Šis dokumentas yra skirtas tik informacijai, ir institucijos nėra teisiškai atsakingos už jo turinį

►**B**

KOMISIJOS SPRENDIMAS

2011 m. balandžio 26 d.

dėl transeuropinės paprastųjų geležinkelių sistemos infrastruktūros posistemio techninės sąveikos specifikacijos

(pranešta dokumentu Nr. C(2011) 2741)

(Tekstas svarbus EEE)

(2011/275/ES)

(OL L 126, 2011 5 14, p. 53)

iš dalies keičiamas:

		Oficialusis leidinys		
		Nr.	puslapis	data
►**M1**	2012 m. liepos 23 d. Komisijos sprendimas 2012/464/ES	L 217	20	2012 8 14

pataisytas:

►**C1** Klaidų ištaisymas, OL L 102, 2014 4 5, p. 23 (2011/275/ES)

▼B

KOMISIJOS SPRENDIMAS

2011 m. balandžio 26 d.

dėl transeuropinės paprastųjų geležinkelių sistemos infrastruktūros posistemio techninės sąveikos specifikacijos

(pranešta dokumentu Nr. C(2011) 2741)

(Tekstas svarbus EEE)

(2011/275/ES)

EUROPOS KOMISIJA,

atsižvelgdama į Sutartį dėl Europos Sąjungos veikimo,

atsižvelgdama į 2008 m. birželio 17 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą 2008/57/EB dėl geležinkelių sistemos sąveikos Bendrijoje ([1]), ypač į jos 6 straipsnio 1 dalį,

kadangi:

(1) remiantis Direktyvos 2008/57/EB 2 straipsnio e punktu ir II priedu, geležinkelių sistema skirstoma į struktūrinius ir funkcinius posistemius, įskaitant infrastruktūros posistemį;

(2) 2006 m. vasario 9 d. Sprendimu C (2006) 124 (galutinis) Komisija Europos geležinkelių agentūrą (toliau – agentūra) įgaliojo parengti techninę sąveikos specifikaciją (TSS), numatytą 2001 m. kovo 19 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvoje 2001/16/EB dėl transeuropinės paprastųjų geležinkelių sistemos sąveikos ([2]). Pagal šiuos įgaliojimus agentūra turėjo parengti paprastųjų geležinkelių sistemos infrastruktūros posistemio TSS projektą;

(3) techninė sąveikos specifikacija – tai pagal Direktyvą 2008/57/EB priimta specifikacija. Priede pateikta TSS taikoma infrastruktūros posistemiui, siekiant įvykdyti esminius reikalavimus ir užtikrinti geležinkelių sistemos sąveiką;

(4) priede pateiktoje TSS nurodomi ne visi esminiai reikalavimai. Pagal Direktyvos 2008/57/EB 5 straipsnio 6 dalį neįtraukti techniniai aspektai, kurie šios TSS F priede nurodyti kaip neišspręsti klausimai;

(5) priede pateiktoje TSS turėtų būti remiamasi 2010 m. lapkričio 9 d. Komisijos sprendimu 2010/713/ES dėl atitikties ir tinkamumo naudoti vertinimo ir EB patikros procedūrų modulių, skirtų naudoti pagal Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą 2008/57/EB priimtose techninėse sąveikos specifikacijose ([3]);

([1]) OL L 191, 2008 7 18, p. 1.
([2]) OL L 110, 2001 4 20, p. 1.
([3]) OL L 319, 2010 12 4, p. 1.

▼B

(6) remiantis Direktyvos 2008/57/EB 17 straipsnio 3 dalimi, valstybės narės privalo Komisijai ir kitoms valstybėms narėms pranešti apie specifiniams atvejams taikytinas atitikties vertinimo ir patikros procedūras ir nurodyti už jų taikymą atsakingas institucijas;

(7) priede pateikta TSS neturėtų būti daromas poveikis kitų atitinkamų TSS, kurias galima taikyti infrastruktūros posistemiams, nuostatoms;

(8) priede pateiktoje TSS neturėtų būti nustatomas įpareigojimas naudoti konkrečias technologijas ar techninius sprendimus, nebent tai būtina Sąjungos geležinkelių sistemos sąveikai užtikrinti;

(9) remiantis Direktyvos 2008/57/EB 11 straipsnio 5 dalimi, priede pateikta TSS ribotą laiką turėtų būti leidžiama į posistemius įtraukti nesertifikuotas sąveikos sudedamąsias dalis, jeigu įvykdomos tam tikros sąlygos;

(10) siekiant skatinti naujoves ir atsižvelgti į sukauptą patirtį, priede pateikta TSS turėtų būti reguliariai persvarstoma;

(11) šiame sprendime numatytos priemonės atitinka pagal Direktyvos 2008/57/EB 29 straipsnio 1 dalį įsteigto komiteto nuomonę,

PRIĖMĖ ŠĮ SPRENDIMĄ:

1 straipsnis

Komisija tvirtina transeuropinės paprastųjų geležinkelių sistemos infrastruktūros posistemio techninę sąveikos specifikaciją (TSS).

TSS nustatoma šio sprendimo priede.

2 straipsnis

Ši TSS taikoma visai naujai, patobulintai arba atnaujintai transeuropinės paprastųjų geležinkelių sistemos infrastruktūrai, apibrėžtai Direktyvos 2008/57/EB I priede.

3 straipsnis

1. Pagal Direktyvos 2008/57/EB 17 straipsnio 2 dalį tikrinant dalykų, kurie priskirti TSS F priede nustatytiems neišspręstiems klausimams, sąveiką, privalu laikytis sąlygų, kurios nustatytos techninėse taisyklėse, naudojamose valstybėje narėje, išduodančioje leidimą pradėti eksploatuoti posistemius, kuriems taikomas šis sprendimas.

▼B

2. Kiekviena valstybė narė per šešis mėnesius nuo pranešimo apie šį sprendimą kitoms valstybėms narėms ir Komisijai praneša apie:

a) 1 dalyje minėtas taikytinas technines taisykles;

b) atitikties vertinimo ir patikros procedūras, kurių taikymas susijęs su 1 dalyje minėtų techninių taisyklių taikymu;

c) institucijas, kurias ji paskiria atlikti 1 dalyje minėtų neišspręstų klausimų atitikties vertinimo ir patikros procedūras.

4 straipsnis

1. Valstybė narė nustato, kurias Europos Parlamento ir Tarybos sprendimu Nr. 1692/96/EB ([1]) įsteigto transeuropinio transporto tinklo („TEN–T“) geležinkelio linijas numatyta laikyti pagrindinėmis TEN geležinkelio linijomis ar kitomis TEN geležinkelio linijomis atsižvelgiant į šios TSS 4.2.1 skirsnyje nustatytas kategorijas. Valstybės narės šią informaciją Komisijai perduoda per metus nuo šio sprendimo taikymo datos.

2. Bendradarbiaudama su agentūra ir valstybėmis narėmis Komisija koordinuoja 1 dalyje nurodytą klasifikavimą, visų pirma sienos kirtimo vietų ir jo suderinamumo su Europos geležinkelių transporto eismo valdymo sistemos diegimo Europoje planu, kaip nurodyta Komisijos sprendime 2009/561/EB ([2]).

3. Koordinavimo veikla grįstą galutinę klasifikaciją nagrinėja pagal Tarybos direktyvą 96/48/EB ([3]) įsteigtas komitetas, o užbaigus aptarimą klasifikaciją paskelbia agentūra.

4. Į agentūros paskelbtą klasifikaciją valstybė narė atsižvelgia rengdama nacionalinį perėjimo planą.

5 straipsnis

Priede pateiktos TSS 6 skyriuje nustatytos atitikties vertinimo, tinkamumo naudoti ir EB patikros procedūros grindžiamos Komisijos sprendime 2010/713/ES apibrėžtais moduliais.

6 straipsnis

1. Pereinamuoju dešimties metų laikotarpiu EB patikros sertifikatą leidžiama išduoti posistemiui, turinčiam sąveikos sudedamųjų dalių be EB atitikties ar tinkamumo naudoti deklaracijos, su sąlyga, kad laikomasi priedo 6.6 skirsnyje išdėstytų nuostatų.

2. Posistemio gamyba ar tobulinimas ir (arba) atnaujinimas (įskaitant pateikimą eksploatuoti) naudojant nesertifikuotas sąveikos sudedamąsias dalis turi būti baigtas pereinamuoju laikotarpiu.

([1]) OL L 228, 1996 9 9, p. 1.
([2]) OL L 194, 2009 7 25, p. 60.
([3]) OL L 235, 1996 9 17, p. 6.

▼B

3. Pereinamuoju laikotarpiu valstybės narės užtikrina, kad:

a) sąveikos sudedamųjų dalių nesertifikavimo priežastys būtų tinkamai įvardytos pagal 1 dalyje nurodytą patikros procedūrą;

b) išsami informacija apie nesertifikuotas sąveikos sudedamąsias dalis ir nesertifikavimo priežastys, įskaitant nacionalinių taisyklių, apie kurias pranešta pagal Direktyvos 2008/57/EB 17 straipsnį, taikymą, nacionalinių saugos institucijų būtų įtrauktos į Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2004/49/EB ([1]) 18 straipsnyje nurodytas jų ataskaitas.

4. Pasibaigus pereinamajam laikotarpiui ir atsižvelgiant į 6.6.3 skirsnyje leidžiamas techninės priežiūros išimtis, sąveikos sudedamosios dalys nurodomos reikiamoje EB atitikties ir (arba) tinkamumo naudoti deklaracijoje, prieš įtraukiant jas į posistemį.

7 straipsnis

Remiantis Direktyvos 2008/57/EB 5 straipsnio 3 dalies f punktu, priede pateiktos TSS 7 skyriuje išdėstyta perėjimo prie visiškai sąveikaus infrastruktūros posistemio strategija. Šiam perėjimui turi būti taikomas ir tos direktyvos 20 straipsnis, kuriame nurodyti principai, pagal kuriuos TSS taikoma atnaujinimo ir modernizavimo projektams. Praėjus trejiems metams po šio sprendimo įsigaliojimo valstybės narės informuoja Komisiją pateikdamos Direktyvos 2008/57/EB 20 straipsnio įgyvendinimo ataskaitą. Ši ataskaita bus aptariama pagal Direktyvos 2008/57/EB 29 straipsnį įsteigtame Komitete, o priede numatyta TSS prireikus bus atitinkamai pritaikyta.

8 straipsnis

1. Pagal Direktyvos 2008/57/EB 17 straipsnio 2 dalį tikrinant dalykų, kurie priskirti TSS 7 skyriuje nurodytiems specifiniams atvejams, sąveiką privaloma laikytis sąlygų, kurios nustatytos techninėse taisyklėse, naudojamose valstybėje narėje, išduodančioje leidimą pradėti eksploatuoti posistemius, kuriems taikomas šis sprendimas.

2. Kiekviena valstybė narė per šešis mėnesius nuo pranešimo apie šį sprendimą kitoms valstybėms narėms ir Komisijai praneša apie:

a) 1 dalyje minėtas taikytinas technines taisykles;

b) atitikties vertinimo ir patikros procedūras, kurių taikymas susijęs su 1 dalyje minėtų techninių taisyklių taikymu;

c) institucijas, kurias ji paskiria atlikti 1 dalyje minėtų specifinių atvejų atitikties vertinimo ir patikros procedūras.

9 straipsnis

Šis sprendimas taikomas nuo 2011 m. birželio 1 d.

10 straipsnis

Šis sprendimas skirtas valstybėms narėms.

([1]) OL L 164, 2004 4 30, p. 44.

