu sistēma, uz kuru attiecas Direktīva 2008/57/EK un kuras daļa ir infrastruktūras apakšsistēma un tehniskās apkopes apakšsistēma, ir integrēta sistēma, kuras daļu savstarpējā atbilstība jāverificē. Savstarpējo atbilstību pārbauda īpaši attiecībā uz infrastruktūras apakšsistēmas specifikācijām un tās saskarnēm ar citām apakšsistēmām Savienības dzelzceļu sistēmā, kurā apakšsistēma ir integrēta, kā arī attiecībā uz ekspluatācijas un tehniskās apkopes noteikumiem.

2. Šajā SITS norādītās robežvērtības nav paredzēts noteikt kā standarta projektētās vērtības. Tomēr projektētajām vērtībām jābūt šajā SITS noteiktajās robežās.

3. Apakšsistēmas un tās saskarņu funkcionālās un tehniskās specifikācijas, kuras raksturotas 4.2. un 4.3. punktā, neliek izmantot īpašas tehnoloģijas vai tehniskus risinājumus, izņemot gadījumus, kad tas noteikti nepieciešams Savienības dzelzceļu sistēmas savstarpējai izmantojamībai.

4. Tādiem inovatīviem risinājumiem saistībā ar savstarpēju izmantojamību, kuri neatbilst šajā SITS noteiktajām prasībām un/vai kuri nav novērtējami saskaņā ar šo SITS, ir nepieciešamas jaunas specifikācijas un/vai jaunas novērtēšanas metodes. Lai veicinātu tehnoloģisku jauninājumu attīstību, šīs specifikācijas un novērtēšanas metodes jāizstrādā saskaņā ar procesu, kas 10. pantā definēts inovatīviem risinājumiem.

5. Ja ir atsauce uz EN standartiem, nepiemēro atkāpes, kuras EN standartos minētas kā "valsts atkāpes", ja vien šajā SITS nav paredzēts citādi.

6. Ja šajā SITS līnijas ātrums ir noteikts kilometros stundā (km/h) kā kategorija vai veiktspējas parametrs, ir jāļauj ātrumu izteikt kā ekvivalentu jūdzēs stundā (jūdzes/h) atbilstīgi G papildinājumam attiecībā uz Īrijas un Lielbritānijas un Ziemeļīrijas Apvienotās Karalistes tīkliem.

4.2. **Apakšsistēmas funkcionālās un tehniskās specifikācijas**

4.2.1. *SITS līniju kategorijas*

1. Direktīvas 2008/57/EK I pielikumā atzīts, ka Savienības dzelzceļu tīklu var iedalīt dažādās kategorijās attiecībā uz Eiropas parasto dzelzceļu tīklu (1.1. punkts), Eiropas ātrgaitas dzelzceļu tīklu (2.1. punkts) un darbības jomas paplašināšanu (4.1. punkts). Lai savstarpēja izmantojamība būtu rentabla, šajā SITS ir noteikti "SITS līniju kategoriju" veiktspējas līmeņi.

2. Šīs SITS līniju kategorijas izmanto pastāvošo līniju klasifikācijai, lai noteiktu mērķa sistēmu tā, lai tiktu izpildīti attiecīgie veiktspējas parametri.

3. SITS līnijas kategorija ir pārvadājumu kodu kombinācija. Līnijām, kur izmanto tikai vienu pārvadājumu veidu (piemēram, līnija tikai kravu pārvadājumiem), prasību aprakstīšanai var izmantot vienu kodu; jauktu pārvadājumu gadījumā kategorijas raksturojumam izmanto vienu vai vairākus kodus pasažieru un kravu pārvadājumiem. Pārvadājumu kodu kombinācijas raksturo aplieci, kurā pēc vajadzības var izmantot minētos jauktos pārvadājumus.

4. Lai līnijas iedalītu kategorijās atbilstīgi SITS, tās parasti klasificē, pamatojoties uz pārvadājumu veidu (pārvadājumu kodu), ko raksturo šādi veiktspējas parametri:

   — gabarīts,

   — ass slodze,

   — līnijas ātrums,

   — vilciena garums,

   — perona lietderīgais garums.

   Slejās "gabarīts" un "ass slodze" norādītās prasības uzskata par obligātām, jo tās tieši nosaka, kādus vilcienus drīkst izmantot līnijā. Slejās "līnijas ātrums", "perona lietderīgais garums" un "vilciena garums" norāda vērtību diapazonu, ko parasti izmanto dažādiem pārvadājumu veidiem, un tās tieši nenosaka ierobežojumus pārvadājumiem attiecīgajā līnijā.

5. Šā pielikuma 2. un 3. tabulā minētos veiktspējas parametrus nav paredzēts izmantot, lai tieši noteiktu ritošā sastāva un infrastruktūras savietojamību.

6. Informācija par saistību starp maksimālo ass slodzi un maksimālo ātrumu atbilstīgi ritekļa veidam ir sniegta E un F papildinājumā.

7. Pārvadājumu veidu veiktspējas līmeņi ir norādīti 2. un 3. tabulā.

2. tabula

Pasažieru pārvadājumu veiktspējas parametri

Pārvadājumu kods	Gabarīts	Ass slodze (t)	Līnijas ātrums (km/h)	Perona lietderīgais garums (m)
P1	GC	17 (*)	250–350	400
P2	GB	20 (*)	200–250	200–400
P3	DE3	22,5 (**)	120–200	200–400

Pārvadājumu kods	Gabarīts	Ass slodze (t)	Līnijas ātrums (km/h)	Perona lietderīgais garums (m)
P4	GB	22,5 (**)	120–200	200–400
P5	GA	20 (**)	80–120	50–200
P6	G1	12 (**)	n. p.	n. p.
P 1520	S	22,5 (**)	80–60	35–400
P 1600	IRL 1	22,5 (**)	80–60	75–240

(*) Ass slodzi nosaka, pamatojoties uz konstrukcijas masu darba režīmā galvas vagoniem (un P2 lokomotīvēm) un ekspluatācijas masu normālā lietderīgās kravas režīmā ritekļiem, kuri ir piemēroti lietderīgās kravas (pasažieru vai bagāžas) pārvadāšanai, kā noteikts standarta EN 15663:2009+AC:2010 2.1. punktā. Atbilstošās ** ass slodzes vērtības ritekļiem, kuri ir piemēroti lietderīgās kravas (pasažieru vai bagāžas) pārvadāšanai, ir 21,5 t – P1 un 22,5 t – P2, kā noteikts šīs SITS K papildinājumā.

(**) Ass slodzi nosaka, pamatojoties uz konstrukcijas masu darba režīmā galvas vagoniem un lokomotīvēm, kā noteikts standarta EN 15663:2009+AC:2010 2.1. punktā, un konstrukcijas masu ārkārtējā lietderīgās kravas režīmā citiem ritekļiem, kā noteikts šīs SITS K papildinājumā.

3. tabula

Kravu pārvadājumu veiktspējas parametri

Pārvadājumu kods	Gabarīts	Ass slodze (t)	Līnijas ātrums (km/h)	Vilciena garums (m)
F1	GC	22,5 (*)	100–120	740–1 050
F2	GB	22,5 (*)	100–120	600–1 050
F3	GA	20 (*)	60–100	500–1 050
F4	G1	18 (*)	n. p.	n. p.
F 1520	S	25 (*)	50–120	1 050
F 1600	IRL 1	22,5 (*)	50–100	150–450

(*) Ass slodzi nosaka, pamatojoties uz konstrukcijas masu darba režīmā galvas vagoniem un lokomotīvēm, kā noteikts standarta EN 15663:2009+AC:2010 2.1. punktā, un konstrukcijas masu ārkārtējā lietderīgās kravas režīmā citiem ritekļiem, kā noteikts šīs SITS K papildinājumā.

8. Attiecībā uz konstrukcijām nepietiek tikai ar ass slodzi, lai noteiktu prasības infrastruktūrai. Prasības jaunām konstrukcijām ir noteiktas 4.2.7.1.1. punktā, bet esošajām konstrukcijām – 4.2.7.4. punktā.

9. Minētajos pārvadājumu kodos attiecīgi ir iekļauti pasažieru pārvadājumu mezgli, kravu pārvadājumu mezgli un savienojošās līnijas.

10. Direktīvas 2008/57/EK 5. panta 7. punktā noteikts:

"SITS nav šķērslis dalībvalstu lēmumiem attiecībā uz infrastruktūru izmantošanu tādu ritekļu kustībai, uz ko neattiecas SITS."

Tāpēc ir atļauts projektēt jaunas un modernizētas līnijas, kuru infrastruktūra spēj pieņemt lielākus gabarītus, ass slodzes un ātrumu, lielāku perona lietderīgo garumu un garākus vilcienus, nekā noteikts specifikācijā.

11. Neskarot 7.6. iedaļu un 4.2.7.1.2. iedaļas 3. punktu, iedalot jaunu līniju kategorijā P1, ir jānodrošina, lai "I kategorijas" vilcieni atbilstīgi *HS RST* SITS (Komisijas Lēmums 2008/232/EK ([1])), kuri var sasniegt ātrumu vairāk nekā 250 km/h, pa attiecīgo līniju var braukt ar ātrumu līdz maksimālajam ātrumam.

12. Līnijas konkrētas vietas ir atļauts projektēt tā, ka kāds no veiktspējas parametriem "līnijas ātrums", "perona lietderīgais garums" un "vilciena garums" vai visi šie parametri ir mazāki, nekā norādīts 2. un 3. tabulā, ja tam ir pienācīgs pamatojums ģeogrāfisku, pilsētvides vai vides apstākļu ierobežojumu dēļ.

4.2.2. *Pamatparametri, kuri raksturo infrastruktūras apakšsistēmu*

4.2.2.1. Pamatparametru saraksts

Turpmāk sadalījumā pa grupām saskaņā ar 2.1. punktā minētajiem aspektiem ir uzskaitīti pamatparametri, kuri raksturo infrastruktūras apakšsistēmu.

A. **Līnijas plānojums**

a) Būvju tuvinājuma gabarīts (4.2.3.1.);

b) attālums starp sliežu ceļu asīm (4.2.3.2.);

c) maksimālie slīpumi (4.2.3.3.);

d) horizontālas līknes minimālais rādiuss (4.2.3.4.);

e) vertikālas līknes minimālais rādiuss (4.2.3.5.).

B. **Sliežu ceļa parametri**

a) Nominālais sliežu ceļa platums (4.2.4.1.);

b) ārējās sliedes paaugstinājums (4.2.4.2.);

c) ārējās sliedes paaugstinājuma deficīts (4.2.4.3.);

d) ārējās sliedes paaugstinājuma deficīta strauja maiņa (4.2.4.4.);

e) ekvivalentais koniskums (4.2.4.5.);

f) vienlaidu sliežu ceļa sliedes galviņas profils (4.2.4.6.);

g) sliežu ieslīpums (4.2.4.7.).

C. **Pārmijas un krustojumi**

a) Pārmiju un krustojumu projektētā ģeometrija (4.2.5.1.);

b) kustīgu krusteņa seržu izmantojums (4.2.5.2.);

c) stacionāru dubulto krustenisko pāreju maksimālais nevadāmais garums (4.2.5.3.).

D. **Sliežu ceļa izturība pret slodzēm**

a) Sliežu ceļa izturība pret vertikālām slodzēm (4.2.6.1.);

b) sliežu ceļa izturība pret garenvirziena slodzēm (4.2.6.2.);

c) sliežu ceļa izturība pret sānvirziena slodzēm (4.2.6.3.).

([1]) Komisijas Lēmums 2008/232/EK (2008. gada 21. februāris) par savstarpējas izmantojamības tehnisko specifikāciju Eiropas ātrgaitas dzelzceļu sistēmas ritošā sastāva apakšsistēmai (OV L 84, 26.3.2008., 132. lpp.).

E. **Konstrukciju izturība pret satiksmes slodzēm**

a) Jaunu tiltu izturība pret satiksmes slodzēm (4.2.7.1.);

b) ekvivalents vertikāls jaunu zemes klātņu noslogojums un grunts spiediena ietekme uz jaunām konstrukcijām (4.2.7.2.);

c) pāri vai blakus sliežu ceļam būvējamu jaunu konstrukciju izturība (4.2.7.3.);

d) pastāvošu tiltu un zemes klātņu izturība pret satiksmes slodzēm (4.2.7.4.).

F. **Tūlītējas rīcības robežvērtības attiecībā uz sliežu ceļa ģeometrijas defektiem**

a) Tūlītējas rīcības robežvērtība lāgojumam (4.2.8.1.);

b) tūlītējas rīcības robežvērtība garenprofila līmenim (4.2.8.2.);

c) tūlītējas rīcības robežvērtība sliežu ceļa nošķiebumam (4.2.8.3.);

d) tūlītējas rīcības robežvērtība sliežu ceļa platumam kā izolētam defektam (4.2.8.4.);

e) tūlītējas rīcības robežvērtība ārējās sliedes paaugstinājumam (4.2.8.5.);

f) tūlītējas rīcības robežvērtības pārmijām un krustojumiem (4.2.8.6.).

G. **Peroni**

a) Perona lietderīgais garums (4.2.9.1.);

b) perona augstums (4.2.9.2.);

c) perona nobīde (4.2.9.3.);

d) sliežu ceļu plānojums gar peroniem (4.2.9.4.).

H. **Veselības aizsardzība, drošība un vides aizsardzība**

a) Maksimālās spiediena pārmaiņas tuneļos (4.2.10.1.);

b) sānvēja ietekme (4.2.10.2.);

c) balasta pacelšana (4.2.10.3.).

I. **Ekspluatācijas nodrošinājums**

a) Atrašanās vietas rādītāji (4.2.11.1.);

b) ekvivalentais koniskums ekspluatācijā (4.2.11.2.).

J. **Stacionāras vilcienu apkopes iekārtas**

a) Vispārīgi noteikumi (4.2.12.1);

b) tualešu iztukšošana (4.2.12.2.);

c) vilcienu ārpuses tīrīšanas iekārtas (4.2.12.3.);

d) ūdens krājumu atjaunošana (4.2.12.4.);

e) degvielas uzpilde (4.2.12.5.);

f) ārējā energoapgāde (4.2.12.6.).

K. **Tehniskās apkopes noteikumi**

a) Tehniskās apkopes dokumentācija (4.5.1.).

4.2.2.2. Prasības attiecībā uz pamatparametriem

1. Prasības attiecībā uz pamatparametriem ir aprakstītas turpmākajos punktos kopā ar īpašiem nosacījumiem, kurus attiecīgā gadījumā var piemērot aplūkotajiem pamatparametriem un saskarnēm.

2. Minētās pamatparametru vērtības ir spēkā tikai līdz līnijas maksimālajam ātrumam 350 km/h.

3. Īrijas un Apvienotās Karalistes Ziemeļīrijas tīklā minētās pamatparametru vērtības ir spēkā tikai līdz līnijas maksimālajam ātrumam 165 km/h.

4. Daudzsliežu dzelzceļa gadījumā šīs SITS prasības jāpiemēro atsevišķi katram sliežu pārim, ko paredzēts ekspluatēt kā atsevišķu sliežu ceļu.

5. Prasības līnijām īpašos gadījumos ir aprakstītas 7.7. punktā.

6. Pieļaujami īsi sliežu ceļa posmi ar ierīcēm, kuras nodrošina pāreju starp sliežu ceļiem ar atšķirīgu sliežu ceļa nominālo platumu.

7. Apakšsistēmai noteiktās prasības attiecas uz parastiem ekspluatācijas apstākļiem. SITS 4.4. punktā ir aplūkota ietekme, ko var radīt darbi, kuru veikšanai – ciktāl tas attiecas uz apakšsistēmas veiktspēju – var būt vajadzīgi pagaidu izņēmumi.

8. Vilcienu veiktspēju var uzlabot, izmantojot īpašas sistēmas, piemēram, ritekļa korpusa nolieces sistēmu. Šādu vilcienu ekspluatācijai pieļaujami īpaši nosacījumi, ja tie neparedz ierobežojumus citiem, ar šādām sistēmām neaprīkotiem vilcieniem.

4.2.3. *Līnijas plānojums*

4.2.3.1. Būvju tuvinājuma gabarīts

1. Būvju tuvinājuma gabarīta augšējo daļu nosaka, pamatojoties uz gabarītiem, kuri izvēlēti atbilstīgi 4.2.1. punktam. Šie gabarīti ir noteikti standarta EN 15273-3:2013 C pielikumā un D pielikuma D.4.8. punktā.

2. Būvju tuvinājuma gabarīta apakšējā daļa atbilst GI2, kā noteikts standarta EN 15273-3:2013 C pielikumā. Ja sliežu ceļi ir aprīkoti ar sliežu bremzēm, būvju tuvinājuma gabarīts GI1, kā noteikts standarta EN 15273-3:2013 C pielikumā, attiecas uz gabarīta apakšējo daļu.

3. Būvju tuvinājuma gabarītu aprēķina, izmantojot kinemātisko metodi atbilstīgi standarta EN 15273-3:2013 5., 7. un 10. iedaļas, C pielikuma un D pielikuma D.4.8. punkta prasībām.

4. Šīs iedaļas 1., 2. un 3. punkta vietā sistēmā ar 1 520 mm platiem sliežu ceļiem visus pārvadājumu kodus, kuri izvēlēti atbilstīgi 4.2.1. punktam, piemēro ar vienoto būvju tuvinājuma gabarītu S, kā noteikts šīs SITS H papildinājumā.

5. Šīs iedaļas 1., 2. un 3. punkta vietā sistēmā ar 1 600 mm platiem sliežu ceļiem visus pārvadājumu kodus, kuri izvēlēti atbilstīgi 4.2.1. punktam, piemēro ar vienoto būvju tuvinājuma gabarītu IRL 1, kā noteikts šīs SITS O papildinājumā.

4.2.3.2. Attālums starp sliežu ceļu asīm

1. Attālumu starp sliežu ceļu asīm nosaka, pamatojoties uz gabarītiem, kuri izvēlēti atbilstīgi 4.2.1. punktam.

2. Jaunām līnijām nominālo horizontālo attālumu starp sliežu ceļu asīm nosaka atbilstīgi projektam, un tas nedrīkst būt mazāks par 4. tabulā norādīto vērtību; ir jāņem vērā aerodinamiskās iedarbības robežvērtības.

4. tabula

Minimālais nominālais horizontālais attālums starp sliežu ceļu asīm

Maksimālais pieļaujamais ātrums (km/h)	Minimālais nominālais horizontālais attālums starp sliežu ceļu asīm (m)
$160 < v \leq 200$	3,80
$200 < v \leq 250$	4,00
$250 < v \leq 300$	4,20
$v > 300$	4,50

3. Attālumam starp sliežu ceļu asīm ir vismaz jāatbilst prasībām attiecībā uz uzstādīšanas tuvinājuma robežvērtību starp sliežu ceļu asīm, ko nosaka atbilstīgi standarta EN 15273-3:2013 9. iedaļas prasībām.

4. Šīs iedaļas 1., 2. un 3. punkta vietā sistēmā ar 1 520 mm platiem sliežu ceļiem nominālo horizontālo attālumu starp sliežu ceļu asīm nosaka atbilstīgi projektam, un tas nedrīkst būt mazāks par 5. tabulā norādīto vērtību; ir jāņem vērā aerodinamiskās iedarbības robežvērtības.

5. tabula

Minimālais nominālais horizontālais attālums starp sliežu ceļu asīm sistēmā ar 1 520 mm platiem sliežu ceļiem

Maksimālais pieļaujamais ātrums (km/h)	Minimālais nominālais horizontālais attālums starp sliežu ceļu asīm (m)
$v \leq 160$	4,10
$160 < v \leq 200$	4,30
$200 < v \leq 250$	4,50
$v > 250$	4,70

5. Šīs iedaļas 2. punkta vietā sistēmā ar 1 668 mm platiem sliežu ceļiem jaunām līnijām nominālo horizontālo attālumu starp sliežu ceļu asīm nosaka atbilstīgi projektam, un tas nedrīkst būt mazāks par 6. tabulā norādīto vērtību; ir jāņem vērā aerodinamiskās iedarbības robežvērtības.

6. tabula

Minimālais nominālais horizontālais attālums starp sliežu ceļu asīm sistēmā ar 1 668 mm platiem sliežu ceļiem

Maksimālais pieļaujamais ātrums (km/h)	Minimālais nominālais horizontālais attālums starp sliežu ceļu asīm (m)
$160 < V \leq 200$	3,92
$200 < V \leq 250$	4,00
$250 < V \leq 300$	4,30
$300 < V \leq 350$	4,50

6. Šīs iedaļas 1., 2. un 3. punkta vietā sistēmā ar 1 600 mm platiem sliežu ceļiem attālumu starp sliežu ceļu asīm nosaka, pamatojoties uz gabarītiem, kuri izvēlēti atbilstīgi 4.2.1. punktam. Nominālo horizontālo attālumu starp sliežu ceļu asīm nosaka atbilstīgi projektam, un tas nedrīkst būt mazāks par 3,57 m gabarītam IRL 1; ir jāņem vērā aerodinamiskās iedarbības robežvērtības.

4.2.3.3. Maksimālie slīpumi

1. Vietās, kur paredzēts regulāri piekabināt vai atkabināt ritekļus, sliežu ceļu slīpumi caur jaunu līniju pasažieru peroniem nepārsniedz 2,5 mm/m.

2. Ritošā sastāva novietošanai stāvēšanai paredzēto jauno šķirotavas sliežu ceļu slīpumi nepārsniedz 2,5 mm/m, ja nav īpašu ierīču, kuras novērš ritošā sastāva pašaizbraukšanu.

3. Galvenajiem sliežu ceļiem jaunās P1 līnijās, kuras paredzēts izmantot pasažieru pārvadājumiem, projektēšanas posmā ir pieļaujami slīpumi līdz 35 mm/m, ievērojot šādas prasības par aplieci:

   a) mainīga profila slīpuma vidējā vērtība 10 km garā sliežu ceļa posmā ir mazāka par 25 mm/m vai vienāda ar to;

   b) maksimālais garums posmiem ar nepārtrauktu slīpumu 35 mm/m nepārsniedz 6 km.

4.2.3.4. Horizontālas līknes minimālais rādiuss

Minimālo projektēto horizontālas līknes rādiusu izvēlas atkarībā no līknes vietējā projektētā ātruma.

1. Jaunām līnijām minimālais projektētais horizontālas līknes rādiuss nedrīkst būt mazāks par 150 m.

2. Jaunām līnijām pretējas līknes (izņemot līknes šķirotavās, kur veic manevrus ar atsevišķiem vagoniem), kuru rādiuss ir 150–300 m, projektē, lai novērstu bufera bloķēšanu. Attiecībā uz taisniem starpposma sliežu ceļa komponentiem starp līknēm piemēro I papildinājuma 43. un 44. tabulas prasības. Attiecībā uz starpposma sliežu ceļa komponentiem, kas nav taisni, veic detalizētu aprēķinu, lai pārbaudītu, cik liels ir aizmugurējās daļas attālums no sliedes.

3. Šīs iedaļas 2. punkta vietā sistēmā ar 1 520 mm platiem sliežu ceļiem pretējas līknes, kuru rādiuss ir 150–250 m, projektē tā, lai starp līkumiem būtu vismaz 15 m garš taisns sliežu ceļa posms.

4.2.3.5. Vertikālas līknes minimālais rādiuss

1. Vertikālu līkņu rādiuss (izņemot šķirošanas uzkalniņus) ir vismaz 500 m pacēluma virsotnē vai vismaz 900 m ieplakā.

2. Šķirošanas uzkalniņu vertikālo līkņu rādiuss ir vismaz 250 m pacēluma virsotnē vai vismaz 300 m ieplakā.

3. Šīs iedaļas 1. punkta vietā sistēmā ar 1 520 mm platiem sliežu ceļiem vertikālo līkņu rādiuss (izņemot šķirotavas) ir vismaz 5 000 m pacēluma virsotnē un ieplakā.

4. Šīs iedaļas 2. punkta vietā sistēmā ar 1 520 mm platiem sliežu ceļiem vertikālo līkņu rādiuss šķirošanas uzkalniņos ir vismaz 350 m pacēluma virsotnē un 250 m ieplakā.

4.2.4. *Sliežu ceļa parametri*

4.2.4.1. Nominālais sliežu ceļa platums

1. Eiropas standarta nominālais sliežu ceļa platums ir 1 435 mm.

2. Šīs iedaļas 1. punkta vietā sistēmā ar 1 520 mm platiem sliežu ceļiem nominālais sliežu ceļa platums ir 1 520 mm.

3. Šīs iedaļas 1. punkta vietā sistēmā ar 1 668 mm platiem sliežu ceļiem nominālais sliežu ceļa platums ir 1 668 mm.

4. Šīs iedaļas 1. punkta vietā sistēmā ar 1 600 mm platiem sliežu ceļiem nominālais sliežu ceļa platums ir 1 600 mm.

4.2.4.2. Ārējās sliedes paaugstinājums

1. Projektētais ārējās sliedes paaugstinājums līnijām nepārsniedz 7. tabulā norādīto vērtību.

7. tabula

Projektētais ārējās sliedes paaugstinājums (mm)

	Kravu pārvadājumi un jaukti pārvadājumi	Pasažieru pārvadājumi
Balastēts sliežu ceļš	160	180
Nebalastēts sliežu ceļš	170	180

2. Projektētais ārējās sliedes paaugstinājums sliežu ceļiem, kuri atrodas blakus staciju peroniem, kur parastā ekspluatācijā ir paredzēta vilcienu apstāšanās, nepārsniedz 110 mm.

3. Jaunām līnijām, kuras izmanto jauktiem pārvadājumiem vai kravu pārvadājumiem, līknēs, kuru rādiuss ir mazāks par 305 m un ārējās sliedes paaugstinājuma pārejas slīpums ir lielāks par 1 mm/m, ārējās sliedes paaugstinājums nepārsniedz robežvērtību, kas aprēķināta saskaņā ar formulu

$$D \leq (R - 50)/1{,}5,$$

kur D = ārējās sliedes paaugstinājums (mm), R = rādiuss (m).

4. Šīs iedaļas 1., 2. un 3. punkta vietā sistēmā ar 1 520 mm platiem sliežu ceļiem projektētais ārējās sliedes paaugstinājums nepārsniedz 150 mm.

5. Šīs iedaļas 1. punkta vietā sistēmā ar 1 668 mm platiem sliežu ceļiem projektētais ārējās sliedes paaugstinājums nepārsniedz 180 mm.

6. Šīs iedaļas 2. punkta vietā sistēmā ar 1 668 mm platiem sliežu ceļiem projektētais ārējās sliedes paaugstinājums sliežu ceļiem, kuri atrodas blakus staciju peroniem, kur parastā ekspluatācijā ir paredzēta vilcienu apstāšanās, nepārsniedz 125 mm.

7. Šīs iedaļas 3. punkta vietā sistēmā ar 1 668 mm platiem sliežu ceļiem jaunām līnijām, kuras izmanto jauktiem pārvadājumiem vai kravu pārvadājumiem, līknēs, kuru rādiuss ir mazāks par 250 m, ārējās sliedes paaugstinājums nepārsniedz robežvērtību, kas aprēķināta saskaņā ar formulu:

$$D \leq 0{,}9 * (R - 50),$$

kur D = ārējās sliedes paaugstinājums (mm), R = rādiuss (m).

8. Šīs iedaļas 1. punkta vietā sistēmā ar 1 600 mm platiem sliežu ceļiem projektētais ārējās sliedes paaugstinājums nepārsniedz 185 mm.

4.2.4.3. Ārējās sliedes paaugstinājuma deficīts

1. Maksimālais ārējās sliedes paaugstinājuma deficīts ir norādīts 8. tabulā.

8. tabula

Maksimālais ārējās sliedes paaugstinājuma deficīts (mm)

Projektētais ātrums (km/h)	v ≤ 160	160 < v ≤ 300	v ≤ 300
Lokomotīvju un pasažieru vagonu SITS atbilstoša ritošā sastāva ekspluatācijai	153		100
Kravas vagonu SITS atbilstoša ritošā sastāva ekspluatācijai	130	—	—

2. Vilcienus, kuri īpaši projektēti braukšanai ar lielāku ārējās sliedes paaugstinājuma deficītu (piemēram, motorvagonus ar zemākām ass slodzēm, nekā noteikts 2. tabulā; ritekļus ar speciālu iekārtu, lai izbrauktu līkumus), var ekspluatēt ar lielāku ārējās sliedes paaugstinājuma deficītu, ja pierādīts, ka tas neietekmē drošību.

3. Šīs iedaļas 1. punkta vietā visiem ritošā sastāva veidiem, ko izmanto sistēmā ar 1 520 mm platiem sliežu ceļiem, ārējās sliedes paaugstinājuma deficīts nepārsniedz 115 mm. Šis noteikums ir spēkā, ja ātrums nepārsniedz 200 km/h.

4. Šīs iedaļas 1. punkta vietā sistēmā ar 1 668 mm platiem sliežu ceļiem maksimālais ārējās sliedes paaugstinājuma deficīts ir norādīts 9. tabulā.

9. tabula

Maksimālais ārējās sliedes paaugstinājuma deficīts sistēmā ar 1 668 mm platiem sliežu ceļiem (mm)

Projektētais ātrums (km/h)	v ≤ 160	160 < v ≤ 300	v ≤ 300
Lokomotīvju un pasažieru vagonu SITS atbilstoša ritošā sastāva ekspluatācijai	175		115
Kravas vagonu SITS atbilstoša ritošā sastāva ekspluatācijai	150	—	—

4.2.4.4. Ārējās sliedes paaugstinājuma deficīta strauja maiņa

1. Ārējās sliedes paaugstinājuma deficīta straujas maiņas maksimālā vērtība ir šāda:

   a) 130 mm – V ≤ 60 km/h;

   b) 125 mm – 60 km/h < V ≤ 200 km/h;

   c) 85 mm – 200 km/h < V ≤ 230 km/h;

   d) 25 mm – V > 230 km/h.

2. Ja V ≤ 40 km/h un ārējās sliedes paaugstinājuma deficīts ir ≤ 75 mm pirms un pēc izliekuma straujas maiņas, ārējās sliedes paaugstinājuma deficīta straujas maiņas vērtību var palielināt līdz 150 mm.

3. Šīs iedaļas 1. un 2. punkta vietā sistēmā ar 1 520 mm platiem sliežu ceļiem ārējās sliedes paaugstinājuma deficīta straujas maiņas maksimālās vērtība ir šādas:

   a) 115 mm – V ≤ 200 km/h;

   b) 85 mm – 200 km/h < V ≤ 230 km/h;

   c) 25 mm – V > 230 km/h.

4. Šīs iedaļas 1. punkta vietā sistēmā ar 1 668 mm platiem sliežu ceļiem ārējās sliedes paaugstinājuma deficīta straujas maiņas maksimālās projektētās vērtības ir šādas:

   a) 110 mm – V ≤ 115 km/h;

   b) (399–V)/2,6 (mm) – 115 km/h < V ≤ 220 km/h;

   c) 70 mm – 220 km/h < V ≤ 230 km/h.

Ārējās sliedes paaugstinājuma deficīta strauja maiņa nav pieļaujama, ja ātrums pārsniedz 230 km/h.

4.2.4.5. Ekvivalentais koniskums

1. Ekvivalentā koniskuma robežvērtības, kuras norādītas 10. tabulā, aprēķina riteņpāra sānvirziena pārvietojuma amplitūdai (*y*):

— y = 3mm, if (TG – SR) ≥ 7mm

— $y = \left(\frac{(TG - SR) - 1}{2}\right)$, if 5mm ≤ (TG – SR) < 7mm

— y = 2 mm, if (TG – SR) < 5mm

Šajā formulā *TG* ir sliežu ceļa platums, bet *SR* – attālums starp riteņpāra uzmalu kontaktvirsmām.

2. Pārmijām un krustojumiem ekvivalentā koniskuma novērtējums nav jāveic.

3. Sliežu ceļa platuma, sliedes galviņas profila un sliežu ieslīpuma projektētās vērtības vienlaidu sliežu ceļam izvēlas, lai nepārsniegtu 10. tabulā norādītās ekvivalentā koniskuma robežvērtības.

10. tabula

Ekvivalentā koniskuma projektētās robežvērtības

	Riteņa profils
Kustības ātruma diapazons (km/h)	S 1002, GV 1/40
v ≤ 60	Novērtējums nav jāveic
60 < v ≤ 200	0,25
200 < v ≤ 280	0,20
v > 280	0,10

4. Šādus riteņpārus modelē, braucot projektētajos sliežu ceļa apstākļos (simulācijā veic aprēķinus saskaņā ar standartu EN 15302:2008+A1:2010):

a) S 1002, kā noteikts standarta EN 13715:2006 +A1:2010 C pielikumā, ar SR1;

b) S 1002, kā noteikts standarta EN 13715:2006+A1:2010 C pielikumā, ar SR2;

c) GV 1/40, kā noteikts standarta EN 13715:2006+A1:2010 B pielikumā, ar SR1;

d) GV 1/40, kā noteikts standarta EN 13715:2006+A1:2010 B pielikumā, ar SR2.

SR1 un SR2 piemēro šādas vērtības:

a) sistēmā ar 1 435 mm platiem sliežu ceļiem SR1 = 1 420 mm un SR2 = 1 426 mm;

b) sistēmā ar 1 524 mm platiem sliežu ceļiem SR1 = 1 505 mm un SR2 = 1 511 mm;

c) sistēmā ar 1 600 mm platiem sliežu ceļiem SR1 = 1 585 mm un SR2 = 1 591 mm;

d) sistēmā ar 1 668 mm platiem sliežu ceļiem SR1 = 1 653 mm un SR2 = 1 659 mm.

5. Šīs iedaļas 1.–4. punkta vietā sistēmā ar 1 520 mm platiem sliežu ceļiem ekvivalentā koniskuma novērtējums nav jāveic.

4.2.4.6. Vienlaidu sliežu ceļa sliedes galviņas profils

1. Sliedes galviņas profilu izvēlas diapazonā, kas noteikts standarta EN 13674-1:2011 A pielikumā, standarta EN 13674-4:2006+A1:2009 A pielikumā, vai tam ir jāatbilst 2. punktā noteiktajām vērtībām.

2. Vienlaidu sliežu ceļa sliedes galviņas profila konstrukcijas elementi ir šādi:

a) sliedes galviņas sānu malas slīpums no vertikāla līdz 1/16 leņķī attiecībā pret sliedes galviņas vertikālo asi;

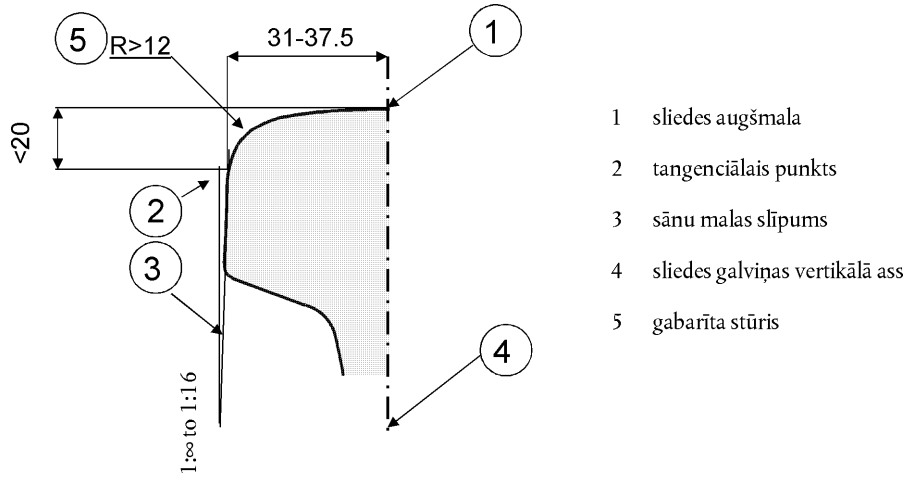
b) vertikālais attālums starp šā sānu malas slīpuma augstāko punktu un sliedes augšas līmeni nepārsniedz 20 mm;

c) vismaz 12 mm rādiuss gabarīta stūrī;

d) 31–37,5 mm horizontālais attālums starp sliedes augšmalu un tangenciālo punktu.

1. attēls

Sliedes galviņas profils



3. Minētās prasības neattiecas uz paplašinātājiem.

4.2.4.7. Sliežu ieslīpums

4.2.4.7.1. Vienlaidu sliežu ceļš

1. Sliedes ir ieslīpas virzienā uz sliežu ceļa ass pusi.

2. Sliežu ieslīpumu noteiktam maršrutam izvēlas diapazonā no 1/20 līdz 1/40.

3. Posmos, kur attālums starp pārmijām un krustojumiem bez ieslīpuma nepārsniedz 100 m, ja braukšanas ātrums nepārsniedz 200 km/h, var izvietot sliedes bez ieslīpuma.