▼B

PRIEDAS

DIREKTYVA 2008/57/EB DĖL GELEŽINKELIŲ SISTEMOS SĄVEIKOS BENDRIJOJE

TECHNINĖ SĄVEIKOS SPECIFIKACIJA (toliau – TSS)

Paprastųjų geležinkelių sistemos infrastruktūros posistemis

1. ĮVADAS

1.1. Techninė taikymo sritis

1.2. Geografinė taikymo sritis

1.3. Šios TSS turinys

2. POSISTEMIO APIBRĖŽTIS IR TAIKYMO SRITIS

2.1. Infrastruktūros posistemio apibrėžtis

2.2. Šios TSS Sąsajos su kitomis TSS

2.3. Šios TSS sąsajos su asmenų su judėjimo negalia TSS

2.4. Šios TSS sąsajos su saugos geležinkelių tuneliuose TSS

2.5. Infrastruktūros įtraukimas į triukšmo TSS taikymo sritį

3. ESMINIAI REIKALAVIMAI

4. INFRASTRUKTŪROS POSISTEMIO APRAŠYMAS

4.1. Įvadas

4.2. Funkcinės ir techninės posistemio specifikacijos

4.2.1. Pagal TSS nustatytos geležinkelio linijų kategorijos

4.2.2. Eksploataciniai parametrai

4.2.3. Pagrindiniai infrastruktūros posistemĮ apibūdinantys parametrai

4.2.3.1. Pagrindinių parametrų sąrašas

4.2.3.2 Pagrindinių parametrų reikalavimai

4.2.4. Geležinkelio linijos planas

4.2.4.1. Inžinerinių statinių artumo gabaritas

4.2.4.2. Atstumas tarp gretimų kelių ašių

4.2.4.3. Didžiausi nuolydžiai

4.2.4.4. Mažiausias gulsčiosios kreivės spindulys

4.2.4.5. Mažiausias statmenosios kreivės spindulys

4.2.5. Kelio parametrai

4.2.5.1. Nominalus vėžės plotis

4.2.5.2. Dviejų bėgių aukščių skirtumas horizontalia kryptimi

4.2.5.3. Dviejų bėgių aukščių skirtumo horizontalia kryptimi kitimo sparta (apibūdinama kaip laiko funkcija)

4.2.5.4. Dviejų bėgių aukščių skirtumo horizontalia kryptimi stygius

4.2.5.4.1. Kelio ir viso maršruto ešmų ir kryžmių dviejų bėgių aukščių skirtumo horizontalia kryptimi stygius

4.2.5.4.2. Staigus atšakinio ešmų kelio dviejų bėgių aukščių skirtumo horizontalia kryptimi stygiaus pakitimas

4.2.5.5. Rato ir bėgio sąveika tiesiosiose ir didelio spindulio kreivėse

4.2.5.5.1. Projektinės rato ir bėgio sąveikos tiesiosiose ir didelio spindulio kreivėse vertės

4.2.5.5.2. Rato ir bėgio sąveikos tiesiosiose ir didelio spindulio kreivės kontrolės reikalavimai eksploatuojant infrastruktūrą

▼B

4.2.5.6. Kelio atkarpos be iešmų ir kryžmių bėgio galvutės profilis

4.2.5.7. Bėgio pokrypis

4.2.5.7.1. Kelio atkarpA be iešmų ir kryžmių

4.2.5.7.2. Iešmų ir kryžmių reikalavimai

4.2.5.8. Kelio standumas

4.2.6. Iešmai ir kryžmės

4.2.6.1. Blokavimo įtaisai

4.2.6.2. Eksploatuojamų iešmų ir kryžmių geometrija

4.2.6.3. Didžiausia bukosios kryžmės dalis be rato kreipiamųjų priemonių

4.2.7. Kelio atsparumas veikiančioms apkrovoms

4.2.7.1. kelio atsparumas vertikaliosioms apkrovoms

4.2.7.2. Išilginis kelio atsparumas

4.2.7.3. Šoninis kelio atsparumas

4.2.8. Inžinerinių statinių atsparumas eismo apkrovoms

4.2.8.1. Naujų tiltų atsparumas eismo apkrovoms

4.2.8.1.1. Vertikaliosios apkrovos

4.2.8.1.2. Išcentrinės jėgos

4.2.8.1.3. Skersinė geležinkelio kelio apkrova

4.2.8.1.4. Veiksmai dėl traukos ir stabdymo (išilginės apkrovos)

4.2.8.1.5. Projektinė kelio iškrypa dėl geležinkelių transporto eismo poveikio

4.2.8.2. Ekvivalentinė vertikalioji naujų sankasų apkrova ir grunto slėgio poveikis

4.2.8.3. Virš kelių ar greta jų pastatytų naujų statinių atsparumas kelio poveikiui

4.2.8.4. Eksploatuojamų tiltų ir sankasų atsparumas eismo apkrovoms

4.2.9. Kelio kokybė ir atskiriems defektams taikomos ribinės vertės

4.2.9.1. Neatidėliotinų veiksmų, įsikišimo ir įspėjamųjų ribų nustatymas

4.2.9.2. Neatidėliotinų kelio iškrypos veiksmų riba

4.2.9.3. Neatidėliotinų vėžės pločio pokyčio veiksmų riba

4.2.9.4. Neatidėliotinų dviejų kelio bėgių aukščių skirtumo horizontalia kryptimi pokyčio veiksmų riba

4.2.10. Peronai

4.2.10.1. Naudingasis peronų ilgis

4.2.10.2. Peronų plotis ir jų kraštas

4.2.10.3. Peronų galai

4.2.10.4. Peronų aukštis

4.2.10.5. Atstumas nuo perono vertikaliojo paviršiaus krašto iki artimojo bėgio galvutės važiuojamojo paviršiaus krašto

4.2.11. Sveikatos apsauga, sauga ir aplinka

4.2.11.1. Didžiausias slėgio svyravimas tuneliuose

4.2.11.2. Ribiniai triukšmo ir vibracijos dydžiai ir mažinimo priemonės

4.2.11.3. Apsauga nuo elektros smūgio

4.2.11.4. Sauga geležinkelių tuneliuose

4.2.11.5. Šoninio vėjo poveikis

▼B

4.2.12. Eksploatavimo sąlygų užtikrinimas

4.2.12.1. Atstumo žymos

4.2.13. Stacionarioji traukinių priežiūros įranga

4.2.13.1. Bendrosios nuostatos

4.2.13.2. Tualetų nuotekų šalinimas

4.2.13.3. Traukinių išorės valymo įrenginiai

4.2.13.4. Vandens papildymas

4.2.13.5. Degalų papildymas

4.2.13.6. Elektros energijos tiekimas iš stacionariojo šaltinio

4.3. Funkcinės ir techninės sąsajų SPECIFIKACIJOS

4.3.1. Sąsajos su riedmenų posistemiu

4.3.2. Sąsajos su energijos posistemiu

4.3.3. Sąsajos su kontrolės, valdymo ir signalizacijos posistemiu

4.3.4. Sąsajos su geležinkelių transporto eismo organizavimo ir valdymo posistemiu

4.4. Eksploatavimo taisyklės

4.4.1. Su darbais, planuotais iš anksto, susijusios išskirtinės aplinkybės

4.4.2. Avarinis veikimas

4.4.3. Darbuotojų apsauga nuo aerodinaminio poveikio

4.5. Techninės priežiūros planas

4.5.1. Prieš pradedant eksploatuoti geležinkelio liniją

4.5.2. Pradėjus eksploatuoti geležinkelio liniją

4.6. Profesinė kvalifikacija

4.7. Sveikatos apsaugos ir saugos sąlygos

4.8. Infrastruktūros registras ir Europos patvirtintų geležinkelio transporto priemonių tipų registras

5. SĄVEIKOS SUDEDAMOSIOS DALYS

5.1. Sąveikos sudedamųjų dalių pasirinkimo pagrindas

5.2. Sudedamųjų dalių sąrašas

5.3. Sudedamųjų dalių eksploatacinės charakteristikos ir specifikacijos

5.3.1. Bėgis

5.3.1.1. Bėgio galvutės profilis

5.3.1.2. Bėgio skerspjūvio inercijos momentas

5.3.1.3. Bėgio kietumas

5.3.2. Bėgio sąvaržos

5.3.3. Kelio pabėgiai

6. SĄVEIKOS SUDEDAMŲJŲ DALIŲ ATITIKTIES VERTINIMAS IR POSISTEMIŲ EB PATIKRA

6.1. Sąveikos sudedamosios dalys

6.1.1. Atitikties vertinimo procedūros

6.1.2. Modulių taikymas

6.1.3. Naujoviški sąveikos sudedamųjų dalių sprendimai

6.1.4. Sąveikos sudedamųjų dalių EB atitikties deklaracija

▼B

6.2. Infrastruktūros posistemis

6.2.1. Bendrosios nuostatos

6.2.2. Modulių taikymas

6.2.3. Naujoviški sprendimai

6.2.4. Konkrečios posistemio vertinimo procedūros

6.2.5. Techniniai sprendimai, kurie teikia pagrindą manyti, kad projektavimo etape bus užtikrinta atitiktis

6.3. EB patikra, kai greitis laikomas perėjimo kriterijumi

6.4. Techninės priežiūros plano vertinimas

6.6. Posistemiai su Sąveikos sudedamosiomis dalimis, kurioms nesuteikta EB deklaracija

6.6.1. Sąlygos

6.6.2. Dokumentai

6.6.3. Pagal 6.6.1. sertifikuotų posistemių techninė priežiūra

7. INFRASTRUKTŪROS TSS ĮGYVENDINIMAS

7.1. Šios TSS taikymas paprastųjų geležinkelių linijoms

7.2. Šios TSS taikymas naujoms paprastųjų geležinkelių linijoms

7.3. Šios TSS taikymas eksploatuojamoms paprastųjų geležinkelių linijoms

7.3.1. Geležinkelio linijos patobulinimas

7.3.2. Geležinkelio linijos atnaujinimas

7.3.3. Pakeitimas atliekant techninę priežiūrą

7.3.4. Eksploatuojamos geležinkelio linijos, kurioms netaikomas atnaujinimo arba patobulinimo projektas

7.4. Greitis kaip perėjimo kriterijus

7.5. Infrastruktūros suderinamumas su riedmenimis

7.6. Specifiniai atvejai

7.6.1. Estijos geležinkelių tinklo ypatybės

7.6.2. Suomijos geležinkelių tinklo ypatybės

7.6.3. Graikijos geležinkelių tinklo ypatybės

7.6.4. Airijos geležinkelių tinklo ypatybės

7.6.5. Latvijos geležinkelių tinklo ypatybės

7.6.6. Lietuvos geležinkelių tinklo ypatybės

7.6.7. Lenkijos geležinkelių tinklo ypatybės

7.6.8. Portugalijos geležinkelių tinklo ypatybės

7.6.9. Rumunijos geležinkelių tinklo ypatybės

7.6.10. Ispanijos geležinkelių tinklo ypatybės

7.6.11. Švedijos geležinkelių tinklo ypatybės

7.6.12. Didžiosios Britanijos geležinkelių tinklo ypatybės

7.6.13. Šiaurės Airijos geležinkelių tinklo ypatybės

▼B

A Priedas. Sąveikos sudedamųjų dalių vertinimas

B Priedas. Infrastruktūros posistemio vertinimas

C Priedas. Inžinerinių statinių tinkamumo reikalavimai atsižvelgiant į didžiosios Britanijos pagal TSS nustatytų geležinkelio linijų kategoriją

E Priedas. Inžinerinių statinių tinkamumo reikalavimai atsižvelgiant į geležinkelių linijų kategoriją, nustatytą pagal eksploatacinius TSS parametrus

F Priedas. Neišspręstų klausimų sąrašas

G Priedas. Glosarijus

H Priedas. Standartų, kuriais remiamasi, sąrašas

▼B

1. ĮVADAS

1.1. **Techninė taikymo sritis**

Ši TSS susijusi su transeuropinės paprastųjų geležinkelių sistemos infrastruktūros posistemiu ir techninės priežiūros posistemio dalimi. Jie įtraukti į Direktyvos 2008/57/EB II priedo 1 dalies posistemių sąrašą.

1.2. **Geografinė taikymo sritis**

Geografinė šios TSS taikymo sritis – Direktyvos 2008/57/EB I priedo 1.1 skirsnyje aprašyta transeuropinė paprastųjų geležinkelių sistema.

1.3. **Šios TSS turinys**

Pagal Direktyvos 2008/57/EB 5 straipsnio 3 dalį šioje TSS:

a) nurodoma jos numatyta taikymo sritis (2 skyrius);

b) nustatomi esminiai infrastruktūros posistemio reikalavimai (3 skyrius);

c) nustatomos funkcinės ir techninės specifikacijos, kurias turi atitikti posistemis ir jo sąsajos su kitais posistemiais (4 skyrius);

d) nustatomos sąveikos sudedamosios dalys ir sąsajos, kurioms turi būti taikomos Europos specifikacijos (įskaitant Europos standartus), būtinos sąveikai geležinkelių sistemoje užtikrinti (5 skyrius);

e) kiekvienu nagrinėjamu atveju nurodoma, kokios procedūros turi būti taikomos norint įvertinti sąveikos sudedamųjų dalių atitiktį ar tinkamumą naudoti ir atliekant posistemių EB patikrą (6 skyrius);

f) nurodoma šios TSS įgyvendinimo strategija (7 skyrius);

g) nurodoma atitinkamų darbuotojų profesinė kvalifikacija ir profesinės sveikatos apsaugos ir darbo saugos sąlygos, kurios būtinos, kad būtų užtikrinta minėto posistemio eksploatacija ir techninė priežiūra, taip pat šios TSS įgyvendinimas (4 skyrius).

Pagal Direktyvos 2008/57/EB 5 straipsnio 5 dalį specifinių atvejų nuostatos pateiktos 7 skyriuje.

Šioje TSS (4 skyriuje) taip pat nustatomos konkrečios eksploatacijos ir techninės priežiūros taisyklės, susijusios su 1.1 ir 1.2 skirsniuose nurodyta taikymo sritimi.

2. POSISTEMIO APIBRĖŽTIS IR TAIKYMO SRITIS

2.1. **Infrastruktūros posistemio apibrėžtis**

Ši TSS taikoma:

a) infrastruktūros struktūriniam posistemiui;

b) funkcinio techninės priežiūros posistemio daliai, susijusiai su infrastruktūros posistemiu (t. y. traukinių išorės plovimo įrenginiams, vandens papildymui, degalų pylimui, stacionariajai tualetų nuotekų šalinimo įrangai ir elektros energijos tiekimo iš stacionariojo šaltinio įrangai).

Infrastruktūros posistemio elementai aprašyti Direktyvos 2008/57/EB II priede (2.1. Infrastruktūra).