4.2.4.7.2. Prasības pārmijām un krustojumiem

1. Sliedes projektē vertikālas vai ieslīpas.

2. Ieslīpām sliedēm projektēto ieslīpumu izvēlas diapazonā no 1/20 līdz 1/40.

3. Ieslīpumu var dot sliedes galviņas profila aktīvās daļas forma.

4. Pārmijās un krustojumos, kur braukšanas ātrums ir lielāks par 200 km/h, bet nepārsniedz 250 km/h, sliedes bez ieslīpuma var izvietot tikai posmos, kuri nepārsniedz 50 m.

5. Ja ātrums pārsniedz 250 km/h, sliedēm ir jābūt ieslīpām.

4.2.5. *Pārmijas un krustojumi*

4.2.5.1. Pārmiju un krustojumu projektētā ģeometrija

Šīs SITS 4.2.8.6. punktā ir noteiktas tūlītējas rīcības robežvērtības pārmijām un krustojumiem, kas atbilst ritošā sastāva SITS noteiktajiem riteņpāru ģeometriskajiem raksturlielumiem. Infrastruktūras pārvaldītāja pienākums ir noteikt ģeometriskās projektētās vērtības, kuras atbilst tehniskās apkopes plānam.

4.2.5.2. Kustīgu krusteņa seržu izmantojums

Ja ātrums pārsniedz 250 km/h, pārmijas un krustojumus aprīko ar kustīgām krusteņa serdēm.

4.2.5.3. Stacionāru dubulto krustenisko pāreju maksimālais nevadāmais garums

Stacionāru dubulto krustenisko pāreju maksimālā nevadāmā garuma projektēto vērtību nosaka atbilstīgi šīs SITS J papildinājuma prasībām.

4.2.6. *Sliežu ceļa izturība pret slodzēm*

4.2.6.1. Sliežu ceļa izturība pret vertikālām slodzēm

Sliežu ceļus, tostarp pārmijas un krustojumus, projektē tā, lai tie izturētu vismaz šādus spēkus:

a) ass slodzi, kas izvēlēta saskaņā ar 4.2.1. punktu;

b) maksimālos vertikālos riteņu spēkus. Maksimālie riteņu spēki noteiktos testēšanas apstākļos ir noteikti standarta EN 14363:2005 5.3.2.3. punktā;

c) vertikālos kvazistatiskos riteņu spēkus. Maksimālie kvazistatiskie riteņu spēki noteiktos testēšanas apstākļos ir noteikti standarta EN 14363:2005 5.3.2.3. punktā.

4.2.6.2. Sliežu ceļa izturība pret garenvirziena slodzēm

4.2.6.2.1. Projektētie spēki

Sliežu ceļus, tostarp pārmijas un krustojumus, projektē tā, lai tie izturētu garenspēku, kas ir vienāds ar bremzēšanas radīto spēku 2,5 m/s^2 atbilstīgi veiktspējas parametriem, kuri izvēlēti saskaņā ar 4.2.1. punktu.

4.2.6.2.2. Savietojamība ar bremzēšanas sistēmām

1. Sliežu ceļus, tostarp pārmijas un krustojumus, projektē tā, lai tie būtu savietojami ar magnētisko bremžu sistēmām, ko izmanto avārijas bremzēšanai.

2. Prasības tādu sliežu ceļu, tostarp pārmiju un krustojumu, projektēšanai, kuri ir savietojami ar induktīvo bremžu sistēmas izmantošanu, ir atklāts punkts.

3. Sistēmā ar 1 600 mm platiem sliežu ceļiem var atļaut nepiemērot 1. punktu.

4.2.6.3. Sliežu ceļa izturība pret sānvirziena slodzēm

Sliežu ceļus, tostarp pārmijas un krustojumus, projektē tā, lai tie izturētu vismaz šādus spēkus:

a) sānspēkus; maksimālie sānspēki, ar kādiem riteņpāris iedarbojas uz sliežu ceļu, noteiktos testēšanas apstākļos ir noteikti standarta EN 14363:2005 5.3.2.2. punktā;

b) kvazistatiskos virzošos spēkus; maksimālie kvazistatiskie virzošie spēki Y_{qst} noteiktos rādiusos un testēšanas apstākļos ir noteikti standarta EN 14363:2005 5.3.2.3. punktā.

4.2.7. *Konstrukciju izturība pret satiksmes slodzēm*

Šajā SITS iedaļā norādītās standarta EN 1991-2:2003/AC:2010 un EN 1990:2002 A2. pielikuma (izdots kā EN 1990:2002/A1:2005) prasības piemēro saskaņā ar atbilstošajiem punktiem šo standartu valsts pielikumos, ja tādi ir.

4.2.7.1. Jaunu tiltu izturība pret satiksmes slodzēm

4.2.7.1.1. Vertikālas slodzes

1. Konstrukcijas projektē tā, lai tās izturētu vertikālas slodzes saskaņā ar šādiem standartā EN 1991-2:2003/AC:2010 noteiktiem slodzes modeļiem:

   a) slodzes modelis 71, kas noteikts standarta EN 1991-2:2003/AC:2010 6.3.2. punkta 2.P apakšpunktā;

   b) papildus slodzes modelis SW/0 vienlaidu tiltiem, kas noteikts standarta EN 1991-2:2003/AC:2010 6.3.3. punkta 3.P apakšpunktā.

2. Slodzes modeļus reizina ar koeficientu alfa (α), kas noteikts standarta EN 1991-2:2003/AC:2010 6.3.2. punkta 3.P apakšpunktā un 6.3.3. punkta 5.P apakšpunktā.

3. Koeficienta alfa (α) vērtība ir vienāda ar 11. tabulā norādītajām vērtībām vai lielāka par tām.

11. tabula

Koeficients alfa (α) jaunu konstrukciju projektiem

Pārvadājumu veids	Koeficienta alfa (α) minimālā vērtība
P1, P2, P3, P4	1,0
P5	0,91
P6	0,83
P 1520	Atklāts punkts
P 1600	1,1
F1, F2, F3	1,0
F4	0,91
F 1520	Atklāts punkts
F 1600	1,1

4.2.7.1.2. Vertikālas slodzes dinamiskās iedarbības pielaide

1. Slodzes modeļa 71 un SW/0 slodzes iedarbību palielina, reizinot ar dinamisko koeficientu fī (Φ) saskaņā ar standarta EN 1991-2:2003/AC:2010 6.4.3. punkta 1.P apakšpunktu un 6.4.5.2. punkta 2. apakšpunktu.

2. Tiltiem, uz kuriem ātrums pārsniedz 200 km/h, kur saskaņā ar standarta EN 1991-2:2003/AC:2010 6.4.4. punktu ir jāveic dinamiskā analīze, konstrukciju papildus projektē arī slodzes modelim *HSLM*, kā noteikts standarta EN 1991-2:2003/AC:2010 6.4.6.1.1. punkta 3.–6. apakšpunktā.

3. Ir atļauts projektēt jaunus tiltus, kuri ir piemēroti arī atsevišķiem pasažieru vilcieniem ar lielāku ass slodzi nekā slodzes modelim *HSLM*. Dinamiskā analīze ir jāveic, izmantojot noslogojuma raksturlielumu atsevišķam vilcienam kā konstrukcijas masu parastai kravnesībai atbilstīgi K papildinājumam ar pielaidi pasažieriem stāvvietās saskaņā ar K papildinājuma 1. piezīmi.

4.2.7.1.3. Centrbēdzes spēki

Ja sliežu ceļš uz tilta ir izliekts visā tilta garumā vai tā daļā, konstrukciju projektos ņem vērā centrbēdzes spēku saskaņā ar standarta EN 1991-2:2003/AC:2010 6.5.1. punkta 2., 4.P un 7. apakšpunktu.

4.2.7.1.4. Sānsvārstību spēki

Konstrukciju projektos ņem vērā sānsvārstību spēku saskaņā ar standarta EN 1991-2:2003/AC:2010 6.5.2. punktu.

4.2.7.1.5. Vilces un bremzēšanas (garenvirziena slodžu) iedarbe

Konstrukciju projektos ņem vērā vilces un bremzēšanas spēkus saskaņā ar standarta EN 1991-2:2003/AC:2010 6.5.3. punkta 2.P, 4., 5., 6. un 7.P apakšpunktu.

4.2.7.1.6. Projektētais sliežu ceļa nošķiebums dzelzceļa satiksmes iedarbes dēļ

Maksimālais kopējais projektētais sliežu ceļa nošķiebums dzelzceļa satiksmes iedarbes dēļ nepārsniedz vērtības, kuras norādītas standarta EN 1990:2002 A2. pielikuma (izdots kā EN 1990:2002/A1:2005) A.2.4.4.2.2. punkta 3.P apakšpunktā.

4.2.7.2. Ekvivalents vertikāls jaunu zemes klātņu noslogojums un grunts spiediena ietekme

1. Zemes klātnes projektē un grunts spiediena ietekmi nosaka, ņemot vērā slodzes modeļa 71 radītās vertikālās slodzes, kā noteikts standarta EN 1991-2:2003/AC:2010 6.3.2. punkta 2. apakšpunktā.

2. Ekvivalento vertikālo noslogojumu reizina ar koeficientu alfa (α), kas noteikts standarta EN 1991-2:2003/AC:2010 6.3.2. punkta 3.P apakšpunktā. Koeficienta α vērtība ir vienāda ar 11. tabulā norādītajām vērtībām vai lielāka par tām.

4.2.7.3. Pāri vai blakus sliežu ceļam būvējamu jaunu konstrukciju izturība

Garāmbraucošu vilcienu radīto aerodinamisko iedarbi ņem vērā saskaņā ar standarta EN 1991-2:2003/AC:2010 6.6.2.–6.6.6. punktu.

4.2.7.4. Pastāvošu tiltu un zemes klātņu izturība pret satiksmes slodzēm

1. Atbilstoši 4.2.1. punktā noteiktajām SITS līniju kategorijām panāk tiltu un zemes klātņu noteiktu savstarpējas izmantojamības līmeni.

2. Minimālās prasības attiecībā uz konstrukciju spēju katram pārvadājumu kodam ir noteiktas E papildinājumā. Norādītās vērtības ir minimālais konstrukciju spējas mērķlīmenis, lai līniju varētu atzīt par savstarpēji izmantojamu.

3. Būtiski nosacījumi:

a) ja pastāvošas konstrukcijas vietā būvē jaunu konstrukciju, jaunā konstrukcija atbilst 4.2.7.1. vai 4.2.7.2. punktā definētajām prasībām;

b) ja pastāvošo konstrukciju minimālā spēja, ko izsaka kā publicēto EN līnijas kategoriju apvienojumā ar atļauto ātrumu, atbilst E papildinājuma prasībām, pastāvošās konstrukcijas atbilst attiecīgajām savstarpējas izmantojamības prasībām;

c) ja pastāvošas konstrukcijas spēja neatbilst E papildinājuma prasībām un tiek veikti darbi (piemēram, nostiprināšana), lai uzlabotu konstrukcijas spēju atbilstoši šīs SITS prasībām (turklāt konstrukcijas vietā neplāno būvēt jaunu konstrukciju), panāk konstrukcijas atbilstību E papildinājuma prasībām.

4. Attiecībā uz Lielbritānijas un Ziemeļīrijas Apvienotās Karalistes tīklu iepriekš 2. un 3. punktā EN līnijas kategoriju var aizstāt ar maršruta pieejamības (*Route Availability – RA*) numuru (ko piešķir saskaņā ar šajā nolūkā paziņotajiem valsts tehniskajiem noteikumiem) un atsauci uz E papildinājumu attiecīgi aizstāj ar atsauci uz F papildinājumu.

4.2.8. *Tūlītējas rīcības robežvērtības attiecībā uz sliežu ceļa ģeometrijas defektiem*

4.2.8.1. Tūlītējas rīcības robežvērtība lāgojumam

1. Tūlītējas rīcības robežvērtības izolētiem defektiem lāgojumā ir noteiktas standarta EN 13848-5:2008 +A1:2010 8.5. punktā. Izolētie defekti nedrīkst pārsniegt viļņa garuma diapazona D1 robežvērtības, kā noteikts standarta EN 6. tabulā.

2. Tūlītējas rīcības robežvērtības izolētiem defektiem lāgojumā, ja ātrums pārsniedz 300 km/h, ir atklāts punkts.

4.2.8.2. Tūlītējas rīcības robežvērtība garenprofila līmenim

1. Tūlītējas rīcības robežvērtības izolētiem defektiem garenprofila līmenī ir noteiktas standarta EN 13848-5:2008+A1:2010 8.3. punktā. Izolētie defekti nedrīkst pārsniegt viļņa garuma diapazona D1 robežvērtības, kā noteikts standarta EN 5. tabulā.

2. Tūlītējas rīcības robežvērtības izolētiem defektiem garenprofila līmenī, ja ātrums pārsniedz 300 km/h, ir atklāts punkts.

4.2.8.3. Tūlītējas rīcības robežvērtība sliežu ceļa nošķiebumam

1. Sliežu ceļa nošķiebumam kā izolētam defektam tūlītējas rīcības robežvērtības ir no nulles līdz maksimālajai vērtībai. Sliežu ceļa nošķiebums ir noteikts standarta EN 13848-1:2003+A1:2008 4.6. punktā.

2. Sliežu ceļa nošķiebuma robežvērtība ir mērījumu bāzes garuma funkcija, ko piemēro saskaņā ar standarta EN 13848-5:2008 + A1:2010 8.6. punktu.

3. Infrastruktūras pārvaldītājs tehniskās apkopes plānā norāda bāzes garumu sliežu ceļa mērījumiem, lai pārbaudītu atbilstību šai prasībai. Mērījumu bāzes garumā ietilpst vismaz viena no 2 m līdz 5 m gara bāze.

4. Šīs iedaļas 1. un 2. punkta vietā sistēmā ar 1 520 mm platiem sliežu ceļiem, ja bāzes garums ir 10 m, sliežu ceļa nošķiebums nedrīkst pārsniegt:

a) 16 mm pasažieru līnijām ar $v > 120$ km/h vai kravas līnijām ar $v > 80$ km/h;

b) 20 mm pasažieru līnijām ar $v \leq 120$ km/h vai kravas līnijām ar $v \leq 80$ km/h.

5. Šīs iedaļas 3. punkta vietā sistēmā ar 1 520 mm platiem sliežu ceļiem infrastruktūras pārvaldītājs tehniskās apkopes plānā norāda bāzes garumu sliežu ceļa mērījumiem, lai pārbaudītu atbilstību šai prasībai. Mērījumu bāzes garumā ietilpst vismaz viena 10 m gara bāze.

6. Šīs iedaļas 2. punkta vietā sistēmā ar 1 668 mm platiem sliežu ceļiem nošķiebuma robežvērtība ir mērījumu bāzes garuma funkcija, ko piemēro saskaņā ar vienu no šiem vienādojumiem atkarībā no ārējās sliedes paaugstinājuma:

a) nošķiebuma robežvērtība = $(20/l + 3)$, ja $u \leq 0{,}67 \times (r - 100)$ ar maksimālo vērtību:

7 mm/m, ja ātrums ir $V \leq 200$ km/h; 5 mm/m, ja ātrums ir $V > 200$ km/h;

b) nošķiebuma robežvērtība = $(20/l + 1{,}5)$, ja $0{,}67 \times (r - 100) < u < 0{,}9 \times (r - 50)$ ar maksimālo vērtību:

6 mm/m, ja $l \leq 5$ m; 3 mm/m, ja $l > 13$ m;

u = ārējās sliedes paaugstinājums (mm), l = nošķiebuma bāzes garums (m), r = horizontālas līknes rādiuss (m).

4.2.8.4. Tūlītējas rīcības robežvērtība sliežu ceļa platumam kā izolētam defektam

1. Tūlītējas rīcības robežvērtības sliežu ceļa platumam kā izolētam defektam ir noteiktas 12. tabulā.

12. tabula

Tūlītējas rīcības robežvērtības sliežu ceļa platumam

Ātrums (km/h)	Izmēri (mm)	
	Minimālais sliežu ceļa platums	Maksimālais sliežu ceļa platums
V ≤ 120	1 426	1 470
120 < V ≤ 160	1 427	1 470
160 < V ≤ 230	1 428	1 463
V > 230	1 430	1 463

2. Šīs iedaļas 1. punkta vietā sistēmā ar 1 520 mm platiem sliežu ceļiem tūlītējas rīcības robežvērtības sliežu ceļa platumam kā izolētam defektam ir noteiktas 13. tabulā.

13. tabula

Tūlītējas rīcības robežvērtības sliežu ceļa platumam sistēmā ar 1 520 mm platiem sliežu ceļiem

Ātrums (km/h)	Izmēri (mm)	
	Minimālais sliežu ceļa platums	Maksimālais sliežu ceļa platums
V ≤ 140	1 512	1 548
V > 140	1 512	1 536

3. Šīs iedaļas 1. punkta vietā sistēmā ar 1 600 mm platiem sliežu ceļiem tūlītējas rīcības robežvērtības sliežu ceļa platumam kā izolētam defektam ir:

a) minimālais sliežu ceļa platums: 1 591 mm;

b) maksimālais sliežu ceļa platums: 1 635 mm.

4.2.8.5. Tūlītējas rīcības robežvērtība ārējās sliedes paaugstinājumam

1. Maksimālais ekspluatācijā pieļaujamais ārējās sliedes paaugstinājums ir 180 mm.

2. Maksimālais ekspluatācijā pieļaujamais ārējās sliedes paaugstinājums ir 190 mm līnijām, kuras paredzētas pasažieru pārvadājumiem.

3. Šīs iedaļas 1. un 2. punkta vietā sistēmā ar 1 520 mm platiem sliežu ceļiem maksimālais ekspluatācijā pieļaujamais ārējās sliedes paaugstinājums ir 150 mm.

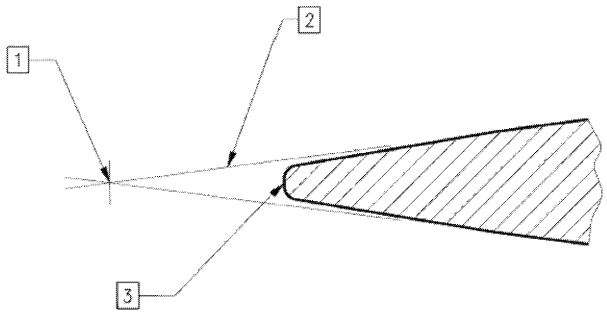
4. Šīs iedaļas 1. un 2. punkta vietā sistēmā ar 1 600 mm platiem sliežu ceļiem maksimālais ekspluatācijā pieļaujamais ārējās sliedes paaugstinājums ir 185 mm.

5. Šīs iedaļas 1. un 2. punkta vietā sistēmā ar 1 668 mm platiem sliežu ceļiem maksimālais ekspluatācijā pieļaujamais ārējās sliedes paaugstinājums ir 200 mm.

4.2.8.6. Tūlītējas rīcības robežvērtības pārmijām un krustojumiem

2. attēls

Punkta retrakcija stacionāros vienkāršos krusteņos



1 krustpunkts (*IP*)

2 teorētiskā atsauces līnija

3 faktiskais punkts (*RP*)

1. Pārmiju un krustojumu tehniskie raksturlielumi atbilst šādām ekspluatācijas vērtībām:

   a) brīvās riteņa pārejas maksimālā vērtība pārmijās: 1 380 mm.

      Šo vērtību var palielināt, ja infrastruktūras pārvaldītājs pierāda, ka pārmijas iedarbināšanas un bloķēšanas sistēma ir noturīga pret riteņpāra sānspēka ietekmi;

   b) vienkāršo krusteņu stacionāro seržu aizsargu minimālā vērtība: 1 392 mm.

      Šo vērtību mēra 14 mm zem velšanās virsmas teorētiskajā atsauces līnijā attiecīgā attālumā atpakaļvirzienā no faktiskā punkta, kā norādīts 2. attēlā.

      Krusteņiem ar punkta retrakciju šo vērtību var samazināt. Šajā gadījumā infrastruktūras pārvaldītājs pierāda, ka punkta retrakcija ir pietiekama, lai garantētu, ka ritenis nenonāk kontaktā ar serdi faktiskajā punktā;

   c) brīvās riteņa pārejas maksimālā vērtība krusteņa serdē: 1 356 mm;

   d) brīvās riteņa pārejas maksimālā vērtība pretsliedes/spārnsliedes ieejā: 1 380 mm;

   e) uzmalu vadotnes minimālais platums: 38 mm;

   f) uzmalu vadotnes minimālais dziļums: 40 mm;

   g) pretsliedes maksimālais augstums: 70 mm.

2. Visas prasības, kas attiecas uz pārmijām un krustojumiem, ir piemērojamas arī citiem tehniskiem risinājumiem, kuros izmanto pārmiju sliedes, piemēram, daudzsliežu ceļa sānu modifikatoriem.

3. Šīs iedaļas 1. punkta vietā sistēmā ar 1 520 mm platiem sliežu ceļiem pārmiju un krustojumu tehniskie raksturlielumi atbilst šādām ekspluatācijas vērtībām:

   a) apvedceļa minimālā vērtība šaurākajā vietā starp atklātu pārmiju sliedi un rāmjsliedi ir 65 mm;

   b) vienkāršo krusteņu stacionāro seržu aizsargu minimālā vērtība ir 1 472 mm;

   c) šo vērtību mēra 13 mm zem velšanās virsmas teorētiskajā atsauces līnijā attiecīgā attālumā atpakaļvirzienā no faktiskā punkta, kā norādīts 2. attēlā. Krusteņiem ar punkta retrakciju šo vērtību var samazināt. Šajā gadījumā infrastruktūras pārvaldītājs pierāda, ka punkta retrakcija ir pietiekama, lai garantētu, ka ritenis nenonāk kontaktā ar serdi faktiskajā punktā;

d) brīvās riteņa pārejas maksimālā vērtība krusteņa serdē ir 1 435 mm;

e) uzmalu vadotnes minimālais platums ir 42 mm;

f) uzmalu vadotnes minimālais dziļums ir 40 mm;

g) pretsliedes maksimālais augstums ir 50 mm.

4. Šīs iedaļas 1. punkta vietā sistēmā ar 1 600 mm platiem sliežu ceļiem pārmiju un krustojumu tehniskie raksturlielumi atbilst šādām ekspluatācijas vērtībām:

a) brīvās riteņa pārejas maksimālā vērtība pārmijās: 1 546 mm.

Šo vērtību var palielināt, ja infrastruktūras pārvaldītājs pierāda, ka pārmijas iedarbināšanas un bloķēšanas sistēma ir noturīga pret riteņpāra sānspēka ietekmi;

b) vienkāršo krusteņu stacionāro seržu aizsargu minimālā vērtība: 1 556 mm.

Šo vērtību mēra 14 mm zem velšanās virsmas teorētiskajā atsauces līnijā attiecīgā attālumā atpakaļvirzienā no faktiskā punkta, kā norādīts 2. attēlā.

Krusteņiem ar punkta retrakciju šo vērtību var samazināt. Šajā gadījumā infrastruktūras pārvaldītājs pierāda, ka punkta retrakcija ir pietiekama, lai garantētu, ka ritenis nenonāk kontaktā ar serdi faktiskajā punktā;

c) brīvās riteņa pārejas maksimālā vērtība krusteņa serdē: 1 520 mm;

d) brīvās riteņa pārejas maksimālā vērtība pretsliedes/spārnsliedes ieejā: 1 546 mm;

e) uzmalu vadotnes minimālais platums: 38 mm;

f) uzmalu vadotnes minimālais dziļums: 40 mm;

g) pretsliedes maksimālais augstums virs gaitas sliedes galviņas līmeņa: 25 mm.

4.2.9. *Peroni*

1. Šā punkta prasības piemēro tikai pasažieru peroniem, pie kuriem parastā ekspluatācijā paredzēts apstāties vilcieniem.

2. Šā punkta prasību izpildes nolūkā pieļaujams projektēt peronus atbilstīgi pašreizējām ekspluatācijas prasībām, ja ir paredzēts nodrošinājums pamatoti paredzamām ekspluatācijas prasībām nākotnē. Nosakot saskarnes ar vilcieniem, kam paredzēts apstāties pie perona, ņem vērā gan pašreizējās ekspluatācijas prasības, gan pamatoti paredzamās ekspluatācijas prasības vismaz desmit gadus pēc perona nodošanas ekspluatācijā.

4.2.9.1. Perona lietderīgais garums

Perona lietderīgo garumu nosaka saskaņā ar 4.2.1. punktu.

4.2.9.2. Perona augstums

1. Perona nominālais augstums ir 550 mm vai 760 mm virs velšanās virsmas, ja rādiuss ir 300 m vai lielāks.

2. Ja rādiuss ir mazāks, perona nominālo augstumu var pielāgot atkarībā no perona nobīdes, lai mazinātu attālumu starp vilcienu un peronu.

3. Peroniem, pie kuriem ir paredzēts apstāties tādiem vilcieniem, kuri neietilpst lokomotīvju un pasažieru vagonu SITS darbības jomā, var piemērot atšķirīgus noteikumus attiecībā uz peronu nominālo augstumu.

4. Šīs iedaļas 1. un 2. punkta vietā sistēmā ar 1 520 mm platiem sliežu ceļiem perona nominālais augstums ir 200 mm vai 550 mm virs velšanās virsmas.

5. Šīs iedaļas 1. un 2. punkta vietā sistēmā ar 1 600 mm platiem sliežu ceļiem perona nominālais augstums ir 915 mm virs velšanās virsmas.

4.2.9.3. Perona nobīde

1. Attālumu no sliežu ceļa ass līdz perona malai paralēli velšanās plaknei (b_q), kā definēts standarta EN 15273-3:2013 13. nodaļā, nosaka, pamatojoties uz uzstādīšanas tuvinājuma robežvērtību (b_{qlim}). Uzstādīšanas tuvinājuma robežvērtību aprēķina, pamatojoties uz G1 gabarītu.

2. Peronu būvē tuvu gabarītam ar maksimālo pielaidi 50 mm. Tāpēc bq vērtība ir šāda:

$$b_{qlim} \leq b_q \leq b_{qlim} + 50 \text{ mm}$$

3. Šīs iedaļas 1. un 2. punkta vietā sistēmā ar 1 520 mm platiem sliežu ceļiem perona nobīde ir:

a) 1 920 mm, ja perona augstums ir 550 mm, un

b) 1 745 mm, ja perona augstums ir 200 mm.

4. Šīs iedaļas 1. un 2. punkta vietā sistēmā ar 1 600 mm platiem sliežu ceļiem perona nobīde ir 1 560 mm.

4.2.9.4. Sliežu ceļu plānojums gar peroniem

1. Jaunās līnijās sliežu ceļam blakus peroniem ieteicams būt taisnam, bet rādiuss nedrīkst būt mazāks par 300 m.

2. Esošam sliežu ceļam gar jauniem, atjaunotiem vai modernizētiem peroniem vērtības nav noteiktas.

4.2.10. *Veselības aizsardzība, drošība un vides aizsardzība*

4.2.10.1. Maksimālās spiediena pārmaiņas tuneļos

1. Tuneļos un apakšzemes konstrukcijās, kur ir paredzēts pārvietoties ar ātrumu 200 km/h vai ātrāk, ir jānodrošina, lai maksimālās spiediena pārmaiņas, kuras rodas, ja vilciens tunelī brauc ar maksimālo pieļaujamo ātrumu, nepārsniegtu 10 kPa laikā, kamēr vilciens šķērso tuneli.

2. Minētā prasība ir jāizpilda gar visu tādu vilcienu ārpusi, kas ir atbilstīgi lokomotīvju un pasažieru vagonu SITS.

4.2.10.2. Sānvēja ietekme

1. Līnija ir savstarpēji izmantojama no sānvēja viedokļa, ja ir garantēta tāda atsauces vilciena drošība, kas brauc pa šo līniju viskritiskākajos ekspluatācijas apstākļos.

2. Atbilstības pierādīšanas noteikumos ņem vērā atsauces vilcieniem raksturīgās vēja līknes, kuras noteiktas lokomotīvju un pasažieru vagonu SITS.

3. Ja ģeogrāfiskā stāvokļa vai citu līnijas īpatnību dēļ drošību var garantēt tikai, izmantojot riska mazināšanas pasākumus, infrastruktūras pārvaldītājs veic vajadzīgos pasākumus, lai garantētu drošību, piemēram:

   — šādās vietās nosaka vilcienu kustības ātruma ierobežojumus, kuri var būt pagaidu ierobežojumi laikposmā, kad iespējamas vētras,

   — uzstāda iekārtas šāda sliežu ceļa posma aizsardzībai pret sānvēja iedarbību,

   — izmanto citus atbilstošus līdzekļus.

4. Jāpierāda, ka pēc pasākumu veikšanas drošība ir garantēta.

4.2.10.3. Balasta pacelšana

1. Aerodinamiskā mijiedarbība starp ritošo sastāvu un infrastruktūru var izraisīt balasta akmeņu pacelšanu un aizpūšanu no sliežu ceļa pamatnes.

2. Prasības attiecībā uz infrastruktūras apakšsistēmu, kuru mērķis ir mazināt balasta pacelšanas risku, attiecas tikai uz līnijām ar maksimālo ātrumu 200 km/h vai vairāk.

3. Šīs iedaļas 2. punkta prasības ir atklāts punkts.

4.2.11. *Ekspluatācijas nodrošinājums*

4.2.11.1. Atrašanās vietas rādītāji

Atrašanās vietas rādītājus izvieto gar sliežu ceļu, un nominālais attālums starp tiem nepārsniedz 1 000 m.

4.2.11.2. Ekvivalentais koniskums ekspluatācijā

1. Ja uz sliežu ceļa ir konstatēta brauciena nestabilitāte, dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums un infrastruktūras pārvaldītājs kopīgā izmeklēšanā saskaņā ar 2. un 3. punktu noskaidro, kurā līnijas posmā tas ir noticis.

   Piezīme: šāda kopīga izmeklēšana ir norādīta arī lokomotīvju un pasažieru ritošā sastāva SITS 4.2.3.4.3.2. punktā.

2. Infrastruktūras pārvaldītājs izmēra sliežu ceļa platumu un sliedes galviņas profilus attiecīgajā vietā apmēram 10 m attālumā. 100 metros vidējo ekvivalento koniskumu aprēķina, modelējot ar riteņpāriem a)–d), kas minēti šīs SITS 4.2.4.5. punkta 4. apakšpunktā, lai kopīgās izmeklēšanas nolūkā pārbaudītu atbilstību ekvivalentā koniskuma robežvērtībai, kas sliežu ceļam noteikta 14. tabulā.

14. tabula

Ekvivalentā koniskuma robežvērtības ekspluatācijā, kuras noteiktas sliežu ceļam (kopīgās izmeklēšanas nolūkā)

Kustības ātruma diapazons (km/h)	Vidējā ekvivalentā koniskuma maksimālā vērtība 100 metros
$v \leq 60$	novērtējums nav jāveic
$60 < v \leq 120$	0,40
$120 < v \leq 160$	0,35
$160 < v \leq 230$	0,30
$v > 230$	0,25

3. Ja 100 metros vidējais ekvivalentais koniskums atbilst 14. tabulā norādītajām robežvērtībām, dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums un infrastruktūras pārvaldītājs veic kopīgu izmeklēšanu, lai noteiktu nestabilitātes cēloni.

4.2.12. *Stacionāras vilcienu apkopes iekārtas*

4.2.12.1. Vispārīgi noteikumi

Šajā 4.2.12. punktā noteikti vilcienu apkopei vajadzīgie tehniskās apkopes apakšsistēmas infrastruktūras elementi.

4.2.12.2. Tualešu iztukšošana

Stacionāras tualešu iztukšošanas iekārtas atbilst uzkrājējtualešu sistēmas raksturlielumiem, kuri norādīti ritošā sastāva SITS.

4.2.12.3. Vilcienu ārpuses tīrīšanas iekārtas

1. Ja izmanto mazgāšanas iekārtas, tām jāspēj no ārpuses tīrīt vienstāva un divstāvu vilcienus, kuru augstums ir:

   a) no 500 līdz 3 500 mm vienstāva vilcieniem;

   b) no 500 līdz 4 300 mm divstāvu vilcieniem.

2. Mazgāšanas iekārtas projektē tā, lai vilcieni caur tām varētu braukt ar jebkuru ātrumu 2–5 km/h diapazonā.

4.2.12.4. Ūdens krājumu atjaunošana

1. Stacionāras ūdens krājumu atjaunošanas iekārtas atbilst ūdensapgādes sistēmas raksturlielumiem, kuri norādīti ritošā sastāva SITS.

2. Stacionāra dzeramā ūdens apgādes iekārta savstarpējās izmantojamības dzelzceļa tīklā tiek apgādāta ar dzeramo ūdeni, kas atbilst Padomes Direktīvas 98/83/EK ([1]) prasībām.

4.2.12.5. Degvielas uzpilde

Degvielas uzpildes iekārtas atbilst degvielas uzpildes sistēmas raksturlielumiem, kuri norādīti ritošā sastāva SITS.

4.2.12.6. Ārējā energoapgāde

Ārējai energoapgādei attiecīgos gadījumos izmanto vienu vai vairākas energoapgādes sistēmas, kuras norādītas ritošā sastāva SITS.

4.3. **Saskarņu funkcionālās un tehniskās specifikācijas**

Turpmākajos punktos norādītas infrastruktūras apakšsistēmas saskarnes ar citām apakšsistēmām, raugoties no tehniskās savietojamības viedokļa.

([1]) Padomes 1998. gada 3. novembra Direktīva 98/83/EK par dzeramā ūdens kvalitāti (OV L 330, 5.12.1998., 32. lpp.).