▼B

Todėl šios TSS taikymo sritis aprėpia tokius infrastruktūros posistemio aspektus:

a) geležinkelio linijos išdėstymą vietovėje,

b) kelio parametrus,

c) iešmus ir kryžmes,

d) kelio atsparumą taikomoms apkrovoms,

e) inžinerinių statinių atsparumą eismo apkrovoms,

f) kelio geometrinę kokybę ir atskirų defektų ribas,

g) peronus,

h) sveikatą, saugą ir aplinką,

i) eksploatavimo užtikrinimą,

j) stacionariąją traukinių priežiūros įrangą.

Išsamesnė informacija pateikiama šios TSS 4.2.3 skirsnyje.

2.2. **Šios TSS sąsajos su kitomis TSS**

Šios TSS 4.3 skirsnyje nustatomi atitinkamose TSS apibrėžtų šių posistemių funkcinės ir techninės specifikacijos:

a) riedmenų posistemio,

b) energijos posistemio,

c) kontrolės, valdymo ir signalizacijos posistemio,

d) eismo organizavimo ir valdymo posistemio.

Sąsajos su Asmenų su judėjimo negalia (angl. *Persons with Reduced Mobility*) TSS (toliau – PRM TSS) aprašytos 2.3. skirsnyje.

Sąsajos su Saugos geležinkelių tuneliuose (angl. *Safety in Railway Tunnels*) (toliau – SRT TSS) aprašytos 2.4 skirsnyje.

2.3. **Šios TSS sąsajos su asmenų su judėjimo negalia TSS**

Visi reikalavimai, susiję su infrastruktūros posistemiu, kad asmenims su judėjimo negalia būtų užtikrinama galimybė patekti į geležinkelių sistemą, nustatyti Asmenų su judėjimo negalia TSS.

Todėl į šią TSS neįtraukti reikalavimai, susiję su minėtu infrastruktūros posistemio aspektu.

2.4. **Šios TSS sąsajos su saugos geležinkelių tuneliuose TSS**

Visi reikalavimai, susiję su infrastruktūros posistemio saugos geležinkelių tuneliuose poskirsniu, nustatyti Saugos geležinkelių tuneliuose TSS.

Todėl į šią TSS neįtraukti reikalavimai, susiję su minėtu infrastruktūros posistemio aspektu.

2.5. **Infrastruktūros įtraukimas į triukšmo TSS taikymo sritį**

Ši TSS netaikoma triukšmo mažinimui, nes netrukus turi būti pateiktas su „riedmenų – triukšmo“ posistemiu susijusioje techninėje sąveikos specifikacijoje nurodytas pasiūlymas, kuriame nustatoma:

„Techninė sąveikos specifikacija, susijusi su „riedmenų – triukšmo“ posistemiu

2005 m. gruodžio 23 d. Komisijos sprendimas (2006/66/EB).

▼B

Šis sprendimas pradedamas taikyti praėjus šešiems mėnesiams po pranešimo apie jį dienos.

7.2. TSS persvarstymas

… EK ne vėliau kaip po septynerių metų nuo šios TSS įsigaliojimo dienos „21 straipsnio komitetui“ įteikia ataskaitą, ir, jeigu reikia, pasiūlymą persvarstyti šiuos klausimus:

5. Triukšmo TSS taikymą infrastruktūrai, derinant su Infrastruktūros TSS;“.

3. ESMINIAI REIKALAVIMAI

Šioje lentelėje pateikiamos nuorodos į esminius reikalavimus, nustatytus Direktyvos 2008/57/EB III priede ir įgyvendinamus taikant 4 skyriuje išdėstytiems pagrindiniams parametrams nustatytus reikalavimus.

1 lentelė

Esminius reikalavimus atitinkantys pagrindiniai infrastruktūros posistemio parametrai

Skirsnis	Pagrindiniai paprastųjų geležinkelių infrastruktūros posistemio parametrai	Sauga	Patikimumas ir tinkamumas	Sveikatos apsauga	Aplinkos apsauga	Techninis suderinamumas
4.2.4.1	Inžinerinių statinių artumo gabaritas	1.1.1				1 paragrafo 1.5 punktas
4.2.4.2	Atstumas tarp gretimų kelių ašių	1.1.1				1.5
4.2.4.3	Didžiausi nuolydžiai	1.1.1				1 paragrafo 1.5 punktas
4.2.4.4	Mažiausias gulsčiosios kreivės spindulys					1 paragrafo 1.5 punktas
4.2.4.5	Mažiausias statmenosios kreivės spindulys					1 paragrafo 1.5 punktas
4.2.5.1	Nominalus vėžės plotis					1 paragrafo 1.5 punktas
4.2.5.2	Dviejų bėgių aukščių skirtumas horizontalia kryptimi	1.1.1				
4.2.5.3	Dviejų bėgių aukščių skirtumo horizontalia kryptimi kitimo sparta					1 paragrafo 1.5 punktas
4.2.5.4	Dviejų bėgių aukščių skirtumo horizontalia kryptimi stygius	1.1.1				1 paragrafo 1.5 punktas
4.2.5.5	Rato ir bėgio sąveika tiesiosiose ir didelio spindulio kreivėse	1.1.1, 1.1.2				1.5
4.2.5.6	Kelio atkarpos be iešmų ir kryžmių bėgių galvutės profilis	1.1.1, 1.1.2				1 paragrafo 1.5 punktas
4.2.5.7	Bėgio pokrypis	1.1.1, 1.1.2				1 paragrafo 1.5 punktas
4.2.5.8	Kelio standumas					1.5
4.2.6.1	Blokavimo įtaisai	1.1.1, 1.1.2				
4.2.6.2	Eksploatuojamų iešmų ir kryžmių geometrija	1.1.1, 1.1.2	1.2			1.5
4.2.6.3	Didžiausia fiksuotosios bukosios kryžmės dalis be rato kreipiamųjų priemonių	1.1.1, 1.1.2				1.5

▼B

Skirsnis	Pagrindiniai paprastųjų geležinkelių infrastruktūros posistemio parametrai	Sauga	Patikimumas ir tinkamumas	Sveikatos apsauga	Aplinkos apsauga	Techninis suderinamumas
4.2.7.1	Kelio atsparumas vertikaliosioms apkrovoms	1.1.1, 1.1.2, 1.1.3				1 paragrafo 1.5 punktas
4.2.7.2	Išilginis kelio atsparumas	1.1.1, 1.1.2, 1.1.3				1 paragrafo 1.5 punktas
4.2.7.3	Šoninis kelio atsparumas	1.1.1, 1.1.2, 1.1.3				1 paragrafo 1.5 punktas
4.2.8.1	Naujų tiltų atsparumas eismo apkrovoms	1.1.1, 1.1.3				1 paragrafo 1.5 punktas
4.2.8.2	Ekvivalentinė vertikalioji naujų sankasų apkrova ir grunto slėgio poveikis	1.1.1, 1.1.3				1 paragrafo 1.5 punktas
4.2.8.3	Virš kelių ar greta jų pastatytų naujų inžinerinių statinių atsparumas	1.1.1, 1.1.3				1 paragrafo 1.5 punktas
4.2.8.4	Eksploatuojamų tiltų ir sankasų atsparumas eismo apkrovoms	1.1.1, 1.1.3				1 paragrafo 1.5 punktas
4.2.9.1	Neatidėliotinų veiksmų, įsikišimo ir įspėjamųjų ribų nustatymas	1.1.1, 1.1.2	1.2			1 paragrafo 1.5 punktas
4.2.9.2	Neatidėliotinų kelio iškrypos veiksmų riba	1.1.1, 1.1.2	1.2			1 paragrafo 1.5 punktas
4.2.9.3	Neatidėliotinų vėžės pločio pokyčio veiksmų riba	1.1.1, 1.1.2	1.2			1 paragrafo 1.5 punktas
4.2.9.4	Neatidėliotinų dviejų bėgių aukščių skirtumo horizontalia kryptimi pokyčio veiksmų riba	1.1.1	1.2			1 paragrafo 1.5 punktas
4.2.10.1	Naudingasis peronų ilgis					1.5
4.2.10.2	Peronų plotis ir jų kraštas	1.1.1				
4.2.10.3	Peronų galai	1.1.1				
4.2.10.4	Peronų aukštis	3 paragrafo 1.1.1, 2.1.1 punktai				1 paragrafo 1.5 punktas
4.2.10.5	Atstumas nuo perono vertikaliojo paviršiaus krašto iki artimojo bėgio galvutės važiuojamojo paviršiaus krašto	3 paragrafo 1.1.1, 2.1.1 punktai				1 paragrafo 1.5 punktas
4.2.11.1	Didžiausias slėgio pokytis tuneliuose	2 paragrafo 2.1.1 punktas 4 paragrafo 2.1.1 punktas				
4.2.11.2	Ribiniai triukšmo ir vibracijos dydžiai ir mažinimo priemonės				1.4.1, 1.4.4, 1.4.5	

▼B

Skirsnis	Pagrindiniai paprastųjų geležinkelių infrastruktūros posistemio parametrai	Sauga	Patikimumas ir tinkamumas	Sveikatos apsauga	Aplinkos apsauga	Techninis suderinamumas
4.2.11.3	Apsauga nuo elektros smūgio	3 paragrafo 2.1.1 punktas				
4.2.11.4	Sauga geležinkelių tuneliuose	1 paragrafo 1.1.1, 1.1.4, 2.1.1 punktai, 4 paragrafo 2.1.1 punktas		1.3	1.4.2	
4.2.11.5	Šoninio vėjo poveikis	1.1.1				
4.2.12.1	Atstumo žymos		1.2			
4.2.13.2	Tualetų nuotekų šalinimas		1.2	1.3.1		1 paragrafo 1.5 punktas
4.2.13.3	Traukinių išorės valymo įrenginiai		1.2			1 paragrafo 1.5 punktas
4.2.13.4	Vandens papildymas		1.2	1.3.1		1 paragrafo 1.5 punktas
4.2.13.5	Degalų papildymas		1.2	1.3.1		1 paragrafo 1.5 punktas
4.2.13.6	Elektros energijos tiekimas iš stacionariojo šaltinio		1.2			1 paragrafo 1.5 punktas
4.4.1	Su darbais, planuotais iš anksto, susijusios išskirtinės aplinkybės		1.2			
4.4.2	Avarinis veikimas		1.2			
4.4.3	Darbuotojų apsauga nuo aerodinaminio poveikio	2 paragrafo 2.1.1 punktas				
4.5	Techninės priežiūros planas		1.2			
4.6	Profesinė kvalifikacija	1.1.5	1.2			
4.7	Sveikatos apsaugos ir saugos sąlygos	2 paragrafo 2.1.1 punktas, 3 paragrafo 2.1.1 punktas, 4 paragrafo 2.1.1 punktas	1.2	1.3	1.4.2	1.5

4. INFRASTRUKTŪROS POSISTEMIO APRAŠYMAS

4.1. **Įvadas**

1) Iš infrastruktūros ir techninės priežiūros posistemių sudaryta trans-europinė paprastųjų geležinkelių sistema, kuriai taikoma Direktyva 2008/57/EB, yra integruota sistema, kurios darna turi būti patikrinta, kad laikantis esminių reikalavimų būtų užtikrinta sistemos sąveika.

2) Direktyvos 5 straipsnio 7 dalyje nurodyta, kad „TSS nėra kliūtis valstybių narių sprendimams dėl infrastruktūros naudojimo transporto priemonių, kurioms TSS netaikomos, eismui“.

Todėl projektuojant naują arba patobulintą paprastųjų geležinkelių liniją, turėtų būti atsižvelgiama į visus traukinius, kuriems gali būti suteiktas leidimas važiuoti geležinkelio linija.

▼B

3) Šioje TSS nustatytos ribinės vertės neturėtų būti taikomos kaip įprastos projektinės vertės. Tačiau projektinės vertės turi atitikti šioje TSS nustatytas ribas.

4) Posistemio funkcinėse ir techninėse specifikacijose ir jo sąsajose, aprašytose 4.2 ir 4.3 skirsniuose, nenustatoma įpareigojimo naudoti konkrečias technologijas arba pasirinkti tam tikrus techninius sprendimus, nebent technologijos ar sprendimai būtinai reikalingi siekiant užtikrinti transeuropinio paprastųjų geležinkelių sistemų tinklo sąveiką. Tačiau naujoviškiems sąveikos sprendimams gali būti reikalingos naujos specifikacijos ir (arba) nauji vertinimo metodai. Siekiant užtikrinti, kad būtų galima taikyti technologijos naujoves, šios specifikacijos ir vertinimo metodai turi būti parengti laikantis 6.2.3 skirsnyje aprašyto proceso reikalavimų.

4.2. **Funkcinės ir techninės posistemio specifikacijos**

4.2.1. *Pagal TSS nustatytos geležinkelio linijų kategorijos*

1) Direktyvos I priede (1.1) patvirtinama, kad paprastųjų geležinkelių sistemos tinklą galima suskirstyti į skirtingas kategorijas. Siekiant užtikrinti, kad sąveika būtų diegiama rentabiliai, šioje TSS apibrėžiamos „pagal TSS nustatytos geležinkelio linijų kategorijos“. Šios TSS funkcinės ir techninės specifikacijos skiriasi atsižvelgiant į geležinkelio linijų TSS kategorijas.