4.3.1. *Saskarnes ar ritošā sastāva apakšsistēmu*

15. tabula

Saskarnes ar ritošā sastāva apakšsistēmas SITS "Lokomotīves un pasažieru ritošais sastāvs"

Saskarne	Atsauce uz infrastruktūras SITS	Atsauce uz lokomotīvju un pasažieru ritošā sastāva SITS
Sliežu ceļa platums	4.2.4.1. Nominālais sliežu ceļa platums 4.2.5.1. Pārmiju un krustojumu projektētā ģeometrija 4.2.8.6. Tūlītējas rīcības robežvērtības pārmijām un krustojumiem	*4.2.3.5.2.1. Riteņpāru mehāniskie un ģeometriskie raksturlielumi* *4.2.3.5.2.3. Riteņpāri ar pārstatāmu attālumu starp riteņiem*
Gabarīts	4.2.3.1. Būvju tuvinājuma gabarīts 4.2.3.2. Attālums starp sliežu ceļu asīm 4.2.3.5. Vertikālas līknes minimālais rādiuss 4.2.9.3. Perona nobīde	*4.2.3.1. Gabarītu noteikšana*
Ass slodze un attālums starp asīm	4.2.6.1. Sliežu ceļa izturība pret vertikālām slodzēm 4.2.6.3. Sliežu ceļa izturība pret sānvirziena slodzēm 4.2.7.1. Jaunu tiltu izturība pret satiksmes slodzēm 4.2.7.2. Ekvivalents vertikāls jaunu zemes klātņu noslogojums un grunts spiediena ietekme uz jaunām konstrukcijām 4.2.7.4. Pastāvošu tiltu un zemes klātņu izturība pret satiksmes slodzēm	*4.2.2.10. Slodzes režīmi un masas raksturojumi* *4.2.3.2.1. Ass slodzes parametri*
Braukšanas raksturlielumi	4.2.6.1. Sliežu ceļa izturība pret vertikālām slodzēm 4.2.6.3. Sliežu ceļa izturība pret sānvirziena slodzēm 4.2.7.1.4. Sānsvārstību spēki	*4.2.3.4.2.1. Drošas braukšanas robežvērtības* *4.2.3.4.2.2. Sliežu ceļa noslogojuma robežvērtības*
Braukšanas stabilitāte	4.2.4.4. Ekvivalentais koniskums 4.2.4.6. Vienlaidu sliežu ceļa sliedes galviņas profils 4.2.11.2. Ekvivalentais koniskums ekspluatācijā	*4.2.3.4.3. Ekvivalentais koniskums* *4.2.3.5.2.2. Riteņu mehāniskie un ģeometriskie raksturlielumi*
Garenvirziena slodžu ietekme	4.2.6.2. Sliežu ceļa izturība pret garenvirziena slodzēm 4.2.7.1.5. Vilces un bremzēšanas (garenvirziena slodžu) ietekme	*4.2.4.5. Bremzēšanas veiktspēja*
Minimālais horizontālas līknes rādiuss	4.2.3.4. Horizontālas līknes minimālais rādiuss	*4.2.3.6. Līkuma minimālais rādiuss* *A pielikums, A.1. Buferi*
Gaitas dinamiskie parametri	4.2.4.3. Ārējās sliedes paaugstinājuma deficīts	*4.2.3.4.2. Gaitas dinamiskie parametri*
Maksimālais ātruma samazinājums	4.2.6.2. Sliežu ceļa izturība pret garenvirziena slodzēm 4.2.7.1.5. Vilces un bremzēšanas ietekme	*4.2.4.5. Bremzēšanas veiktspēja*

Saskarne	Atsauce uz infrastruktūras SITS	Atsauce uz lokomotīvju un pasažieru ritošā sastāva SITS
Aerodinamiskā ietekme	4.2.3.2. Attālums starp sliežu ceļu asīm 4.2.7.3. Pāri vai blakus sliežu ceļam būvējamu jaunu konstrukciju izturība 4.2.10.1. Maksimālās spiediena pārmaiņas tuneļos 4.2.10.3. Balasta pacelšana	*4.2.6.2.1. Pazemināta gaisa spiediena zonas iedarbība uz pasažieriem, kas atrodas uz perona, un uz strādniekiem, kuri atrodas uz sliežu ceļa nomales* *4.2.6.2.2. Vilciena galvas radītais spiediena vilnis* *4.2.6.2.3. Maksimālās spiediena svārstības tuneļos* *4.2.6.2.5. Aerodinamiskā ietekme uz balastētu sliežu ceļu*
Sānvējš	4.2.10.2. Sānvēja ietekme	*4.2.6.2.4. Sānvējš*
Vilcienu apkopes iekārtas	4.2.12.2. Tualešu iztukšošana 4.2.12.3. Vilcienu ārpuses tīrīšanas iekārtas 4.2.12.4. Ūdens krājumu atjaunošana 4.2.12.5. Degvielas uzpilde 4.2.12.6. Ārējā energoapgāde	*4.2.11.3. Tualešu iztukšošanas sistēma* *4.2.11.2.2. Vilcienu ārpuses tīrīšana ar mazgāšanas iekārtām* *4.2.11.4. Ūdens krājumu atjaunošanas iekārtas* *4.2.11.5. Ūdens krājumu atjaunošanas saskarne* *4.2.11.7. Degvielas uzpildes aprīkojums* *4.2.11.6. Īpašas prasības, ja vilciens novietots stāvēšanai*

16. tabula

Saskarnes ar ritošā sastāva apakšsistēmas SITS "Kravas vagoni"

Saskarne	Atsauce uz infrastruktūras SITS	Atsauce uz parasto dzelzceļu kravas vagonu SITS
Sliežu ceļa platums	4.2.4.1. Nominālais sliežu ceļa platums 4.2.4.6. Vienlaidu sliežu ceļa sliedes galviņas profils 4.2.5.1. Pārmiju un krustojumu projektētā ģeometrija 4.2.8.6. Tūlītējas rīcības robežvērtības pārmijām un krustojumiem	*4.2.3.6.2. Riteņpāru raksturlielumi* *4.2.3.6.3. Riteņu raksturlielumi*
Gabarīts	4.2.3.1. Būvju tuvinājuma gabarīts 4.2.3.2. Attālums starp sliežu ceļu asīm 4.2.3.5. Vertikālas līknes minimālais rādiuss 4.2.9.3. Perona nobīde	*4.2.3.1. Gabarītu noteikšana*
Ass slodze un attālums starp asīm	4.2.6.1. Sliežu ceļa izturība pret vertikālām slodzēm 4.2.6.3. Sliežu ceļa izturība pret sānvirziena slodzēm 4.2.7.1. Jaunu tiltu izturība pret satiksmes slodzēm 4.2.7.2. Ekvivalents vertikāls jaunu zemes klātņu noslogojums un grunts spiediena ietekme uz jaunām konstrukcijām 4.2.7.4. Pastāvošu tiltu un zemes klātņu izturība pret satiksmes slodzēm	*4.2.3.2. Savietojamība ar līniju nestspēju*

Saskarne	Atsauce uz infrastruktūras SITS	Atsauce uz parasto dzelzceļu kravas vagonu SITS
Gaitas dinamiskie parametri	4.2.8. Tūlītējas rīcības robežvērtības attiecībā uz sliežu ceļa ģeometrijas defektiem	*4.2.3.5.2. Gaitas dinamiskie parametri*
Garenvirziena slodžu ietekme	4.2.6.2. Sliežu ceļa izturība pret garenvirziena slodzēm 4.2.7.1.5. Vilces un bremzēšanas (garenvirziena slodžu) ietekme	*4.2.4.3.2. Bremzēšanas efektivitāte*
Minimālais līknes rādiuss	4.2.3.4. Horizontālas līknes minimālais rādiuss	*4.2.2.1. Mehānisks savienojums*
Vertikāla līkne	4.2.3.5. Vertikālas līknes minimālais rādiuss	*4.2.3.1. Gabarītu noteikšana*
Sānvējš	4.2.10.2. Sānvēja ietekme	*4.2.6.3. Sānvējš*

4.3.2. *Saskarnes ar energoapgādes apakšsistēmu*

17. tabula

Saskarnes ar energoapgādes apakšsistēmu

Saskarne	Atsauce uz infrastruktūras SITS	Atsauce uz energoapgādes SITS
Gabarīts	4.2.3.1. Būvju tuvinājuma gabarīts	*4.2.10. Pantogrāfa gabarīts*

4.3.3. *Saskarnes ar vilcienu vadības un signalizācijas iekārtu apakšsistēmu*

18. tabula

Saskarnes ar vilcienu vadības un signalizācijas iekārtu apakšsistēmu

Saskarne	Atsauce uz infrastruktūras SITS	Atsauce uz vadības un signalizācijas iekārtu SITS
Vadības un signalizācijas iekārtām noteiktais būvju tuvinājuma gabarīts. Vadības un signalizācijas iekārtu lauka objektu redzamība.	4.2.3.1. Būvju tuvinājuma gabarīts	*4.2.5.2. Eurobalise sakari (telpa uzstādīšanai)* *4.2.5.3. Euroloop sakari (telpa uzstādīšanai)* *4.2.10. Vilcienu detektēšanas sistēmas (telpa uzstādīšanai)* *4.2.15. Vilcienu vadības un signalizācijas lauka objektu redzamība*

4.3.4. *Saskarnes ar satiksmes nodrošināšanas un vadības apakšsistēmu*

19. tabula

Saskarnes ar satiksmes nodrošināšanas un vadības apakšsistēmu

Saskarne	Atsauce uz infrastruktūras SITS	Atsauce uz satiksmes nodrošināšanas un vadības SITS
Braukšanas stabilitāte	4.2.11.2. Ekvivalentais koniskums ekspluatācijā	*4.2.3.4.4. Ekspluatācijas kvalitāte*
Induktīvo bremžu izmantošana	4.2.6.2. Sliežu ceļa izturība pret garenvirziena slodzēm	*4.2.2.6.2. Bremzēšanas veiktspēja*
Sānvējš	4.2.10.2. Sānvēja ietekme	*4.2.3.6.3. Rezerves pasākumi vajadzības gadījumā*
Ekspluatācijas noteikumi	4.4. Ekspluatācijas noteikumi	*4.2.1.2.2.2. Maršruta aprakstā iekļautās informācijas grozījumi* *4.2.3.6. Traucēts ekspluatācijas režīms*
Personāla kompetence	4.6. Profesionālā kompetence	*2.2.1. Personāls un vilcieni*

4.4. Ekspluatācijas noteikumi

1. Ekspluatācijas noteikumi tiek izstrādāti saskaņā ar procedūrām, kuras izklāstītas infrastruktūras pārvaldītāja drošības vadības sistēmā. Šajos noteikumos ņem vērā ar ekspluatāciju saistītos dokumentus, kuri ir daļa no tehniskās dokumentācijas, kā prasīts Direktīvas 2008/57/EK 18. panta 3. punktā un noteikts tās VI pielikumā (I.2.4. punkts).

2. Dažkārt, veicot plānotus darbus, uz laiku var būt jāaptur infrastruktūras apakšsistēmas specifikāciju darbība un to savstarpējas izmantojamības komponenti, kuri definēti šīs SITS 4. un 5. iedaļā.

4.5. Tehniskās apkopes noteikumi

1. Tehniskās apkopes noteikumus izstrādā saskaņā ar procedūrām, kuras izklāstītas infrastruktūras pārvaldītāja drošības vadības sistēmā.

2. Tehniskās apkopes dokumentāciju sagatavo pirms līnijas nodošanas ekspluatācijā kā daļu no tehniskās dokumentācijas, ko pievieno verifikācijas deklarācijai.

3. Tehniskās apkopes plānu apakšsistēmai sagatavo, lai nodrošinātu šajā SITS noteikto prasību ievērošanu apakšsistēmas darbmūža laikā.

4.5.1. *Tehniskās apkopes dokumentācija*

Tehniskās apkopes dokumentācijā ietver vismaz šādu informāciju:

a) tūlītējas rīcības robežvērtību kopumu;

b) pasākumus (piemēram, ātruma ierobežojumus, remontdarbu ilgumu), kuri jāveic, ja nav nodrošināta atbilstība noteiktajām robežvērtībām,

saistībā ar sliežu ceļu ģeometrijas kvalitāti un izolētu defektu robežvērtībām.

4.5.2. *Tehniskās apkopes plāns*

Infrastruktūras pārvaldītājam ir tehniskās apkopes plāns, kas aptver 4.5.1. punktā minētos aspektus un vismaz šādus aspektus, kuri attiecas uz tiem pašiem elementiem:

a) iejaukšanās un trauksmes robežvērtību kopumu;

b) ziņas par darba metodēm, personāla profesionālo kompetenci un izmantojamiem individuālās aizsardzības līdzekļiem;

c) noteikumus, kuri jāpiemēro to personu aizsardzībai, kuras strādā uz sliežu ceļa vai tā tuvumā;

d) līdzekļus, ko izmanto, lai pārbaudītu ekspluatācijas robežvērtību ievērošanu.

4.6. **Profesionālā kvalifikācija**

Personāla profesionālā kvalifikācija, kas vajadzīga infrastruktūras apakšsistēmas ekspluatācijai un tehniskajai apkopei, nav noteikta šajā SITS, tomēr tā ir izklāstīta infrastruktūras pārvaldītāja drošības vadības sistēmā.

4.7. **Veselības aizsardzības un drošības nosacījumi**

1. Personāla veselības aizsardzības un drošības nosacījumiem, kuri jāievēro infrastruktūras apakšsistēmas ekspluatācijas un tehniskās apkopes jomā, ir jāatbilst attiecīgajiem Eiropas un valsts tiesību aktiem.

2. Šis aspekts ir aptverts procedūrās, kuras izklāstītas infrastruktūras pārvaldītāja drošības vadības sistēmā.

5. SAVSTARPĒJAS IZMANTOJAMĪBAS KOMPONENTI

5.1. **Savstarpējas izmantojamības komponentu izvēles pamats**

1. Šīs SITS 5.3. punkta prasību pamatā ir tradicionālas konstrukcijas balastēts sliežu ceļš ar Viņjoles (ar plakanu apakšu) sliedēm uz betona vai koka gulšņiem un stiprinājumiem, kuri nodrošina izturību pret garenslīdi, balstoties pret sliežu pamatni.

2. Komponentus un komponentu grupas, ko izmanto citu konstrukciju sliežu ceļu būvniecībā, neuzskata par savstarpējas izmantojamības komponentiem.

5.2. **Komponentu saraksts**

1. Šajā savstarpējas izmantojamības tehniskajā specifikācijā par "savstarpējas izmantojamības komponentiem" uzskata tikai šādus atsevišķus sliežu ceļa komponentus vai komponentu grupas:

   a) sliedes (5.3.1.);

   b) sliežu piestiprināšanas sistēmas (5.3.2.);

   c) sliežu ceļa gulšņus (5.3.3.).

2. Turpmākajos punktos aprakstītas katram no šiem komponentiem piemērojamās specifikācijas.

3. Sliedes, stiprinājumus un gulšņus, ko izmanto īpašiem nolūkiem īsos sliežu ceļa posmos, piemēram, pārmijās un krustojumos, paplašinātājos, pārejas plātnēs un īpašās konstrukcijās, neuzskata par savstarpējas izmantojamības komponentiem.

5.3. **Komponentu veiktspēja un specifikācijas**

5.3.1. *Sliedes*

Savstarpējas izmantojamības komponenta "sliedes" specifikācijas attiecas uz šādiem parametriem:

a) sliedes galviņas profils;

b) sliežu tērauds.

5.3.1.1. Sliedes galviņas profils

Sliedes galviņas profils atbilst 4.2.4.6. punkta "Vienlaidu sliežu ceļa sliedes galviņas profils" prasībām.

5.3.1.2. Sliežu tērauds

1. Sliežu tērauds ir būtisks attiecībā uz 4.2.6. punkta "Sliežu ceļa izturība pret slodzēm" prasībām.

2. Sliežu tērauds atbilst šādām prasībām:

   a) sliedes cietība ir vismaz 200 HBW;

   b) stiepes stiprība ir vismaz 680 MPa;

   c) ciklu minimālais skaits noguruma testēšanā bez kļūdas ir vismaz 5×10^6.

5.3.2. *Sliežu piestiprināšanas sistēmas*

1. Sliežu piestiprināšanas sistēma ir būtiska attiecībā uz šādām prasībām: 4.2.6.1. punkts "Sliežu ceļa izturība pret vertikālām slodzēm", 4.2.6.2. punkts "Sliežu ceļa izturība pret garenvirziena slodzēm" un 4.2.6.3. punkts "Sliežu ceļa izturība pret sānvirziena slodzēm".

2. Sliežu piestiprināšanas sistēma laboratorijas testēšanas apstākļos atbilst šādām prasībām:

   a) garenspēks, kura ietekmē sliede sāk slīdēt (t. i., neelastīgi kustēties) caur viensliedes stiprinājumiem, ir vismaz 7 kN, un, ja ātrums pārsniedz 250 km/h, garenspēks ir vismaz 9 kN;

   b) sliežu stiprinājumu izturība pret tipiskas slodzes 3 000 000 ciklu iedarbību asā līkumā ir tāda, ka stiprinājumu veiktspējas pazemināšanās attiecībā uz iespīlēšanas spēku un garenvirziena ierobežojumu nepārsniedz 20 %, bet vertikālā stinguma pazemināšanās nepārsniedz 25 %. Tipiskā slodze atbilst:

      — maksimālajai ass slodzei, kādai sliežu piestiprināšanas sistēma ir paredzēta,

      — sliežu, sliežu ieslīpuma, zemsliežu pamata un gulšņu tipa kombinācijai, ar kuru drīkst izmantot sliežu piestiprināšanas sistēmu.

5.3.3. *Sliežu ceļa gulšņi*

1. Sliežu ceļa gulšņu konstrukcija ir tāda, lai, izmantojot tos kopā ar konkrētām sliedēm un sliežu piestiprināšanas sistēmu, to īpašības atbilstu šādu punktu prasībām: 4.2.4.1. punkts "Nominālais sliežu ceļa platums", 4.2.4.7. punkts "Sliežu ieslīpums" un 4.2.6. punkts "Sliežu ceļa izturība pret slodzēm".

2. Sistēmā, kurā nominālais sliežu ceļa platums ir 1 435 mm, projektētais sliežu ceļa platums sliežu ceļa gulšņiem ir 1 437 mm.

6. SAVSTARPĒJAS IZMANTOJAMĪBAS KOMPONENTU ATBILSTĪBAS NOVĒRTĒŠANA UN APAKŠSISTĒMU EK VERIFICĒŠANA

Atbilstības novērtēšanas, piemērotības lietošanai novērtēšanas un EK verificēšanas procedūru moduļi ir noteikti šīs regulas 8. pantā.

6.1. **Savstarpējas izmantojamības komponenti**

6.1.1. *Atbilstības novērtēšanas procedūras*

1. Šīs SITS 5. iedaļā noteikto savstarpējas izmantojamības komponentu atbilstības novērtēšanas procedūrā piemēro attiecīgus moduļus.

2. Atbilstības novērtēšanas procedūras neattiecas uz izmantošanai derīgiem savstarpējas izmantojamības komponentiem, kuri ir piemēroti atkārtotai izmantošanai.

6.1.2. *Moduļu piemērošana*

1. Savstarpējas izmantojamības komponentu atbilstības novērtēšanai izmanto šādus moduļus:

   a) CA "Iekšējā ražošanas kontrole";

   b) CB "EK tipa pārbaude";

   c) CC "Atbilstība tipam, pamatojoties uz iekšējo ražošanas kontroli";

   d) CD "Atbilstība tipam, pamatojoties uz kvalitātes vadības sistēmu ražošanas procesā";

   e) CF "Atbilstība tipam, pamatojoties uz produkta verificēšanu";

   f) CH "Atbilstība, pamatojoties uz visaptverošu kvalitātes vadības sistēmu".

2. Savstarpējas izmantojamības komponentu atbilstības novērtēšanai izvēlas 20. tabulā norādītos moduļus.

20. tabula

Savstarpējas izmantojamības komponentu atbilstības novērtēšanas moduļi

Procedūras	Sliedes	Sliežu piestiprināšanas sistēma	Sliežu ceļa gulšņi
Ražojumiem, kuri laisti ES tirgū pirms attiecīgo SITS stāšanās spēkā	CA vai CH	CA vai CH	
Ražojumiem, kuri laisti ES tirgū pēc attiecīgo SITS stāšanās spēkā	CB + CC vai CB + CD, vai CB + CF, vai CH		

3. Uzskata, ka ražojumu, kuri laisti tirgū pirms attiecīgo SITS publicēšanas, tips ir apstiprināts, tāpēc EK tipa pārbaude (CB modulis) nav jāveic, ja ražotājs pierāda, ka salīdzināmos apstākļos veiktai savstarpējās izmantojamības komponentu iepriekšējo lietojumu testēšanai un verificēšanai ir bijuši pozitīvi rezultāti un tā atbilst šīs SITS prasībām. Šādā gadījumā šie novērtējumi paliek spēkā arī attiecībā uz jauno lietojumu. Ja nav iespējams pierādīt, ka risinājums iepriekš ir pozitīvi novērtēts, piemēro procedūru, kas attiecas uz savstarpējas izmantojamības komponentiem, kuri laisti ES tirgū pēc šīs SITS publicēšanas.

4. Savstarpējas izmantojamības komponentu atbilstības novērtēšana aptver šīs SITS A papildinājuma 36. tabulā norādītos posmus un raksturlielumus.

6.1.3. *Savstarpējās izmantojamības komponentu inovatīvi risinājumi*

Ja savstarpējas izmantojamības komponentam piedāvā inovatīvu risinājumu, piemēro 10. pantā aprakstīto procedūru.

6.1.4. *Savstarpējas izmantojamības komponentu EK atbilstības deklarācija*

6.1.4.1. Savstarpējas izmantojamības komponenti, uz kuriem attiecas citas Eiropas Savienības direktīvas

1. Direktīvas 2008/57/EK 13. panta 3. punktā noteikts: "Ja uz savstarpējas izmantojamības komponentiem attiecas citas Kopienas direktīvas, kuras skar citus jautājumus, šajos gadījumos "EK" atbilstības deklarācijā vai deklarācijā par piemērotību lietošanai norāda, ka šie savstarpējas izmantojamības komponenti atbilst arī pārējo direktīvu prasībām."

2. Saskaņā ar Direktīvas 2008/57/EK IV pielikuma 3. punktu EK atbilstības deklarācijai pievieno paziņojumu ar informāciju par savstarpējas izmantojamības komponenta izmantošanas nosacījumiem.

6.1.4.2. Sliežu EK atbilstības deklarācija

Paziņojums ar informāciju par izmantošanas nosacījumiem nav jāsniedz.

6.1.4.3. Sliežu piestiprināšanas sistēmu EK atbilstības deklarācija

EK atbilstības deklarācijai pievieno paziņojumu, kurā norāda:

a) sliežu, sliežu ieslīpuma, zemsliežu pamata un gulšņu tipa kombināciju, ar kuru drīkst izmantot sliežu piestiprināšanas sistēmu;

b) maksimālo ass slodzi, kādai sliežu piestiprināšanas sistēma ir paredzēta.

6.1.4.4. Sliežu ceļa gulšņu EK atbilstības deklarācija

EK atbilstības deklarācijai pievieno paziņojumu, kurā norāda:

a) sliežu, sliežu ieslīpuma un sliežu piestiprināšanas sistēmas tipa kombināciju, ar kuru drīkst izmantot gulšņus;

b) nominālo un projektēto sliežu ceļa platumu;

c) tā ass slodzes un vilcienu kustības ātruma kombinācijas, kam sliežu ceļa gulšņi ir paredzēti.

6.1.5. *Konkrētas savstarpējas izmantojamības komponentu novērtēšanas procedūras*

6.1.5.1. Sliežu novērtēšana

Sliežu tēraudu novērtē atbilstīgi šādām prasībām:

a) sliedes cietību testē attiecībā uz ritošā sastāva stāvokli saskaņā ar standarta EN 13674-1:2011 9.1.8. punktu, un to mēra, izmantojot vienu paraugu (kontroles paraugs no ražošanas);

b) stiepes stiprību testē saskaņā ar standarta EN 13674-1:2011 9.1.9. punktu, un to mēra, izmantojot vienu paraugu (kontroles paraugs no ražošanas);

c) nogurumu testē saskaņā ar standarta EN 13674-1:2011 8.1. un 8.4. punktu.

6.1.5.2. Gulšņu novērtēšana

1. Līdz 2021. gada 31. maijam ir atļauts projektētais sliežu ceļa platums sliežu ceļa gulšņiem, kas ir mazāks par 1 437 mm.

2. Attiecībā uz pārstatāma platuma sliežu ceļa gulšņiem (*polyvalent gauge track sleepers*) un dažāda platuma sliežu ceļiem piemērotiem gulšņiem (*multiple gauge track sleepers*) ir atļauts nenovērtēt projektētā sliežu ceļa platumu, ja nominālais sliežu ceļa platums ir 1 435 mm.

6.2. **Infrastruktūras apakšsistēma**

6.2.1. *Vispārīgi noteikumi*

1. Pēc pieteikuma iesniedzēja lūguma paziņotā iestāde veic infrastruktūras apakšsistēmas EK verificēšanu saskaņā ar Direktīvas 2008/57/EK 18. pantu un saskaņā ar attiecīgo moduļu noteikumiem.

2. Ja pieteikuma iesniedzējs pierāda, ka infrastruktūras apakšsistēmas vai apakšsistēmas daļu testēšana vai novērtēšana ir bijusi tāda pati, kā testēšana vai novērtēšana, kas devusi pozitīvus rezultātus attiecībā uz projekta iepriekšējiem lietojumiem, paziņotā iestāde šīs testēšanas un novērtēšanas rezultātus ņem vērā EK verificēšanas procesā.

3. Infrastruktūras apakšsistēmas EK verificēšana aptver šīs SITS B papildinājuma 37. tabulā norādītos posmus un raksturlielumus.

4. Apakšsistēmas EK verificēšana neattiecas uz veiktspējas parametriem, kuri minēti šīs SITS 4.2.1. punktā.

5. Konkrētu infrastruktūras apakšsistēmas pamatparametru īpašas novērtēšanas procedūras ir noteiktas 6.2.4. punktā.

6. Pieteikuma iesniedzējs sagatavo infrastruktūras apakšsistēmas EK verifikācijas deklarāciju saskaņā ar Direktīvas 2008/57/EK 18. pantu un V pielikumu.

6.2.2. *Moduļu piemērošana*

Infrastruktūras apakšsistēmas EK verificēšanas procedūrai pieteikuma iesniedzējs var izvēlēties:

a) SG moduli: EK verificēšana, pamatojoties uz vienības verificēšanu, vai

b) SH1 moduli: EK verificēšana, pamatojoties uz visaptverošu kvalitātes vadības sistēmu un projekta pārbaudi.

6.2.2.1. SG moduļa piemērošana

Ja EK verificēšanu visefektīvāk var veikt, izmantojot informāciju, ko savācis infrastruktūras pārvaldītājs, līgumslēdzējs subjekts vai galvenie iesaistītie darbuzņēmēji (piemēram, ar sliežu ceļa mērīšanas ritekli vai citām mērierīcēm iegūtus datus), paziņotā iestāde atbilstības novērtēšanā ņem vērā šo informāciju.

6.2.2.2. SH1 moduļa piemērošana

SH1 moduli var izvēlēties tikai tad, ja darbībām, kuras attiecas uz piedāvāto verificējamo apakšsistēmu (projektēšanai, ražošanai, montāžai, uzstādīšanai), piemēro projektēšanas, ražošanas, galaražojumu pārbaudes un testēšanas kvalitātes vadības sistēmu, ko apstiprinājusi un apsekojusi paziņotā iestāde.

6.2.3. *Inovatīvi risinājumi*

Ja infrastruktūras apakšsistēmai piedāvā inovatīvu risinājumu, piemēro 10. pantā aprakstīto procedūru.

6.2.4. *Īpašas infrastruktūras apakšsistēmas novērtēšanas procedūras*

6.2.4.1. Būvju tuvinājuma gabarīta novērtēšana

1. Būvju tuvinājuma gabarīta novērtēšanu kā projekta pārbaudi veic attiecībā pret raksturīgajiem šķērsgriezumiem, izmantojot infrastruktūras pārvaldītāja vai līgumslēdzēja subjekta veikto aprēķinu rezultātus, pamatojoties uz standarta EN 15273-3:2013 5., 7. un 10. iedaļu, C pielikumu un D pielikuma D.4.8. punktu.

2. Raksturīgie šķērsgriezumi ir šādi:

   a) sliežu ceļa posms bez ārējās sliedes paaugstinājuma;

   b) sliežu ceļa posms ar maksimālo ārējās sliedes paaugstinājumu;

   c) sliežu ceļa posms ar inženiertehnisku konstrukciju pār līniju;

   d) jebkura cita vieta, kur projektētā iekārtas gabarīta robeža ir pietuvināta par mazāk nekā 100 mm vai iekārtas nominālais gabarīts vai vienotais gabarīts ir pietuvināts par mazāk nekā 50 mm.

3. Pēc montāžas pirms nodošanas ekspluatācijā gabarītus verificē vietās, kur projektētā iekārtas gabarīta robeža ir pietuvināta par mazāk nekā 100 mm vai iekārtas nominālais gabarīts vai vienotais gabarīts ir pietuvināts par mazāk nekā 50 mm.

4. Šīs iedaļas 1. punkta vietā sistēmā ar 1 520 mm platiem sliežu ceļiem būvju tuvinājuma gabarīta novērtēšanu kā projekta pārbaudi veic attiecībā pret raksturīgajiem šķērsgriezumiem, izmantojot vienoto būvju tuvinājuma gabarītu "S", kā noteikts šīs SITS H papildinājumā.

5. Šīs iedaļas 1. punkta vietā sistēmā ar 1 600 mm platiem sliežu ceļiem būvju tuvinājuma gabarīta novērtēšanu kā projekta pārbaudi veic attiecībā pret raksturīgajiem šķērsgriezumiem, izmantojot būvju tuvinājuma gabarītu "IRL 1", kā noteikts šīs SITS O papildinājumā.

6.2.4.2. Attāluma starp sliežu ceļu asīm novērtēšana

1. Projekta pārbaudē attālumu starp sliežu ceļu asīm novērtē, izmantojot infrastruktūras pārvaldītāja vai līgumslēdzēja subjekta veikto aprēķinu rezultātus, pamatojoties uz standarta EN 15273-3:2013 9. nodaļu. Nominālo attālumu starp sliežu ceļu asīm pārbauda pie līnijas plānojuma, kur attālumi ir norādīti paralēli horizontālajai plaknei. Uzstādīšanas tuvinājuma robežvērtību starp sliežu ceļu asīm pārbauda attiecībā pret rādiusu un attiecīgo ārējās sliedes paaugstinājumu.

2. Pēc montāžas pirms nodošanas ekspluatācijā attālumu starp sliežu ceļu asīm verificē kritiskajās vietās, kur uzstādīšanas tuvinājuma robežvērtība starp sliežu ceļu asīm, kā noteikts standarta EN 15273-3:2013 9. nodaļā, ir pietuvināta par mazāk nekā 50 mm.

3. Šīs iedaļas 1. punkta vietā sistēmā ar 1 520 mm platiem sliežu ceļiem projekta pārbaudē novērtē attālumu starp sliežu ceļu asīm, izmantojot infrastruktūras pārvaldītāja vai līgumslēdzēja subjekta veikto aprēķinu rezultātus. Nominālo attālumu starp sliežu ceļu asīm pārbauda pie līnijas plānojuma, kur attālumi ir norādīti paralēli horizontālajai plaknei. Uzstādīšanas tuvinājuma robežvērtību starp sliežu ceļu asīm pārbauda attiecībā pret rādiusu un attiecīgo ārējās sliedes paaugstinājumu.

4. Šīs iedaļas 2. punkta vietā sistēmā ar 1 520 mm platiem sliežu ceļiem pēc montāžas pirms nodošanas ekspluatācijā attālumu starp sliežu ceļu asīm verificē kritiskajās vietās, kur uzstādīšanas tuvinājuma robežvērtība starp sliežu ceļu asīm ir pietuvināta par mazāk nekā 50 mm.

6.2.4.3. Nominālā sliežu ceļa platuma novērtēšana

1. Nominālā sliežu ceļa platuma novērtēšanu projekta pārbaudē veic, pārbaudot pieteikuma iesniedzēja pašdeklarāciju.

2. Nominālā sliežu ceļa platuma novērtēšanu montāžas laikā pirms nodošanas ekspluatācijā veic, pārbaudot savstarpējas izmantojamības komponenta gulšņa sertifikātu. Nesertificētiem savstarpējas izmantojamības komponentiem nominālo sliežu ceļa platumu novērtē, pārbaudot pieteikuma iesniedzēja pašdeklarāciju.

6.2.4.4. Sliežu ceļa plānojuma novērtēšana

1. Projekta pārbaudē izliekumu, ārējās sliedes paaugstinājumu, ārējās sliedes paaugstinājuma deficītu un ārējās sliedes paaugstinājuma deficīta strauju maiņu novērtē atbilstīgi vietējam projektētajam ātrumam.

2. Pārmiju un krustojumu plānojuma novērtējums nav jāveic.

6.2.4.5. Ārējās sliedes paaugstinājuma deficīta novērtēšana vilcieniem, kuri projektēti braukšanai ar lielāku ārējās sliedes paaugstinājuma deficītu

Saskaņā ar 4.2.4.3. punkta 2. apakšpunktu "vilcienus, kuri īpaši projektēti braukšanai ar lielāku ārējās sliedes paaugstinājuma deficītu (piemēram, motorvagonus ar zemākām ass slodzēm; ritekļus ar speciālu iekārtu, lai izbrauktu līkumus), var ekspluatēt ar lielāku ārējās sliedes paaugstinājuma deficītu, ja pierādīts, ka tas neietekmē drošību". Minētā pierādīšana neietilpst šīs SITS darbības jomā, un tāpēc paziņotā iestāde neveic infrastruktūras apakšsistēmas verificēšanu. Pierādīšanu veic dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums, vajadzības gadījumā sadarbojoties ar infrastruktūras pārvaldītāju.

6.2.4.6. Ekvivalentā koniskuma projektēto vērtību novērtēšana

Ekvivalentā koniskuma projektētās vērtības novērtē, izmantojot infrastruktūras pārvaldītāja vai līgumslēdzēja subjekta veikto aprēķinu rezultātus, pamatojoties uz standartu EN 15302:2008+A1:2010.

6.2.4.7. Sliedes galviņas profila novērtēšana

1. Jaunu sliežu projektēto profilu pārbauda atbilstīgi 4.2.4.6. punktam.

2. Uz izmantošanai derīgām sliedēm, kas izmantotas atkārtoti, neattiecas prasības, kuras 4.2.4.6. punktā ir noteiktas attiecībā uz sliedes galviņas profilu.

6.2.4.8. Pārmiju un krustojumu novērtēšana

Pārmiju un krustojumu novērtēšanu saistībā ar 4.2.5.1., 4.2.5.2. un 4.2.5.3. punktu veic, pārbaudot, vai ir infrastruktūras pārvaldītāja vai līgumslēdzēja subjekta pašdeklarācija.

6.2.4.9. Jaunu konstrukciju, zemes klātņu noslogojuma un grunts spiediena ietekmes novērtēšana

1. Jaunu konstrukciju novērtēšanu veic, pārbaudot, vai projektēšanā izmantotās satiksmes slodzes un sliežu ceļa nošķiebuma robežvērtības atbilst 4.2.7.1. un 4.2.7.3. punkta obligātajām prasībām. Paziņotajai iestādei nav jāveic ne projekta pārbaude, ne aprēķini. Pārbaudot projektā izmantoto koeficienta α vērtību saskaņā ar 4.2.7.1. punktu, jāpārbauda tikai, vai koeficienta α vērtība atbilst 11. tabulas prasībām.

2. Jaunu zemes klātņu noslogojuma un grunts spiediena ietekmi novērtē, pārbaudot projektēšanā izmantotās vertikālās slodzes atbilstīgi 4.2.7.2. punktā definētajām prasībām. Pārbaudot projektā izmantoto koeficienta α vērtību saskaņā ar 4.2.7.2. punktu, jāpārbauda tikai, vai koeficienta α vērtība atbilst 11. tabulas prasībām. Paziņotajai iestādei nav jāveic ne projekta pārbaude, ne aprēķini.

6.2.4.10. Pastāvošu konstrukciju novērtēšana

1. Pastāvošu konstrukciju novērtēšanu attiecībā pret 4.2.7.4. punkta 3. apakšpunkta b) un c) punkta prasībām veic, izmantojot vienu no šīm metodēm:

   a) pārbauda, vai EN līniju kategoriju vērtības apvienojumā ar pieļaujamo ātrumu, kas publicēts vai kuru ir paredzēts publicēt līnijām, kurās atrodas attiecīgās konstrukcijas, atbilst šīs SITS E papildinājuma prasībām;

   b) pārbauda, vai EN līniju kategoriju vērtības apvienojumā ar norādīto pieļaujamo ātrumu, kas noteikts konstrukcijām vai projektam, atbilst šīs SITS E papildinājuma prasībām;

   c) pārbauda, vai satiksmes slodzes, kuras noteiktas konstrukcijām vai projektam, atbilst 4.2.7.1.1. un 4.2.7.1.2. punktā definētajām obligātajām prasībām. Pārbaudot koeficienta α vērtību saskaņā ar 4.2.7.1.1. punktu, jāpārbauda tikai, vai koeficienta α vērtība atbilst 11. tabulā minētajai koeficienta α vērtībai.

2. Nav jāveic ne projekta pārbaude, ne aprēķini.

3. Pastāvošu konstrukciju novērtēšanā attiecīgi piemēro 4.2.7.4. punkta 4. apakšpunktu.

6.2.4.11. Perona nobīdes novērtēšana

1. Projekta pārbaudē attālumu no sliežu ceļa ass līdz perona malai novērtē, izmantojot infrastruktūras pārvaldītāja vai līgumslēdzēja subjekta veikto aprēķinu rezultātus, pamatojoties uz standarta EN 15273-3:2013 13. nodaļu.

2. Pēc montāžas pirms nodošanas ekspluatācijā attālumus verificē. Nobīdi pārbauda perona galos un ik pēc 30 m uz taisna sliežu ceļa un ik pēc 10 m sliežu ceļa līkumos.

3. Šīs iedaļas 1. punkta vietā sistēmā ar 1 520 mm platiem sliežu ceļiem projekta pārbaudē attālumu no sliežu ceļa ass līdz perona malai novērtē atbilstīgi 4.2.9.3. punkta prasībām. 2. punktu piemēro atbilstīgi.

4. Šīs iedaļas 1. punkta vietā sistēmā ar 1 600 mm platiem sliežu ceļiem projekta pārbaudē attālumu no sliežu ceļa ass līdz perona malai novērtē atbilstīgi 4.2.9.3. punkta 4. apakšpunkta prasībām. 2. punktu piemēro atbilstīgi.

6.2.4.12. Maksimālo spiediena pārmaiņu tuneļos novērtēšana

1. Maksimālās spiediena pārmaiņas tuneļos (10 kPa kritēriju) novērtē, izmantojot infrastruktūras pārvaldītāja vai līgumslēdzēja subjekta atbilstīgi standarta EN 14067-5:2006+A1:2010 4. un 6. nodaļai veikto skaitlisko simulāciju rezultātus, pamatojoties uz visiem paredzamajiem ekspluatācijas apstākļiem un ņemot vērā visus vilcienus, kuri atbilst lokomotīvju un pasažieru vagonu SITS un ir paredzēti konkrētā novērtējamā tuneļa šķērsošanai ar ātrumu 200 km/h vai lielāku.

2. Ievades parametriem jābūt tādiem, lai ievērotu lokomotīvju un pasažieru ritošā sastāva SITS norādīto vilcienu radītā atsauces spiediena viļņa raksturlielumus.

3. Vērā ņemamo savstarpēji izmantojamo vilcienu atsauces šķērsgriezumu laukumiem (konstanti visā vilciena garumā) atsevišķi katram motorvagonam vai piekabvagonam jābūt šādiem:

   a) 12 m² ritekļiem, kuri projektēti atsauces kinemātiskajam profilam GC un DE3;

   b) 11 m² ritekļiem, kuri projektēti atsauces kinemātiskajam profilam GA un GB;

   c) 10 m² ritekļiem, kuri projektēti atsauces kinemātiskajam profilam G1.

   Ritekļa gabarītu, ko paredzēts izmantot, nosaka, pamatojoties uz gabarītiem, kuri izvēlēti atbilstīgi 4.2.1. punktam.

4. Novērtēšanā var ņemt vērā arī konstrukcijas īpatnības, kuras samazina spiediena pārmaiņas, ja tādas ir, kā arī tuneļa garumu.

5. Spiediena pārmaiņas atmosfēras vai ģeogrāfisko apstākļu ietekmē var neņemt vērā.

6.2.4.13. Sānvēja ietekmes novērtēšana

Drošības pierādīšana neietilpst šīs SITS darbības jomā, un tāpēc paziņotā iestāde neveic verificēšanu. Pierādīšanu veic infrastruktūras pārvaldītājs, vajadzības gadījumā sadarbojoties ar dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu.

6.2.4.14. Vilcienu stacionāro apkopes iekārtu novērtēšana

Vilcienu stacionāro apkopes iekārtu novērtēšana ir attiecīgās dalībvalsts pienākums.

6.2.5. *Tehniskie risinājumi, kuri projektēšanas posmā rada pieņēmumu par atbilstību*

Pieņēmumu par atbilstību projektēšanas posmā attiecībā uz tehniskiem risinājumiem var novērtēt pirms tam vai neatkarīgi no konkrēta projekta.

6.2.5.1. Vienlaidu sliežu ceļa izturības novērtēšana

1. Sliežu ceļa atbilstību 4.2.6. punkta prasībām var pierādīt ar atsauci uz esošu sliežu ceļa projektu, kas atbilst ekspluatācijas nosacījumiem, kuri attiecas uz attiecīgo apakšsistēmu.

2. Sliežu ceļa projektu nosaka tehniskie raksturlielumi, kas noteikti šīs SITS C.1. papildinājumā, un tā ekspluatācijas nosacījumi, kuri noteikti šīs SITS D.1. papildinājumā.

3. Sliežu ceļa projektu uzskata par esošu, ja ir ievēroti abi šādi nosacījumi:

   a) sliežu ceļa projekts parastas ekspluatācijas apstākļos darbojas vismaz vienu gadu, un

   b) sliežu ceļu kopējā kravnesība bija vismaz 20 miljoni bruto tonnu parastas ekspluatācijas periodā.

4. Esoša sliežu ceļa projekta ekspluatācijas nosacījumi attiecas uz nosacījumiem, kuri piemēroti parastas ekspluatācijas apstākļos.

5. Novērtēšanu, lai apstiprinātu esošu sliežu ceļa projektu, veic, pārbaudot, vai ir noteikti šīs SITS C.1. papildinājumā minētie tehniskie raksturlielumi un šīs SITS D.1. papildinājumā minētie ekspluatācijas nosacījumi un vai ir pieejama atsauce uz sliežu ceļa projekta iepriekšēju izmantošanu.

6. Ja projektā tiek izmantots iepriekš novērtēts esoša sliežu ceļa projekts, paziņotā iestāde novērtē tikai to, vai ir ievēroti ekspluatācijas nosacījumi.

7. Jauniem sliežu ceļa projektiem, kuru pamatā ir esoši sliežu ceļa projekti, jaunu novērtēšanu var veikt, verificējot atšķirības un novērtējot to ietekmi uz sliežu ceļa izturību. Šo novērtēšanu var atbalstīt, piemēram, datorsimulācija, laboratorijas testēšana vai testēšana uz vietas.

8. Sliežu ceļa projekts ir uzskatāms par jaunu, ja ir mainīts vismaz viens no šīs SITS C papildinājumā minētajiem tehniskajiem raksturlielumiem vai viens no šīs SITS D papildinājumā minētajiem ekspluatācijas nosacījumiem.

6.2.5.2. Pārmiju un krustojumu novērtēšana

1. Šīs SITS 6.2.5.1. punkta noteikumus piemēro, lai novērtētu sliežu ceļa izturību pārmijās un krustojumos. C.2. papildinājumā ir noteikti pārmiju un krustojumu projektu tehniskie raksturlielumi, un D.2. papildinājumā ir noteikti pārmiju un krustojumu projektu ekspluatācijas nosacījumi.

2. Pārmiju un krustojumu projektētās ģeometrijas novērtēšanu veic atbilstīgi šīs SITS 6.2.4.8. punktam.

3. Stacionāru dubulto krustenisko pāreju maksimālo nevadāmo garumu novērtē atbilstīgi šīs SITS 6.2.4.8. punktam.

6.3. EK verificēšana, izmantojot ātrumu kā pārejas kritēriju

1. Saskaņā ar 7.5. punktu ir pieļaujams ekspluatācijā nodot dzelzceļa līnijas ar mazāku ātrumu nekā plānotais maksimālais ātrums. Šajā iedaļā ir izklāstītas EK verificēšanas prasības šādiem gadījumiem.

2. Dažas 4. iedaļā noteiktās robežvērtības ir atkarīgas no maršrutā plānotā ātruma. Atbilstība jānovērtē plānotajā maksimālajā ātrumā, tomēr no ātruma atkarīgus raksturlielumus pieļaujams novērtēt mazākā ātrumā, kas ir spēkā, nododot līniju ekspluatācijā.

3. Maršruta plānotā ātruma pārējo raksturlielumu atbilstības prasības paliek spēkā.

4. Lai atzītu savstarpēju izmantojamību plānotajā ātrumā, kad ir panākts vajadzīgais atbilstības līmenis, ir tikai jānovērtē uz laiku neatbilstošo raksturlielumu atbilstība.

6.4. Tehniskās apkopes dokumentācijas novērtēšana

1. Saskaņā ar 4.5. punktu infrastruktūras pārvaldītājam ir jābūt katras savstarpēji izmantojamas līnijas infrastruktūras apakšsistēmas tehniskās apkopes dokumentācijai.

2. Paziņotā iestāde apstiprina, ka tehniskās apkopes dokumentācija ir un ka tajā ir iekļauti 4.5.1. punktā minētie aspekti. Paziņotā iestāde neveic tehniskās apkopes dokumentācijā sīki izklāstīto prasību piemērotības novērtējumu.

3. Paziņotā iestāde atsauci uz šīs SITS 4.5.1. punktā prasīto tehniskās apkopes dokumentāciju iekļauj tehniskajā dokumentācijā, kas minēta Direktīvas 2008/57/EK 18. panta 3. punktā.

6.5. Apakšsistēmas, kurās ietilpst savstarpējas izmantojamības komponenti, kuriem nav EK deklarācijas

6.5.1. *Nosacījumi*

1. Līdz 2021. gada 31. maijam paziņotā iestāde drīkst izsniegt EK verifikācijas sertifikātu apakšsistēmai pat tad, ja dažiem no apakšsistēmā iekļautajiem savstarpējās izmantojamības komponentiem nav attiecīgās EK atbilstības deklarācijas un/vai deklarācijas par piemērotību lietošanai saskaņā ar šo SITS, ja ir ievēroti šādi kritēriji:

   a) paziņotā iestāde ir pārbaudījusi apakšsistēmas atbilstību šīs SITS 4. iedaļas prasībām, kā arī saistībā ar 6.2.–7. iedaļu (izņemot 7.7. punktu "Īpaši gadījumi"). Turklāt uz SIK neattiecas atbilstība 5. un 6.1. iedaļai; un

   b) savstarpējas izmantojamības komponenti, kam nav attiecīgās EK atbilstības deklarācijas un/vai deklarācijas par piemērotību lietošanai, ir izmantoti apakšsistēmā, kura pirms šīs SITS stāšanās spēkā jau ir apstiprināta un nodota ekspluatācijā vismaz vienā dalībvalstī.

2. Šādi novērtētiem savstarpējas izmantojamības komponentiem nesagatavo EK atbilstības deklarāciju un/vai deklarāciju par piemērotību lietošanai.

6.5.2. *Dokumentācija*

1. Apakšsistēmas EK verifikācijas sertifikātā skaidri norāda, kurus savstarpējas izmantojamības komponentus paziņotā iestāde apakšsistēmas verificēšanas procesā ir novērtējusi.

2. Apakšsistēmas EK verifikācijas deklarācijā skaidri norāda:

   a) kuri savstarpējas izmantojamības komponenti novērtēti kā apakšsistēmas daļa;

   b) apstiprinājumu, ka apakšsistēmā ir savstarpējas izmantojamības komponenti, kas ir identiski komponentiem, kuri verificēti kā apakšsistēmas daļa;

   c) attiecībā uz šiem savstarpējas izmantojamības komponentiem norāda iemeslu(-us), kura(-u) dēļ ražotājs pirms to iekļaušanas apakšsistēmā nav sniedzis EK atbilstības deklarāciju un/vai deklarāciju par piemērotību lietošanai, ietverot saskaņā ar Direktīvas 2008/57/EK 17. pantu paziņoto valsts noteikumu piemērošanu.

6.5.3. *Saskaņā ar 6.5.1. punktu sertificēto apakšsistēmu tehniskā apkope*

1. Pārejas periodā, pēc pārejas perioda beigām un līdz attiecīgās apakšsistēmas modernizācijas vai atjaunošanas pabeigšanai (ņemot vērā dalībvalsts lēmumu par SITS piemērošanu) savstarpējās izmantojamības komponentus, kam nav EK atbilstības deklarācijas un/vai deklarācijas par piemērotību lietošanai un kas ir viena tipa komponenti, var atļaut izmantot ar apakšsistēmas tehnisko apkopi saistītai nomaiņai (rezerves daļām) par tehnisko apkopi atbildīgās iestādes atbildībā.

2. Par tehnisko apkopi atbildīgajai iestādei katrā ziņā jāgādā, lai komponenti, ko izmanto ar tehnisko apkopi saistītai nomaiņai, būtu piemēroti attiecīgajiem lietojumiem, lai tos izmantotu to lietošanas jomā, lai tie ļautu panākt dzelzceļa sistēmas savstarpēju izmantojamību un vienlaikus atbilstu pamatprasībām. Šādiem komponentiem jābūt izsekojamiem un sertificētiem saskaņā ar dzelzceļa nozarē vispāratzītiem valsts vai starptautiskiem noteikumiem vai prakses kodeksiem.

6.6. **Apakšsistēma, kurā ietilpst izmantošanai derīgi savstarpējas izmantojamības komponenti, kuri ir piemēroti atkārtotai lietošanai**

6.6.1. *Nosacījumi*

1. Paziņotā iestāde drīkst izsniegt EK verifikācijas sertifikātu apakšsistēmai pat tad, ja daži no apakšsistēmā iekļautajiem savstarpējās izmantojamības komponentiem ir izmantošanai derīgi savstarpējas izmantojamības komponenti, kuri ir piemēroti atkārtotai lietošanai, ja ir ievēroti šādi kritēriji:

   a) paziņotā iestāde ir pārbaudījusi apakšsistēmas atbilstību šīs SITS 4. iedaļas prasībām, kā arī saistībā ar 6.2.–7. iedaļu (izņemot 7.7. punktu "Īpaši gadījumi"). Turklāt uz SIK neattiecas atbilstība 6.1. punktam; un

   b) savstarpējas izmantojamības komponentiem nav attiecīgās EK atbilstības deklarācijas un/vai deklarācijas par piemērotību lietošanai.

2. Šādi novērtētiem savstarpējas izmantojamības komponentiem nesagatavo EK atbilstības deklarāciju un/vai deklarāciju par piemērotību lietošanai.

6.6.2. *Dokumentācija*

1. Apakšsistēmas EK verifikācijas sertifikātā skaidri norāda, kurus savstarpējas izmantojamības komponentus paziņotā iestāde apakšsistēmas verificēšanas procesā ir novērtējusi.

2. Apakšsistēmas EK verifikācijas deklarācijā skaidri norāda:

   a) kuri savstarpējas izmantojamības komponenti ir izmantošanai derīgi savstarpējas izmantojamības komponenti, kuri ir piemēroti atkārtotai lietošanai;

   b) apstiprinājumu, ka apakšsistēmā ir savstarpējas izmantojamības komponenti, kas ir identiski komponentiem, kuri verificēti kā apakšsistēmas daļa.

6.6.3. *Izmantošanai derīgu savstarpējas izmantojamības komponentu izmantošana, veicot tehnisko apkopi*

1. Izmantošanai derīgus savstarpējas izmantojamības komponentus, kuri ir piemēroti atkārtotai lietošanai, var atļaut izmantot ar apakšsistēmas tehnisko apkopi saistītai nomaiņai (rezerves daļām) par tehnisko apkopi atbildīgās iestādes atbildībā.

2. Par tehnisko apkopi atbildīgajai iestādei katrā ziņā jāgādā, lai komponenti, ko izmanto ar tehnisko apkopi saistītai nomaiņai, būtu piemēroti attiecīgajiem lietojumiem, lai tos izmantotu to lietošanas jomā, lai tie ļautu panākt dzelzceļa sistēmas savstarpēju izmantojamību un vienlaikus atbilstu pamatprasībām. Šādiem komponentiem jābūt izsekojamiem un sertificētiem saskaņā ar dzelzceļa nozarē vispāratzītiem valsts vai starptautiskiem noteikumiem vai prakses kodeksiem.

7. INFRASTRUKTŪRAS SITS ĪSTENOŠANA

Dalībvalstis izstrādā valsts plānu šīs SITS īstenošanai, ņemot vērā visas Eiropas Savienības dzelzceļa sistēmas saskaņotību. Šajā plānā iekļauj visus projektus, kuri paredz atjaunot vai modernizēt infrastruktūras apakšsistēmas, atbilstīgi papildu informācijai, kas minēta 7.1.– 7.7. punktā turpmāk tekstā.

7.1. **Šīs SITS piemērošana dzelzceļa līnijām**

Attiecībā uz līnijām, kuras ir šīs SITS ģeogrāfiskajā darbības jomā un kuras nodod ekspluatācijā pēc šīs SITS stāšanās spēkā kā savstarpēji izmantojamas līnijas, pilnībā piemēro visus 4., 5. un 6. iedaļas noteikumus un 7.2.–7.6. punkta īpašos noteikumus.

7.2. **Šīs SITS piemērošana jaunām dzelzceļa līnijām**

1. Šajā SITS "jauna līnija" ir līnija, ar ko izveido maršrutu vietā, kur pašlaik maršruta nav.

2. Par modernizētas, nevis jaunas līnijas būvniecību var uzskatīt būvniecību, piemēram, lai palielinātu ātrumu vai jaudu, šādos gadījumos:

   a) pastāvoša maršruta daļēja pārbūve;

   b) apvedceļa būvniecība;

   c) pastāvoša maršruta papildināšana ar vienu vai vairākiem sliežu ceļiem neatkarīgi no attāluma starp sākotnējiem un papildu sliežu ceļiem.

7.3. **Šīs SITS piemērošana pastāvošām dzelzceļa līnijām**

7.3.1. *Līnijas modernizācija*

1. Saskaņā ar Direktīvas 2008/57/EK 2. panta m) apakšpunktu "modernizācija" ir apakšsistēmas vai apakšsistēmas daļas ievērojami pārveidošanas darbi, kas uzlabo apakšsistēmas vispārējo darbību.

2. Šajā SITS līnijas infrastruktūras apakšsistēmu uzskata par modernizētu, ja ir mainīti vismaz 4.2.1. punktā noteiktie veiktspējas parametri – ass slodze vai gabarīts, lai atbilstu cita pārvadājumu koda prasībām.

3. Attiecībā uz pārējiem SITS veiktspējas parametriem saskaņā ar Direktīvas 2008/57/EK 20. panta 1. punktu dalībvalstis nolemj, ciktāl projektam jāpiemēro SITS.

4. Ja piemēro Direktīvas 2008/57/EK 20. panta 2. punktu, jo modernizācijai vajag ekspluatācijas atļauju, attiecīgā dalībvalstis nolemj, kuras SITS prasības jāpiemēro.

5. Ja Direktīvas 2008/57/EK 20. panta 2. punktu nepiemēro, jo modernizācijai nevajag ekspluatācijas atļauju, ir ieteicams panākt atbilstību šai SITS. Ja atbilstību nav iespējams panākt, līgumslēdzējs subjekts par neatbilstības iemesliem informē dalībvalsti.

6. Ja projektā ir iekļauti SITS neatbilstīgi elementi, par atbilstības novērtēšanas un EK verificēšanas procedūrām jāvienojas ar attiecīgo dalībvalsti.

7.3.2. *Līnijas atjaunošana*

1. Saskaņā ar Direktīvas 2008/57/EK 2. panta n) punktu "atjaunošana" ir apakšsistēmas vai apakšsistēmas daļas ievērojami nomaiņas darbi, kas nemaina apakšsistēmas vispārējo darbību.

2. Šajā kontekstā ievērojami nomaiņas darbi jāinterpretē kā projekts, ko īsteno, lai sistemātiski nomainītu līnijas vai līnijas posma elementus. Atjaunošana atšķiras no 7.3.3. punktā minētās nomaiņas, ko veic saistībā ar tehnisko apkopi, jo tā dod iespēju panākt maršruta atbilstību SITS. Atjaunošana arī ir modernizācija, tikai tā nemaina veiktspējas parametrus.

3. Ja piemēro Direktīvas 2008/57/EK 20. panta 2. punktu, jo atjaunošanai vajag ekspluatācijas atļauju, attiecīgā dalībvalstis nolemj, kuras SITS prasības jāpiemēro.

4. Ja Direktīvas 2008/57/EK 20. panta 2. punktu nepiemēro, jo atjaunošanai nevajag ekspluatācijas atļauju, ir ieteicams panākt atbilstību šai SITS. Ja atbilstību nav iespējams panākt, līgumslēdzējs subjekts par neatbilstības iemesliem informē dalībvalsti.

5. Ja projektā ir iekļauti SITS neatbilstīgi elementi, par atbilstības novērtēšanas un EK verificēšanas procedūrām jāvienojas ar attiecīgo dalībvalsti.

7.3.3. *Ar tehnisko apkopi saistīta komponentu nomaiņa*

1. Saskaņā ar šo SITS saistībā ar līnijas apakšsistēmas daļu tehnisko apkopi nav jāveic oficiāla verifikācija un nevajag ekspluatācijas atļauju. Tomēr, ciktāl tas ir praktiski lietderīgi, ar tehnisko apkopi saistīta komponentu nomaiņa jāveic saskaņā ar šīs SITS prasībām.

2. Jācenšas, lai ar tehnisko apkopi saistīta komponentu nomaiņa pakāpeniski ļautu panākt dzelzceļa līnijas savstarpēju izmantojamību.

3. Lai panāktu, ka ievērojama infrastruktūras apakšsistēmas daļa pakāpeniski kļūst savstarpēji izmantojama, šāda pamatparametru grupa jāpielāgo kopā:

   a) līnijas plānojums;

   b) sliežu ceļa parametri;

   c) pārmijas un krustojumi;

   d) sliežu ceļa izturība pret slodzēm;

   e) konstrukciju izturība pret satiksmes slodzēm;

   f) peroni.

4. Šādos gadījumos jāņem vērā, ka katrs no minētajiem elementiem atsevišķi nevar nodrošināt visas apakšsistēmas atbilstību. Apakšsistēmas atbilstību var apliecināt tikai tad, ja visi elementi atbilst SITS.

7.3.4. *Pastāvošas līnijas, uz kurām neattiecas atjaunošanas vai modernizācijas projekts*

Procedūru, kas izmantojama, lai pierādītu, cik lielā mērā pastāvošās līnijas atbilst SITS pamatparametriem, veic brīvprātīgi. Procedūra, kas izmantojama, lai to pierādītu, ir saskaņā ar Komisijas 2014. gada 18. novembra Ieteikumu 2014/881/ES ([1]).

([1]) Komisijas 2014. gada 18. novembra Ieteikums 2014/881/ES par procedūru, kas izmantojama, lai pierādītu pastāvošo dzelzceļa līniju atbilstības līmeni savstarpējas izmantojamības tehnisko specifikāciju pamatparametriem (skatīt šā *Oficiālā Vēstneša* 520. lpp.).

7.4. **Šīs SITS piemērošana pastāvošajiem peroniem**

Infrastruktūras apakšsistēmas modernizācijas vai atjaunošanas gadījumā ir piemērojami šādi nosacījumi attiecībā uz perona augstumu, kā noteikts šīs SITS 4.2.9.2. punktā:

a) var izmantot citu perona nominālo augstumu, lai nodrošinātu atbilstību līnijas vai līnijas posma attiecīgajai modernizācijas vai atjaunošanas programmai;

b) var izmantot citu perona nominālo augstumu, ja darbiem ir vajadzīgas jebkura nesošā elementa konstrukcijas izmaiņas.

7.5. **Ātrums kā īstenošanas kritērijs**

1. Līniju var nodot ekspluatācijā kā savstarpēji izmantojamu līniju ar mazāku ātrumu nekā plānotais maksimālais līnijas ātrums. Tomēr tādā gadījumā līniju būvē tā, lai nākotnē tajā varētu izmantot plānoto maksimālo līnijas ātrumu.

2. Piemēram, attālumam starp sliežu ceļu asīm jābūt piemērotam plānotajam maksimālajam līnijas ātrumam, bet ārējās sliedes paaugstinājumam jābūt piemērotam ātrumam, kas ir spēkā, nododot līniju ekspluatācijā.

3. Atbilstības novērtēšanas prasības šādā gadījumā ir noteiktas 6.3. iedaļā.

7.6. **Infrastruktūras un ritošā sastāva savietojamības noteikšana pēc ritošā sastāva apstiprināšanas**

1. Ritošā sastāva SITS atbilstošs ritošais sastāvs nav automātiski savietojams ar visām līnijām, kuras atbilst šai infrastruktūras SITS. Piemēram, GC gabarīta riteklis nav savietojams ar GB gabarīta tuneli. Maršruta savietojamības noteikšanas procesam, kas ir jāievēro, ir jāatbilst Komisijas Ieteikumam par atļauju nodot ekspluatācijā strukturālās apakšsistēmas un ritekļus saskaņā ar Direktīvu 2008/57/EK ([1]).

2. Iepriekš 4. iedaļā noteikto SITS līniju kategoriju konstrukcija līdz E papildinājumā norādītajam maksimālajam ātrumam kopumā ir savietojama ar standartā EN 15528:2008+A1:2012 minēto kategoriju ritekļu ekspluatāciju. Tomēr ritekļu un infrastruktūras savietojamību papildus var ietekmēt pārmērīgas dinamiskās iedarbības – tostarp dažu tiltu rezonanses – risks.

3. Lai pierādītu tādu ritekļu savietojamību, kuru ekspluatācijas ātrums pārsniedz E papildinājumā norādīto maksimālo ātrumu, var veikt pārbaudes, pamatojoties uz konkrētiem ekspluatācijas modeļiem, par kuriem vienojas infrastruktūras pārvaldītājs un dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums.

4. Saskaņā ar šīs SITS 4.2.1. punktu ir atļauts projektēt jaunas un modernizētas līnijas, kuru infrastruktūra spēj pieņemt lielākus gabarītus, ass slodzes un ātrumu, lielāku perona lietderīgo garumu un garākus vilcienus, nekā norādīts šajā SITS.

7.7. **Īpaši gadījumi**

Konkrētos tīklos var piemērot turpmāk norādītos īpašos gadījumus. Īpašos gadījumus iedala šādi:

a) "P" gadījumi – pastāvīgi gadījumi;

b) "T" gadījumi – pagaidu gadījumi, kad atbilstību mērķsistēmai ieteicams panākt līdz 2020. gadam (šāds mērķis izvirzīts Eiropas Parlamenta un Padomes Lēmumā Nr. 1692/96/EK ([2])).

7.7.1. *Austrijas tīkla īpatnības*

7.7.1.1. Perona augstums (4.2.9.2.)

"P" gadījumi

Citām Savienības dzelzceļu sistēmas tīkla daļām, kā noteikts šīs regulas 2. panta 4. punktā, atjauninašanai un modernizācijai pieļaujamais perona nominālais augstums ir 380 mm virs velšanās virsmas.

([1]) *Oficiālajā Vēstnesī* vēl nav publicēts.
([2]) Eiropas Parlamenta un Padomes 1996. gada 23. jūlija Lēmums Nr. 1692/96/EK par Kopienas pamatnostādnēm Eiropas transporta tīkla attīstībai (OV L 228, 9.9.1996., 1. lpp.), kurā grozījumi izdarīti ar Lēmumu Nr. 884/2004/EK (OV L 167, 30.4.2004., 1. lpp.).

7.7.2. *Beļģijas tīkla īpatnības*

7.7.2.1. Perona nobīde (4.2.9.3.)

"P" gadījumi

Ja perona augstums ir 550 mm un 760 mm, perona nobīdes standarta vērtību b_{q0} aprēķina atbilstīgi šādām formulām:

$$b_{q0} = 1\,650 + \frac{5\,000}{R}$$ Līkumā, ja rādiuss ir 1 000 ≤ R ≤ ∞ (m).

$$b_{q0} = 1\,650 + \frac{26\,470}{R} - 21{,}5$$ Līkumā, ja rādiuss ir R < 1 000 (m).

7.7.3. *Bulgārijas tīkla īpatnības*

7.7.3.1. Perona augstums (4.2.9.2.)

"P" gadījumi

Modernizētiem vai atjaunotiem peroniem pieļaujamais perona nominālais augstums ir 300 mm un 1 100 mm virs velšanās virsmas.

7.7.3.2. Perona nobīde (4.2.9.3.)

"P" gadījumi

Šīs SITS 4.2.9.3. punkta 1. apakšpunkta un 4.2.9.3. punkta 2. apakšpunkta vietā perona nobīde ir šāda:

a) 1 650 mm, ja perona augstums ir 300 mm, un

b) 1 750 mm, ja perona augstums ir 1 100 mm.

7.7.4. *Dānijas tīkla īpatnības*

7.7.4.1. Perona augstums (4.2.9.2.)

"P" gadījumi

S-Tog vilcienu satiksmē pieļaujamais perona nominālais augstums ir 920 mm virs velšanās virsmas.

7.7.5. *Igaunijas tīkla īpatnības*

7.7.5.1. Nominālais sliežu ceļa platums (4.2.4.1.)

"P" gadījumi

Šīs SITS 4.2.4.1. punkta 2. apakšpunkta vietā sistēmā ar 1 520 mm platiem sliežu ceļiem nominālais sliežu ceļa platums ir 1 520 mm vai 1 524 mm.

7.7.5.2. Jaunu tiltu izturība pret satiksmes slodzēm (4.2.7.1.)

"P" gadījumi

Sistēmā ar 1 520 mm platiem sliežu ceļiem līnijām, kuru ass slodze ir 30 t, var projektēt konstrukcijas tā, lai tās izturētu vertikālas slodzes saskaņā ar šīs SITS M papildinājumā noteiktajiem slodzes modeļiem.

7.7.5.3. Tūlītējas rīcības robežvērtība pārmijām un krustojumiem (4.2.8.6.)

"P" gadījumi

Šīs SITS 4.2.8.6. punkta 3. apakšpunkta a) punkta vietā sistēmā ar 1 520 mm platiem sliežu ceļiem apvedceļa minimālā vērtība šaurākajā vietā starp atklātu pārmiju sliedi un rāmjsliedi ir 54 mm.

7.7.6. *Somijas tīkla īpatnības*

7.7.6.1. SITS līniju kategorijas (4.2.1.)

"P" gadījumi

Šīs SITS 4.2.1. punkta 6. apakšpunkta 2. tabulas un 3. tabulas slejā "Gabarīts" norādīto gabarītu vietā sistēmā ar sliežu ceļiem, kuru nominālais platums ir 1 524 mm, var izmantot gabarītu FIN 1.

7.7.6.2. Būvju tuvinājuma gabarīts (4.2.3.1.)

"P" gadījumi

1. Šīs SITS 4.2.3.1. punkta 1. apakšpunkta un 4.2.3.1. punkta 2. apakšpunkta vietā sistēmā ar sliežu ceļiem, kuru nominālais platums ir 1 524 mm, būvju tuvinājuma gabarīta augšējo daļu un apakšējo daļu nosaka, pamatojoties uz gabarītu FIN 1. Minētie gabarīti ir noteikti standarta EN 15273-3:2013 D pielikuma D.4.4. iedaļā.

2. Šīs SITS 4.2.3.1. punkta 3. apakšpunkta vietā sistēmā ar sliežu ceļiem, kuru nominālais platums ir 1 524 mm, būvju tuvinājuma gabarītu aprēķina, izmantojot statisko metodi saskaņā ar standarta EN 15273-3:2013 5., 6., 10. iedaļas un D pielikuma D.4.4. iedaļas prasībām.

7.7.6.3. Attālums starp sliežu ceļu asīm (4.2.3.2.)

"P" gadījumi

1. Šīs SITS 4.2.3.2. punkta 1. apakšpunkta vietā sistēmā ar sliežu ceļiem, kuru nominālais platums ir 1 524 mm, attālumu starp sliežu ceļu asīm nosaka, pamatojoties uz gabarītu FIN 1.

2. Šīs SITS 4.2.3.2. punkta 2. apakšpunkta vietā sistēmā ar sliežu ceļiem, kuru nominālais platums ir 1 524 mm, nominālo horizontālo attālumu starp sliežu ceļu asīm jaunām līnijām nosaka atbilstīgi projektam, un tas nedrīkst būt mazāks par 21. tabulā norādītajām vērtībām; ir jāņem vērā aerodinamiskās iedarbības robežvērtības.

21. tabula

Minimālais nominālais horizontālais attālums starp sliežu ceļu asīm

Maksimālais pieļaujamais ātrums (km/h)	Minimālais nominālais horizontālais attālums starp sliežu ceļu asīm (m)
$v \leq 120$	4,10
$120 < v \leq 160$	4,30
$160 < v \leq 200$	4,50
$200 < v \leq 250$	4,70
$v > 250$	5,00

3. Šīs SITS 4.2.3.2. punkta 3. apakšpunkta vietā sistēmā ar sliežu ceļiem, kuru nominālais platums ir 1 524 mm, attālumam starp sliežu ceļu asīm ir vismaz jāatbilst prasībām attiecībā uz uzstādīšanas tuvinājuma robežvērtību starp sliežu ceļu asīm, ko nosaka atbilstīgi standarta EN 15273-3:2013 D pielikuma D.4.4.5. iedaļai.

7.7.6.4. Horizontālas līknes minimālais rādiuss (4.2.3.4.)

"P" gadījumi

Šīs SITS 4.2.3.4. punkta 3. apakšpunkta vietā sistēmā ar sliežu ceļiem, kuru nominālais platums ir 1 524 mm, lai novērstu bufera bloķēšanu, pretējas līknes (izņemot pretējas līknes šķirotavās, kur veic manevrus ar atsevišķiem vagoniem), kuru rādiuss ir 150–275 m, jaunām līnijām projektē saskaņā ar 22. tabulu.

22. tabula

Garuma robežvērtības taisnam starpposma sliežu ceļa elementam starp divām garām lokveida līknēm pretējos virzienos (m) (*)

Lāgojuma ķēde (*)	Robežvērtības sliežu ceļiem, kuri paredzēti jauktiem pārvadājumiem (m)
R = 150 m – taisns – R = 150 m	16,9
R = 160 m – taisns – R = 160 m	15,0

Lāgojuma ķēde (*)	Robežvērtības sliežu ceļiem, kuri paredzēti jauktiem pārvadājumiem (m)
R = 170 m – taisns – *R* = 170 m	13,5
R = 180 m – taisns – *R* = 180 m	12,2
R = 190 m – taisns – *R* = 190 m	11,1
R = 200 m – taisns – *R* = 200 m	10,00
R = 210 m – taisns – *R* = 210 m	9,1
R = 220 m – taisns – *R* = 220 m	8,2
R = 230 m – taisns – *R* = 230 m	7,3
R = 240 m – taisns – *R* = 240 m	6,4
R = 250 m – taisns – *R* = 250 m	5,4
R = 260 m – taisns – *R* = 260 m	4,1
R = 270 m – taisns – *R* = 270 m	2,0
R = 275 m – taisns – *R* = 275 m	0

(*) *Piezīme:* pretējām līknēm ar atšķirīgiem rādiusiem, projektējot taisnus elementus starp līknēm, izmanto mazākās līknes rādiusu.

7.7.6.5. Nominālais sliežu ceļa platums (4.2.4.1.)

"P" gadījumi

Šīs SITS 4.2.4.1. punkta 1. apakšpunkta vietā nominālais sliežu ceļa platums ir 1 524 mm.

7.7.6.6. Ārējās sliedes paaugstinājums (4.2.4.2.)

"P" gadījumi

1. Šīs SITS 4.2.4.2. punkta 1. apakšpunkta vietā sistēmā ar sliežu ceļiem, kuru nominālais platums ir 1 524 mm, balastētiem vai nebalastētiem sliežu ceļiem projektētais ārējās sliedes paaugstinājums nepārsniedz 180 mm.

2. Šīs SITS 4.2.4.2. punkta 3. apakšpunkta vietā sistēmā ar sliežu ceļiem, kuru nominālais platums ir 1 524 mm, jaunām līnijām, kuras izmanto jauktiem vai kravu pārvadājumiem, līknēs, kuru rādiuss ir mazāks par 320 m un ārējās sliedes paaugstinājuma pārejas slīpums ir lielāks par 1 mm/m, ārējās sliedes paaugstinājums nepārsniedz lielumu, kas aprēķināts saskaņā ar šādu formulu:

$$D \leq (R - 50) \times 0{,}7,$$

kur D = ārējās sliedes paaugstinājums (mm), R = rādiuss (m).

7.7.6.7. Stacionāru dubulto krustenisko pāreju maksimālais nevadāmais garums (4.2.5.3.)

"P" gadījumi

J papildinājuma 1. punktā, ja nominālais sliežu ceļa platums ir 1 524 mm:

a) J.1. punkta b) apakšpunkta vietā minimālais rādiuss dubultajā krusteniskajā pārejā ir 200 m; ja rādiuss ir 200–220 m, mazu rādiusu kompensē, palielinot sliežu ceļa platumu;

b) J.1. punkta c) apakšpunkta vietā minimālais pretsliedes augstums ir 39 mm.

7.7.6.8. Tūlītējas rīcības robežvērtība sliežu ceļa platumam kā izolētam defektam (4.2.8.4.)

"P" gadījumi

Šīs SITS 4.2.8.4. punkta 1. apakšpunkta vietā sliežu ceļiem, kuru nominālais platums ir 1 524 mm, tūlītējas rīcības robežvērtības sliežu ceļa platumam izolētam defektam ir noteiktas 23. tabulā.

23. tabula

Tūlītējas rīcības robežvērtības sliežu ceļa platumam, ja nominālais sliežu ceļa platums ir 1 524 mm

Ātrums (km/h)	Izmēri (mm)	
	Minimālais sliežu ceļa platums	Maksimālais sliežu ceļa platums
v ≤ 60	1 515	1 554
60 < v ≤ 120	1 516	1 552
120 < v ≤ 160	1 517	1 547
160 < v ≤ 200	1 518	1 543
200 < v ≤ 250	1 519	1 539
v > 250	1 520	1 539

7.7.6.9. Tūlītējas rīcības robežvērtība ārējās sliedes paaugstinājumam (4.2.8.5.)

"P" gadījumi

Šīs SITS 4.2.8.5. punkta 1. apakšpunkta vietā sliežu ceļiem, kuru nominālais platums ir 1 524 mm, maksimālais pieļaujamais ārējās sliedes paaugstinājums ekspluatācijā ir 190 mm.

7.7.6.10. Tūlītējas rīcības robežvērtības pārmijām un krustojumiem (4.2.8.6.)

"P" gadījumi

Šīs SITS 4.2.8.6. punkta 1. apakšpunkta vietā sliežu ceļiem, kuru nominālais platums ir 1 524 mm, pārmiju un krustojumu tehniskie raksturlielumi atbilst šādām ekspluatācijas vērtībām:

a) brīvās riteņa pārejas maksimālā vērtība pārmijās: 1 469 mm.

Šo vērtību var palielināt, ja infrastruktūras pārvaldītājs pierāda, ka pārmijas iedarbināšanas un bloķēšanas sistēma ir noturīga pret riteņpāra sānspēka ietekmi;

b) vienkāršo krusteņu stacionāro seržu aizsargu minimālā vērtība: 1 476 mm.

Šo vērtību mēra 14 mm zem velšanās virsmas teorētiskajā atsauces līnijā attiecīgā attālumā atpakaļvirzienā no faktiskā punkta, kā norādīts 2. attēlā.

Krusteņiem ar punkta retrakciju šo vērtību var samazināt. Šajā gadījumā infrastruktūras pārvaldītājs pierāda, ka punkta retrakcija ir pietiekama, lai garantētu, ka ritenis nenonāk kontaktā ar serdi faktiskajā punktā;

c) brīvās riteņa pārejas maksimālā vērtība krusteņa serdē: 1 440 mm;

d) brīvās riteņa pārejas maksimālā vērtība pretsliedes/spārnsliedes ieejā: 1 469 mm;

e) uzmalu vadotnes minimālais platums: 42 mm;

f) uzmalu vadotnes minimālais dziļums: 40 mm;

g) pretsliedes maksimālais papildu augstums: 55 mm.