2) Reikalavimai, kuriuos turi atitikti infrastruktūros posistemis, atitinkamai nurodyti transeuropinės paprastųjų geležinkelių sistemos kiekvienai iš geležinkelio linijų TSS kategorijai. Šios geležinkelio linijų TSS kategorijos gali būti taikomos esamų geležinkelio linijų klasifikacijai, jeigu atitinkamų eksploatacinių parametrų bus laikomasi pagal nacionalinį perėjimo planą.

2 lentelė

Paprastųjų geležinkelių infrastruktūros posistemio pagal TSS nustatyta geležinkelio linijų kategorija

Pagal TSS nustatyta geležinkelio linijų kategorija		Vežimo rūšys		
		Keleivių vežimas (P)	Krovinių vežimas (F)	Mišrusis vežimas (M)
Geležinkelio linijų tipai	Nauja pagrindinė transeuropinio tinklo (TEN) geležinkelio linija (IV)	IV-P	IV-F	IV-M
	Patobulinta pagrindinė transeuropinio tinklo (TEN) geležinkelio linija (V)	V-P	V-F	V-M
	Nauja kita transeuropinio tinklo (TEN) geležinkelio linija (VI)	VI-P	VI-F	VI-M
	Patobulinta kita transeuropinio tinklo (TEN) geležinkelio linija (VII)	VII-P	VII-F	VII-M

3) Atkreiptinas dėmesys, kad keleivinio transporto mazgai, krovininio transporto mazgai ir jungiamosios geležinkelio linijos prireikus priskiriamos minėtosioms pagal TSS nustatytoms geležinkelio linijų kategorijoms.

▼M1

———————

▼B

4.2.2. *Eksploataciniai parametrai*

1) 4.2.1 skirsnyje apibrėžtų geležinkelio linijų TSS kategorijų eksploatacinių parametrų lygis apibūdinamas šiais eksploataciniais parametrais:

a) vėžės pločiu,

b) ašies apkrova,

▼B

c) geležinkelio linijos greičiu,

d) traukinio ilgiu.

2) Kiekvienos geležinkelio linijos TSS kategorijos eksploatacinių parametrų lygis pateikiamas 3 lentelėje.

3 lentelė

Pagal TSS nustatytų geležinkelio linijų kategorijų eksploataciniai parametrai

		vėžės plotis	ašies apkrova [t]	geležinkelio linijos greitis [km/h]	traukinio ilgis [m]
Pagal eksploatacinius TSS parametrus nustatyta geležinkelio linijų kategorija	IV–P	GC	22,5	200	400
	IV–F	GC	25	140	750
	IV–M	GC	25	200	750
	V–P	GB	22,5	160	300
	V–F	GB	22,5	100	600
	V–M	GB	22,5	160	600
	VI–P	GB	22,5	140	300
	VI–F	GC	25	100	500
	VI–M	GC	25	140	500
	VII–P	GA	20	120	250
	VII–F	GA	20	100	500
	VII–M	GA	20	120	500

Pastabos: P) – keleivių vežimas(F) – Krovinių vežimas(M) – mišrusis vežimas GA, GB, GC vėžės plotis atitinka apibrėžtąjį standarto EN 15273–3:2009 C priede.

3) Direktyvos 2008/57/EB 5 straipsnio 7 punkte nustatoma:

„TSS nėra kliūtis valstybių narių sprendimams dėl infrastruktūros naudojimo transporto priemonių, kurioms TSS netaikomos, eismui.“

Todėl leidžiama projektuoti tokias naujas ir patobulintas geležinkelio linijas, kuriose būtų galima taikyti didesnes nei nurodyta vėžes, ašies apkrovas, greičius ir naudoti ilgesnius nei nurodyta traukinius nurodyta.

4) Tam tikrose geležinkelio linijos vietose greitis gali būti mažesnis ir (arba) traukinys gali būti trumpesnis nei nurodyta 3 lentelėje, kai tai būtina atsižvelgiant į geografinius, urbanistinius ar aplinkosaugos apribojimus.

5) Jeigu infrastruktūra yra suprojektuota laikantis būtinų šios TSS reikalavimų, tai neužtikrinama galimybė, kad infrastruktūra būtų pritaikyta atitikti ir didžiausio greičio, ir didžiausios ašies apkrovos reikalavimus. Infrastruktūra atitikti didžiausio greičio reikalavimą pritaikyta tik jeigu ašies apkrovos mažesnės nei didžiausios nustatytosios 3 lentelėje, o infrastruktūra pritaikyta atitikti didžiausios ašies apkrovos reikalavimą tik jeigu greičiai yra mažesni nei didžiausi nustatytieji 3 lentelėje.

▼M1

_____

▼B

4.2.3. *Pagrindiniai infrastruktūros posistemį apibūdinantys parametrai*

4.2.3.1. Pagrindinių parametrų sąrašas

1) Infrastruktūros posistemį apibūdinantys pagrindiniai parametrai sugrupuoti atsižvelgiant į 2.1 skirsnyje išvardytus aspektus:

A. **Geležinkelio linijos išdėstymas vietovėje**

a) inžinerinių statinių artumo gabaritas (4.2.4.1);

b) atstumas tarp gretimų kelių ašių (4.2.4.2);

c) didžiausi nuolydžiai (4.2.4.3);

d) mažiausias gulsčiosios kreivės spindulys (4.2.4.4);

e) mažiausias statmenosios kreivės spindulys (4.2.4.5);

B. **Kelio parametrai**

f) nominalus vėžės plotis (4.2.5.1);

g) dviejų bėgių aukščių skirtumas horizontalia kryptimi (4.2.5.2);

h) dviejų bėgių aukščių skirtumo horizontalia kryptimi kitimo sparta (apibūdinama kaip laiko funkcija) (4.2.5.3);

i) dviejų bėgių aukščių skirtumo horizontalia kryptimi stygius (4.2.5.4);

j) rato ir bėgio sąveika tiesiosiose ir didelio spindulio kreivėse (4.2.5.5);

k) kelio atkarpos be iešmų ir kryžmių bėgių galvutės profilis (4.2.5.6);

l) bėgio pokrypis (4.2.5.7);

m) kelio standumas (4.2.5.8);

C. **Iešmai ir kryžmės**

n) blokavimo įtaisai (4.2.6.1);

o) eksploatuojamų iešmų ir kryžmių geometrija (4.2.6.2);

p) didžiausia bukosios kryžmės dalis be rato kreipiamųjų priemonių (4.2.6.3);

D. **Kelio atsparumas taikomoms apkrovoms**

q) Kelio atsparumas vertikaliosioms apkrovoms (4.2.7.1);

r) Išilginis kelio atsparumas (4.2.7.2);

s) Šoninis kelio atsparumas (4.2.7.3);

E. **Inžinerinių statinių atsparumas eismo apkrovoms**

t) naujų tiltų atsparumas eismo apkrovoms (4.2.8.1);

u) ekvivalentinė vertikalioji naujų sankasų apkrova ir grunto slėgio poveikis (4.2.8.2);

v) virš kelių ar greta jų pastatytų naujų inžinerinių statinių atsparumas kelio poveikiui (4.2.8.3);

w) eksploatuojamų tiltų ir sankasų atsparumas eismo apkrovoms (4.2.8.4);

▼B

F. **Kelio kokybė ir atskiriems defektams taikomos ribinės vertės**

x) neatidėliotinų veiksmų, įsikišimo ir įspėjamųjų ribų nustatymas (4.2.9.1);

y) neatidėliotinų kelio iškrypos veiksmų riba (4.2.9.2);

z) neatidėliotinų vėžės pločio pokyčio veiksmų riba (4.2.9.3);

aa) neatidėliotinų dviejų bėgių aukščių skirtumo horizontalia kryptimi pokyčio veiksmų riba (4.2.9.4);

G. **Peronai**

bb) naudingasis peronų ilgis (4.2.10.1);

cc) peronų plotis ir jų kraštas (4.2.10.2);

dd) peronų galai (4.2.10.3);

ee) peronų aukštis (4.2.10.4);

ff) atstumas nuo perono vertikaliojo paviršiaus krašto iki artimojo bėgio galvutės važiuojamojo paviršiaus krašto (4.2.10.5);

H. **Sveikatos apsauga, sauga ir aplinka**

gg) didžiausias slėgio pokytis tuneliuose (4.2.11.1);

hh) ribiniai triukšmo ir vibracijos dydžiai ir mažinimo priemonės (4.2.11.2);

ii) apsauga nuo elektros smūgio (4.2.11.3);

jj) sauga geležinkelių tuneliuose (4.2.11.4);

kk) šoninio vėjo poveikis (4.2.11.5);

I. **Eksploatavimo užtikrinimas**

ll) atstumo žymos (4.2.12.1);

J. **Stacionarioji traukinių priežiūros įranga**

mm) tualetų nuotekų šalinimas (4.2.13.2);

nn) traukinių išorės valymo įrenginiai (4.2.13.3);

oo) vandens papildymas (4.2.13.4);

pp) degalų papildymas (4.2.13.5);

qq) elektros energijos tiekimas iš stacionariojo šaltinio (4.2.13.6).

4.2.3.2. Pagrindinių parametrų reikalavimai

1) Šie reikalavimai aprašyti kitose pastraipose ir kartu su jais nurodomos visos konkrečios sąlygos, kurias kiekvienu atveju galima nustatyti atitinkamiems parametrams ir sąsajoms.

2) Visi šios TSS 4 skyriaus reikalavimai taikomi nutiestoms standartinės europinės vėžės geležinkelio linijoms, kaip nustatyta dabartinės TSS 4.2.5.1 skirsnyje geležinkelio linijoms, atitinkančioms dabartinės TSS reikalavimus.

3) Dviejų bėgių aukščių skirtumo horizontalia kryptimi, dviejų bėgių aukščių skirtumo horizontalia kryptimi kitimo spartos, dviejų bėgių aukščių skirtumo horizontalia kryptimi stygiaus, dviejų bėgių aukščių skirtumo horizontalia kryptimi stygiaus kitimo spartos ir kelio iškrypos specifikacijos taikomos geležinkelio linijoms, kurių nominalus vėžės plotis yra 1 435 mm. Kitokio nominalaus vėžės pločio geležinkelio linijoms šių parametrų ribos nustatomos proporcingai atsižvelgiant į nominalų atstumą tarp bėgių.

4) Jeigu geležinkelį sudaro daugiau nei vienas kelias, kiekvienai bėgių porai, kuri numatyta eksploatuoti kaip atskiras kelias, šios TSS reikalavimai taikomi atskirai.

▼B

5) Geležinkelio linijų, kurias galima laikyti specifiniais atvejais, įskaitant kitokio vėžės pločio geležinkelio linijas, reikalavimai aprašyti 7.6 skirsnyje.

▼M1

6) Leidžiama tiesti trumpas kelio atkarpas su įtaisais, kuriais užtikrinamas perėjimas tarp skirtingo nominalaus vėžės pločio atkarpų.

▼B

7) Posistemio reikalavimai taikomi įprastoms eksploatavimo sąlygoms. Galimi padariniai atliekant darbus, dėl kurių posistemio parametrams galėtų prireikti taikyti laikinąsias išlygas, aptariami 4.4. skirsnyje.

▼M1

8) Paprastųjų traukinių eksploatacines savybes galima pagerinti naudojant konkrečias sistemas, pvz., geležinkelio riedmens kėbulo pakreipimo sistemą. Leidžiama nustatyti specialias šių traukinių eksploatavimo sąlygas, jeigu į jas neįtraukiami apribojimai, taikomi kitiems šios įrangos neturintiems traukiniams.

▼B

4.2.4. *Geležinkelio linijos planas*

4.2.4.1. Inžinerinių statinių artumo gabaritas

Visos pagal TSS nustatytos geležinkelio linijų kategorijos

1) Inžinerinių statinių artumo gabaritas nustatomas atsižvelgiant į šios TSS 3 lentelėje nurodytą vėžės plotį.

2) Apskaičiuojant inžinerinių statinių artumo gabaritą kinematinis metodas naudojamas pagal 5, 7, 10 skyrių ir standarto EN 15273–3:2009 C priedo reikalavimus.

3) Jeigu sumontuota orinė kontaktinė linija, srovės imtuvo gabaritai nustatyti paprastųjų geležinkelių (toliau – PG) energijos (toliau – ENE) posistemio techninėje sąveikos specifikacijoje.

4.2.4.2. Atstumas tarp gretimų kelių ašių

Visos pagal TSS nustatytos geležinkelio linijų kategorijos

1) Atstumas tarp gretimų kelių ašių nustatomas atsižvelgiant į šios TSS 3 lentelėje nustatytą vėžės plotį.

2) Jeigu reikia, nustatant mažiausią atstumą tarp gretimų kelių ašių taip pat įvertinamas aerodinaminis poveikis. Aerodinaminio poveikio vertinimo taisyklės ir atstumas tarp gretimų kelių ašių, kai reikia įvertinti aerodinaminį poveikį, kol kas yra neišspręstas klausimas.

▼M1

———————

▼B

4.2.4.3. Didžiausi nuolydžiai

Pagal TSS nustatytos IV–P ir VI–P kategorijų geležinkelio linijos

1) Projektuojant leidžiami 35 mm/m pagrindinio kelio nuolydžiai, jei laikomasi šių reikalavimų:

a) didesnėje nei 10 km atkarpoje vidutinio slenkamojo profilio nuolydis yra 25 m/m arba mažesnis,

b) didžiausias 35 mm/m ištisinio nuolydžio ilgis neviršija 6 km.

2) Keleivių peronus kertančio kelio nuolydžiai neviršija 2,5 mm/m, jeigu numatoma reguliariai prikabinti arba atkabinti keleivinius vagonus.

▼B

Pagal TSS nustatytos IV–F, IV–M, VI–F ir VI–M kategorijų geležinkelio linijos

3) Projektuojant pagrindinius kelius leidžiama naudoti ne didesnius nei 12,5 mm/m nuolydžius.

4) Ne ilgesnėse nei 3 km atkarpose leidžiama naudoti ne didesnį kaip 20 mm/m nuolydį.

5) Tose ne ilgesnių kaip 0,5 km atkarpų vietose, kuriose paprastai traukiniai neturėtų sustoti ar iš jų pradėti važiuoti, leidžiama naudoti ne didesnį kaip 35 mm/m nuolydį.

6) Keleivių peronus kertančio kelio nuolydžiai neviršija 2,5 mm/m, jeigu numatoma reguliariai prikabinti arba atkabinti keleivinius vagonus.

Pagal TSS nustatytos V–P, V–F, V–M, VII–P, VII–F ir VII–M kategorijų geležinkelio linijos

7) Nenustatomos jokios patobulintų geležinkelio linijų nuolydžių vertės, nes jos apibrėžiamos tiesiant atitinkamą geležinkelio liniją.

Visos pagal TSS nustatytos geležinkelio linijų kategorijos

8) Stovynės, kurioje statomi riedmenys, kelių nuolydžiai neturi būti didesni kaip 2,5 mm/m, jeigu nenumatyta specialių priemonių, kad riedmenys nepradėtų važiuoti savaime.

▼M1

_____

▼B

4.2.4.4. Mažiausias gulsčiosios kreivės spindulys

Visos pagal TSS nustatytos geležinkelio linijų kategorijos

1) Mažiausias projektinis gulsčiosios kreivės spindulys pasirenkamas atsižvelgiant į tam tikros vietos projektinį geležinkelio riedmens važiavimo kreive greitį.

2) Stovynės kelių arba šalutinių kelių mažiausias projektinis gulsčiosios kreivės spindulys turi būti ne mažesnis nei 150 m.

3) Kertančios peronus mažiausias gulsčiosios kreivės spindulys nustatytas Asmenų su judėjimo negalia (toliau – PRM) TSS.

4) Atvirkštinės 150–300 m spindulio kreivės (išskyrus skirstymo stočių, kuriose vagonai manevruojami pavieniui, atvirkštines kreives) projektuojamos pagal standarto EN 13803–2:2006 8.4 skirsnį, kad taukšo lėkštės neužslinktų už gretimo taukšo lėkščių.

▼M1

_____

▼B

4.2.4.5. Mažiausias statmenosios kreivės spindulys

Visos pagal TSS nustatytos geležinkelio linijų kategorijos

1) Statmenųjų kreivių spindulys (išskyrus skirstymo kalnelius skirstymo stotyse) keteroje yra bent 600 m, o įduboje – 900 m.

2) Skirstymo kalnelių skirstymo stotyse statmenųjų kreivių spindulys keteroje yra bent 250 m, o įduboje – 300 m.

4.2.5. *Kelio parametrai*

▼B

4.2.5.1. Nominalus vėžės plotis

Visos pagal TSS nustatytos geležinkelio linijų kategorijos

1) Europos standartinis nominalus vėžės plotis yra 1 435 mm.

▼M1

_____

▼B

4.2.5.2. Dviejų bėgių aukščių skirtumas horizontalia kryptimi

Visos pagal TSS nustatytos geležinkelio linijų kategorijos

1) Kelių greta stoties peronų projektinis dviejų bėgių aukščių skirtumas horizontalia kryptimi neturi būti didesnis nei 110 mm.

▼M1

_____

▼B

Pagal TSS nustatytos IV–P, V–P, VI–P ir VII–P kategorijų geležinkelio linijos

3) Projektinis dviejų bėgių aukščių skirtumas horizontalia kryptimi neturi būti didesnis nei 180 mm.

Pagal TSS nustatytos IV–F, IV–M, V–F, V–M, VI–F, VI–M, VII–F ir VII–M kategorijų geležinkelio linijos

4) Projektinis dviejų bėgių aukščių skirtumas horizontalia kryptimi yra ne didesnis nei 180 mm.

Pagal TSS nustatytos IV–F, IV–M, VI–F ir VI–M kategorijų geležinkelio linijos

5) Mažesnio nei 290 m spindulio kreivės dviejų bėgių aukščių skirtumo horizontalia kryptimi ribinė vertė atitinka apskaičiuotąją pagal šią formulę

$D \leq (R–50)/1,5$

kurioje D – dviejų kelio bėgių aukščių skirtumas horizontalia kryptimi (mm), R – spindulys (metrais).

4.2.5.3. Dviejų bėgių aukščių skirtumo horizontalia kryptimi kitimo sparta (apibūdinama kaip laiko funkcija)

Visos pagal TSS nustatytos geležinkelio linijų kategorijos

1) Važiuojant tarpine kreive didžiausia dviejų bėgių aukščių skirtumo horizontalia kryptimi kitimo sparta turi būti 70 mm/s, apskaičiuota atsižvelgiant į didžiausią leidžiamą traukinio, kuriame nesumontuotas dviejų bėgių aukščių skirtumo horizontalia kryptimi stygiaus kompensavimo įtaisas, greitį.

2) Tačiau jeigu dviejų kelio bėgių aukščių skirtumo horizontalia kryptimi stygius tarpinės kreivės pabaigoje yra 150 mm arba mažesnis ir jeigu važiuojant tarpine kreive didžiausia dviejų kelio bėgių aukščių skirtumo horizontalia kryptimi kitimo sparta yra 70 mm/s arba mažesnė, tai didžiausią dviejų kelio bėgių aukščių skirtumo horizontalia kryptimi kitimo spartą leidžiama didinti iki 85 mm/s.

4.2.5.4. Dviejų bėgių aukščių skirtumo horizontalia kryptimi stygius

Visos pagal TSS nustatytos geležinkelio linijų kategorijos

1) Šios specifikacijos taikomos sąveikai užtikrinti tinkamoms geležinkelio linijoms, kurių nominalus vėžės plotis atitinka apibrėžtąjį šios TSS 4.2.5.1 pastraipoje.

4.2.5.4.1. Kelio ir viso maršruto iešmų ir kryžmių dviejų bėgių aukščių skirtumo horizontalia kryptimi stygius

1) Pasirenkant didžiausią dviejų bėgių aukščių skirtumo horizontalia kryptimi stygių, kad traukiniams būtų leidžiama važiuoti, atsižvelgiama į atitinkamų riedmenų priimtinumo kriterijus, nustatytus greitųjų ir paprastųjų geležinkelių riedmenų TS specifikacijoje.

▼B

2) Geležinkelio linijose, kuriose riedmenims leidžiama riedėti ne didesniu nei 200 km/h greičiu imtinai, traukiniams be sumontuotų dviejų bėgių aukščių skirtumo horizontalia kryptimi stygiaus kompensavimo įtaisų taikomas dviejų bėgių aukščių skirtumo horizontalia kryptimi stygiaus dydis, jeigu nepateikiama jokių kitų įrodymų, neviršija šių dydžių:

a) pagal Prekinių vagonų TSS (Vagonų TSS) patvirtintų riedmenų – 130 mm (arba 0,85 m/s^2 nekompensuojamas šoninis pagreitis);

b) pagal Lokomotyvų ir keleivinių riedmenų TSS (LOK ir KELEIV TSS) patvirtintų riedmenų – 150 mm (arba 1,0 m/s^2 nekompensuojamas šoninis pagreitis).

3) Traukiniams, specialiai suprojektuotiems važiuoti didesnio dviejų bėgių aukščių skirtumo horizontalia kryptimi stygiaus kreivėmis (keleivinis variklinių vagonų traukinys, kurio ašių apkrovos mažesnės, traukiniai su dviejų kelio bėgių aukščių skirtumo horizontalia kryptimi stygiaus kompensavimo įtaisais) leidžiama važiuoti didesnio dviejų kelio bėgių aukščių skirtumo horizontalia kryptimi stygiaus kreivėmis, jeigu įrodoma, kad traukinys šiomis kreivėmis gali važiuoti saugiai.

4.2.5.4.2. Staigus atšakinio ešmų kelio dviejų bėgių aukščių skirtumo horizontalia kryptimi stygiaus pakitimas

1) Didžiausios projektinės staigaus atšakinio ešmų kelio dviejų bėgių aukščių skirtumo horizontalia kryptimi stygiaus pakitimo vertės:

a) ešmai, per kuriuos leidžiama važiuoti 30 km/h ≤ V ≤ 70 km/h greičiu – 120 mm,

b) ešmai, per kuriuos leidžiama važiuoti 70 km/h < V ≤ 170 km/h greičiu – 105 mm,

c) ešmai, per kuriuos leidžiama važiuoti 170 km/h < V ≤ 200 km/h greičiu – 85 mm.

2) Eksploatuojamų konstrukcijų ešmams galima 20 mm nuokrypa nuo šių verčių.

4.2.5.5. Rato ir bėgio sąveika tiesiosiose ir didelio spindulio kreivėse

Visos pagal TSS nustatytos geležinkelio linijų kategorijos

1) Ribinės 4 lentelėje nurodytos rato ir bėgio sąveikos tiesiosiose ir didelio spindulio kreivėse vertės apskaičiuojamos atsižvelgiant į šias aširačio skersinio poslinkio amplitudės (y) vertes:

— y = 3 mm jeigu (TG – SR) ≥ 7 mm

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

— y = 2 mm jeigu (TG – SR) < 5 mm

čia TG – vėžės plotis ir SR –atstumas tarp aširačio antbriaunio sąlyčio paviršių. Rato ir bėgio sąveikos tiesiosiose ir didelio spindulio kreivėse įvertinimo ešmuose ir kryžmėse atlikti nereikia.

4.2.5.5.1. Projektinės rato ir bėgio sąveikos tiesiosiose ir didelio spindulio kreivėse vertės

1) Pasirenkamos tokios projektinės vėžės pločio, bėgio galvutės profilio ir kelio atkarpos be ešmų ir kryžmių bėgio pokrypio vertės, kad nebūtų viršytos 4 lentelėje nustatytos rato ir bėgio sąveikos tiesiosiose ir didelio spindulio kreivėse ribos.

4 lentelė

Ribinės projektinės rato ir bėgio sąveikos tiesiosiose ir didelio spindulio kreivėse vertės

Greičio intervalas [km/h]	Rato ir bėgio sąveika tiesiosiose ir didelio spindulio kreivėse	
	S 1002, GV 1/40	EPS
v ≤ 60	Įvertinti nereikia	Įvertinti nereikia
60 < v ≤ 160	0,25	0,30
160 < v ≤ 200	0,25	0,30

▼B

2) Modeliuojama, kaip toliau nurodyti aširačiai riedėtų projektinėmis sąlygomis (modeliuojant pagal standartą 15302:2008 atliekamas skaičiavimas):

a) S 1002 kaip apibrėžta standarto EN 13715:2006 C priede, kai SR =1 420 mm

b) S 1002 kaip apibrėžta standarto EN 13715:2006 C priede, kai SR = 1 426 mm

c) GV 1/40 kaip apibrėžta standarto EN 13715:2006 B priede, kai SR =1 420 mm

d) GV 1/40 kaip apibrėžta standarto EN 13715:2006 B priede, kai SR = 1 426 mm

e) EPS kaip apibrėžta standarto EN 13715:2006 D priede, kai SR = 1 420 mm.

4.2.5.5.2. Rato ir bėgio sąveikos tiesiosiose ir didelio spindulio kreivės kontrolės reikalavimai eksploatuojant infrastruktūrą

1) Rato ir bėgio sąveikos tiesiosiose ir didelio spindulio kreivės kontrolės reikalavimai eksploatuojant infrastruktūrą yra neišspręstas klausimas.

2) Parengus pradinį kelio sistemos projektą, vėžės plotis yra svarbus eksploatuojamos infrastruktūros rato ir bėgio sąveikos tiesiosiose ir didelio spindulio kreivėse kontrolės parametras. Todėl kol bus pasiūlyta, kaip išspręsti neišspręstą klausimą, laikomasi toliau nustatytų vidutinių vėžės pločio verčių ir veiksmų, kurių privaloma imtis, jeigu neužtikrinamas riedančių geležinkelio riedmenų stovumas, reikalavimų.

3) Infrastruktūros valdytojas tiesiosiose kelio atkarpose ir R > 10 000 m spindulio kreivėse užtikrina toliau pateiktoje lentelėje nustatytą vėžės plotį ar nustatytąjį vėžės plotį viršijantį vėžės plotį.