7.7.6.11. Perona nobīde (4.2.9.3.)

"P" gadījumi

Šīs SITS 4.2.9.3. punkta 1. apakšpunkta vietā sliežu ceļiem, kuru nominālais platums ir 1 524 mm, attālumu no sliežu ceļa ass līdz perona malai paralēli velšanās plaknei, nosaka, pamatojoties uz uzstādīšanas tuvinājuma robežvērtību, un tas ir noteikts standarta EN 15273-3:2013 13. nodaļā. Uzstādīšanas tuvinājuma robežvērtību nosaka, pamatojoties uz gabarītu FIN 1. Minimālo attālumu b_q aprēķina atbilstīgi standarta EN 15273-3:2013 13. nodaļai; un turpmāk tekstā tas ir b_{qlim}.

7.7.6.12. Vilcienu ārpuses tīrīšanas iekārtas (4.2.12.3.)

"P" gadījumi

Šīs SITS 4.2.12.3. punkta 1. apakšpunkta vietā sliežu ceļiem, kuru nominālais platums ir 1 524 mm, ja izmanto mazgāšanas iekārtas, tām jāspēj no ārpuses tīrīt vienstāva un divstāvu vilcienus, kuru augstums ir:

a) no 330 līdz 4 367 mm vienstāva vilcieniem;

b) no 330 līdz 5 300 mm divstāvu vilcieniem.

7.7.6.13. Būvju tuvinājuma gabarīta novērtēšana (6.2.4.1.)

"P" gadījumi

Šīs SITS 6.2.4.1. punkta 1. apakšpunkta vietā sliežu ceļiem, kuru nominālais platums ir 1 524 mm, būvju tuvinājuma gabarīta novērtēšanu kā projekta pārbaudi veic attiecībā pret raksturīgajiem šķērsgriezumiem, izmantojot infrastruktūras pārvaldītāja vai līgumslēdzēja subjekta veikto aprēķinu rezultātus, pamatojoties uz standarta EN 15273-3:2013 5., 6. un 10. iedaļu un D pielikuma D.4.4. iedaļu.

7.7.7. *Francijas tīkla īpatnības*

7.7.7.1. Perona augstums (4.2.9.2.)

"P" gadījumi

Ile-de-France dzelzceļu sistēmas tīklam pieļaujamais perona nominālais augstums ir 920 mm virs velšanās virsmas.

7.7.8. *Vācijas tīkla īpatnības*

7.7.8.1. Perona augstums (4.2.9.3.)

"P" gadījumi

S-Bahn vilcienu satiksmē pieļaujamais perona nominālais augstums ir 960 mm virs velšanās virsmas.

7.7.9. *Grieķijas tīkla īpatnības*

7.7.9.1. Perona augstums (4.2.9.2.)

"P" gadījumi

Pieļaujamais perona nominālais augstums ir 300 mm virs velšanās virsmas.

7.7.10. *Itālijas tīkla īpatnības*

7.7.10.1. Perona nobīde (4.2.9.3.)

"P" gadījumi

Šīs SITS 4.2.9.3. punkta 1. apakšpunkta vietā peroniem ar augstumu 550 mm attālumu b_{qlim} (mm) no sliežu ceļa ass līdz perona malai paralēli velšanās plaknei, aprēķina atbilstīgi šādai formulai:

a) uz taisna sliežu ceļa un līkumos:

$$b_{qlim} = 1\ 650 + 3\ 750/R + (g - 1\ 435)/2 + 11{,}5;$$

b) ārpus līkumiem:

$$b_{qlim} = 1\ 650 + 3\ 750/R + (g - 1\ 435)/2 + 11{,}5 + 220 * \tan\delta,$$

kur R ir sliežu ceļa rādiuss metros, g ir sliežu ceļa platums, δ ir ārējās sliedes paaugstinājuma leņķis pret horizontālu līniju.

7.7.10.2. Ekvivalentais koniskums (4.2.4.5.)

"P" gadījumi

1. Šīs SITS 4.2.4.5. punkta 3. apakšpunkta vietā sliežu ceļa platuma, sliedes galviņas profila un sliežu ieslīpuma projektētās vērtības vienlaidu sliežu ceļam izvēlas tā, lai nepārsniegtu 24. tabulā norādītās ekvivalentā koniskuma robežvērtības.

24. tabula

Ekvivalentā koniskuma projektētās robežvērtības

	Riteņa profils	
Kustības ātruma diapazons (km/h)	S 1002, GV 1/40	EPS
v ≤ 60	Novērtējums nav jāveic	
60 < v ≤ 200	0,25	0,30
200 < v ≤ 280	0,20	n. p.
v > 280	0,10	n. p.

2. Šīs SITS 4.2.4.5. punkta 4. apakšpunkta vietā šādus riteņpārus modelē, braucot projektētajos sliežu ceļa apstākļos (simulācijā veic aprēķinus saskaņā ar standartu EN 15302:2008+A1:2010):

   a) S 1002, kā noteikts standarta EN 13715:2006 +A1:2010 C pielikumā, ar SR1;

   b) S 1002, kā noteikts standarta EN 13715:2006+A1:2010 C pielikumā, ar SR2;

   c) GV 1/40, kā noteikts standarta EN 13715:2006+A1:2010 B pielikumā, ar SR1;

   d) GV 1/40, kā noteikts standarta EN 13715:2006+A1:2010 B pielikumā, ar SR2;

   e) EPS, kā noteikts standarta EN 13715:2006+A1:2010 D pielikumā, ar SR1;

   Attiecībā uz SR1 un SR2 piemēro šādas vērtības:

   f) Sistēmā ar 1 435 mm platiem sliežu ceļiem SR1 = 1 420 mm un SR2 = 1 426 mm.

7.7.10.3. Ekvivalentais koniskums ekspluatācijā (4.2.11.2.)

"P" gadījumi

Šīs SITS 4.2.11.2. punkta 2. apakšpunkta vietā infrastruktūras pārvaldītājs izmēra sliežu ceļa platumu un sliedes galviņas profilus attiecīgajā vietā apmēram 10 m attālumā. 100 metros vidējo ekvivalento koniskumu aprēķina, modelējot ar riteņpāriem a)–e), kas minēti šīs SITS 7.7.10.2. punkta 2. apakšpunktā, lai kopīgās izmeklēšanas nolūkā pārbaudītu atbilstību ekvivalentā koniskuma robežvērtībai, kas sliežu ceļam noteikta 14. tabulā.

7.7.11. *Latvijas tīkla īpatnības*

7.7.11.1. Jaunu tiltu izturība pret satiksmes slodzēm – vertikālas slodzes (4.2.7.1.1.)

"P" gadījumi

1. Attiecībā uz 4.2.7.1.1. punkta 1. apakšpunkta a) punktu sistēmā ar 1 520 mm platiem sliežu ceļiem slodzes modeli 71 piemēro ar izkliedēto slodzi q_{vk}, kuras intensitāte ir 100 kN/m.

2. Šīs SITS 4.2.7.1.1. punkta 3. apakšpunkta vietā sistēmā ar 1 520 mm platiem sliežu ceļiem koeficienta α vērtība vienmēr ir 1,46.

7.7.12. *Polijas tīkla īpatnības*

7.7.12.1. SITS līniju kategorijas (4.2.1.)

"P" gadījumi

Šīs SITS 4.2.1. punkta 7. apakšpunkta 2. tabulas slejā P3 gabarīta DE3 vietā modernizētām vai atjaunotām dzelzceļa līnijām Polijā var izmantot gabarītu G2.

7.7.12.2. Attālums starp sliežu ceļu asīm (4.2.3.2.)

"P" gadījumi

Šīs SITS 4.2.3.2. punkta 4. apakšpunkta vietā sistēmā ar 1 520 mm platiem sliežu ceļiem starp stacijas sliežu ceļiem, kuri paredzēti preču tiešai pārkraušanai no viena vagona citā vagonā, pieļaujamais minimālais nominālais horizontālais attālums ir 3,60 m.

7.7.12.3. Horizontālas līknes minimālais rādiuss (4.2.3.4.)

"P" gadījumi

Šīs SITS 4.2.3.4. punkta 3. apakšpunkta vietā sistēmā ar 1 520 mm platiem sliežu ceļiem, ja sliežu ceļi nav galvenie sliežu ceļi, pretējas līknes, kuru rādiuss ir 150–250 m, projektē tā, lai starp līkumiem būtu vismaz 10 m garš taisns sliežu ceļa posms.

7.7.12.4. Vertikālas līknes minimālais rādiuss (4.2.3.5.)

"P" gadījumi

Šīs SITS 4.2.3.5. punkta 3. apakšpunkta vietā sistēmā ar 1 520 mm platiem sliežu ceļiem vertikālo līkņu rādiuss (izņemot šķirotavas) ir vismaz 2 000 m pacēluma virsotnē un ieplakā.

7.7.12.5. Ārējās sliedes paaugstinājuma deficīts (4.2.4.3.)

"P" gadījumi

Šīs SITS 4.2.4.3. punkta 3. apakšpunkta vietā attiecībā uz visiem ritošā sastāva veidiem 1 520 mm platos sliežu ceļos ārējās sliedes paaugstinājuma deficīts nepārsniedz 130 mm.

7.7.12.6. Ārējās sliedes paaugstinājuma deficīta strauja maiņa (4.2.4.4.)

"P" gadījumi

Šīs SITS 4.2.4.4. punkta 3. apakšpunkta vietā sistēmā ar 1 520 mm platiem sliežu ceļiem piemēro 4.2.4.4. punkta 1. un 2. apakšpunkta prasības.

7.7.12.7. Tūlītējas rīcības robežvērtība sliežu ceļa nošķiebumam (4.2.8.3.)

"P" gadījumi

Šīs SITS 4.2.8.3. punkta 4. un 5. apakšpunkta vietā sistēmā ar 1 520 mm platiem sliežu ceļiem piemēro 4.2.8.3. punkta 1., 2. un 3. apakšpunktu.

7.7.12.8. Tūlītējas rīcības robežvērtība sliežu ceļa platumam kā izolētam defektam (4.2.8.4.)

"P" gadījumi

Šīs SITS 4.2.8.4. punkta 2. apakšpunkta 13. tabulā noteikto prasību vietā Polijā robežvērtības sistēmā ar 1 520 mm platiem sliežu ceļiem ir šādas:

25. tabula

Tūlītējas rīcības robežvērtības sliežu ceļa platumam sistēmā ar 1 520 mm platiem sliežu ceļiem Polijā

Ātrums (km/h)	Izmēri (mm)	
	Minimālais sliežu ceļa platums	Maksimālais sliežu ceļa platums
V < 50	1 511	1 548
50 ≤V ≤ 140	1 512	1 548
V > 140	1 512	1 536

7.7.12.9. Tūlītējas rīcības robežvērtības pārmijām un krustojumiem (4.2.8.6.)

"P" gadījumi

1. Šīs SITS 4.2.8.6. punkta 1. apakšpunkta d) punkta vietā noteiktiem pārmiju veidiem, ja R = 190 m, un krustojumiem, kur slīpums ir 1:9 un 1:4,444, brīvās riteņa pārejas pieļaujamā maksimālā vērtība pretsliedes/spārnsliedes ieejā ir 1 385 mm.

2. Šīs SITS 4.2.8.6. punkta 3. apakšpunkta vietā 1 520 mm platiem sliežu ceļiem pārmiju un krustojumu tehniskie raksturlielumi atbilst šādām ekspluatācijas vērtībām:

   a) brīvās riteņa pārejas maksimālā vērtība pārmijās: 1 460 mm.

      Šo vērtību var palielināt, ja infrastruktūras pārvaldītājs pierāda, ka pārmijas iedarbināšanas un bloķēšanas sistēma ir noturīga pret riteņpāra sānspēka ietekmi;

   b) vienkāršo krusteņu stacionāro seržu aizsargu minimālā vērtība: 1 472 mm.

      Šo vērtību mēra 14 mm zem velšanās virsmas teorētiskajā atsauces līnijā attiecīgā attālumā atpakaļvirzienā no faktiskā punkta, kā norādīts 2. attēlā.

      Krusteņiem ar punkta retrakciju šo vērtību var samazināt. Šajā gadījumā infrastruktūras pārvaldītājs pierāda, ka punkta retrakcija ir pietiekama, lai garantētu, ka ritenis nenonāk kontaktā ar serdi faktiskajā punktā;

   c) brīvās riteņa pārejas maksimālā vērtība krusteņa serdē: 1 436 mm;

   d) uzmalu vadotnes minimālais platums: 38 mm;

   e) uzmalu vadotnes minimālais dziļums: 40 mm;

   f) pretsliedes maksimālais papildu augstums: 55 mm.

7.7.12.10. Perona augstums (4.2.9.2.)

"P" gadījumi

1. Peroniem, ko izmanto pilsētas vai piepilsētas dzelzceļa pakalpojumiem, pieļaujamais perona nominālais augstums ir 960 mm virs velšanās virsmas.

2. Modernizētām vai atjaunotām līnijām, kuru maksimālais ātrums nepārsniedz 160 km/h, pieļaujamais nominālais perona augstums ir 220–380 mm virs velšanās virsmas.

7.7.12.11. Ekvivalentais koniskums ekspluatācijā (4.2.11.2.)

"T" gadījumi

Kamēr nav ieviestas iekārtas, ar ko mēra elementus, kuri ir vajadzīgi, lai aprēķinātu ekvivalento koniskumu ekspluatācijā, Polijā šā parametra novērtējumu var neveikt.

7.7.12.12. Sliežu ceļa gulšņi (5.3.3.)

"P" gadījumi

Šīs SITS 5.3.3. punkta 2. apakšpunkta prasības piemēro, ja ātrums pārsniedz 250 km/h.

7.7.13. *Portugāles tīkla īpatnības*

7.7.13.1. Būvju tuvinājuma gabarīts (4.2.3.1.)

"P" gadījumi

1. Šīs SITS 4.2.3.1. punkta 1. apakšpunkta vietā sistēmā ar sliežu ceļiem, kuru nominālais platums ir 1 668 mm, būvju tuvinājuma gabarīta augšējo daļu nosaka, pamatojoties uz gabarītiem, kuri noteikti 26. un 27. tabulā saskaņā ar standarta EN 15273-3:2013 D pielikuma D.4.3. iedaļu.

26. tabula

Gabarīti Portugālē pasažieru pārvadājumiem

Pārvadājumu kods	Gabarīts
P1	PTc
P2	PTb+
P3	PTc
P4	PTb+
P5	PTb
P6	PTb

27. tabula

Gabarīti Portugālē kravu pārvadājumiem

Pārvadājumu kods	Gabarīts
F1	PTc
F2	PTb+
F3	PTb
F4	PTb

2. Šīs SITS 4.2.3.1. punkta 2. apakšpunkta vietā sistēmā ar sliežu ceļiem, kuru nominālais platums ir 1 668 mm, būvju tuvinājuma gabarīta apakšējai daļai ir jābūt saskaņā ar standarta EN 15273-3:2013 D pielikuma D.4.3.4. iedaļu.

3. Šīs SITS 4.2.3.1. punkta 3. apakšpunkta vietā sistēmā ar sliežu ceļiem, kuru nominālais platums ir 1 668 mm, būvju tuvinājuma gabarītu aprēķina, izmantojot kinemātisko metodi saskaņā ar standarta EN 15273-3:2013 D pielikuma D.4.3. iedaļu.

7.7.13.2. Attālums starp sliežu ceļu asīm (4.2.3.2.)

"P" gadījumi

Šīs SITS 4.2.3.2. punkta 1. apakšpunkta vietā sistēmā ar sliežu ceļiem, kuru nominālais platums ir 1 668 mm, attālumu starp sliežu ceļu asīm nosaka, pamatojoties uz atsauces kontūriem PTb, PTb+ vai PTc, kuri noteikti standarta EN 15273-3:2013 D pielikuma D.4.3. iedaļā.

7.7.13.3. Tūlītējas rīcības robežvērtība sliežu ceļa platumam kā izolētam defektam (4.2.8.4.)

"P" gadījumi

Šīs SITS 4.2.8.4. punkta 1. apakšpunkta vietā sistēmā ar sliežu ceļiem, kuru nominālais platums ir 1 668 mm, tūlītējas rīcības robežvērtības sliežu ceļa platumam kā izolētam defektam ir noteiktas 28. tabulā.

28. tabula

Tūlītējas rīcības robežvērtības sliežu ceļa platumam Portugāles tīklā

Ātrums (km/h)	Izmēri (mm)	
	Minimālais sliežu ceļa platums	Maksimālais sliežu ceļa platums
V ≤ 120	1 657	1 703
120 < V ≤ 160	1 658	1 703
160 < V ≤ 230	1 661	1 696
V > 230	1 663	1 696

7.7.13.4. Tūlītējas rīcības robežvērtība pārmijām un krustojumiem (4.2.8.6.)

"P" gadījumi

Šīs SITS 4.2.8.6. punkta 1. apakšpunkta vietā sistēmā ar sliežu ceļiem, kuru nominālais platums ir 1 668 mm, pārmiju un krustojumu tehniskie raksturlielumi atbilst šādām ekspluatācijas vērtībām:

a) brīvās riteņa pārejas maksimālā vērtība pārmijās: 1 618 mm.

Šo vērtību var palielināt, ja infrastruktūras pārvaldītājs pierāda, ka pārmijas iedarbināšanas un bloķēšanas sistēma ir noturīga pret riteņpāra sānspēka ietekmi;

b) vienkāršo krusteņu stacionāro seržu aizsargu minimālā vērtība: 1 625 mm.

Šo vērtību mēra 14 mm zem velšanās virsmas teorētiskajā atsauces līnijā attiecīgā attālumā atpakaļvirzienā no faktiskā punkta, kā norādīts 2. attēlā.

Krusteņiem ar punkta retrakciju šo vērtību var samazināt. Šajā gadījumā infrastruktūras pārvaldītājs pierāda, ka punkta retrakcija ir pietiekama, lai garantētu, ka ritenis nenonāk kontaktā ar serdi faktiskajā punktā;

c) brīvās riteņa pārejas maksimālā vērtība krusteņa serdē: 1 590 mm;

d) brīvās riteņa pārejas maksimālā vērtība pretsliedes/spārnsliedes ieejā: 1 618 mm;

e) uzmalu vadotnes minimālais platums: 38 mm;

f) uzmalu vadotnes minimālais dziļums: 40 mm;

g) pretsliedes maksimālais papildu augstums: 70 mm.

7.7.13.5. Perona augstums (4.2.9.2.)

"P" gadījumi

Modernizētiem vai atjaunotiem peroniem sistēmā ar sliežu ceļiem, kuru nominālais platums ir 1 668 mm, perona pieļaujamais nominālais augstums ir 685 mm un 900 mm virs velšanās virsmas, ja rādiuss ir vairāk nekā 300 m.

7.7.13.6. Perona nobīde (4.2.9.3.)

"P" gadījumi

1. Šīs SITS 4.2.9.3. punkta 1. apakšpunkta vietā sistēmā ar sliežu ceļiem, kuru nominālais platums ir 1 668 mm, attālumu no sliežu ceļa ass līdz perona malai paralēli velšanās plaknei (bq), kā definēts standarta EN 15273-3:2013 13. nodaļā, nosaka, pamatojoties uz uzstādīšanas tuvinājuma robežvērtību (b_{qlim}). Uzstādīšanas tuvinājuma robežvērtību aprēķina, pamatojoties uz PTb+ gabarītu, kas noteikts standarta EN 15273-3:2013 D pielikuma D.4.3. iedaļā.

2. Sliežu ceļam ar trīs sliedēm uzstādīšanas tuvinājuma robežvērtība ir ārējā apliece, kas veidojusies, pārklājoties uzstādīšanas tuvinājuma robežvērtībai, kas centrēta uz 1 668 mm plata sliežu ceļa, un 4.2.9.3. punkta 1. apakšpunktā noteiktajai uzstādīšanas tuvinājuma robežvērtībai, kas centrēta uz 1 435 mm plata sliežu ceļa.

7.7.13.7. Būvju tuvinājuma gabarīta novērtēšana (6.2.4.1.)

"P" gadījumi

Šīs SITS 6.2.4.1. punkta 1. apakšpunkta vietā sistēmā ar sliežu ceļiem, kuru nominālais platums ir 1 668 mm, būvju tuvinājuma gabarīta novērtēšanu kā projekta pārbaudi veic attiecībā pret raksturīgajiem šķērsgriezumiem, izmantojot infrastruktūras pārvaldītāja vai līgumslēdzēja subjekta veikto aprēķinu rezultātus, pamatojoties uz standarta EN 152733:2013 5., 7. un 10. nodaļu un D.4.3. iedaļu.

7.7.13.8. Maksimālo spiediena pārmaiņu tuneļos novērtēšana (6.2.4.12.)

"P" gadījumi

Šīs SITS 6.2.4.12. punkta 3. apakšpunkta vietā sistēmā ar sliežu ceļiem, kuru nominālais platums ir 1 668 mm, vērā ņemamajam atsauces šķērsgriezuma laukumam (konstanti visā vilciena garumā) atsevišķi katram motorvagonam vai piekabvagonam jābūt šādam:

a) 12 m^2 ritekļiem, kuri projektēti atsauces kinemātiskajam profilam PTc;

b) 11 m^2 ritekļiem, kuri projektēti atsauces kinemātiskajam profilam PTb un PTb+.

Ritekļa gabarītu, ko paredzēts izmantot, nosaka, pamatojoties uz gabarītu, kas izvēlēts atbilstīgi 7.7.13.1. punktam.

7.7.14. *Īrijas tīkla īpatnības*

7.7.14.1. Būvju tuvinājuma gabarīts (4.2.3.1.)

"P" gadījumi

Šīs SITS 4.2.3.1. punkta 5. apakšpunkta vietā sistēmā ar sliežu ceļiem, kuru nominālais platums ir 1 600 mm, var izmantot vienoto būvju tuvinājuma gabarītu IRL 2, kā noteikts šīs SITS O papildinājumā.

7.7.14.2. Attālums starp sliežu ceļu asīm (4.2.3.2.)

"P" gadījumi

Šīs SITS 4.2.3.2. punkta 6. apakšpunkta vietā sistēmā ar 1 600 mm platiem sliežu ceļiem attālumu starp sliežu ceļu asīm nosaka, pamatojoties uz gabarītiem, kuri izvēlēti atbilstīgi 7.7.14.1. punktam. Nominālo horizontālo attālumu starp sliežu ceļu asīm nosaka atbilstīgi projektam, un tas nedrīkst būt mazāks par 3,47 m gabarītam IRL 2; ir jāņem vērā aerodinamiskās iedarbības robežvērtības.

7.7.14.3. Būvju tuvinājuma gabarīta novērtēšana (6.2.4.1.)

"P" gadījumi

Šīs SITS 6.2.4.1. punkta 5. apakšpunkta vietā sistēmā ar 1 600 mm platiem sliežu ceļiem būvju tuvinājuma gabarīta novērtēšanu kā projekta pārbaudi veic attiecībā pret raksturīgajiem šķērsgriezumiem, izmantojot būvju tuvinājuma gabarītu IRL 2, kā noteikts šīs SITS O papildinājumā.

7.7.15. *Spānijas tīkla īpatnības*

7.7.15.1. Būvju tuvinājuma gabarīts (4.2.3.1.)

"P" gadījumi

1. Šīs SITS 4.2.3.1. punkta 1. apakšpunkta vietā sliežu ceļiem ar nominālo platumu 1 668 mm jaunām līnijām būvju tuvinājuma gabarīta augšējo daļu nosaka, pamatojoties uz gabarītiem, kuri noteikti 29. un 30. tabulā saskaņā ar standarta EN 15273-3:2013 D pielikuma D.4.11. iedaļu.

29. tabula

Gabarīti pasažieru pārvadājumiem Spānijas tīklā

Pārvadājumu kods	Augšējās daļas gabarīts
P1	GEC 16
P2	GEB 16
P3	GEC 16
P4	GEB 16
P5	GEB 16
P6	GHE 16

30. tabula

Gabarīti kravu pārvadājumiem Spānijas tīklā

Pārvadājumu kods	Augšējās daļas gabarīts
F1	GEC 16
F2	GEB 16
F3	GEB 16
F4	GHE 16

Modernizētām vai atjaunotām līnijām būvju tuvinājuma gabarīta augšējo daļu nosaka, pamatojoties uz gabarītu GHE 16, kas noteikts standarta EN 15273-3:2013 D pielikuma D.4.11. iedaļā.

2. Šīs SITS 4.2.3.1. punkta 2. apakšpunkta vietā sliežu ceļiem ar nominālo platumu 1 668 mm būvju tuvinājuma gabarīta apakšējā daļa atbilst GEI 2, kā noteikts šīs SITS P papildinājumā. Ja sliežu ceļi ir aprīkoti ar sliežu bremzēm, būvju tuvinājuma gabarīts GEI 1 attiecas uz gabarīta apakšējo daļu, kā noteikts šīs SITS P papildinājumā.

3. Šīs SITS 4.2.3.1. punkta 3. apakšpunkta vietā sliežu ceļiem ar nominālo platumu 1 668 mm būvju tuvinājuma gabarītu aprēķina, izmantojot kinemātisko metodi saskaņā ar standarta EN 15273-3:2013 D pielikuma D.4.11. iedaļas prasībām attiecībā uz augšējo daļu un šīs SITS P papildinājumu attiecībā uz apakšējo daļu.

7.7.15.2. Attālums starp sliežu ceļu asīm (4.2.3.2.)

"P" gadījumi

Šīs SITS 4.2.3.2. punkta 1. apakšpunkta vietā sliežu ceļiem ar nominālo platumu 1 668 mm attālumu starp sliežu ceļu asīm nosaka, pamatojoties uz augšējās daļas gabarītu GHE 16, GEB 16 vai GEC 16, kas noteikts standarta EN 15273-3:2013 D pielikuma D.4.11. iedaļā.

7.7.15.3. Projektētais sliežu ceļa nošķiebums dzelzceļa satiksmes ietekmē (4.2.7.1.6)

"P" gadījumi

Šīs SITS 4.2.7.1.6. punkta vietā sliežu ceļiem ar nominālo platumu 1 668 mm maksimālais kopējais projektētais sliežu ceļa nošķiebums dzelzceļa satiksmes ietekmē nepārsniedz 8 mm/3 m.

7.7.15.4. Tūlītējas rīcības robežvērtība sliežu ceļa platumam kā izolētam defektam (4.2.8.4.)

"P" gadījumi

Šīs SITS 4.2.8.4. punkta 1. apakšpunkta vietā sliežu ceļiem ar nominālo platumu 1 668 mm tūlītējas rīcības robežvērtības sliežu ceļa platumam kā izolētam defektam ir noteiktas 31. tabulā.

31. tabula

Tūlītējas rīcības robežvērtības sistēmā ar 1 668 mm platiem sliežu ceļiem

Ātrums (km/h)	Izmēri (mm)	
	Minimālais sliežu ceļa platums	Maksimālais sliežu ceļa platums
V ≤ 80	1 659	1 698
80 < V ≤ 120	1 659	1 691
120 < V ≤ 160	1 660	1 688
160 < V ≤ 200	1 661	1 686
200 < V ≤ 240	1 663	1 684
240 < V ≤ 280	1 663	1 682
280 < V ≤ 320	1 664	1 680
320 < V ≤ 350	1 665	1 679

7.7.15.5. Tūlītējas rīcības robežvērtības pārmijām un krustojumiem (4.2.8.6.)

"P" gadījumi

Šīs SITS 4.2.8.6. punkta 1. apakšpunkta vietā sliežu ceļiem ar nominālo platumu 1 668 mm pārmiju un krustojumu tehniskie raksturlielumi atbilst šādām ekspluatācijas vērtībām:

a) brīvās riteņa pārejas maksimālā vērtība pārmijās: 1 618 mm.

Šo vērtību var palielināt, ja infrastruktūras pārvaldītājs pierāda, ka pārmijas iedarbināšanas un bloķēšanas sistēma ir noturīga pret riteņpāra sānspēka ietekmi;

b) vienkāršo krusteņu stacionāro seržu aizsargu minimālā vērtība: 1 626 mm.

Šo vērtību mēra 14 mm zem velšanās virsmas teorētiskajā atsauces līnijā attiecīgā attālumā atpakaļvirzienā no faktiskā punkta, kā norādīts 2. attēlā.

Krusteņiem ar punkta retrakciju šo vērtību var samazināt. Šajā gadījumā infrastruktūras pārvaldītājs pierāda, ka punkta retrakcija ir pietiekama, lai garantētu, ka ritenis nenonāk kontaktā ar serdi faktiskajā punktā;

c) brīvās riteņa pārejas maksimālā vērtība krusteņa serdē: 1 590 mm;

d) brīvās riteņa pārejas maksimālā vērtība pretsliedes/spārnsliedes ieejā: 1 620 mm;

e) uzmalu vadotnes minimālais platums: 38 mm;

f) uzmalu vadotnes minimālais dziļums: 40 mm;

g) pretsliedes maksimālais augstums: 70 mm.

7.7.15.6. Perona augstums (4.2.9.2.)

"P" gadījumi

Perona nominālais augstums:

a) piepilsētas vai reģionālās vilcienu satiksmes peroniem vai

b) piepilsētas vilcienu satiksmes un tālsatiksmes peroniem;

c) reģionālās vilcienu satiksmes un tālsatiksmes peroniem,

pie kuriem vilcieni apstājas parastā ekspluatācijā, var būt 680 mm, ja rādiuss ir 300 m vai vairāk virs velšanās virsmas.

7.7.15.7. Perona nobīde (4.2.9.3.)

"P" gadījumi

1. Šīs SITS 4.2.9.3. punkta 1. apakšpunkta vietā sliežu ceļiem ar nominālo platumu 1 668 mm attālumu no sliežu ceļa ass līdz perona malai paralēli velšanās plaknei (b_q), kā definēts standarta EN 15273-3:2013 13. nodaļā, nosaka, pamatojoties uz uzstādīšanas tuvinājuma robežvērtību (b_{qlim}). Uzstādīšanas tuvinājuma robežvērtību aprēķina, pamatojoties uz augšējās daļas gabarītu GHE 16 vai GEC 16, kas noteikts standarta EN 15273-3:2013 D pielikuma D.4.11. iedaļā.

2. Sliežu ceļam ar trīs sliedēm uzstādīšanas tuvinājuma robežvērtība ir ārējā apliece, kas veidojusies, pārklājoties uzstādīšanas tuvinājuma robežvērtībai, kas centrēta uz 1 668 mm plata sliežu ceļa, un 4.2.9.3. punkta 1. apakšpunktā noteiktajai uzstādīšanas tuvinājuma robežvērtībai, kas centrēta uz 1 435 mm plata sliežu ceļa.

7.7.15.8. Būvju tuvinājuma gabarīta novērtēšana (6.2.4.1.)

"P" gadījumi

Šīs SITS 6.2.4.1. punkta 1. apakšpunkta vietā sliežu ceļiem ar nominālo platumu 1 668 mm būvju tuvinājuma gabarīta novērtēšanu kā projekta pārbaudi veic attiecībā pret raksturīgajiem šķērsgriezumiem, izmantojot infrastruktūras pārvaldītāja vai līgumslēdzēja subjekta veikto aprēķinu rezultātus, pamatojoties uz standarta EN 15273-3:2013 5., 7. un 10. nodaļu un D pielikuma D.4.11. iedaļu attiecībā uz augšējo daļu un šīs SITS P papildinājumu attiecībā uz apakšējo daļu.

7.7.15.9. Maksimālo spiediena pārmaiņu tuneļos novērtēšana (6.2.4.12.)

"P" gadījumi

Šīs SITS 6.2.4.12. punkta 3. apakšpunkta vietā sliežu ceļiem ar nominālo platumu 1 668 mm vērā ņemamajam atsauces šķērsgriezuma laukumam atsevišķi katram motorvagonam vai piekabvagonam jābūt šādam:

a) 12 m^2 ritekļiem, kuri projektēti atsauces kinemātiskajam profilam GEC 16;

b) 11 m^2 ritekļiem, kuri projektēti atsauces kinemātiskajam profilam GEB 16 un GHE 16.

Ritekļa gabarītu, ko paredzēts izmantot, nosaka, pamatojoties uz gabarītu, kas izvēlēts atbilstīgi 7.7.15.1. punktam.

7.7.16. *Zviedrijas tīkla īpatnības*

7.7.16.1. Vispārīgi noteikumi

"P" gadījumi

Infrastruktūrā, kas ir tieši savienota ar Somijas tīklu, un infrastruktūrā ostās var piemērot šīs SITS 7.7.6. punktā norādītās Somijas tīkla īpatnības sliežu ceļiem, kuri ir paredzēti ritekļiem, kas piemēroti sliežu ceļiem ar nominālo platumu 1 524 mm.

7.7.16.2. Perona nobīde (4.2.9.3.)

"P" gadījumi

Kā noteikts 4.2.9.3. punkta 1. apakšpunktā, attālumu no sliežu ceļa ass līdz perona malai paralēli velšanās plaknei (b_q), kā noteikts standarta EN 15273-3:2013 13. nodaļā, aprēķina, izmantojot šādas vērtības pieļaujamajai papildu noliecei (S_{kin}):

a) līknes iekšpusē: S_{kin} = 40,5/R,

b) līknes ārpusē: S_{kin} = 31,5/R.

7.7.17. *Apvienotās Karalistes Lielbritānijas tīkla īpatnības*

7.7.17.1. SITS līniju kategorijas (4.2.1.)

"P" gadījumi

1. Ja šajā SITS līnijas ātrums ir noteikts kilometros stundā (km/h) kā kategorija vai veiktspējas parametrs, ir jāļauj ātrumu izteikt kā ekvivalentu jūdzēs stundā (mph) atbilstīgi G papildinājumam attiecībā uz Apvienotās Karalistes Lielbritānijas tīklu.

2. Slejas "Gabarīts" vietā 4.2.1. punkta 7. apakšpunkta 2. un 3. tabulā attiecībā uz visu līniju gabarītu, izņemot jaunas ātrgaitas līnijas ar pārvadājumu kodu P1, var izmantot valsts tehniskos noteikumus, kā noteikts Q papildinājumā.

7.7.17.2. Būvju tuvinājuma gabarīts (4.2.3.1.)

"P" gadījumi

Šīs SITS 4.2.3.1. punkta vietā valsts gabarītiem, kuri izvēlēti atbilstīgi 7.7.17.1. punkta 2. apakšpunktam, būvju tuvinājuma gabarītu nosaka atbilstīgi Q papildinājumam.

7.7.17.3. Attālums starp sliežu ceļu asīm (4.2.3.2.)

"P" gadījumi

1. Šīs SITS 4.2.3.2. punkta vietā nominālais attālums starp sliežu ceļu asīm taisniem sliežu ceļiem un sliežu ceļu līkumiem, kuru rādiuss ir vismaz 400 m, ir 3 400 mm.

2. Ja topogrāfiski ierobežojumi neļauj nodrošināt 3 400 mm lielu nominālo attālumu starp sliežu ceļu asīm, šo attālumu var samazināt, ja piemēro īpašus pasākumus, lai vilcieni varētu virzīties viens otram garām drošā attālumā.

3. Attālumu starp sliežu ceļu asīm samazina saskaņā ar valsts tehniskajiem noteikumiem, kuri noteikti Q papildinājumā.

7.7.17.3.a Ekvivalentais koniskums (4.2.4.5.)

"P" gadījumi

1. Šīs SITS 4.2.4.5. punkta 3. apakšpunkta vietā sliežu ceļa platuma, sliedes galviņas profila un sliežu ieslīpuma projektētās vērtības vienlaidu sliežu ceļam izvēlas, lai nepārsniegtu 32. tabulā norādītās ekvivalentā koniskuma robežvērtības.

32. tabula

Ekvivalentā koniskuma projektētās robežvērtības

	Riteņa profils	
Kustības ātruma diapazons (km/h)	S 1002, GV 1/40	EPS
v ≤ 60	Novērtējums nav jāveic	
60 < v ≤ 200	0,25	0,30
200 < v ≤ 280	0,20	0,20
v > 280	0,10	0,15

2. Šīs SITS 4.2.4.5. punkta 4. apakšpunkta vietā šādus riteņpārus modelē, braucot projektētajos sliežu ceļa apstākļos (simulācijā veic aprēķinus saskaņā ar standartu EN 15302:2008+A1:2010):

a) S 1002, kā noteikts standarta EN 13715:2006 +A1:2010 C pielikumā, ar SR1;

b) S 1002, kā noteikts standarta EN 13715:2006+A1:2010 C pielikumā, ar SR2;

c) GV 1/40, kā noteikts standarta EN 13715:2006+A1:2010 B pielikumā, ar SR1;

d) GV 1/40, kā noteikts standarta EN 13715:2006+A1:2010 B pielikumā, ar SR2.

e) EPS, kā noteikts standarta EN 13715:2006+A1:2010 D pielikumā, ar SR1;

Attiecībā uz SR1 un SR2 piemēro šādas vērtības:

f) Sistēmā ar 1 435 mm platiem sliežu ceļiem SR1 = 1 420 mm un SR2 = 1 426 mm.