5 lentelė

Mažiausias vidutinis eksploatuojamos infrastruktūros vėžės plotis tiesiosiose kelio atkarpose ir R > 10 000 m spindulio kreivėse

Greičio intervalas [km/h]	Vidutinis vėžės plotis [mm] ilgesnės nei 100 m atkarpos
$v \leq 60$	Įvertinti nereikia
$60 < v \leq 160$	1 430
$160 < v \leq 200$	1 430

4) Jeigu gaunamas pranešimas, kad neužtikrinamas 4.2.5.5 skirsnio reikalavimus atitinkančiu bėgiu keliu riedančių riedmenų, kurie rieda greitųjų geležinkelių ir paprastųjų geležinkelių riedmenų techninės sąveikos specifikacijose nustatytus rato ir bėgio sąveikos tiesiosiose ir didelio spindulio kreivėse reikalavimus atitinkančiais aširačiais, važiavimo stovumas, pradedamas bendras geležinkelio įmonės ir infrastruktūros valdytojo tyrimas nestovumo priežasčiai nustatyti.

4.2.5.6. Kelio atkarpos be iešmų ir kryžmių bėgio galvutės profilis

Visos pagal TSS nustatytos geležinkelio linijų kategorijos

1) Kelio atkarpos be iešmų ir kryžmių bėgio galvutės profilių konstrukcija:

a) ►C1 šoninė nuožulnioji bėgio galvutės plokštuma, kuri yra lygiagreti arba pakreipta ne didesniu kaip 1/16 kampu link bėgio galvutės vertikalios ašies; ◄

b) ►C1 vertikalusis atstumas tarp šios šoninės nuožulniosios plokštumos viršaus ir viršutinės bėgio dalies yra mažesnis nei 15 mm; ◄

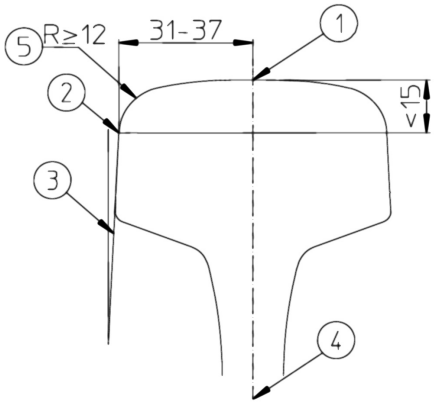
c) išlenktosios bėgio galvutės dalies tarp bėgio važiuojamojo paviršiaus ir bėgio vidinio važiuojamojo paviršiaus (toliau – bėgio galvutės briaunos) spindulys yra bent 12 mm;

▼B

d) horizontalusis atstumas tarp bėgio galvutės važiuojamojo paviršiaus ir sąlyčio taško yra 31–37 mm.

1 pav.

Bėgio galvutės profilis



1 bėgio galvutės važiuojamasis paviršius

2 sąlyčio taškas

3 šoninė nuožulnioji plokštuma

4 vertikalioji bėgio galvutės ašis

5 bėgio galvutės briauna

4.2.5.7. Bėgio pokrypis

Visos pagal TSS nustatytos geležinkelio linijų kategorijos

4.2.5.7.1. Kelio atkarpa be iešmų ir kryžmių

1) Bėgis pakreiptas į kelio vidurį.

2) Bėgio pokrypio vertės intervalas tam tikroje atkarpoje yra 1/20–1/40.

▼M1

_____

▼B

4.2.5.7.2. Iešmų ir kryžmių reikalavimai

1) Iešmų ir kryžmių bėgis pagal projektą yra vertikalus arba pakreiptas.

2) Jeigu bėgis pakreipiamas, projektinis bėgio pokrypis iešmuose ir kryžmėse atitinka kelio atkarpos be iešmų ir kryžmių bėgio pokrypį.

3) Pokrypį galima nurodyti kaip aktyviosios bėgio galvutės profilio dalies formą.

4) Trumpose kelio atkarpose tarp iešmų ir kryžmių, kuriose nėra nuolydžių, leidžiama kloti bėgius be pokrypio.

5) Tarp pakreiptojo ir vertikaliojo bėgio leidžiama įrengti trumpą tarpinę kreivę.

4.2.5.8. Kelio standumas

Visos pagal TSS nustatytos geležinkelio linijų kategorijos

1) Kelio, kaip užbaigtos sistemos, standumo reikalavimai yra neišspręstas klausimas.

4.2.6. *Iešmai ir kryžmės*

4.2.6.1. Blokavimo įtaisai

Pagal TSS nustatytos IV–P, IV–F, IV–M, VI–P, VI–F ir VI–M kategorijų geležinkelio linijos

1) Visose iešmų ir kryžmių judamosiose dalyse įmontuojami blokavimo įtaisai, išskyrus skirstymo stotis ir kitus tik manevravimui naudojamus kelius.

▼B

Pagal TSS nustatytos V–P, V–F, V–M, VII–P, VII–F ir VII–M kategorijų geležinkelio linijos

2) Visose iešmų ir kryžmių judamosiose dalyse įmontuojami blokavimo įtaisai, jeigu didžiausias važiavimo per iešmus ir kryžmes greitis viršija 40 km/h ir jeigu per iešmus bei kryžmes riedmenys rieda ne tik iš atšakinio kelio į pagrindinį kelią, bet ir priešinga kryptimi.

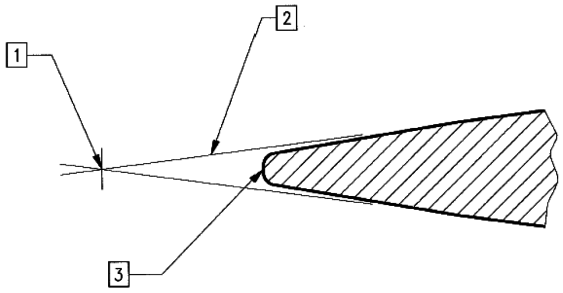
4.2.6.2. Eksploatuojamų iešmų ir kryžmių geometrija

Visos pagal TSS nustatytos geležinkelio linijų kategorijos

1) Šioje TSS pastraipoje nustatomos ribinės eksploatuojamos infrastruktūros vertės, kurios suderintos su greitųjų geležinkelių ir paprastųjų geležinkelių riedmenų techninėse sąveikos specifikacijose apibrėžtomis geometrinėmis aširačių charakteristikomis. Infrastruktūros valdytojas privalo nustatyti projektines vertes ir priimamu techninės priežiūros planu užtikrinti, kad eksploatuojamos infrastruktūros vertės atitiktų TSS nustatytas ribas. Nustatant šias ribas laikomasi neatidėliotinų veiksmų ribų.

2 pav.

Kryžmės su fiksuotu smaigaliu įtrauktis



1 Susikirtimo taškas (IP)

2 Teorinė atskaitos linija

3 Tikrasis taškas (RP)

2) Iešmų ir kryžmių techninės charakteristikos atitinka šias eksploatuojamos infrastruktūros vertes:

a) Didžiausias rato laisvo važiavimo per iešmus tarpas: 1 380 mm.

Šį tarpą galima padidinti, jeigu infrastruktūros valdytojas gali įrodyti, kad iešmo valdymo ir blokavimo sistema yra atspari aširačio šoninėms poveikio jėgoms.

b) Mažiausias atstumas tarp kryžmės smaigalio ir gretbėgio: 1 392 mm.

Šis atstumas matuojamas 14 mm žemiau važiuojamojo paviršiaus ir ant teorinės atskaitos linijos reikiamu atstumu atgal nuo smaigalio tikrojo taško (TT), kaip parodyta 2 pav. Kryžmėms su fiksuoto smaigalio įtrauktimi šį dydį galima sumažinti. Šiuo atveju infrastruktūros valdytojas turi įrodyti, kad smailės smaigalio įtrauktis pakankama užtikrinti, kad tikrajame taške (TT) ratas nesitrenktų į smaigalį.

c) Didžiausia rato laisvojo važiavimo tarpo ties kryžmės smaigaliu vertė: 1 356 mm.

d) Didžiausias rato laisvojo važiavimo tarpas tarp gretbėgio ir (arba) atlankos įvažiavimo: 1 380 mm.

e) Mažiausias įvažiavimo protarpio plotis: 38 mm.

▼B

f) Mažiausias įvažiavimo protarpio gylis: 40 mm.

g) Didžiausias perteklinis gretbėgio aukštis: 70 mm.

3) Visi atitinkami iešmų ir kryžmių reikalavimai taip pat taikomi kitiems techniniams sprendimams, kuriems naudojamos iešmų smailės, pvz., daugiau nei vieno kelio geležinkelyje naudojamoms trinties mažinimo priemonėms.

4.2.6.3. Didžiausia bukosios kryžmės dalis be rato kreipiamųjų priemonių

Visos pagal TSS nustatytos geležinkelio linijų kategorijos

1) Bukosios kryžmės be rato kreipiamųjų priemonių didžiausios dalies projektinė vertė lygiavertė 1 iš 9 (tgα =0,11, α=6°20') bukosios kryžmės su ne mažiau nei 45 mm iškeltu gretbėgiu ir susijusi su ne mažesnio nei 330 mm skersmens ratu tiesiuose pagrindiniuose keliuose.

4.2.7. *Kelio atsparumas veikiančioms apkrovoms*

4.2.7.1. Kelio atsparumas vertikaliosioms apkrovoms

Visos pagal TSS nustatytos geležinkelio linijų kategorijos

1) Kelias, įskaitant iešmus ir kryžmes, projektuojamas taip, kad būtų tinkamas išlaikyti bent šių jėgų poveikį:

a) ašies apkrovą atsižvelgiant į geležinkelio linijos TSS kategorijos eksploatacinius parametrus, kurie apibrėžti 3 lentelėje;

b) didžiausią dinaminę jėgą, kuria aširačio ratas veikia kelią. Greitųjų geležinkelių ir paprastųjų geležinkelių riedmenų techninės sąveikos specifikacijose apibrėžiama didžiausia ribinė dinaminė rato poveikio jėga, kuri naudojama kaip apibrėžta bandymų sąlyga. Kelio atsparumas vertikaliosioms apkrovoms turi būti suderinamas su minėtomis vertėmis;

c) didžiausią kvazistatinę rato poveikio jėgą, kuria aširatis veikia kelią. Greitųjų geležinkelių ir paprastųjų geležinkelių riedmenų techninės sąveikos specifikacijose apibrėžiama didžiausia ribinė kvazistatinė rato poveikio jėga, kuri naudojama kaip apibrėžta bandymų sąlyga. Kelio atsparumas vertikaliosioms apkrovoms turi būti suderinamas su minėtomis vertėmis.

4.2.7.2. Išilginis kelio atsparumas

Visos pagal TSS nustatytos geležinkelio linijų kategorijos

4.2.7.2.1. Projektinės jėgos

1) Kelias, įskaitant iešmus ir kryžmes, projektuojamas taip, kad būtų tinkamas išlaikyti išilginių jėgų, kurios sukuriamos stabdant, poveikį. Greitųjų geležinkelių ir paprastųjų geležinkelių riedmenų techninėse sąveikos specifikacijose apibrėžiama ribinė lėtėjimo pagreičio vertė, naudojama nustatant išilgines jėgas, kurios sukuriamos stabdant.

2) Be to, kelias projektuojamas taip, kad išlaikytų išilginių temperatūrinių įtempių, kuriuos sukelia bėgio temperatūros pokyčiai, poveikį ir kad būtų beveik pašalinta kelio išsikraipymo tikimybė.

4.2.7.2.2. Suderinamumas su stabdžių sistemomis

1) Kelias projektuojamas taip, kad būtų pritaikytas magnetiniais bėgių stabdžiais atlikti staigųjį stabdymą.

▼M1

_____

▼B

3) ►M1 Jeigu kelias atitinka nuo rato ir bėgio sankibos sąlygų nepriklausomų stabdžių sistemų naudojimo reikalavimus, atsižvelgiama į vietos klimato sąlygas ir į tikėtiną pakartotino stabdžių įjungimo tam tikroje vietovėje skaičių. Prie nepriklausomų nuo rato ir bėgio sankibos sąlygų stabdžių sistemų priskiriami magnetiniai bėgių stabdžiai ir sūkurinių srovių stabdžiai. ◄

4.2.7.3. Šoninis kelio atsparumas

Visos pagal TSS nustatytos geležinkelio linijų kategorijos

1) Kelias, įskaitant iešmus ir kryžmes, projektuojamas taip, kad būtų pritaikytas išlaikyti bent:

a) didžiausią visuminę dinaminę šoninę jėgą, kuria aširatis veikia kelią. Greitųjų geležinkelių ir paprastųjų geležinkelių riedmenų techninėse sąveikos specifikacijose apibrėžiama ribinė šoninės jėgos, kuria aširatis veikia kelią, vertės. Šoninis kelio atsparumas turi būti suderinamas su šiomis vertėmis;

b) kvazistatinę kreipiamąją jėgą, kuria aširatis veikia kelią. Greitųjų geležinkelių ir paprastųjų geležinkelių riedmenų techninėse sąveikos specifikacijose apibrėžiama kvazistatinė kreipiamoji jėga, kuri veikia esant tam tikram spinduliui ir nustatytoms bandymo sąlygoms. Šoninis kelio atsparumas turi būti suderinamas su šiomis vertėmis.