7.7.17.4. Stacionāru dubulto krustenisko pāreju maksimālais nevadāmais garums (4.2.5.3.)

"P" gadījumi

Šīs SITS 4.2.5.3. punkta vietā stacionāru dubulto krustenisko pāreju maksimālā nevadāmā garuma projektēto vērtību nosaka atbilstīgi Q papildinājumā noteiktajiem valsts tehniskajiem noteikumiem.

7.7.17.5. Tūlītējas rīcības robežvērtības pārmijām un krustojumiem (4.2.8.6.)

"P" gadījumi

Šīs SITS 4.2.8.6. punkta 1. apakšpunkta b) punkta vietā pārmiju un krustojumu vertikālajai konstrukcijai CEN 56 vienkāršo krusteņu stacionāro seržu aizsargu pieļaujamā minimālā vērtība ir 1 388 mm (šo vērtību mēra 14 mm zem velšanās virsmas teorētiskajā atsauces līnijā attiecīgā attālumā atpakaļvirzienā no serdes faktiskā punkta, kā norādīts 2. attēlā).

7.7.17.6. Perona augstums (4.2.9.2.)

"P" gadījumi

Šīs SITS 4.2.9.2. punkta vietā attiecībā uz perona augstumu var piemērot Q papildinājumā noteiktos valsts tehniskos noteikumus.

7.7.17.7. Perona nobīde (4.2.9.3.)

"P" gadījumi

Šīs SITS 4.2.9.3. punkta vietā attiecībā uz perona nobīdi var piemērot Q papildinājumā noteiktos valsts tehniskos noteikumus.

7.7.17.8. Ekvivalentais koniskums ekspluatācijā (4.2.11.2.)

"P" gadījumi

Šīs SITS 4.2.11.2. punkta 2. apakšpunkta vietā infrastruktūras pārvaldītājs izmēra sliežu ceļa platumu un sliedes galviņas profilus attiecīgajā vietā apmēram 10 m attālumā. 100 metros vidējo ekvivalento koniskumu aprēķina, modelējot ar riteņpāriem a)–e), kas minēti šīs SITS 7.7.17.3. punkta 2. apakšpunktā, lai kopīgās izmeklēšanas nolūkā pārbaudītu atbilstību ekvivalentā koniskuma robežvērtībai, kas sliežu ceļam noteikta 14. tabulā.

7.7.17.9. Būvju tuvinājuma gabarīta novērtēšana (6.2.4.1.)

"P" gadījumi

Šīs SITS 6.2.4.1. punkta vietā būvju tuvinājuma gabarītu var novērtēt atbilstīgi Q papildinājumā noteiktajiem valsts tehniskajiem noteikumiem.

7.7.17.10. Attāluma starp sliežu ceļu asīm novērtēšana (6.2.4.2.)

"P" gadījumi

Šīs SITS 6.2.4.2. punkta vietā attālumu starp sliežu ceļu asīm var novērtēt atbilstīgi Q papildinājumā noteiktajiem valsts tehniskajiem noteikumiem.

7.7.17.11. Perona nobīdes novērtēšana (6.2.4.11.)

"P" gadījumi

Šīs SITS 6.2.4.11. punkta vietā perona nobīdi var novērtēt atbilstīgi Q papildinājumā noteiktajiem valsts tehniskajiem noteikumiem.

7.7.18. *Apvienotās Karalistes Ziemeļīrijas tīkla īpatnības*

7.7.18.1. Būvju tuvinājuma gabarīts (4.2.3.1.)

"P" gadījumi

Šīs SITS 4.2.3.1. punkta 5. apakšpunkta vietā sliežu ceļiem ar nominālo platumu 1 600 mm var izmantot vienoto būvju tuvinājuma gabarītu IRL 3, kā noteikts šīs SITS O papildinājumā.

7.7.18.2. Attālums starp sliežu ceļu asīm (4.2.3.2.)

"P" gadījumi

Šīs SITS 4.2.3.2. punkta 6. apakšpunkta vietā 1 600 mm platiem sliežu ceļiem attālumu starp sliežu ceļu asīm nosaka, pamatojoties uz gabarītiem, kuri izvēlēti atbilstīgi 7.7.17.1. punktam. Nominālo horizontālo attālumu starp sliežu ceļu asīm nosaka atbilstīgi projektam un ņem vērā aerodinamiskās iedarbības robežvērtību. Minimālā pieļaujamā vērtība vienotajam būvju tuvinājuma gabarītam IRL 3 ir atklāts punkts.

7.7.18.3. Būvju tuvinājuma gabarīta novērtēšana (6.2.4.1.)

"P" gadījumi

Šīs SITS 6.2.4.1. punkta 5. apakšpunkta vietā 1 600 mm platiem sliežu ceļiem būvju tuvinājuma gabarīta novērtēšanu kā projekta pārbaudi veic attiecībā pret raksturīgajiem šķērsgriezumiem, izmantojot būvju tuvinājuma gabarītu IRL 3, kā noteikts šīs SITS O papildinājumā.

7.7.19. *Slovākijas tīkla īpatnības*

7.7.19.1. SITS līniju kategorijas (4.2.1.)

"P" gadījumi

Pārvadājumu kodam F1520, kas noteikts 4.2.1. punkta 7. apakšpunkta 3. tabulā, sistēmā ar 1 520 mm platiem sliežu ceļiem var izmantot 24,5 t ass slodzi un vilciena garumu no 650 m līdz 1 050 m.

7.7.19.2. Horizontālas līknes minimālais rādiuss (4.2.3.4.)

"P" gadījumi

1. Šīs SITS 4.2.3.4. punkta 2. apakšpunkta vietā, lai novērstu bufera bloķēšanu, pretējas līknes (izņemot pretējas līknes šķirotavās, kur veic manevrus ar atsevišķiem vagoniem), kuru rādiuss ir 150–300 m, jaunām līnijām projektē saskaņā ar 33. un 34. tabulu.

2. Šīs SITS 4.2.3.4. punkta 3. apakšpunkta vietā sistēmā ar 1 520 mm platiem sliežu ceļiem galvenajiem sliežu ceļiem pretējas līknes, kuru rādiuss ir 150–250 m, projektē tā, lai starp līkumiem būtu vismaz 15 m garš taisns sliežu ceļa posms.

3. Šīs SITS 4.2.3.4. punkta 3. apakšpunkta vietā sistēmā ar 1 520 mm platiem sliežu ceļiem tādiem sliežu ceļiem, kuri nav galvenie sliežu ceļi, pretējas līknes, kuru rādiuss ir 150–250 m, projektē atbilstīgi 33. un 34. tabulai.

33. tabula

Garuma robežvērtības taisnam starpposma sliežu ceļa elementam starp divām garām lokveida līknēm pretējos virzienos (m)

R_1/R_2	**150**	**160**	**170**	**180**	**190**	**200**	**220**	**230**	**250**	**280**	**300**
150	11,0	10,7	10,4	10,0	9,8	9,5	9,0	8,7	8,1	7,6	6,7
160	10,7	10,4	10,0	9,8	9,5	9,0	8,6	8,1	7,6	6,7	6,4
170	10,4	10,0	9,8	9,5	9,0	8,5	8,1	7,6	6,7	6,4	6,0
180	10,0	9,8	9,5	9,0	8,5	8,0	7,5	6,6	6,4	6,0	5,5
190	9,8	9,5	9,0	8,5	8,0	7,5	6,5	6,3	6,0	5,4	4,5
200	9,5	9,0	8,5	8,0	7,5	6,5	6,2	6,0	5,3	4,0	3,0
220	9,0	8,6	8,1	7,5	6,5	6,2	6,0	5,3	4,0	3,0	0,0
230	8,7	8,1	7,6	6,6	6,3	6,0	5,3	4,0	3,0	0,0	
250	8,1	7,6	6,7	6,4	6,0	5,3	4,0	3,0	0,0		
280	7,6	6,7	6,4	6,0	5,4	4,0	3,0	0,0			
300	6,7	6,4	6,0	5,5	4,5	3,0	0,0				
325	6,4	6,0	5,7	5,0	4,0	0,0					
350	6,3	5,8	5,2	4,0	3,0	0,0					
400	6,0	5,2	4,0	3,0	0,0						
450	5,5	4,5	3,0	0,0							
500	5,0	3,0	0,0								
600	3,0	0,0									
700	0,0										

34. tabula

Garuma robežvērtības taisnam starpposma sliežu ceļa elementam starp divām garām lokveida līknēm pretējos virzienos (m); pasažieru vilcieniem, kuri brauc ar ātrumu līdz 40 km/h, sliežu ceļiem, kuri nav galvenie sliežu ceļi

R_1/R_2	**150**	**160**	**170**	**180**	**190**	**200**	**220**	**230**	**250**
150	11,0	10,7	10,4	10,0	9,8	9,5	9,0	8,7	8,1
160	10,7	10,4	10,0	9,8	9,5	9,0	8,6	8,1	7,6
170	10,4	10,0	9,8	9,5	9,0	8,5	8,1	7,6	6,7
180	10,0	9,8	9,5	9,0	8,5	8,0	7,5	6,6	6,4
190	9,8	9,5	9,0	8,5	8,0	7,5	6,5	6,3	6,0
200	9,5	9,0	8,5	8,0	7,5	6,7	6,2	6,0	5,3
220	9,0	8,6	8,1	7,5	6,5	6,2	6,0	5,3	4,0
230	8,7	8,1	7,6	6,6	6,3	6,0	5,3	4,0	4,0
250	8,1	7,6	6,7	6,4	6,0	5,3	4,0	4,0	4,0
280	7,6	6,7	6,4	6,0	5,4	4,0	4,0	4,0	4,0
300	6,7	6,4	6,0	5,5	4,5	4,0	4,0	4,0	4,0
325	6,4	6,0	5,7	5,0	4,0	4,0	4,0	4,0	4,0
350	6,3	5,8	5,2	4,0	4,0	4,0	4,0	4,0	4,0
400	6,0	5,2	4,0	4,0	4,0	4,0	4,0	4,0	4,0
450	5,5	4,5	4,0	4,0	4,0	4,0	4,0	4,0	4,0
500	5,0	4,0	4,0	4,0	4,0	4,0	4,0	4,0	4,0
600	4,0	4,0	4,0	4,0	4,0	4,0	4,0	4,0	4,0

7.7.19.3. Vertikālas līknes minimālais rādiuss (4.2.3.5.)

"P" gadījumi

1. Šīs SITS 4.2.3.5. punkta 1. apakšpunkta vietā tikai atzarojumiem, pa kuriem var braukt ar maksimālo ātrumu, kas nepārsniedz 10 km/h, vertikālo līkņu rādiuss (izņemot šķirošanas uzkalniņus) ir vismaz 500 m pacēluma virsotnē un ieplakā.

2. Šīs SITS 4.2.3.5. punkta 3. apakšpunkta vietā sistēmā ar 1 520 mm platiem sliežu ceļiem vertikālu līkņu rādiuss (izņemot šķirošanas uzkalniņus) ir vismaz 2 000 m pacēluma virsotnē un ieplakā, bet šaurības dēļ (piemēram, nepietiekama vieta) – vismaz 1 000 m pacēluma virsotnē un ieplakā.

3. Atzarojumiem, pa kuriem var braukt ar maksimālo ātrumu, kas nepārsniedz 10 km/h, var izmantot vertikālas līknes ar rādiusu vismaz 500 m pacēluma virsotnē un ieplakā.

4. Šīs SITS 4.2.3.5. punkta 4. apakšpunkta vietā sistēmā ar 1 520 mm platiem sliežu ceļiem šķirošanas uzkalniņos vertikālo līkņu rādiuss ir vismaz 300 m pacēluma virsotnē un 250 m ieplakā.

7.7.19.4. Ārējās sliedes paaugstinājuma deficīts (4.2.4.3.)

"P" gadījumi

Šīs SITS 4.2.4.3. punkta 3. apakšpunkta vietā visiem ritošā sastāva veidiem sistēmā ar 1 520 mm platiem sliežu ceļiem ārējās sliedes paaugstinājuma deficīts nepārsniedz 137 mm. Pasažieru pārvadājumiem minētā robežvērtība attiecas uz ātrumu līdz 230 km/h. Jauktiem pārvadājumiem minētā robežvērtība attiecas uz ātrumu līdz 160 km/h.

7.7.19.5. Tūlītējas rīcības robežvērtība sliežu ceļa nošķiebumam (4.2.8.3.)

"P" gadījumi

Šīs SITS 4.2.8.3. punkta 4. un 5. apakšpunkta vietā sistēmā ar 1 520 mm platiem sliežu ceļiem piemēro 4.2.8.3. punkta 1., 2. un 3. apakšpunktu.

7.7.19.6. Tūlītējas rīcības robežvērtība sliežu ceļa platumam kā izolētam defektam (4.2.8.4.)

"P" gadījumi

Šīs SITS 4.2.8.4. punkta 2. apakšpunkta vietā sistēmā ar 1 520 mm platiem sliežu ceļiem tūlītējas rīcības robežvērtības sliežu ceļa platumam izolētam defektam ir noteiktas 35. tabulā.

35. tabula

Tūlītējas rīcības robežvērtības sliežu ceļa platumam sistēmā ar 1 520 mm platiem sliežu ceļiem Slovākijā

Ātrums (km/h)	Izmēri (mm)	
	Minimālais sliežu ceļa platums	Maksimālais sliežu ceļa platums
V ≤ 80	1 511	1 555
80 < V ≤ 120	1 512	1 550
120 < V ≤ 160	1 513	1 545
160 < V ≤ 230	1 514	1 540

7.7.19.7. Tūlītējas rīcības robežvērtība ārējās sliedes paaugstinājumam (4.2.8.5.)

"P" gadījumi

Šīs SITS 4.2.8.5. punkta 3. apakšpunkta vietā sistēmā ar 1 520 mm platiem sliežu ceļiem maksimālais pieļaujamais ārējās sliedes paaugstinājums ekspluatācijā ir 170 mm.

7.7.19.8. Tūlītējas rīcības robežvērtības pārmijām un krustojumiem (4.2.8.6.)

"P" gadījumi

Šīs SITS 4.2.8.6. punkta 3. apakšpunkta vietā sistēmā ar 1 520 mm platiem sliežu ceļiem pārmiju un krustojumu tehniskie raksturlielumi atbilst šādām ekspluatācijas vērtībām:

a) apvedceļa minimālā vērtība šaurākajā vietā starp atklātu pārmiju sliedi un rāmjsliedi ir 60 mm;

b) vienkāršo krusteņu stacionāro seržu aizsargu minimālā vērtība ir 1 472 mm. Šo vērtību mēra 14 mm zem velšanās virsmas teorētiskajā atsauces līnijā attiecīgā attālumā atpakaļvirzienā no faktiskā punkta, kā norādīts 2. attēlā. Krusteņiem ar punkta retrakciju šo vērtību var samazināt. Šajā gadījumā infrastruktūras pārvaldītājs pierāda, ka punkta retrakcija ir pietiekama, lai garantētu, ka ritenis nenonāk kontaktā ar serdi faktiskajā punktā;

c) brīvās riteņa pārejas maksimālā vērtība krusteņa serdē ir 1 436 mm;

d) uzmalu vadotnes minimālais platums ir 40 mm;

e) uzmalu vadotnes minimālais dziļums ir 40 mm;

f) pretsliedes maksimālais papildu augstums ir 54 mm.

7.7.19.9. Perona augstums (4.2.9.2.)

"P" gadījumi

Atjaunotām līnijām, kuru maksimālais ātrums nepārsniedz 120 km/h, pieļaujamais nominālais perona augstums ir 200–300 mm virs velšanās virsmas.

7.7.19.10. Ekvivalentais koniskums ekspluatācijā (4.2.11.2.)

"T" gadījumi

Kamēr nav ieviestas iekārtas, ar ko mēra elementus, kuri ir vajadzīgi, lai aprēķinātu ekvivalento koniskumu ekspluatācijā, Slovākijā šo parametru novērtējumu var neveikt.

7.7.19.11. Sliežu ceļa gulšņi (5.3.3.)

"P" gadījumi

Šīs SITS 5.3.3.2. punkta 2. apakšpunkta prasības piemēro, ja ātrums pārsniedz 250 km/h.

A papildinājums

Savstarpējas izmantojamības komponentu novērtēšana

Savstarpējas izmantojamības komponentu raksturlielumi, kuri paziņotajai iestādei vai ražotājam jānovērtē dažādajos projektēšanas, izstrādes un ražošanas posmos saskaņā ar izvēlēto moduli, 36. tabulā atzīmēti ar "X". Ja novērtējums nav jāveic, tabulā tas atzīmēts ar "n. p.".

Infrastruktūras apakšsistēmas savstarpējas izmantojamības komponentiem nepiemēro īpašas novērtēšanas procedūras.

36. tabula

Savstarpējas izmantojamības komponentu novērtēšana EK atbilstības deklarācijas izdošanai

Vērtējamie raksturlielumi	Novērtēšanas posmi			
	Projektēšanas un izstrādes posms			Ražošanas posms Ražošanas process+ražojuma testēšana
	Projekta pārbaude	Ražošanas procesa pārbaude	Tipa testēšana	Ražojuma (sērijas) kvalitāte
5.3.1. Sliedes				
5.3.1.1. Sliedes galviņas profils	X	n. p.	X	X
5.3.1.2. Sliedes cietība	X	X	X	X
5.3.2. Sliežu piestiprināšanas sistēmas	n. p.	n. p.	X	X
5.3.3. Sliežu ceļa gulšņi	X	X	n. p.	X

B papildinājums

Infrastruktūras apakšsistēmas novērtēšana

Apakšsistēmas raksturlielumi, kuri jānovērtē dažādajos projektēšanas, būvniecības un ekspluatācijas posmos, 37. tabulā atzīmēti ar "X".

Ja paziņotajai iestādei novērtējums nav jāveic, tabulā tas atzīmēts ar "n. p.". Tas nenozīmē, ka nav jāveic citi novērtējumi citos posmos.

Novērtēšanas posmu definīcijas:

1) "projekta pārbaude": vērtību/parametru pareizības pārbaude saskaņā ar piemērojamajām SITS prasībām, kuras attiecas uz galīgo projektu;

2) "samontēti ražojumi pirms nodošanas ekspluatācijā": pārbaude uz vietas, lai pārliecinātos, ka gatavais ražojums vai apakšsistēma tieši pirms nodošanas ekspluatācijā atbilst attiecīgajiem projekta parametriem.

Tabulas 3. slejā norādītas atsauces uz 6.2.4. punktu "Īpašas apakšsistēmas novērtēšanas procedūras" un 6.2.5. punktu "Tehniskie risinājumi, kuri projektēšanas posmā rada pieņēmumu par atbilstību".

37. tabula

Infrastruktūras apakšsistēmas novērtēšana EK atbilstības verificēšanai

Vērtējamie raksturlielumi	Jaunas līnijas vai modernizācijas/atjaunošanas projekts		Īpašas novērtēšanas procedūras
	Projekta pārbaude	Samontēti ražojumi pirms nodošanas ekspluatācijā	
	1	2	3
Būvju tuvinājuma gabarīts (4.2.3.1.)	X	X	6.2.4.1.
Attālums starp sliežu ceļu asīm (4.2.3.2.)	X	X	6.2.4.2.
Maksimālie slīpumi (4.2.3.3.)	X	n. p.	
Horizontālas līknes minimālais rādiuss (4.2.3.4.)	X	X	6.2.4.4.
Vertikālas līknes minimālais rādiuss (4.2.3.5.)	X	n. p.	6.2.4.4.
Nominālais sliežu ceļa platums (4.2.4.1.)	X	X	6.2.4.3.
Ārējās sliedes paaugstinājums (4.2.4.2.)	X	X	6.2.4.4.
Ārējās sliedes paaugstinājuma deficīts (4.2.4.3.)	X	n. p.	6.2.4.4. 6.2.4.5.
Ārējās sliedes paaugstinājuma deficīta strauja maiņa (4.2.4.4.)	X	n. p.	6.2.4.4.
Ekvivalentā koniskuma projektēto vērtību novērtēšana (4.2.4.5.)	X	n. p.	6.2.4.6.
Vienlaidu sliežu ceļa sliedes galviņas profils (4.2.4.6.)	X	n. p.	6.2.4.7.
Sliežu ieslīpums (4.2.4.7.)	X	n. p.	

Vērtējamie raksturlielumi	Jaunas līnijas vai modernizācijas/atjaunošanas projekts		Īpašas novērtēšanas procedūras
	Projekta pārbaude	Samontēti ražojumi pirms nodošanas ekspluatācijā	
	1	2	3
Pārmiju un krustojumu projektētā ģeometrija (4.2.5.1.)	X	n. p.	6.2.4.8.
Kustīgu krusteņa seržu izmantojums (4.2.5.2.)	X	n. p.	6.2.4.8.
Stacionāru divkāršo krustojumu maksimālais nevadāmais garums (4.2.5.3.)	X	n. p.	6.2.4.8.
Sliežu ceļa izturība pret vertikālām slodzēm (4.2.6.1.)	X	n. p.	6.2.5.
Sliežu ceļa izturība pret garenvirziena slodzēm (4.2.6.2.)	X	n. p.	6.2.5.
Sliežu ceļa izturība pret sānvirziena slodzēm (4.2.6.3.)	X	n. p.	6.2.5.
Jaunu tiltu izturība pret satiksmes slodzēm (4.2.7.1.)	X	n. p.	6.2.4.9.
Ekvivalents vertikāls jaunu zemes klātņu noslogojums un grunts spiediena ietekme (4.2.7.2.)	X	n. p.	6.2.4.9.
Pāri vai blakus sliežu ceļam būvējamu jaunu konstrukciju izturība (4.2.7.3.)	X	n. p.	6.2.4.9.
Pastāvošu tiltu un zemes klātņu izturība pret satiksmes slodzēm (4.2.7.4.)	X	n. p.	6.2.4.10.
Tūlītējas rīcības robežvērtība lāgojumam (4.2.8.1.)	n. p.	n. p.	
Tūlītējas rīcības robežvērtība garenprofila līmenim (4.2.8.2.)	n. p.	n. p.	
Tūlītējas rīcības robežvērtība sliežu ceļa nošķiebumam (4.2.8.3.)	n. p.	n. p.	
Tūlītējas rīcības robežvērtība sliežu ceļa platumam kā izolētam defektam (4.2.8.4.)	n. p.	n. p.	
Tūlītējas rīcības robežvērtība ārējās sliedes paaugstinājumam (4.2.8.5.)	n. p.	n. p.	
Tūlītējas rīcības robežvērtība pārmijām un krustojumiem (4.2.8.6.)	n. p.	n. p.	
Perona lietderīgais garums (4.2.9.1.)	X	n. p.	
Perona augstums (4.2.9.2.)	X	X	
Perona nobīde (4.2.9.3.)	X	X	6.2.4.11.
Sliežu ceļu plānojums gar peroniem (4.2.9.4.)	X	n. p.	
Maksimālās spiediena pārmaiņas tuneļos (4.2.10.1.)	X	n. p.	6.2.4.12.
Sānvēja ietekme (4.2.10.2.)	n. p.	n. p.	6.2.4.13.
Atrašanās vietas rādītāji (4.2.11.1.)	n. p.	n. p.	

Vērtējamie raksturlielumi	Jaunas līnijas vai modernizācijas/atjaunošanas projekts		Īpašas novērtēšanas procedūras
	Projekta pārbaude	Samontēti ražojumi pirms nodošanas ekspluatācijā	
	1	2	3
Ekvivalentais koniskums ekspluatācijā (4.2.11.2.)	n. p.	n. p.	
Tualešu iztukšošana (4.2.12.2.)	n. p.	n. p.	6.2.4.14.
Vilcienu ārpuses tīrīšanas iekārtas (4.2.12.3.)	n. p.	n. p.	6.2.4.14.
Ūdens krājumu atjaunošana (4.2.12.4.)	n. p.	n. p.	6.2.4.14.
Degvielas uzpilde (4.2.12.5.)	n. p.	n. p.	6.2.4.14.
Ārējā energoapgāde (4.2.12.6.)	n. p.	n. p.	6.2.4.14.
Savstarpējas izmantojamības komponentu piemērošana	n. p.	X	

C papildinājums

Sliežu ceļa, pārmiju un krustojumu projektu tehniskie raksturlielumi

---

C.1. papildinājums

Sliežu ceļa projekta tehniskie raksturlielumi

Sliežu ceļa projektu definē vismaz ar šādiem tehniskajiem raksturlielumiem:

a) sliedes:
   — profils(-i) un kategorijas,
   — vienlaidu metinātas sliedes vai sliežu posmi (savienotām sliežu ceļa sekcijām);
b) piestiprināšanas sistēma:
   — veids,
   — zemsliežu pamata stingums,
   — iespīlēšanas spēks,
   — garenvirziena ierobežojums;
c) gulsnis:
   — veids,
   — izturība pret vertikālām slodzēm:
      — betons: projekta lieces momenti;
      — koks: atbilstība standartam EN 13145:2001;
      — tērauds: šķērsgriezuma inerces moments,
   — izturība pret garenvirziena un sānvirziena slodzēm: ģeometrija un svars,
   — nominālais un projektētais sliežu ceļa platums;
d) sliežu ieslīpums;
e) balasta šķērsgriezumi (balasta plecs – balasta biezums);
f) balasta veids (šķirošana = granulometrija);
g) attālums starp gulšņiem;
h) īpašas ierīces: piemēram, gulšņu balsti, trešā/ceturtā sliede utt.

C.2. papildinājums

Pārmiju un krustojumu projekta tehniskie raksturlielumi

Pārmiju un krustojumu projektu definē vismaz ar šādiem tehniskajiem raksturlielumiem:

a) sliedes:
   — profils(-i) un kategorijas (pārmiju sliede, rāmjsliede),
   — vienlaidu metinātas sliedes vai sliežu posmi (savienotām sliežu ceļa sekcijām);

b) piestiprināšanas sistēma:
   — veids,
   — zemsliežu pamata stingums,
   — iespīlēšanas spēks,
   — garenvirziena ierobežojums;

c) gulsnis:
   — veids,
   — izturība pret vertikālām slodzēm:
      — betons: projekta lieces momenti;
      — koks: atbilstība standartam EN 13145:2001;
      — tērauds: šķērsgriezuma inerces moments,
   — izturība pret garenvirziena un sānvirziena slodzēm: ģeometrija un svars,
   — nominālais un projektētais sliežu ceļa platums;

d) sliežu ieslīpums;

e) balasta šķērsgriezumi (balasta plecs – balasta biezums);

f) balasta veids (šķirošana = granulometrija);

g) krustojuma veids (stacionārs vai ar kustīgu serdi);

h) bloķēšanas veids (pārmijas pārvedmehānisms, krusteņa kustīgā serde);

i) īpašas ierīces: piemēram, gulšņu balsti, trešā/ceturtā sliede utt.;

j) vispārēji pārmiju un krustojumu rasējumi, kur norāda:
   — ģeometrisko diagrammu (trīsstūris), kur norādīts sānceļa garums un tangenss sānceļa galā,
   — galvenos ģeometriskos raksturlielumus, piemēram, galvenos rādiusus pārmijās, slēgšanas un krustojuma paneli, krustojuma leņķi,
   — attālumu starp gulšņiem.

D papildinājums

Sliežu ceļa, pārmiju un krustojumu projektu izmantošanas nosacījumi

---

D.1. papildinājums

Sliežu ceļa projekta izmantošanas nosacījumi

Sliežu ceļa projekta izmantošanas nosacījumi ir šādi:

a) maksimālā ass slodze (t);

b) maksimālais līnijas ātrums (km/h);

c) minimālais horizontālas līknes rādiuss (m);

d) maksimālais ārējās sliedes paaugstinājums (mm);

e) Maksimālais ārējās sliedes paaugstinājuma deficīts (mm).

D.2. papildinājums

Pārmiju un krustojumu projekta izmantošanas nosacījumi

Pārmiju un krustojumu projekta izmantošanas nosacījumi ir šādi:

a) maksimālā ass slodze (t);

b) maksimālais līnijas ātrums (km/h) tiešā maršrutā un pārmiju sānceļos;

c) noteikumi attiecībā uz sānceļu līkumiem, pamatojoties uz vispārējiem projektiem, ar minimālu izliekumu (tiešā maršrutā un pārmiju sānceļos).

E papildinājums

Prasības attiecībā uz konstrukciju spēju atbilstoši pārvadājumu kodam

Minimālās prasības attiecībā uz konstrukciju spēju ir noteiktas 38. un 39. tabulā atbilstīgi 2. un 3. tabulā norādītajiem pārvadājumu kodiem. Prasības attiecībā uz konstrukciju spēju 38. un 39. tabulā ir noteiktas kā apvienots parametrs, kurā ietilpst EN līniju kategorija un atbilstošais maksimālais ātrums. EN līniju kategoriju un atbilstošo ātrumu uzskata par vienu apvienotu parametru.

EN līniju kategorija ir ass slodzes un ar attālumu starp asīm saistītu ģeometrisku aspektu funkcija. EN līniju kategorijas ir norādītas standarta EN 15528:2008+A1:2012 A pielikumā.

38. tabula

EN līniju kategorija – atbilstošais ātrums (1) (6) **(km/h) – pasažieru pārvadājumi**

Pārvadājumu kods	Pasažieru ritošais sastāvs (tostarp pasažieru vagoni, bagāžas vagoni un vagoni automobiļu pārvadāšanai) un vieglie kravas vagoni (2) (3)	Lokomotīves un galvas vagoni (2) (4)	Elektrovilces vai dīzeļvilces motorvienības, motorvagoni un automotrises (2) (3)
P1	Atklāts punkts		
P2			
P3a (> 160 km/h)	A – 200 B1 – 160	D2 – 200 (11)	Atklāts punkts
P3b (≤ 160 km/h)	B1 – 160	D2 – 160	C2 (8) – 160 D2 (9) – 120
P4a (> 160 km/h)	A – 200 B1 – 160	D2 – 200 (11)	Atklāts punkts
P4b (≤ 160 km/h)	A – 160 B1 – 140	D2 – 160	B1 (7) – 160 C2 (8) – 140 D2 (9) – 120
P5	B1 – 120	C2 – 120 (5)	B1 (7) – 120
P6	a12 (10)		
P 1520	Atklāts punkts		
P 1600	Atklāts punkts		

39. tabula

EN līniju kategorija – atbilstošais ātrums (1) (6) **(km/h) – kravu pārvadājumi**

Pārvadājumu kods	Kravas vagoni un citi ritekļi	Lokomotīves (2)
F1	D4 – 120	D2 – 120
F2	D2 – 120	D2 – 120

Pārvadājumu kods	Kravas vagoni un citi ritekļi	Lokomotīves (2)
F3	C2 – 100	C2 – 100
F4	B2 – 100	B2 – 100
F 1520	Atklāts punkts	
F 1600	Atklāts punkts	

Piezīmes

(1) Tabulā norādītais ātrums ir maksimālā prasība līnijai, un tas var būt mazāks atbilstīgi 4.2.1. punkta 10. apakšpunkta prasībām. Pārbaudot līnijas atsevišķas konstrukcijas, var ņemt vērā ritekļa veidu un vietējo pieļaujamo ātrumu.

(2) Pasažieru ritošā sastāva (tostarp pasažieru vagonu, bagāžas vagonu un vagonu automobiļu pārvadāšanai), citu ritekļu, lokomotīvju, galvas vagonu, elektrovilces un dīzeļvilces motorvienību, motorvagonu un automotrišu definīcijas ir atrodamas *RST* SITS. Vieglos kravas vagonus definē kā bagāžas vagonus, izņemot to, ka tos var iekļaut formējumos, kuri nav paredzēti pasažieru pārvadāšanai.

(3) Prasības attiecībā uz konstrukcijām ir savietojamas ar pasažieru vagoniem, bagāžas vagoniem, vagoniem automobiļu pārvadāšanai, vieglajiem kravas vagoniem, elektrovilces un dīzeļvilces motorvienībām un motorvagoniem, kuru garums ir: 18–27,5 m parastajiem ritekļiem un šarnīrvagoniem un 9–14 m parastajiem vienass ritekļiem.

(4) Prasības attiecībā uz konstrukcijām ir savietojamas ar ne vairāk kā divām blakus sakabinātām lokomotīvēm un/vai galvas vagoniem. Prasības attiecībā uz konstrukcijām ir saderīgas ar trim vai vairākām blakus sakabinātām lokomotīvēm un/vai galvas vagoniem (vai vilcienu, kas sastāv no lokomotīvēm un/vai galvas vagoniem), ja maksimālais ātrums nepārsniedz 120 km/h un ja lokomotīves un/vai galvas vagoni atbilst attiecīgajām kravas vagonu robežvērtībām.

(5) Pārvadājumu kodam P5 dalībvalsts var noteikt, vai ir piemērojamas prasības attiecībā uz lokomotīvēm un galvas vagoniem.

(6) Atsevišķu vilcienu un konstrukciju savietojamību pārbauda atbilstīgi šīs SITS K papildinājumam.

(7) Prasības attiecībā uz konstrukcijām ir savietojamas ar vidējo masu uz garuma vienību 2,75 t/m visā katra vagona/ritekļa garumā.

(8) Prasības attiecībā uz konstrukcijām ir savietojamas ar vidējo masu uz garuma vienību 3,1 t/m visā katra vagona/ritekļa garumā.

(9) Prasības attiecībā uz konstrukcijām ir savietojamas ar vidējo masu uz garuma vienību 3,5 t/m visā katra vagona/ritekļa garumā.

(10) Skatīt šīs SITS L papildinājumu.

(11) Var izmantot tikai ritekļus ar 4 asīm. Attālums starp ratiņu asīm ir vismaz 2,6 m. Vidējā masa uz garuma vienību visā katra ritekļa garumā nepārsniedz 5,0 t/m.

F papildinājums

Prasības attiecībā uz konstrukciju spēju atbilstoši pārvadājumu kodam Apvienotās Karalistes Lielbritānijas un Ziemeļīrijas tīklā

Minimālās prasības attiecībā uz konstrukciju spēju ir noteiktas 40. un 41. tabulā atbilstīgi 2. un 3. tabulā norādītajiem pārvadājumu kodiem. Prasības attiecībā uz konstrukciju spēju 40. un 41. tabulā ir noteiktas kā apvienots parametrs, kurā ietilpst maršruta pieejamības numurs un atbilstošais maksimālais ātrums. Maršruta pieejamības numuru un atbilstošo ātrumu uzskata par vienu apvienotu parametru.

Maršruta pieejamības numurs ir ass slodzes un ar attālumu starp asīm saistītu ģeometrisku aspektu funkcija. Maršrutu pieejamības numuri ir noteikti šajā nolūkā paziņotajos valsts tehniskajos noteikumos.

40. tabula

Maršruta pieejamības numurs – atbilstošais ātrums (1) (5) **(jūdzes stundā) – pasažieru pārvadājumi**

Pārvadājumu kods	Pasažieru ritošais sastāvs (tostarp pasažieru vagoni, bagāžas vagoni un vagoni automobiļu pārvadāšanai) un vieglie kravas vagoni (2) (3) (6)	Lokomotīves un galvas vagoni (2) (4)	Elektrovilces vai dīzeļvilces motorvienības, motorvagoni un automotrises (2) (3) (6)
P1	Atklāts punkts		
P2			
P3a (> 160 km/h)	RA1 – 125 RA2 – 90	RA7 – 125 (7) RA8 – 110 (7) RA8 – 100 (8) RA5 – 125 (9)	Atklāts punkts
P3b (≤ 160 km/h)	RA1 – 100 RA2 – 90	RA8 – 100 (8) RA5 – 100 (9)	RA3 – 100
P4a (> 160 km/h)	RA1 – 125 RA2 – 90	RA7 – 125 (7) RA7 – 100 (8) RA4 – 125 (9)	Atklāts punkts
P4b (≤ 160 km/h)	RA1 – 100 RA2 – 90	RA7 – 100 (8) RA4 – 100 (9)	RA3 – 100
P5	RA1 – 75	RA5 – 75 (8) (10) RA4 – 75 (9) (10)	RA3 – 75
P6	RA1		
P 1600	Atklāts punkts		

41. tabula

Maršruta pieejamības numurs – atbilstošais ātrums (1) (5) **(jūdzes stundā) – kravu pārvadājumi**

Pārvadājumu kods	Kravas vagoni un citi ritekļi	Lokomotīves (2) (4) (8)
F1	RA8 – 75	RA7 – 75
F2	RA7 – 75	RA7 – 75

Pārvadājumu kods	Kravas vagoni un citi ritekļi	Lokomotīves (2) (4) (8)
F3	RA5 – 60	RA7 – 60
F4	RA4 – 60	RA5 – 60
F 1600	Atklāts punkts	

Piezīmes

(1) Tabulā norādītais ātrums ir maksimālā prasība līnijai, un tas var būt mazāks atbilstīgi 4.2.1. punkta 10. apakšpunkta prasībām. Pārbaudot līnijas atsevišķas konstrukcijas, var ņemt vērā ritekļa veidu un vietējo pieļaujamo ātrumu.

(2) Pasažieru ritošā sastāva (tostarp pasažieru vagonu, bagāžas vagonu un vagonu automobiļu pārvadāšanai), citu ritekļu, lokomotīvju, galvas vagonu, elektrovilces un dīzeļvilces motorvienību, motorvagonu un automotrišu definīcijas ir atrodamas *RST* SITS. Vieglos kravas vagonus definē kā bagāžas vagonus, izņemot to, ka tos var iekļaut formējumos, kuri nav paredzēti pasažieru pārvadāšanai.

(3) Prasības attiecībā uz konstrukcijām ir savietojamas ar pasažieru vagoniem, bagāžas vagoniem, vagoniem automobiļu pārvadāšanai, vieglajiem kravas vagoniem, elektrovilces un dīzeļvilces motorvienībām un motorvagoniem, kuru garums ir: 18–27,5 m parastajiem ritekļiem un šarnīrvagoniem un 9–14 m parastajiem vienass ritekļiem.

(4) Prasības attiecībā uz konstrukcijām ir savietojamas ar ne vairāk kā divām blakus sakabinātām lokomotīvēm un/vai galvas vagoniem. Prasības attiecībā uz konstrukcijām ir savietojamas ar līdz piecām blakus sakabinātām lokomotīvēm un/vai galvas vagoniem (vai vilcienu, kas sastāv no lokomotīvēm un/vai galvas vagoniem), ja maksimālais ātrums nepārsniedz 75 jūdzes stundā un ja lokomotīves un/vai galvas vagoni atbilst attiecīgajām kravas vagonu robežvērtībām.

(5) Atsevišķu vilcienu un konstrukciju savietojamību pārbauda atbilstīgi K papildinājumam, izņemot gadījumus, kad to groza ar šajā nolūkā paziņotajiem valsts tehniskajiem noteikumiem.

(6) Prasības attiecībā uz konstrukcijām ir savietojamas ar vidējo masu uz garuma vienību 3,0 t/m visā katra vagona/ritekļa garumā.

(7) Var izmantot tikai ritekļus ar 4 asīm. Attālums starp ratiņu asīm ir vismaz 2,6 m. Vidēja masa uz garuma vienību visā katra ritekļa garumā nepārsniedz 4,6 t/m.

(8) Var izmantot ritekļus ar 4 vai 6 asīm.

(9) Galvas vagonam var izmantot tikai ritekļus ar 4 asīm. Šeit ietvertas arī lokomotīves, ja lokomotīves un velkamo vagonu garuma atšķirība ir mazāka par 15 % no tādu vagonu garuma, kurus velk ar ātrumu, kas pārsniedz 90 jūdzes stundā.

(10) Pārvadājumu kodam P5 dalībvalsts var noteikt, vai ir piemērojamas prasības attiecībā uz lokomotīvēm un galvas vagoniem.

G papildinājums

Ātruma konversija jūdzēs stundā Īrijā un Apvienotās Karalistes Lielbritānijas un Ziemeļīrijas tīklā

42. tabula

Ātruma konversija no [km/h] uz [mph]

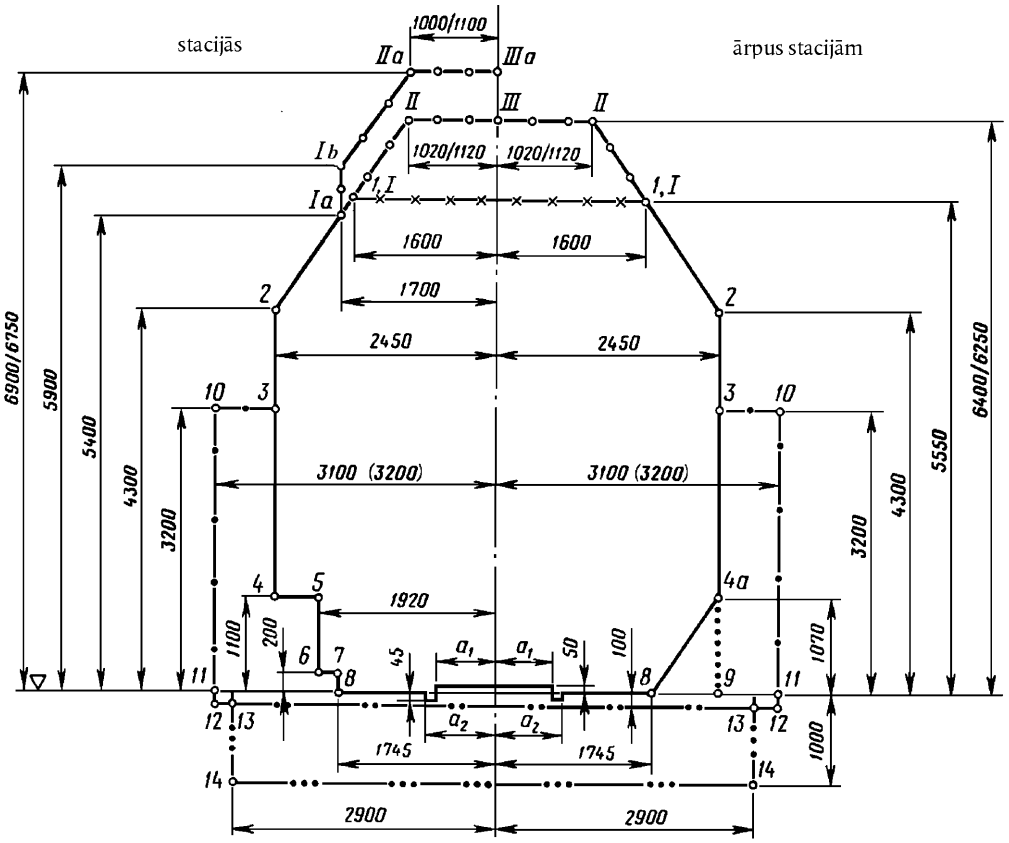
Ātrums (km/h)	Ātrums (mph)
2	1
3	1
5	3
10	5
15	10
20	10
30	20
40	25
50	30
60	40
80	50
100	60
120	75
140	90
150	95
160	100
170	105
180	110
190	120
200	125
220	135
225	140
230	145
250	155
280	175
300	190
320	200
350	220

H papildinājums

Būvju tuvinājuma gabarīts sistēmā ar 1 520 mm platiem sliežu ceļiem

3. attēls

Būvju tuvinājuma gabarīts S sistēmā ar 1 520 mm platiem sliežu ceļiem (izmēri milimetros)



•••••••• zona, kur var izmantot konstrukcijas (piemēram, signāliekārtas, balasta profilus u.c.)

Paskaidrojumi par 3. attēlu

Visus horizontālos izmērus nosaka no sliežu ceļa ass, un visus vertikālos izmērus nosaka no sliedes galviņas virsmas līmeņa.

Kontūra kreisā puse – piemēro sliežu ceļiem dzelzceļa stacijās, apstāšanās/stāvēšanas vietās un sliežu ceļu nozarojumiem/rūpnieciskajiem sliežu ceļiem (izņemot kontūru Ia, Ib, IIa, IIIa).

Kontūra labā puse – piemēro sliežu ceļiem vienlaidu sliežu ceļa posmā.

Kontūra īpašo daļu piemērošana

1,I – 1, I – būvju tuvinājuma gabarīta kontūrs sliežu ceļiem, kas nav elektrificēti,

1,I – II – III – II – 1,I – būvju tuvinājuma gabarīta kontūrs elektrificētiem sliežu ceļiem – sliežu ceļiem vienlaidu (atklātā) līnijā un sliežu ceļiem dzelzceļa stacijā un sliežu ceļu nozarojumiem/rūpnieciskajiem sliežu ceļiem, ja nav paredzēts, ka ritekļi stāvēs,

Ia – Ib – IIa – IIIa – būvju tuvinājuma gabarīta kontūrs elektrificētiem sliežu ceļiem – citiem stacijas sliežu ceļiem un citiem sliežu ceļu nozarojumiem/rūpnieciskajiem sliežu ceļiem.

Piezīme: vērtības 1 000 mm, 1 020 mm, 6 900 mm un 6 400 mm, kuras ir norādītas kā skaitītājs, attiecas uz kontaktsistēmu ar nesējkabeli.

Vērtības 1 100 mm, 1 120 mm, 6 750 mm un 6 250 mm, kuras ir norādītas kā saucējs, attiecas uz kontaktsistēmu bez nesējkabeļa.

11 – 10 – 3 – būvju tuvinājuma gabarīta kontūrs konstrukcijām un iekārtām (izņemot tuneli, tiltu, peronu, rampu) malējo sliežu ceļu ārpusē;

9 – 4a – būvju tuvinājuma gabarīta kontūrs tunelim, tilta margām, paaugstinātam sliežu ceļam (balasta profilam), signāliem, uzbēruma malai un margām un citām konstrukcijām dzelzceļa apakšējā līmenī;

12 – 12 – kontūrs, virs kura (augstāk) (uz sliežu ceļa starp stacijām vai stacijās sliežu ceļu lietderīgajā garumā) nevar būt neviena ierīce, izņemot pārbrauktuves segumu, lokomotīves signalizācijas induktorus, pārmiju mehānismu un to tuvumā novietotu signalizācijas un drošības aprīkojumu;

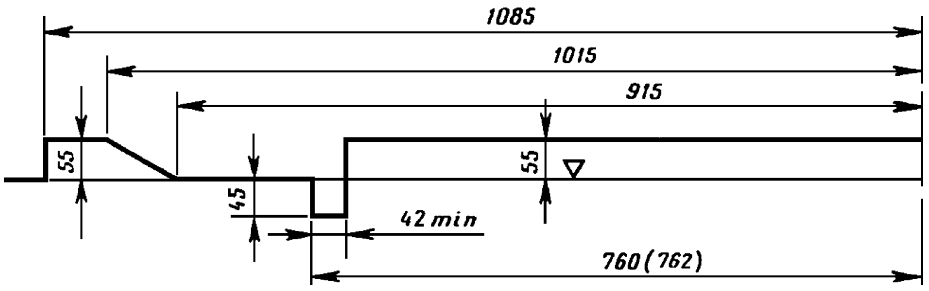
14 – 14 – kontūrs būvei (vai pamatiem), pazemes kabeļiem, tērauda kabeļiem, cauruļvadiem un citām konstrukcijām, kuras nav dzelzceļa konstrukcijas (izņemot signalizācijas un drošības aprīkojumu).

Sistēmā ar sliežu ceļu nominālo platumu 1 520 mm a_1 = 670 mm un a_2 = 760 mm.

Sistēmā ar sliežu ceļu nominālo platumu 1 524 mm a_1 = 672 mm un a_2 = 762 mm.

4. attēls

References profils sliežu ceļu apakšējā daļā ar dubulto sliežu ceļu

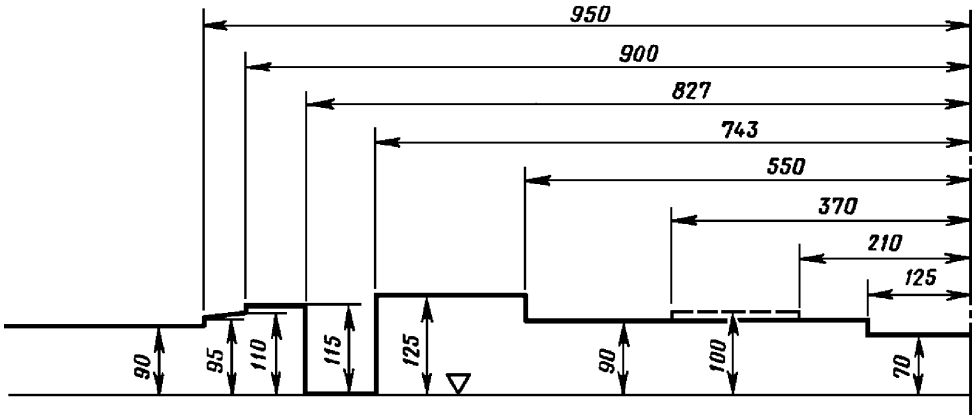


Paskaidrojumi par 4. attēlu

760 mm attālums sistēmā ar 1 520 mm platiem sliežu ceļiem un 762 mm attālums sistēmā ar 1 524 mm platiem sliežu ceļiem.

5. attēls

References profils šķirotavu apakšējā daļā ar sliežu bremzēm



I papildinājums

Pretējas līknes, kuru rādiuss ir no 150 m līdz 300 m

43. tabulā norādīto vērtību pamatā ir atsauces riteklis (pamata pasažieru vagons, kur attālums starp ratiņu asīm ir a = 19 m un attālums starp bufera priekšpusi un ratiņu asi ir nt = 3,7 m, bufera platums ir Δ = 635 mm un ritekļa transversālais brīvgājiens ir w = +/– 60 mm) un aizmugurējās daļas attālums no sliedes ir 395 mm diviem blakus esošiem pamata pasažieru vagoniem.

44. tabulā norādīto vērtību pamatā ir atsauces riteklis (pamata kravas vagons, kur attālums starp gala asīm vai ratiņu asīm ir 12 m un attālums starp bufera priekšpusi un gala asi vai ratiņu asi ir 3 m) un aizmugurējās daļas attālums no sliedes ir 225 mm diviem blakus esošiem pamata kravas vagoniem.

Vietēju uzstādījumu dēļ var būt jānodrošina garāki starpposma sliežu ceļa elementi, īpaši ekspluatācijas apstākļi vai lielāks bufera platums, lai novērstu bufera bloķēšanu esošiem ritekļiem, kuri neatbilst šiem pieņēmumiem.

43. tabula

Taisna starpposma sliežu ceļa elementa minimālais garums starp diviem gariem lokveida līkumiem pretējos virzienos (m)

R1 R2	150	155	160	165	170	175	180	185	190	195	200	205	210	215	220
150	10,78	10,53	10,29	10,06	9,83	9,6	9,38	9,16	8,94	8,73	8,52	8,31	8,11	7,91	7,71
160	10,29	9,86	9,48	9,22	8,97	8,73	8,49	8,25	8,02	7,79	7,56	7,34	7,12	6,91	6,69
170	9,83	9,37	8,97	8,62	8,3	8,04	7,78	7,53	7,28	7,04	6,8	6,55	6,31	6,06	5,81
180	9,38	8,91	8,49	8,12	7,78	7,48	7,2	6,93	6,65	6,37	6,08	5,79	5,49	5,18	4,86
190	8,94	8,45	8,02	7,63	7,28	6,96	6,65	6,33	6	5,67	5,33	4,97	4,59	4,19	3,76
200	8,52	8,01	7,56	7,16	6,8	6,44	6,08	5,71	5,33	4,93	4,5	4,04	3,54	2,97	2,28
210	8,11	7,59	7,12	6,7	6,31	5,91	5,49	5,06	4,59	4,09	3,54	2,91	2,11	0,73	0
220	7,71	7,17	6,69	6,25	5,81	5,35	4,86	4,34	3,76	3,1	2,28	0,95	0	0	0
230	7,32	6,77	6,27	5,79	5,29	4,76	4,18	3,52	2,74	1,67	0	0	0	0	0
240	6,95	6,38	5,85	5,32	4,74	4,11	3,38	2,5	1,07	0	0	0	0	0	0
250	6,58	5,99	5,42	4,81	4,14	3,36	2,39	0,51	0	0	0	0	0	0	0
260	6,22	5,6	4,97	4,26	3,46	2,44	0,36	0	0	0	0	0	0	0	0
270	5,86	5,2	4,48	3,66	2,64	0,86	0	0	0	0	0	0	0	0	0
280	5,51	4,78	3,96	2,96	1,45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
290	5,15	4,33	3,37	2,06	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
300	4,77	3,85	2,68	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

R1 R2	150	155	160	165	170	175	180	185	190	195	200	205	210	215	220
310	4,37	3,31	1,75	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
320	3,95	2,67	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
330	3,47	1,85	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
340	2,94	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
350	2,3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
360	1,41	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
370	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
380	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

44. tabula

Taisna starpposma sliežu ceļa elementa garuma robežvērtības starp diviem gariem lokveida līkumiem pretējos virzienos līnijās, kas paredzētas tikai kravu pārvadājumiem (m)

R1 R2	150	155	160	165	170	175	180	185	190	195	200
150	6,79	6,61	6,43	6,25	6,09	5,92	5,76	5,60	5,44	5,28	5,13
160	6,43	6,20	6,01	5,82	5,63	5,45	5,26	5,07	4,89	4,70	4,51
170	6,09	5,85	5,63	5,42	5,20	4,98	4,76	4,54	4,31	4,08	3,84
180	5,76	5,51	5,26	5,01	4,76	4,51	4,25	3,98	3,70	3,40	3,09
190	5,44	5,16	4,89	4,60	4,31	4,01	3,70	3,36	3,01	2,61	2,15
200	5,13	4,82	4,51	4,18	3,84	3,48	3,09	2,65	2,15	1,51	0
210	4,82	4,47	4,11	3,73	3,32	2,88	2,37	1,73	0,68	0	0
220	4,50	4,11	3,69	3,25	2,75	2,15	1,35	0	0	0	0
230	4,17	3,73	3,24	2,70	2,04	1,07	0	0	0	0	0
240	3,83	3,32	2,74	2,04	0,96	0	0	0	0	0	0
250	3,47	2,87	2,15	1,07	0	0	0	0	0	0	0
260	3,08	2,36	1,35	0	0	0	0	0	0	0	0
270	2,65	1,73	0	0	0	0	0	0	0	0	0
280	2,16	0,68	0	0	0	0	0	0	0	0	0
290	1,51	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
300	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

J papildinājums

Drošības nodrošināšana stacionārās dubultās krusteniskās pārejās

J.1. Stacionāras dubultās krusteniskās pārejas jāprojektē tā, lai nebūtu pārāk garš nevadāmais garums. Dubulto krusteniskо pāreju pretsliedes nav iespējams uzbūvēt tā, lai nodrošinātu vadību visā garumā. Minēto nevadāmo garumu var pieņemt līdz noteiktai robežvērtībai atbilstīgi atsauces situācijai, nosakot šādus parametrus:

a) minimālais krustojuma leņķis: tangenss 1 – 9 (tga = 0,11, a = 6°0′);

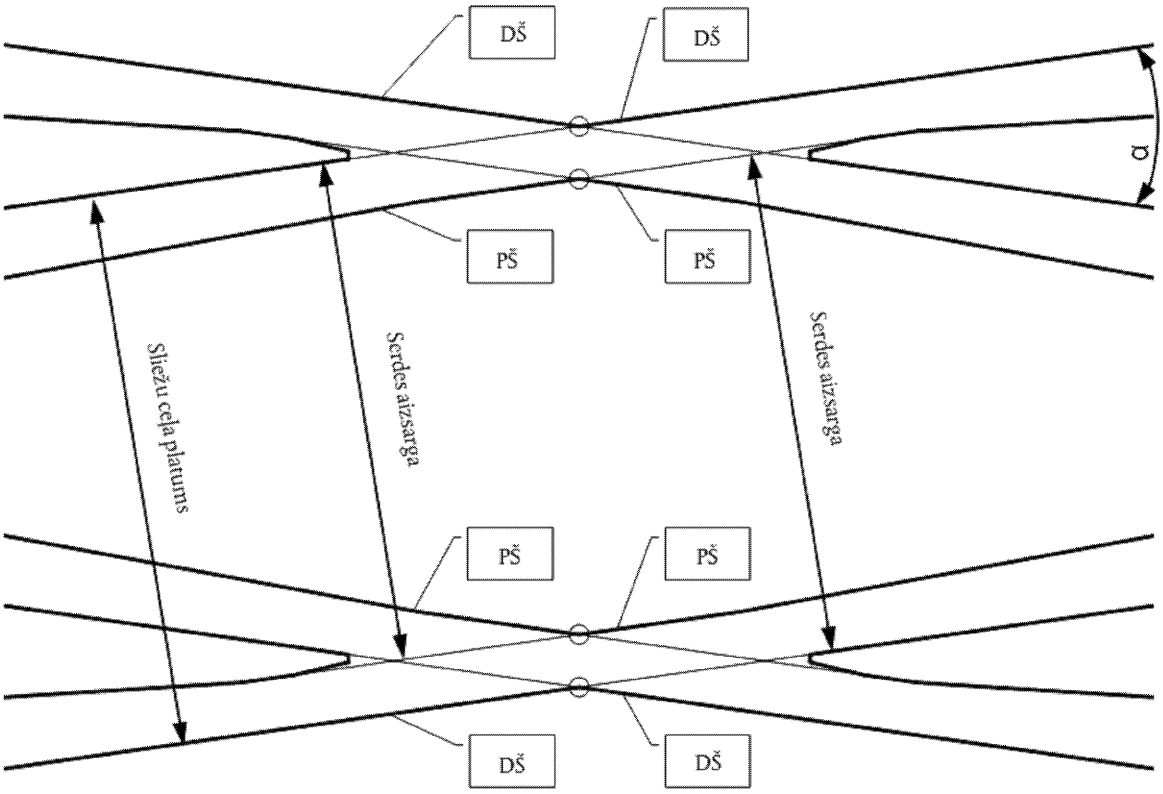
b) minimālais rādiuss dubultajā krusteniskajā pārejā: 450 m;

c) pretsliedes minimālais augstums: 45 mm;

d) serdes forma, kā parādīts attēlā turpmāk.

6. attēls

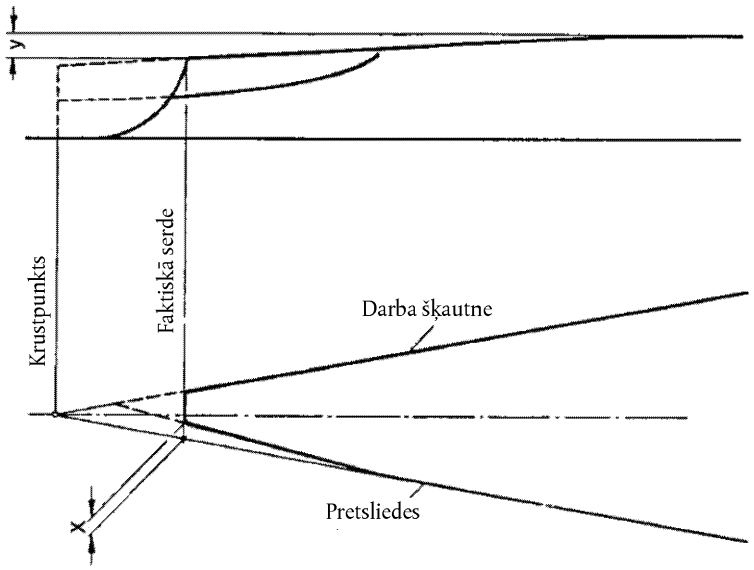
Dubulta krusteniskā pāreja



DŠ = darba šķautnē
PŠ = pretsliedes šķautnē (kustības šķautnē)

7. attēls

Punkta retrakcija X pretsliedes šķautnē



X = 3 mm (150 mm garumā)

Y = 8 mm (apmēram 200–500 mm garumā)

J.2. Ja viena vai vairākas minētās prasības nav ņemtas vērā, projektu pārbauda, verificējot nevadāmā garuma ekvivalenci vai traucējumus starp riteni un serdi, kuri rodas to saskares brīdī.

J.3. Projektu pārbauda riteņiem, kuru diametrs ir no 630 mm līdz 840 mm. Ja riteņa diametrs ir 330 mm līdz 630 mm, jāveic īpaši demonstrējumi.

J.4. Izmantojot tālāk tekstā sniegtās diagrammas, var viegli verificēt nevadāmo garumu īpašos gadījumos dažādiem krustojuma leņķiem, kā arī pretsliedes augstumu un dažādus krustojuma izliekumus.

Diagrammās ir izmantotas šādas maksimālās sliežu ceļa pielaides:

a) sliežu ceļa platums ir no 1 433 mm līdz 1 439 mm, ieskaitot;

b) serdes aizsarga izmērs ir no 1 393 mm līdz 1 398 mm, ieskaitot;

c) brīvā riteņa pāreja ≤ 1 356 mm.

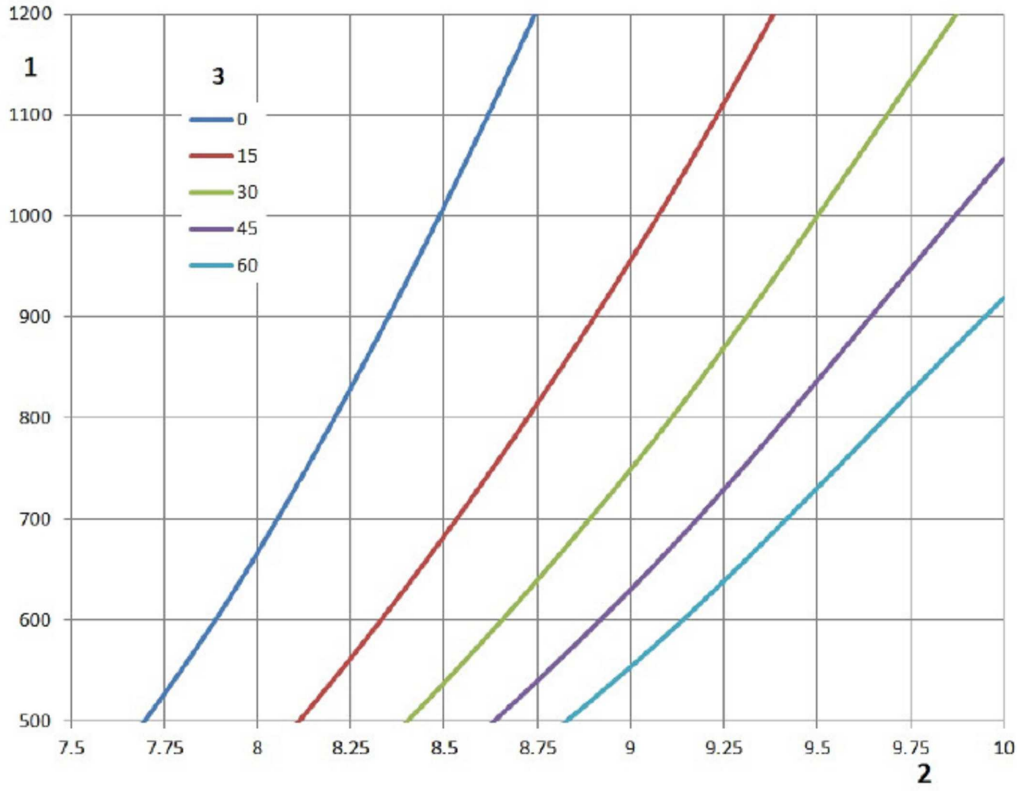
Izmantojot 8. attēlu, var noteikt minimālo tāda riteņa diametru, kas var braukt izliektās dubultās krusteniskās pārejās, ja rādiuss ir 450 m; 9. attēls attiecas uz taisnām dubultajām krusteniskajām pārejām.

Citos gadījumos var veikt īpašus aprēķinus.

J.5. Sistēmās ar sliežu ceļiem, kuru platums nav 1 435 mm, veic īpašus aprēķinus.

8. attēls

Minimālais riteņa diametrs attiecībā pret krustojuma leņķi, ja dubultās krusteniskās pārejas rādiuss ir 450 m



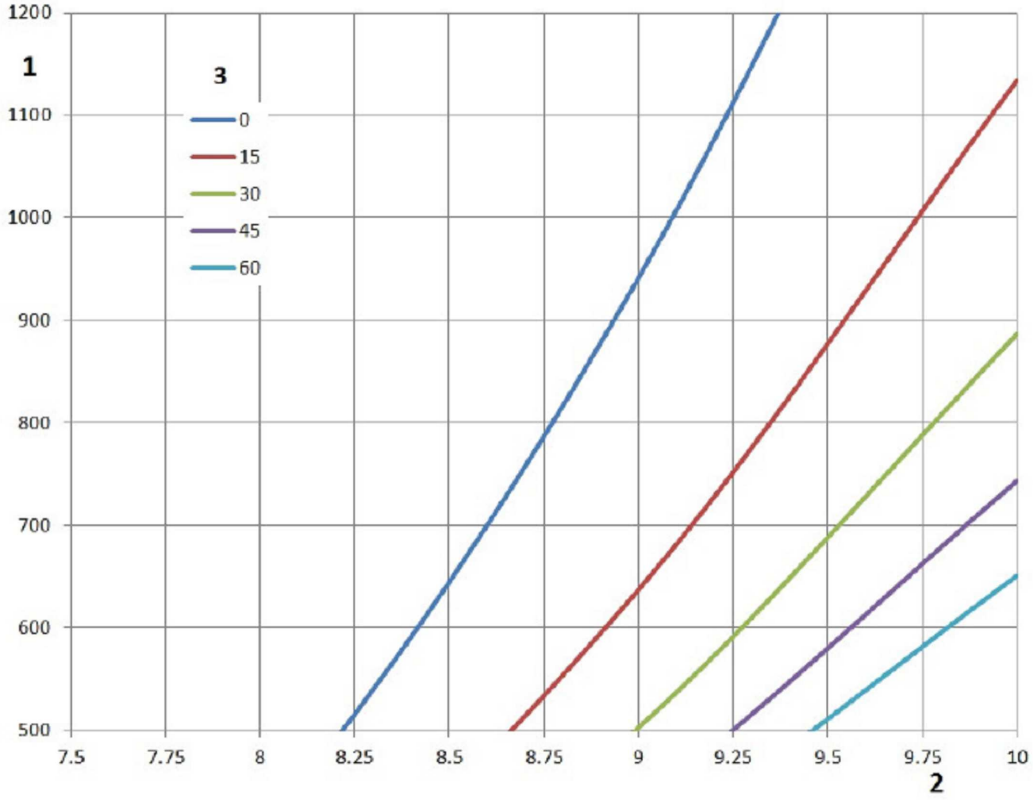
1 – minimālais riteņa diametrs (mm)

2 – N krustojuma leņķa tangenss 1 – N

3 – pretsliedes augstums (mm) (Z3)

9. attēls

Minimālais riteņa diametrs attiecībā pret krustojuma leņķi taisnai dubultajai krusteniskajai pārejai



1 – minimālais riteņa diametrs (mm)

2 – N krustojuma leņķa tangenss 1 – N

3 – pretsliedes augstums (mm) (Z3)

K papildinājums

Minimālo prasību pamats attiecībā uz konstrukcijām pasažieru vagoniem un motorvagoniem

Turpmāk tekstā minētās masas definīcijas pasažieru vagoniem un motorvagoniem ir minimālo prasību pamats attiecībā uz konstrukcijām un konstrukciju savietojamības pārbaudi ar pasažieru vagoniem un motorvagoniem.

E papildinājumā noteikto EN līniju kategoriju pamatā ir konstrukcijas masa ārkārtas lietderīgās kravas režīmā saskaņā ar standarta EN 15663:2009+AC:2010 2.1. iedaļu, ņemot vērā 45. tabulā minētās pasažieru lietderīgās kravnesības vērtības stāvvietās.

Ja ir jāveic dzelzceļa tiltu dinamiskās reakcijas pārbaudes, lai noteiktu tilta nestspēju, tilta nestspēju nosaka un izsaka kā konstrukcijas masu normālā lietderīgās kravas režīmā saskaņā ar standarta EN 15663:2009+AC:2010 2.1. iedaļu, ņemot vērā 45. tabulā minētās pasažieru lietderīgās kravnesības vērtības stāvvietās.

Nākamo reizi pārskatot standartu EN 15528+A1:2012, ir paredzēts noteikt, ka minētās masas definīcijas jāizmanto, pārbaudot infrastruktūras un ritošā sastāva savietojamību.

45. tabula

Pasažieru lietderīgā kravnesība stāvvietās (kg/m²)

Vilciena veids	**Normāls lietderīgās kravas režīms,** lai noteiktu dinamisko savietojamību	**Ārkārtas lietderīgās kravas režīms,** lai noteiktu līnijas kategoriju (statisko savietojamību)
Ātrgaitas vilcieni un tālsatiksmes vilcieni 3. tabula standartā EN 15663:2009+AC:2010	160 (1)	320
Ātrgaitas vilcieni un tālsatiksmes vilcieni Obligāta rezervācija 3. tabula standartā EN 15663:2009+AC:2010	0	320
Pārējie vilcieni (reģionālie, piepilsētas un priekšpilsētas vilcieni) 4. tabula standartā EN 15663:2009+AC:2010	280	500 (2)

Piezīmes

(1) Normālais lietderīgās kravas režīms, kā norādīts 3. tabulā standartā EN 15663:2009+AC:2010, kā arī papildus 160 kg/m² stāvvietās.

(2) Noteiktiem piepilsētas pārvadājumu veidiem (piemēram, *RATP Paris*) pasažieru lietderīgā kravnesība stāvvietās ir 700 kg/m².

L papildinājums

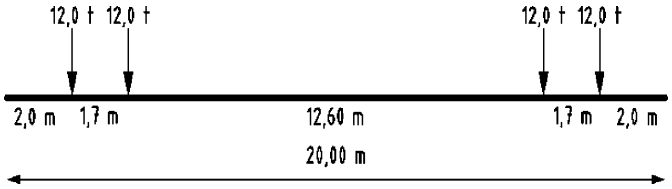
EN līniju kategorijas a12 definīcija attiecībā uz pārvadājumu kodu P6

Pārvadājumu kodu P6 nosaka atbilstoši EN līniju kategorijai **a12**.

EN līniju kategoriju **a12** nosaka atbilstoši slodzes modelim, kas ietver neierobežotu skaitu atsauces vagonu **a12**, kā noteikts 11. attēlā. Atsauces vagonu **a12** nosaka atbilstoši ass slodzei, ar attālumu starp asīm saistītiem ģeometriskiem raksturlielumiem un masai uz garuma vienību, kā noteikts 10. attēlā.

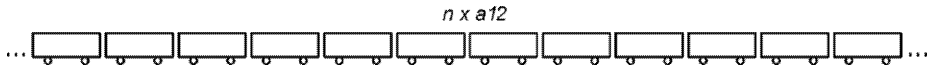
10. attēls

EN līniju kategorijas a12 atsauces vagons

Atsauces vagons	Ass slodze P (t)	Masa uz garuma vienību p (t/m)	Ģeometriskie raksturlielumi
a12	12,0	2,4	

11. attēls

EN līniju kategorijas a12 slodzes modelis

Līnijas kategorija	Atsauces vagonu izvietojums n … neierobežots skaits
a12	

Attiecībā uz infrastruktūras klasifikāciju EN līniju kategoriju **a12** izmanto atbilstīgi standarta EN 15528:2008+A1:2012 5. nodaļai.

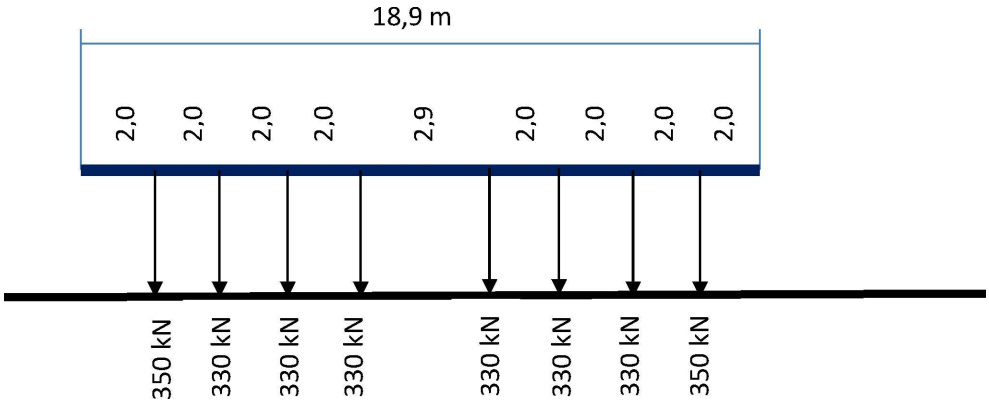
Vispārīga informācija par EN līniju kategorijas **a12** izmantošanu, lai iedalītu ritekļus EN līniju kategorijās, ir sniegta standarta EN 15528:2008+A1:2012 6.1. nodaļā, un to lasa kopā ar šīs SITS K papildinājumu.

Nākamo reizi pārskatot standartu EN 15528+A1:2012, ir paredzēts iekļaut līniju kategoriju a12.