4.2.8. *Inžinerinių statinių atsparumas eismo apkrovoms*

1) Standarto EN 1991–2:2003 ir standarto EN 1990:2002, paskelbto kaip standartas EN 1990:2002/A1:2005, A2 priedo reikalavimai, nustatyti TSS šiame skyriuje, taikomi laikantis nacionalinių standartų, jeigu jie paskelbti, priedų atitinkamų punktų.

4.2.8.1. Naujų tiltų atsparumas eismo apkrovoms

Visos pagal TSS nustatytos geležinkelio linijų kategorijos – tik naujų arba eksploatuojamų geležinkelio linijų naujų inžinerinių statinių

4.2.8.1.1. Vertikaliosios apkrovos

1) Inžineriniai statiniai projektuojami taip, kad būtų tinkami vertikaliąsias apkrovas išlaikyti pagal standarte EN 1991–2:2003 apibrėžtus šiuos apkrovos modelius:

a) 71 apkrovos modelį, kaip nustatyta standarto EN 1991–2:2003 6.3.2 2 P pastraipoje;

b) be to, ištisinių sijų tiltų apkrovos modelį SW/0, kaip nustatyta standarto EN 1991–2:2003 6.3.3 3 P pastraipoje.

2) Apkrovos modeliai dauginami iš alfa (α) koeficiento, kaip nustatyta standarto EN 1991–2:2003 6.3.2 3 P ir 6.3.3 5 P pastraipose.

3) Alpha (α) koeficiento vertės turi atitikti nustatytąsias 6 lentelėje vertes arba jas viršyti.

6 lentelė

Projektuojant naujus inžinerinius statinius taikytinas alpha (α) koeficientas

Geležinkelio linijų tipai arba pagal TSS nustatytos geležinkelio linijų kategorijos	Mažiausias alpha (α) koeficientas
IV	1,1
V	1,0

▼B

Geležinkelio linijų tipai arba pagal TSS nustatytos geležinkelio linijų kategorijos	Mažiausias alpha (α) koeficientas
VI	1,1
VII–P	0,83
VII–F, VII–M	0,91

4) Nustatyti apkrovos modeliai dauginami iš dinaminio koeficiento *phi* (Φ), kaip nustatyta standarto EN 1991–2:2003 6.4.3 1)P ir 6.4.5.2 2) pastraipose.

4.2.8.1.2. Išcentrinės jėgos

1) Jeigu viso tilto ar tik jo atkarpos kelyje yra kreivė, projektuojant inžinerinius statinius atsižvelgiama į išcentrinę jėgą, kaip nustatyta standarto EN 1991–2:2003 6.5.1 2), 4)P, (7) pastraipose.

4.2.8.1.3. Skersinė geležinkelio kelio apkrova

1) Projektuojant inžinerinius statinius atsižvelgiama į skersinę geležinkelio kelio apkrovą, kaip nustatyta standarto EN 1991–2:2003 6.5.2 skirsnyje.

4.2.8.1.4. Veiksmai dėl traukos ir stabdymo (išilginės apkrovos)

1) Projektuojant inžinerinius statinius reikia atsižvelgti į traukos ir stabdymo jėgas, kaip nustatyta standarto EN 1991–2:2003 6.5.3 2 P, 4, 5 ir 6 pastraipose. Atsižvelgiant į traukos ir stabdymo jėgų kryptis, reikia paisyti kiekvieno kelio leidžiamų važiavimo krypčių.

4.2.8.1.5. Projektinė kelio iškrypa dėl geležinkelių transporto eismo poveikio

1) Didžiausios visuminės projektinės kelio iškrypos, kurią sukelia geležinkelių transporto eismo poveikis, vertė neviršija standarto EN 1990:2002, kuris buvo paskelbtas kaip standartas EN 1990:2002/A1: 2005, A2 priedo A2.4.4.2.2 3 P straipsnyje nustatytų verčių. Visuminė projektinė kelio iškrypa sudaryta iš visų kelio iškrypų, kurias galima nustatyti tilto kelyje, kai juo nevyksta geležinkelių transporto eismas, ir visuminės tilto deformacijos, atsiradusios dėl geležinkelių transporto eismo, sukeltų kelio bet kurių iškrypų.

4.2.8.2. Ekvivalentinė vertikalioji naujų sankasų apkrova ir grunto slėgio poveikis

Visos pagal TSS nustatytos geležinkelio linijų kategorijos – tik naujų ir eksploatuojamų geležinkelio linijų naujų inžinerinių statinių

1) Sankasos projektuojamos taip, kad būtų tinkamos išlaikyti vertikaliąsias apkrovas pagal 71 apkrovos modelį, kaip nustatyta standarto EN 1991–2:2003 6.3.6.4 pastraipoje.

2) 71 apkrovos modelio vertė dauginama iš alpha (α) koeficiento, kaip nustatyta standarto EN 1991–2:2003 6.3.2 3 P pastraipose. α vertė turi atitikti 6 lentelėje nustatytąsias vertes arba jas viršyti.

4.2.8.3. Virš kelių ar greta jų pastatytų naujų statinių atsparumas kelio poveikiui

Visos pagal TSS nustatytos geležinkelio linijų kategorijos – tik naujų ir eksploatuojamų geležinkelio linijų naujų inžinerinių statinių

1) Į važiuojančių traukinių aerodinaminį poveikį atsižvelgiama taip, kaip nustatyta standarto EN 1991–2:2003 6.6 pastraipoje.

▼B

4.2.8.4. Eksploatuojamų tiltų ir sankasų atsparumas eismo apkrovoms

Visos pagal TSS nustatytos geležinkelio linijų kategorijos – tik naujų arba eksploatuojamų geležinkelio linijų naujų inžinerinių statinių

1) Atsižvelgiant į geležinkelio linijų kategoriją, nustatytą pagal eksploatacinius TSS parametrus, užtikrinamas 4.2 skirsnyje apibrėžtas tiltų ir sankasų sąveikos lygis.

2) Kiekvienos pagal TSS nustatytos geležinkelio linijų kategorijos būtini inžinerinių statinių pajėgumo reikalavimai pateikti E priede. Pateiktosios vertės atitinka būtiną tikslinį lygį, kurį turi atitikti inžineriniai statiniai, kad geležinkelio linija būtų paskelbta tinkama užtikrinti sąveiką.

3) Taikytini šie atvejai:

a) jeigu eksploatuojama struktūra pakeičiama nauja struktūra, šiuo atveju naujoji struktūra turi atitikti 4.2.8.1 arba 4.2.8.2 skirsnių reikalavimus;

b) jeigu mažiausias eksploatuojamų inžinerinių statinių pajėgumas, išreikštas paskelbtąja Europos tinklo geležinkelio linijų kategorija ir leidžiamu greičiu, atitinka E priedo reikalavimus, eksploatuojami inžineriniai statiniai atitinka reikiamus sąveikos reikalavimus;

c) jeigu eksploatuojamo inžinerinio statinio pajėgumas neatitinka E priedo reikalavimų ir jeigu vykdomi darbai (pvz., atliekamas stiprinimas) siekiant padidinti inžinerinio statinio pajėgumą, kad statinys atitiktų šios TSS reikalavimus (inžinerinis statinys neturi būti keičiamas nauju inžineriniu statiniu), imamasi priemonių užtikrinti inžinerinio statinio atitiktį E priedo reikalavimams.

4) Didžiosios Britanijos geležinkelių tinkle Europos tinklo geležinkelio linijų kategorija gali būti pakeista maršruto tinkamumo (MT) numeriu (suteikiamu pagal šiam tikslui paskelbtas nacionalines technines taisykles), o po to nuoroda į E priedą keičiama nuoroda į C priedą.

4.2.9. *Kelio kokybė ir atskiriems defektams taikomos ribinės vertės*

4.2.9.1. Neatidėliotinų veiksmų, įsikišimo ir įspėjamųjų ribų nustatymas

Visos pagal TSS nustatytos geležinkelio linijų kategorijos

1) Infrastruktūros valdytojas nustato atitinkamas neatidėliotinų veiksmų, įsikišimo ir įspėjimo ribas šių parametrų atžvilgiu:

a) šoninio lyginimo – standartiniai nuokrypiai (tik įspėjimo ribą),

b) išilginio profilio – standartiniai nuokrypiai (tik įspėjimo ribą),

c) šoninio lyginimo (atskiri defektai) – nuo vidutinių iki didžiausių verčių,

d) išilginio profilio (atskiri defektai) – nuo vidutinių iki didžiausių verčių,

e) kelio iškrypos (atskiri defektai) – nuo nulio iki didžiausios vertės pagal 4.2.9.2 skirsnyje nustatytas neatidėliotinų veiksmų ribas,

f) vėžės pločio pokyčio (atskiri defektai) – nuo nominalaus vėžės pločio iki didžiausių verčių pagal 4.2.9.3. skirsnyje nustatytas neatidėliotinų veiksmų ribas,

▼B

g) bet kurios 100 m atkarpos vidutinio vėžės pločio – nuo nominalaus pločio iki vidutinių verčių pagal 4.2.5.5.2 skirsnyje nustatytas neatidėliotinų veiksmų nurodytas ribas,

h) dviejų kelio bėgių aukščių skirtumo horizontalia kryptimi – nuo projektinės iki didžiausios vertės pagal 4.2.9.4 skirsnyje nustatytas neatidėliotinų veiksmų ribas.

2) Šių parametrų matavimo sąlygos nustatytos standarto EN 13848–1:2003 +A1: 2008 5 skyriuje.

3) Nustatydamas šias ribas infrastruktūros valdytojas atsižvelgia į ribines kelio kokybės ribas, kurios taikomos nustatant geležinkelio riedmens priimtinumą. Geležinkelio riedmens priimtinumo reikalavimai nustatyti paprastųjų geležinkelių ir greitųjų geležinkelių riedmenų techninėse sąveikos specifikacijose.

4) Neatidėliotinų veiksmų, įsikišimo ir įspėjimo ribos, kurias yra patvirtinęs infrastruktūros valdytojas, įtraukiamos į techninės priežiūros planą, privalomą pagal šios TSS 4.5 skirsnį.

4.2.9.2. Neatidėliotinų kelio iškrypos veiksmų riba

Visos pagal TSS nustatytos geležinkelio linijų kategorijos

1) Neatidėliotinų kelio iškrypos veiksmų riba, t. y. atskiras defektas, pateikiama kaip vertė nuo nulio iki didžiausios vertės. Kelio iškrypa apibrėžiama kaip matematinis skirtumas tarp dviejų skersinių kelio profilių, imamų atskirai per nustatytą atstumą, dažniausiai išreiškiamas kaip nuolydis tarp dviejų taškų, kuriuose matuojamas skersinių kelio profilis. Skersinis kelio profilis matuojamas tarp nominalių bėgio galvučių centrų.

2) Kelio iškrypos riba yra pagal (I) formulę taikomo matavimo pagrindo funkcija:

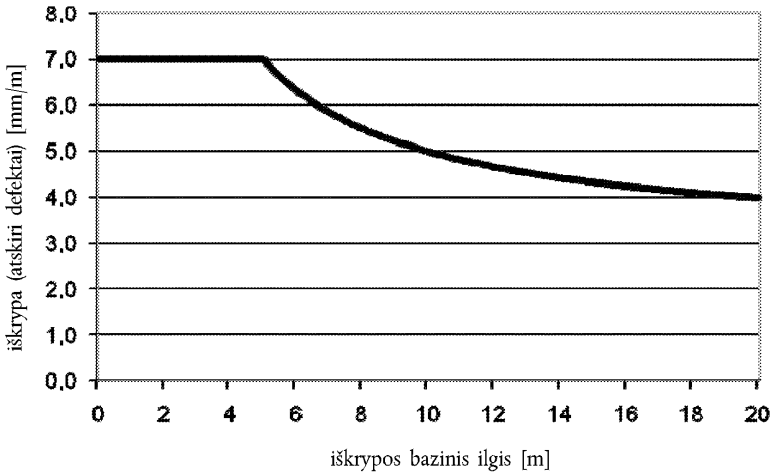
Ribinė iškrypa = (20/l + 3)

a) l yra matavimo pagrindas (metrais), esant 1,3 m ≤ l ≤ 20 m,

b) su didžiausia 7 mm/m verte.

3 pav.

Visoms pagal TSS nustatytoms geležinkelio linijų kategorijoms taikoma kelio iškrypos riba



3) Infrastruktūros valdytojas priežiūros plane privalo nurodyti pagrindą, kuriuo remdamasis matuos kelią, kad patikrintų šio reikalavimo atitikimą. Matavimo pagrindas turi apimti 2–5 m pagrindo matavimą.