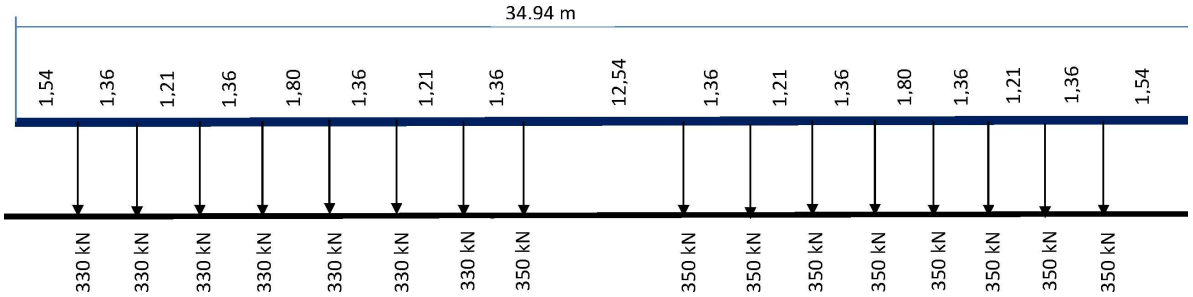
M papildinājums

Īpašs gadījums Igaunijas tīklā

1. Lokomotīve



2. Izkliedētā slodze: 140 kN/m
3. Vagons



N papildinājums

Īpaši gadījumi Grieķijas tīklā

Svītrots

O papildinājums

Īpašs gadījums Īrijas un Apvienotās Karalistes Ziemeļīrijas tīklā

Noteikumi un rasējumi attiecībā uz gabarītiem IRL 1, IRL 2 un IRL 3 ir atklāts punkts.

P papildinājums

Būvju tuvinājuma gabarīts 1 668 mm platu sliežu ceļu apakšējai daļai Spānijas tīklā

Būvju tuvinājuma gabarītus nosaka, pamatojoties uz kinemātiskajiem atsauces profiliem un saistītiem noteikumiem.

Būvju tuvinājuma gabarītus aprēķina, izmantojot kinemātisko metodi atbilstīgi standarta EN 15273-3:2013 5., 7. un 10. nodaļai ar kinemātiskajiem atsauces profiliem un saistītajiem noteikumiem, kuri minēti šajā papildinājumā.

P.1. ATSAUCES PROFILI

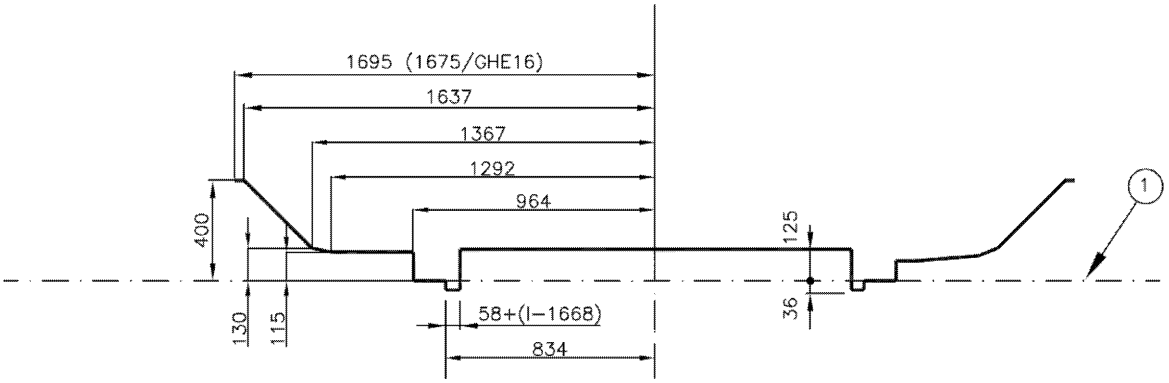
P.1.1. **Kinemātiskais atsauces profils GEI 1**

12. attēlā ir attēlots atsauces profils kinemātiskajam gabarītam GEI 1 ritekļiem, kuri var pārbraukt sliežu bremzēm aktīvā pozīcijā.

12. attēls

Kinemātiskā gabarīta GEI 1 apakšējās daļas atsauces profils ritekļiem, kuri var pārbraukt sliežu bremzēm aktīvā pozīcijā (l = sliežu ceļa platums)

(Izmēri ir norādīti milimetros)



(1) Velšanās virsma

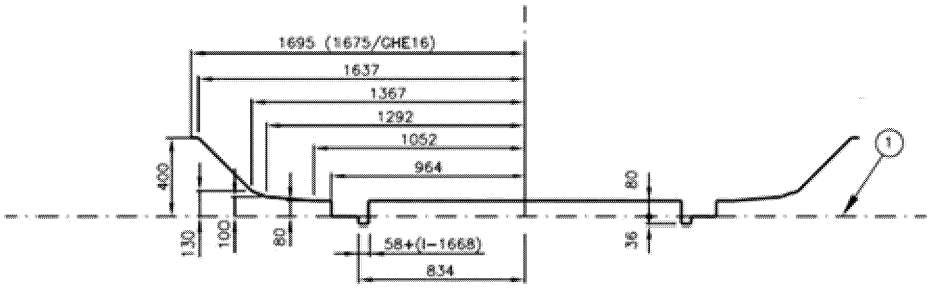
P.1.2. **Kinemātiskais atsauces profils GEI 2**

13. attēlā ir attēlots atsauces profils kinemātiskajam gabarītam GEI 2 ritekļiem, kas var pārbraukt sliežu bremzēm neaktīvā pozīcijā.

13. attēls

Kinemātiskā gabarīta GEI 2 apakšējās daļas atsauces profils ritekļiem, kuri var pārbraukt sliežu bremzēm neaktīvā pozīcijā (l = sliežu ceļa platums)

(Izmēri ir norādīti milimetros)



(1) Velšanās virsma

P.2. SAISTĪTIE NOTEIKUMI

46. tabulā ir attēlotas papildu nolieces gabarītam GEI 1 un GEI 2.

46. tabula

Noteikumi par papildu nolieci S gabarītam GEI 1 un GEI 2

Papildu noliece attiecībā uz sliežu ceļa platumu "l" un augstumu "h", salīdzinot ar velšanās virsmu	
Rādiuss	$h \leq 0{,}4\ m$
$250 \leq R < \infty$	$S_{icin} = S_{acin} = \frac{2{,}5}{R} + \frac{l - 1{,}668}{2}$
$150 \leq R < 250$	$S_{icin} = \frac{50}{R} - 0{,}19 + \frac{l - 1{,}668}{2}$ $S_{acin} = \frac{60}{R} - 0{,}23 + \frac{l - 1{,}668}{2}$

P.3. VERTIKĀLĀ PAZEMINĀŠANA

Apakšējās daļas augstumu samazina par 50/Rv (m); rādiusu norāda metros.

Vertikālās līknes rādiuss Rv ir ierobežots līdz 500 m. Augstums, kas nepārsniedz 80 mm, tiek uzskatīts par nulli rādiusā Rv no 500 m līdz 625 m

Q papildinājums

Valsts tehniskie noteikumi Apvienotās Karalistes Lielbritānijas tīkla īpašajiem gadījumiem

Valsts tehniskie noteikumi attiecībā uz Apvienotās Karalistes Lielbritānijas tīkla īpašajiem gadījumiem, kuri minēti šīs SITS 7.7.17. punktā, ir iekļauti 47. tabulā minētajos dokumentos. Visi dokumenti ir pieejami tīmekļa vietnē www.rgsonline.co.uk.

47. tabula

Paziņotie valsts tehniskie noteikumi attiecībā uz Apvienotās Karalistes Lielbritānijas tīkla īpašajiem gadījumiem

Īpašais gadījums	SITS punkts	Prasība	Valsts tehnisko noteikumu numurs	Valsts tehnisko noteikumu nosaukums
7.7.17.1.	4.2.1: 2. un 3. tabula	Līniju kategorijas: gabarīts	GC/RT5212	Prasības attiecībā uz attāluma definēšanu un ievērošanu
			GE/RT8073	Prasības attiecībā uz standarta ritekļa gabarītu piemērošanu
			GI/RT7016	Stacijas peronu, sliežu ceļu un vilcienu saskarnes
7.7.17.2. un 7.7.17.8.	4.2.3.1. un 6.2.4.1.	Būvju tuvinājuma gabarīts	GC/RT5212	Prasības attiecībā uz attāluma definēšanu un ievērošanu
			GE/RT8073	Prasības attiecībā uz standarta ritekļa gabarītu piemērošanu
			GI/RT7016	Stacijas peronu, sliežu ceļu un vilcienu saskarnes
7.7.17.3. un 7.7.17.9.	4.2.3.2.: 4. tabula un 6.2.4.2.	Attālums starp sliežu ceļu asīm	GC/RT5212	Prasības attiecībā uz attāluma definēšanu un ievērošanu
7.7.17.4.	4.2.5.3. un J pielikums	Stacionāru dubulto krustenisko pāreju maksimālais nevadāmais garums	GC/RT5021	Sliežu ceļu sistēmas prasības
			GM/RT2466	Dzelzceļa riteņpāri
7.7.17.6.	4.2.9.2.	Perona augstums	GI/RT7016	Stacijas peronu, sliežu ceļu un vilcienu saskarnes
7.7.17.7. un 7.7.17.10.	4.2.9.3. un 6.2.4.11.	Perona nobīde	GI/RT7016	Stacijas peronu, sliežu ceļu un vilcienu saskarnes
			GC/RT5212	Prasības attiecībā uz attāluma definēšanu un ievērošanu

R papildinājums

Atklāto punktu saraksts

1. Prasības tādu sliežu ceļu, tostarp pārmiju un krustojumu, projektēšanai, kuri ir savietojami ar induktīvo bremžu sistēmas izmantošanu (4.2.6.2.2.).
2. Koeficienta alfa (a) minimālā vērtība pārvadājumu kodam P 1520 un F 1520 (4.2.7.1.1.).
3. Tūlītējas rīcības robežvērtības izolētiem defektiem lāgojumā, ja ātrums pārsniedz 300 km/h (4.2.8.1.).
4. Tūlītējas rīcības robežvērtības izolētiem defektiem garenprofila līmenī, ja ātrums pārsniedz 300 km/h (4.2.8.2.).
5. Minimālais pieļaujamais attālums starp sliežu ceļu asīm vienotajam būvju tuvinājuma gabarītam IRL 3 ir atklāts punkts (7.7.18.2.).
6. EN līniju kategorija – atbilstošais ātrums (km/h) pārvadājumu kodam P1, P2, P3a, P4a, P 1520, P 1600, F 1520 un F 1600 (E papildinājuma 38. un 39. tabula).
7. EN līniju kategorija – atbilstošais ātrums (km/h) pārvadājumu kodam P1, P2, P 1600 un F 1600 (F papildinājuma 40. un 41. tabula).
8. Noteikumi un rasējumi attiecībā uz gabarītiem IRL 1, IRL 2 un IRL 3 ir atklāts punkts (O papildinājums).
9. Prasības attiecībā uz ar "balasta pacelšanas" fenomenu (4.2.10.3.) saistīta riska mazināšanu (atklāts punkts arī lokomotīvju un pasažieru vagonu SITS).

S papildinājums

Izmantoto terminu definīcijas

48. tabula

Termini

Termins	SITS punkts	Definīcija
Actual point (RP) / Praktischer Herzpunkt / Pointe de coeur / Faktiskais punkts	4.2.8.6.	Krusteņa serdes fiziskais galējais punkts. Sk. 2. attēlu, kurā redzama attiecība starp faktisko punktu (RP) un krustpunktu (IP).
Alert limit / *Auslösewert* / Limite d'alerte / Trauksmes robežvērtība	4.5.2.	Vērtība, kuru pārsniedzot, jāizvērtē sliežu ceļa ģeometrijas stāvoklis, un tas jāņem vērā regulāri plānotajos tehniskās apkopes pasākumos.
Axle load / *Achsfahrmasse* / Charge à l'essieu / Ass slodze	4.2.1., 4.2.6.1.	Ar gravitācijas paātrinājumu dalīta riteņu statisko vertikālo spēku summa, ar kādu riteņpāris vai divi atsevišķi riteņi iedarbojas uz sliežu ceļu.
Bremzēšanas sistēmas, kuras nav atkarīgas no riteņa un sliedes saķeres nosacījumiem	4.2.6.2.2.	
Cant / *Überhöhung* / Dévers de la voie / Ārējās sliedes paaugstinājums	4.2.4.2. 4.2.8.5.	Sliežu galviņu ass līnijā mērāma augstuma starpība attiecībā pret horizontāli starp viena sliežu ceļa divām sliedēm konkrētā vietā.
Cant deficiency / Überhöhungsfehlbetrag / Insuffisance de devers / Ārējās sliedes paaugstinājuma deficīts	4.2.4.3.	Starpība starp piemēroto ārējās sliedes paaugstinājumu un augstāku ārējās sliedes līdzsvara paaugstinājumu.
Common crossing / *Starres Herzstück* / Coeur de croisement / Vienkāršs krustenis	4.2.8.6.	Konstrukcija, kas nodrošina pārmiju vai šaurleņķa krustojumu divu pretēju darba šķautņu krustošanos un kurai ir viena krusteņa serde un divas spārnsliedes.
Crosswind / *Seitenwind* / Vents traversiers / Sānvējš	4.2.10.2.	Spēcīgs vējš, kas ir šķērsenisks līnijai un var negatīvi ietekmēt vilcienu kustības drošību.
Design value / *Planungswert* / Valeur de conception / Projektētā vērtība	4.2.3.4., 4.2.4.2., 4.2.4.5., 4.2.5.1., 4.2.5.3.	Teorētiska vērtība bez ražošanas, būvniecības un tehniskās apkopes pielaidēm.
Design track gauge / *Konstruktionsspurweite* / *Ecartement de conception de la voie* / Projektētais sliežu ceļa platums	5.3.3.	Viena vērtība, ko iegūst, ja visi sliežu ceļa komponenti precīzi atbilst projektētajiem izmēriem vai to vidējiem projektētajiem izmēriem, ja ir noteikts diapazons.
Distance between track centres / *Gleisabstand* / Entraxe de voies / Attālums starp sliežu ceļu asīm	4.2.3.2.	Attālums starp divu aplūkojamo sliežu ceļu ass līniju punktiem, kuru mēra paralēli atsauces sliežu ceļa (t. i., sliežu ceļa ar mazāko ārējās sliedes paaugstinājumu) velšanās virsmai.

Termins	SITS punkts	Definīcija
Dynamic lateral force / *Dynamische Querkraft* / Effort dynamique transversal / Dinamiskais sānspēks	4.2.6.3.	Dinamisko spēku summa, ar kādu riteņpāris sānvirzienā iedarbojas uz sliežu ceļu.
Earthworks / *Erdbauwerke* / Ouvrages en terre / Zemes klātnes	4.2.7.2., 4.2.7.4.	Grunts konstrukcijas un grunts noturēšanas konstrukcijas, uz kurām iedarbojas dzelzceļa satiksmes noslogojums.
EN Line Category / *EN Streckenklasse* / EN Catégorie de ligne / EN līniju kategorija	4.2.7.4., E papildinājums	Standarta EN 15528:2008+A1:2012 A pielikumā izklāstītā klasifikācijas procesa rezultāts, kas minētajā standartā apzīmēts ar nosaukumu "Līniju kategorija". Tā atspoguļo infrastruktūras spēju izturēt vertikālās slodzes, ar kādām parastos ekspluatācijas apstākļos uz līniju vai līnijas posmu iedarbojas ritekļi.
Equivalent conicity / Äquivalente Konizität / Conicité équivalente / Ekvivalentais koniskums	4.2.4.5., 4.2.11.2.	Konusa leņķa tangenss riteņpārim ar koniskiem riteņiem, kuru sānvirziena kustībai ir tāds pats kinemātiskais viļņa garums kā attiecīgajam riteņpārim taisnā sliežu ceļa posmā un līkumos ar lielu rādiusu.
Fixed nose protection / *Leitweite* / Cote de protection de pointe / Stacionārs serdes aizsargs	4.2.5.3., J papildinājums	Attālums starp krusteņa serdi un pretsliedi (sk. 14. attēla 2. izmēru).
Flangeway depth / *Rillentiefe* / Profondeur d'ornière / Uzmalu vadotnes dziļums	4.2.8.6.	Attālums starp velšanās virsmu un uzmalu vadotnes dibenu (sk. 14. attēla 6. izmēru).
Flangeway width / *Rillenweite* / Largeur d'ornière / Uzmalu vadotnes platums	4.2.8.6.	Attālums starp gaitas sliedi un blakus esošu pretsliedi vai spārnsliedi (sk. 14. attēla 5. izmēru).
Free wheel passage at check rail/ wing rail entry / Freier Raddurchlauf im Radlenker-Einlauf/Flügelschienen-Einlauf/Côte déquilibrage du contre-rail / Brīvā riteņa pāreja pretsliedes/ spārnsliedes ieejā	4.2.8.6.	Attālums starp krustojuma pretsliedes vai spārnsliedes darba šķautni un pretējās gaitas sliedes gabarīta šķautni, ko mēra pāri sliežu ceļa gabarītam attiecīgi pretsliedes vai spārnsliedes ieejā (sk.14. attēla 4. izmēru). Pretsliedes vai spārnsliedes ieeja ir punkts, kurā ir pieļaujams riteņa kontakts ar pretsliedi vai spārnsliedi.
Free wheel passage at crossing nose / Freier Raddurchlauf im Bereich der Herzspitze / Cote de libre passage dans le croisement/ Brīvā riteņa pāreja krusteņa serdē	4.2.8.6.	Attālums starp krustojuma spārnsliedes un pretējās pretsliedes darba šķautni, ko mēra pāri gabarītam (sk. 14. attēla 3. izmēru).
Free wheel passage in switches/ Freier Raddurchlauf im Bereich der Zungen-vorrichtung/Côte de libre passage de l'aiguillage / Brīvā riteņa pāreja pārmijās	4.2.8.6.	Attālums starp vienas pārmiju sliedes gabarīta šķautni un pretējās pārmiju sliedes aizmugures malu (sk. 14. attēla 1. izmēru).

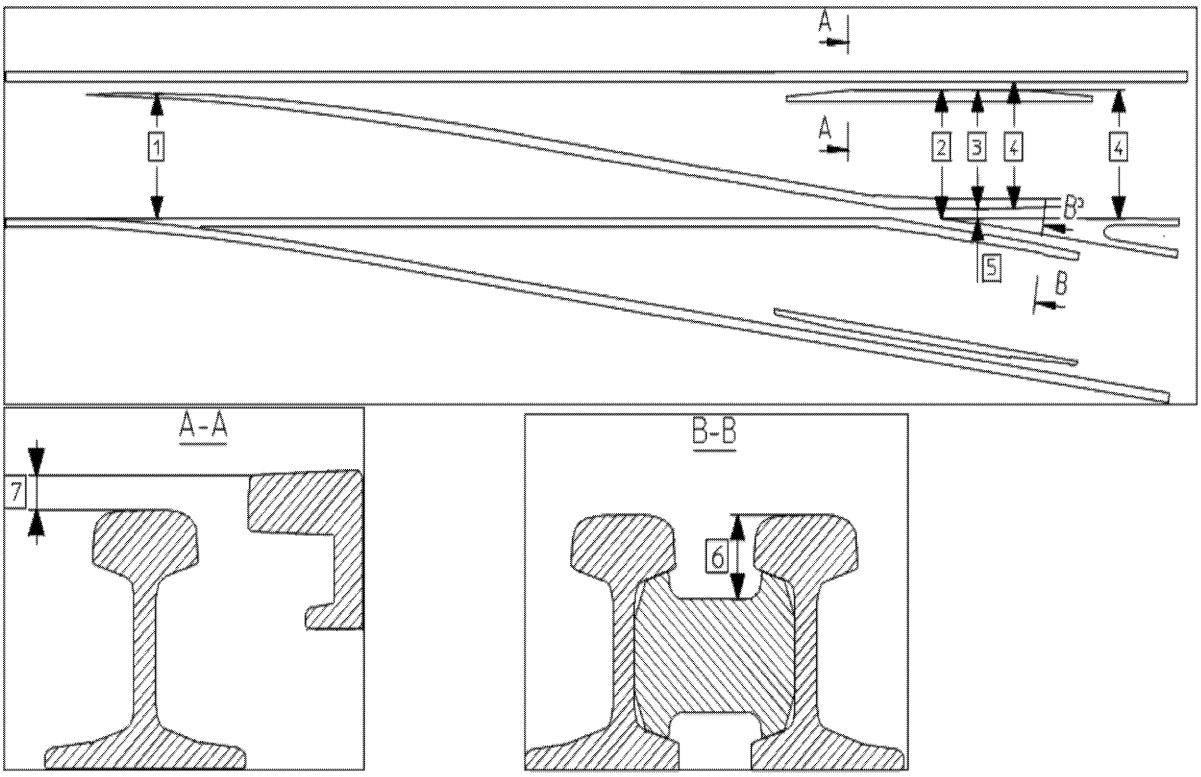
Termins	SITS punkts	Definīcija
Gauge / *Begrenzungslinie* / Gabarit / Gabarīts	4.2.1., 4.2.3.1.	Noteikumu kopums, ieskaitot atsauces kontūru un tā aprēķināšanas noteikumus, ritekļa ārējo izmēru un no infrastruktūras atbrīvojamās telpas noteikšanai.
HBW/HBW/HBW/HBW	5.3.1.2.	*SI* sistēmā neietilpstoša tērauda cietības vienība, kas definēta standartā EN ISO 6506-1:2005 (Metāliskie materiāli. Brinela cietības tests. 1. daļa: Testēšanas metode).
Height of check rail / *Radlenkerüberhöhung* / Surélévation du contre rail / Pretsliedes augstums	4.2.8.6., J papildinājums	Pretsliedes paaugstinājums virs velšanās virsmas (sk. 14. attēla 7. izmēru).
Immediate Action Limit/Soforteingriffsschwelle / Limite d'intervention immédiate / Tūlītējas rīcības robežvērtība	4.2.8., 4.5.	Vērtība, kuru pārsniedzot, jāveic pasākumi, lai līdz pieņemamam līmenim samazinātu vilcienu noskriešanas no sliedēm risku.
Infrastructure Manager / *Betreiber der Infrastruktur* / Gestionnaire de l'Infrastructure / Infrastruktūras pārvaldītājs	4.2.5.1., 4.2.8.3., 4.2.8.6., 4.2.11.2 4.4., 4.5.2., 4.6., 4.7., 6.2.2.1., 6.2.4., 6.4.	Definīcija atrodama 2. panta h) punktā 2001. gada 26. februāra Direktīvā 2001/14/EK par dzelzceļa infrastruktūras jaudas iedalīšanu un maksas iekasēšanu par dzelzceļa infrastruktūras lietošanu un drošības sertifikāciju (OV L 75, 15.3.2001., 29. lpp.).
In service value / *Wert im Betriebszustand* / Valeur en exploitation / Ekspluatācijas vērtība	4.2.8.5., 4.2.11.2.	Vērtība, kas mērīta jebkurā laikā pēc infrastruktūras nodošanas ekspluatācijā.
Intersection point (IP) / *Theoretischer Herzpunkt* / Point d'intersection théorique / Krustpunkts	4.2.8.6.	Darba šķautņu teorētiskais krustpunkts krustojuma centrā (sk. 2. attēlu).
Intervention Limit/Eingriffsschwelle / Valeur d'intervention / Iejaukšanās robežvērtība	4.5.2.	Vērtība, kuru pārsniedzot, jāveic ārpuskārtas tehniskās apkopes pasākumi, lai pirms nākamās pārbaudes netiktu sasniegts tūlītējas rīcības robežlīmenis.
Isolated defect / *Einzelfehler* / Défaut isolé / Izolēts defekts	4.2.8.	Sliežu ceļa ģeometrijas izolēta nepilnība.
Line speed / *Streckengeschwindigkeit* / Vitesse de la ligne / Līnijas ātrums	4.2.1.	Maksimālais ātrums, kādam līnija projektēta.
Maintenance file / *Instandhaltungsdossier* / Dossier de maintenance / Tehniskās apkopes dokumentācija	4.5.1.	Tehniskās dokumentācijas elementi, kuri attiecas uz lietošanas nosacījumiem un robežvērtībām un norādījumiem par tehnisko apkopi.
Maintenance plan / *Instandhaltungsplan* / Plan de maintenance / Tehniskās apkopes plāns	4.5.2.	Dokumentācija, kurā izklāstītas infrastruktūras pārvaldītāja pieņemtās infrastruktūras tehniskās apkopes procedūras.

Termins	SITS punkts	Definīcija
Multi-rail track / *Mehrschienengleis* / Voie à multi écartement / Daudzsliežu dzelzceļš	4.2.2.2.	Sliežu ceļš ar vairāk nekā divām sliedēm, ja vismaz divus attiecīgu sliežu pārus ir paredzēts ekspluatēt kā atdalītus sliežu ceļus (ar vienādu vai atšķirīgu platumu).
Nominal track gauge/Nennspurweite / Ecartement nominal de la voie / Nominālais sliežu ceļa platums	4.2.4.1.	Viena vērtība, ar ko apzīmē sliežu ceļa platumu, bet kas var atšķirties no projektētā sliežu ceļa platuma.
Normal service / *Regelbetrieb* / Service régulier / Parasta ekspluatācija	4.2.2.2. 4.2.9.	Dzelzceļa ekspluatācija saskaņā ar plānotu kustības grafiku.
Passive provision / Vorsorge für künftige Erweiterungen/Réservation pour extension future / Pasīvs nodrošinājums	4.2.9.	Nodrošinājums būves fiziskai paplašināšanai nākotnē (piemēram, perona pagarināšanai).
Performance Parameter / *Leistungskennwert* / Paramètre de performance / Veiktspējas parametrs	4.2.1.	Parametrs, kas raksturo SITS līniju kategoriju un ko izmanto kā pamatu infrastruktūras apakšsistēmas elementu projektēšanai un kā norādi uz līnijas veiktspējas līmeni.
Plain line / *Freie Strecke* / Voie courante / Vienlaidu sliežu ceļš	4.2.4.5. 4.2.4.6. 4.2.4.7.	Sliežu ceļa posms bez pārmijām un krustojumiem.
Point retraction / *Spitzenbeihobelung* / Dénivelation de la pointe de coeur / Punkta retrakcija	4.2.8.6.	Stacionāra vienkārša krusteņa atsauces līnija var novirzīties no teorētiskās atsauces līnijas. Zināmā attālumā no krustpunkta atsauces līniju atkarībā no konstrukcijas var atvilkt no šīs teorētiskās līnijas un no riteņa uzmalas, lai novērstu abu elementu kontaktu. Šī situācija attēlota 14. attēlā.
Rail inclination/Schienenneigung/ Inclinaison du rail / Sliežu ieslīpums	4.2.4.5. 4.2.4.7.	Leņķis, kas norāda sliežu ceļā iemontētas sliedes galviņas ieslīpumu attiecībā pret sliežu plakni (velšanās virsmu) un ir vienāds ar leņķi starp sliežu simetrijas asi (vai līdzvērtīgu simetrisku sliedi ar tādu pašu sliedes galviņas profilu) un vertikāli attiecībā pret sliežu plakni.
Rail pad / *Schienenzwischenlage* / Semelle sous rail / Zemsliežu pamats	5.3.2.	Elastīgs slānis, kas atrodas starp sliedi un atbalsta gulsni vai balsta plāksni.
Reverse curve / *Gegenbogen* / *Courbes et contre-courbes* / Pretējas līknes	4.2.3.4.	Divas blakus līknes, kuras ir pretēji izliektas vai pretējas.
Structure gauge / *Lichtraum* / Gabarit des obstacles / Būvju tuvinājuma gabarīts	4.2.3.1.	Nosaka telpu attiecībā pret atsauces sliežu ceļu, kurai jābūt brīvai no visiem objektiem vai konstrukcijām un satiksmes uz blakusesošiem sliežu ceļiem, lai garantētu atsauces sliežu ceļa drošu ekspluatāciju. To nosaka, pamatojoties uz atsauces kontūru un piemērojot ar to saistītos noteikumus.
Kustīga serde	4.2.5.2.	

Termins	SITS punkts	Definīcija
Switches / *Zungenvorrichtung* / aiguillage / Pārmijas	4.2.8.6.	Sliežu ceļa mezgls, ko veido divas stacionāras sliedes (rāmjsliedes) un divas kustīgas sliedes (pārmiju sliedes) un ko izmanto, lai novirzītu ritekļus no viena sliežu ceļa uz citu.
Switches and crossings / *Weichen und Kreuzungen* / Appareil de voie / Pārmijas un krustojumi	4.2.4.5., 4.2.4.7., 4.2.5., 4.2.6., 4.2.8.6., 5.2., 6.2.4.4., 6.2.4.8., 6.2.5.2., 7.3.3, C un D papildinājums	Sliežu ceļš, ko veido pārmiju un atsevišķu krustojumu mezgli un sliedes, kuras tos savieno.
Through route / *Stammgleis* / Voie directe / Tiešs maršruts	D papildinājums	Pārmijās un krustojumos – maršruts, kurā ir saglabāts sliežu ceļa vispārējais lāgojums.
Sliežu ceļa projekts	4.2.6, 6.2.5, C un D papildinājums	Sliežu ceļa projektā ietilpst šķērsgriezums, ar ko nosaka pamatizmērus un sliežu ceļa komponentus (piemēram, sliedes, stiprinājumi, gulšņi, balasts), ko kopā izmanto atbilstīgi ekspluatācijas apstākļiem, ja spēka ietekme ir saistīta ar 4.2.6. punktu, piemēram, ass slodzi, ātrumu un horizontālas līknes rādiusu.
Track gauge / *Spurweite* / Ecartement de la voie / Sliežu ceļa platums	4.2.4.1., 4.2.4.5., 4.2.8.4., 5.3.3., 6.1.5.2., 6.2.4.3., H papildinājums	Mazākais attālums starp velšanās virsmai perpendikulārām līnijām, kuras šķērso katras sliedes galviņas profilu 0–14 mm zem velšanās virsmas.
Track twist / *Gleisverwindung* / Gauche / Sliežu ceļa nošķiebums	4.2.7.1.6., 4.2.8.3., 6.2.4.9.	Sliežu ceļa nošķiebumu definē kā algebrisko starpību starp diviem šķērsslīpumiem, kuri ņemti noteiktā attālumā viens no otra, un parasti izsaka kā slīpumu starp diviem punktiem, kuros mēra šķērsslīpumu.
Train length / *Zuglänge* / Longueur du train / Vilciena garums	4.2.1.	Tāda vilciena garums, kas parastas ekspluatācijas apstākļos var braukt pa noteiktu līniju.
Unguided length of an obtuse crossing / *Führungslose Stelle* / Lacune dans la traversée / Stacionāras dubultās krusteniskās pārejas nevadāmais garums	4.2.5.3., J papildinājums	Stacionāras dubultās krusteniskās pārejas daļa, kurā riteni nevada, standartā EN 13232-3:2003 raksturota kā "nevadāmais attālums".
Usable length of a platform/Bahnsteignutzlänge / Longueur utile de quai / Perona lietderīgais garums	4.2.1., 4.2.9.1.	Tās perona daļas maksimālais vienlaidu garums, pie kura vilcienam parastos ekspluatācijas apstākļos paredzēts apstāties, lai uzņemtu vai izlaistu pasažierus, nodrošinot atbilstošas apstāšanās pielaides. Parasti ekspluatācijas apstākļi nozīmē, ka dzelzceļš darbojas netraucētā darbības režīmā (piemēram, sliežu un riteņu saķere ir normāla, signāli un viss pārējais darbojas, kā plānots).

14. attēls

Pārmiju un krustojumu ģeometrija



1) 1 – brīvā riteņa pāreja pārmijās

2) stacionārs serdes aizsargs

3) brīvā riteņa pāreja krusteņa serdē

4) brīvā riteņa pāreja pretsliedes/spārnsliedes ieejā

5) uzmalu vadotnes platums

6) riteņu uzmalu vadotnes dziļums

7) pretsliedes augstums

T papildinājums

Atsauces standartu saraksts

49. tabula

Atsauces standartu saraksts

Nr.	Atsauces Nr.	Dokumenta nosaukums	Redakcija (gads)	Attiecīgie pamatparametri
1.	EN 13674-1	Dzelzceļa aprīkojums. Sliežu ceļš. Sliedes. 1. daļa. Viņjoles parauga dzelzceļa sliedes ar 46 kg/m un lielāku svaru	2011	Vienlaidu sliežu ceļa sliedes galviņas profils (4.2.4.6.), sliežu novērtējums (6.1.5.1.).
2.	EN 13674-4	Dzelzceļa aprīkojums. Sliežu ceļš. Sliedes. 4. daļa. Viņjoles parauga sliedes ar svaru no 27 kg/m līdz 46 kg/m (neieskaitot) (ar grozījumu A1:2009)	2006	Vienlaidu sliežu ceļa sliedes galviņas profils (4.2.4.6.).
3.	EN 13715	Dzelzceļa aprīkojums. Riteņpāri un ratiņi. Riteņi. Riteņa aploka profils (ar grozījumu A1:2010)	2006 A1:2010	Ekvivalentais koniskums (4.2.4.5.).
4.	EN 13848-1	Dzelzceļa aprīkojums. Sliežu ceļš. Sliežu ceļa ģeometrijas kvalitāte. 1. daļa. Sliežu ceļa ģeometrijas raksturojums (ar grozījumu A1:2008)	2003	Tūlītējas rīcības robežvērtība sliežu ceļa nošķiebumam (4.2.8.3.); sliežu ceļa platuma minimālās vērtības novērtēšana (6.2.4.5.).
5.	EN 13848-5	Dzelzceļa aprīkojums. Sliežu ceļš. Sliežu ceļa ģeometrijas kvalitāte. 5. daļa. Ģeometrijas kvalitātes līmeņi. Vienlaidu sliežu ceļš (ar grozījumu A1:2010)	2008	Tūlītējas rīcības robežvērtība lāgojumam (4.2.8.1.); tūlītējas rīcības robežvērtība garenprofila līmenim (4.2.8.2.); tūlītējas rīcības robežvērtība sliežu ceļa nošķiebumam (4.2.8.3.).
6.	EN 14067-5	Dzelzceļa aprīkojums. Aerodinamika. 5. daļa. Prasības un testēšanas procedūras aerodinamikai tuneļos (ar grozījumiem A1:2010)	2006	Maksimālo spiediena pārmaiņu tuneļos novērtēšana (6.2.4.12.).
7.	EN 15273-3	Dzelzceļa aprīkojums. Gabarīti. 3. daļa. Būvju tuvinājuma gabarīti	2013	Būvju tuvinājuma gabarīts (4.2.3.1.); attālums starp sliežu ceļu asīm (4.2.3.2.); perona nobīde (4.2.9.3.); būvju tuvinājuma gabarīta novērtēšana (6.2.4.1.); attāluma starp sliežu ceļu asīm novērtēšana (6.2.4.2.); perona nobīdes novērtēšana (6.2.4.11.).
8.	EN 15302	Dzelzceļa aprīkojums. Ekvivalentā koniskuma noteikšana (ar grozījumu A1:2010)	2008	Ekvivalentais koniskums (4.2.4.5.), Ekvivalentā koniskuma projektēto vērtību novērtēšana (6.2.4.6.).
9.	EN 15528	Dzelzceļa aprīkojums. Līniju kategorijas saderībai starp ritekļu slodzes ierobežojumiem un infrastruktūru (ar grozījumu A1:2012)	2008	Infrastruktūras un ritošā sastāva savietojamības noteikšana pēc ritošā sastāva apstiprināšanas (7.6.); prasības attiecībā uz konstrukciju spēju atbilstoši pārvadājumu kodam (E papildinājums); minimālo prasību pamats attiecībā uz konstrukcijām pasažieru vagoniem un motorvagoniem (K papildinājums); EN līniju kategorijas a12 definīcija attiecībā uz pārvadājumu kodu P6 (L papildinājums).

Nr.	Atsauces Nr.	Dokumenta nosaukums	Redakcija (gads)	Attiecīgie pamatparametri
10.	EN 15663	Dzelzceļa aprīkojums. Ritekļu etalonmasu definēšana (ar labojumu AC:2010)	2009	SITS līniju kategorijas (4.2.1.); minimālo prasību pamats attiecībā uz konstrukcijām pasažieru vagoniem un motorvagoniem (K papildinājums).
11.	EN 1990	Eirokodekss. Konstrukciju projektēšanas pamati (ar grozījumu A1:2005 un labojumu AC:2010)	2002	Konstrukciju izturība pret satiksmes slodzēm (4.2.7.); jaunu tiltu izturība pret satiksmes slodzēm (4.2.7.1.).
12.	EN 1991-2	1. Eirokodekss. Iedarbes uz konstrukcijām. 2. daļa. Satiksmes slodzes uz tiltiem (ar labojumu AC:2010)	2003	Konstrukciju izturība pret satiksmes slodzēm (4.2.7.); jaunu tiltu izturība pret satiksmes slodzēm (4.2.7.1.); ekvivalents vertikāls jaunu zemes klātņu noslogojums un grunts spiediena ietekme (4.2.7.2.); pāri vai blakus sliežu ceļam būvējamu jaunu konstrukciju izturība (4.2.7.3.).
13.	EN 14363:2005	Dzelzceļa aprīkojums. Dzelzceļa ritošā sastāva gaitas raksturlielumu pieņemšanas testi. Testēšana gaitā un stacionārie testi	2005	Sliežu ceļa izturība pret vertikālām slodzēm (4.2.6.1.); sliežu ceļa izturība pret sānvirziena slodzēm (4.2.6.3.).