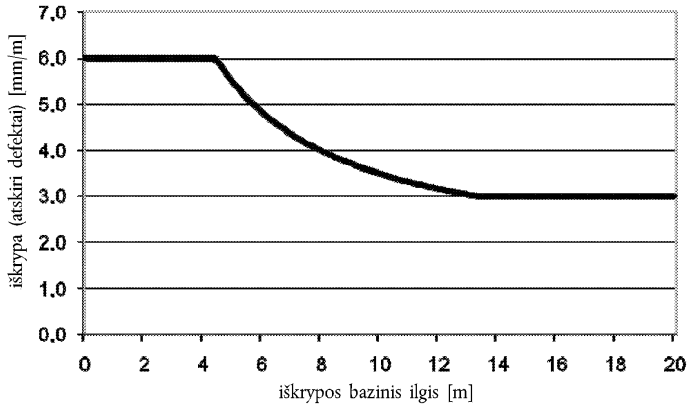
▼B

Pagal TSS nustatytos IV–F, IV–M, V–F, V–M, VI–F, VI–M, VII–F ir VII–M kategorijų geležinkelio linijos

4) Jeigu gulsčiosios kreivės spindulys yra mažesnis nei 420 m ir dviejų kelio bėgių aukščių skirtumas horizontalia kryptimi D > (R – 100)/2, kelio iškrypa apribojama pagal tokią formulę: ribinė iškrypa = (20/l + 1,5), kai didžiausia vertė nuo 6 iki 3 mm/m, ir atsižvelgiant į bėgių iškrypos matavimo pagrindą, kaip nurodyta 4 pav.

4 pav.

Krovinių vežimo ir mišriojo vežimo geležinkelio linijų kelio iškrypos riba mažo spindulio kreivėse



4.2.9.3. Neatidėliotinų vėžės pločio pokyčio veiksmų riba

Visos pagal TSS nustatytos geležinkelio linijų kategorijos

Vėžės pločio pokyčio neatidėliotinų veiksmų ribos nustatytos 7 lentelėje.

7 lentelė

Vėžės pločio pokyčio neatidėliotinų veiksmų ribos

Greitis (km/h)	Matmenys (mm)	
	Nominalus vėžės plotis iki didžiausios vertės	
	Mažiausias vėžės plotis	Didžiausias vėžės plotis
V ≤ 80	–9	+35
80 < V ≤ 120	–9	+35
120 < V ≤ 160	–8	+35
160 < V ≤ 200	–7	+28

4.2.9.4. Neatidėliotinų dviejų kelio bėgių aukščių skirtumo horizontalia kryptimi pokyčio veiksmų riba

Pagal TSS nustatytos IV–P, V–P, VI–P ir VII–P kategorijų geležinkelio linijos

1) Privalomos išlaikyti eksploatuojamos infrastruktūros dviejų kelio bėgių aukščių skirtumo horizontalia kryptimi vertė yra +/–20 mm projektinio dviejų kelio bėgių aukščių skirtumo horizontalia kryptimi dydžio, tačiau didžiausia eksploatuojamos infrastruktūros dviejų kelio bėgių aukščių skirtumo horizontalia kryptimi vertė neviršija 190 mm.

▼B

Pagal TSS nustatytos IV–F, IV–M, V–F, V–M, VI–F, VI–M, VII–F ir VII–M kategorijų geležinkelio linijos

2) Privalomos išlaikyti eksploatuojamos infrastruktūros dviejų kelio bėgių aukščių skirtumo horizontalia kryptimi vertė yra +/–20 mm projektinio dviejų kelio bėgių aukščių skirtumo horizontalia kryptimi, tačiau didžiausia eksploatuojamos infrastruktūros dviejų kelio bėgių aukščių skirtumo horizontalia kryptimi vertė neviršija 170 mm.

4.2.10. *Peronai*

1) Šios pastraipos reikalavimai taikomi tiems keleivių peronams, prie kurių turi sustoti įprastu būdu eksploatuojami traukiniai, atitinkantys greitųjų geležinkelių ir paprastųjų geležinkelių riedmenų techninių sąveikos specifikacijų reikalavimus.

4.2.10.1. Naudingasis peronų ilgis

Visos pagal TSS nustatytos geležinkelio linijų kategorijos

1) Peronas yra tokio ilgio, kad prie perono galėtų išsitekti įprastu būdu eksploatuojamas ilgiausias sąveikai tinkamas traukinys, kuris turi sustoti prie šio perono. Nustatant prie perono turinčio sustoti traukinio ilgį privaloma atsižvelgti į einamuosius ir bent po dešimties metų nuo perono naudojimo pradžios pagrįstai numatytinus eksploatavimo reikalavimus.

2) Leidžiama įrengti tik tokio ilgio peroną, kuris būtinas atsižvelgiant į einamojo eksploatavimo reikalavimus, tačiau tik jeigu numatoma galimybė ateityje iš dalies pakeisti projektą atsižvelgiant į pagrįstai numatytinus būsimus eksploatavimo reikalavimus.

▼M1

———————

▼B

4.2.10.2. Peronų plotis ir jų kraštas

Visos pagal TSS nustatytos geležinkelio linijų kategorijos

1) PRM TSS nustatomi perono pločio ir perono krašto reikalavimai.

4.2.10.3. Peronų galai

Visos pagal TSS nustatytos geležinkelio linijų kategorijos

1) PRM TSS nustatomi perono galų reikalavimai.

4.2.10.4. Peronų aukštis

Visos pagal TSS nustatytos geležinkelio linijų kategorijos

1) PRM TSS nustatomi perono aukščio reikalavimai.

4.2.10.5. Atstumas nuo perono vertikaliojo paviršiaus krašto iki artimojo bėgio galvutės važiuojamojo paviršiaus krašto

Visos pagal TSS nustatytos geležinkelio linijų kategorijos

1) PRM TSS nustatomi atstumo nuo perono vertikaliojo paviršiaus krašto iki artimojo bėgio galvutės važiuojamojo paviršiaus krašto reikalavimai.

4.2.11. *Sveikatos apsauga, sauga ir aplinka*

4.2.11.1. Didžiausias slėgio svyravimas tuneliuose

Visos pagal TSS nustatytos geležinkelio linijų kategorijos

1) Didžiausias slėgio pokytis tuneliuose ir požeminiuose inžineriniuose statiniuose traukinių, kurie atitinka greitųjų geležinkelių ir paprastųjų geležinkelių riedmenų techninių sąveikos specifikacijų reikalavimus ir kurie skirti konkrečiu tuneliu važiuoti didesniu nei 190 km/h greičiu, išorėje neviršija 10 kPa tiek laiko, kiek traukinys didžiausiu leidžiamu greičiu važiuoja tuneliu.

▼B

4.2.11.2. Ribiniai triukšmo ir vibracijos dydžiai ir mažinimo priemonės

Visos pagal TSS nustatytos geležinkelio linijų kategorijos

1) Triukšmo ribiniai dydžiai ir mažinimo priemonės yra neišspręstas klausimas.

2) Vibracijos ribiniai dydžiai ir mažinimo priemonės yra neišspręstas klausimas.

4.2.11.3 Apsauga nuo elektros smūgio

Visos pagal TSS nustatytos geležinkelio linijų kategorijos

1) Apsaugos nuo elektros smūgio, kurį galėtų sukelti traukos srovės sistema, reikalavimų nuostatos išdėstytos paprastųjų geležinkelių ENE TSS, kurioje pateikiamos apsaugos nuo orinės kontaktinės linijos nuostatos.

4.2.11.4 Sauga geležinkelių tuneliuose

Visos pagal TSS nustatytos geležinkelio linijų kategorijos

1) Saugos geležinkelių tuneliuose reikalavimai nustatyti SRT TSS.

4.2.11.5 Šoninio vėjo poveikis

Visos pagal TSS nustatytos geležinkelio linijų kategorijos

1) Šoninio vėjo poveikio mažinimo reikalavimai yra neišspręstas klausimas.

4.2.12. *Eksploatavimo sąlygų užtikrinimas*

4.2.12.1. Atstumo žymos

Visos pagal TSS nustatytos geležinkelio linijų kategorijos

1) Atstumo žymos išilgai kelio įrengiamos vienodais atstumais.

▼M1

_____

▼B

4.2.13. *Stacionarioji traukinių priežiūros įranga*

4.2.13.1. Bendrosios nuostatos

1) 4.2.13 skirsnyje nustatomi techninės priežiūros posistemio infrastruktūros elementai, kurie būtini atliekant traukinių priežiūrą.

▼M1

_____

▼B

4.2.13.2. Tualetų nuotekų šalinimas

Visos pagal TSS nustatytos geležinkelio linijų kategorijos

1) Stacionarioji tualetų nuotekų rinkimo įranga yra suderinama su kaupiamojo tualeto sistemos charakteristikomis, kurios nustatytos greitųjų geležinkelių ir paprastųjų geležinkelių riedmenų techninėse sąveikos specifikacijose.

4.2.13.3. Traukinių išorės valymo įrenginiai

Visos pagal TSS nustatytos geležinkelio linijų kategorijos

1) Jeigu naudojamas plovimo įrenginys, jis yra tinkamas vienaukščių ar dviaukščių traukinių išorinius paviršius valyti šiame aukštyje:

a) 1 000–3 500 mm (vienaukščio traukinio),

▼B

b) 500–4 300 mm (dviaukščio traukinio).

2) Plovimo įrenginys suprojektuojamas taip, kad traukiniai išilgai jo galėtų važiuoti bet kuriuo greičiu nuo 2 iki 5 km/h.

4.2.13.4. Vandens papildymas

Visos pagal TSS nustatytos geležinkelio linijų kategorijos

1) Stacionarioji vandens papildymo įranga yra suderinama su greitųjų geležinkelių ir paprastųjų geležinkelių riedmenų techninėse sąveikos specifikacijose nustatytomis vandens sistemos charakteristikomis.

2) Į stacionariąją vandens tiekimo įrangą, kuria vanduo tiekiamas sąveikiam tinklui, tiekiamas Tarybos direktyvos 98/83/EB ([1]) reikalavimus atitinkantis geriamasis vanduo.

3) Įrangos veikimo režimu užtikrinama, kad riedmenims tiekiamas vanduo atitiktų Direktyvoje 98/83/EB nustatytus kokybės reikalavimus.

4.2.13.5. Degalų papildymas

Visos pagal TSS nustatytos geležinkelio linijų kategorijos

1) Degalų papildymo įranga yra suderinama su paprastųjų geležinkelių riedmenų TSS nustatytomis degalų sistemos charakteristikomis.

4.2.13.6. Elektros energijos tiekimas iš stacionariojo šaltinio

Visos pagal TSS nustatytos geležinkelio linijų kategorijos

1) Jeigu numatyta, elektros energija iš stacionariojo šaltinio tiekiama naudojant vieną ar daugiau sistemų, kurios apibūdintos greitųjų geležinkelių ir paprastųjų geležinkelių riedmenų techninėse sąveikos specifikacijose.

4.3. **Funkcinės ir techninės sąsajų specifikacijos**

Techninio suderinamumo atžvilgiu infrastruktūros posistemio sąsajos su kitais posistemiais atitinka aprašytąsias toliau pateikiamose pastraipose.

4.3.1. *Sąsajos su riedmenų posistemiu*

8 lentelė

Sąsajos su riedmenų posistemiu, Lokomotyvų ir keleivinių riedmenų TSS

Sąsaja	Paprastųjų geležinkelių sistemos infrastruktūros TSS nuoroda		Paprastųjų geležinkelių sistemos lokomotyvų ir keleivinių bei geležinkelio riedmenų TSS nuoroda	
Vėžės plotis	4.2.5.1	Nominalus vėžės plotis	4.2.3.5.2.1	Mechaninės ir geometrinės aširačio charakteristikos
	4.2.5.6	Kelio atkarpos be iešmų ir kryžmių bėgio galvutės profilis	4.2.3.5.2.2	Mechaninės ir geometrinės ratų charakteristikos
	4.2.6.2	Eksploatuojamos infrastruktūros iešmų ir kryžmių geometrija		
Gabaritai	4.2.4.1	Inžinerinių statinių artumo gabaritas	4.2.3.1.	Geležinkelio riedmenų gabaritas
	4.2.4.2	Atstumas tarp gretimų kelių ašių		
	4.2.4.5	Mažiausias statmenosios kreivės spindulys		

([1]) OL L 330, 1998 12 5, p. 32.

▼B

Sąsaja	Paprastųjų geležinkelių sistemos infrastruktūros TSS nuoroda		Paprastųjų geležinkelių sistemos lokomotyvų ir keleivinių bei geležinkelio riedmenų TSS nuoroda	
Ašies apkrova ir atstumas tarp ašių	4.2.7.1	Kelio atsparumas vertikaliosioms apkrovoms	4.2.3.2	Ašies apkrova ir rato apkrova
	4.2.8.1	Naujų tiltų atsparumas eismo apkrovoms		
	4.2.8.2	Ekvivalentinė vertikalioji naujų sankasų apkrova ir grunto slėgio poveikis		
	4.2.8.4	Eksploatuojamų tiltų ir sankasų atsparumas eismo apkrovoms		
Važiavimo charakteristikos	4.2.7.1	Kelio atsparumas vertikaliosioms apkrovoms	4.2.3.4.2.1	Ribinės saugaus važiavimo vertės
	4.2.7.3	Šoninis kelio atsparumas	4.2.3.4.2.2	Ribinės kelio apkrovos vertės
	4.2.8.1.3	Skersinė geležinkelio kelio apkrova		
Rato ir bėgio sąveika tiesiosiose ir didelio spindulio kreivėse	4.2.5.5	Rato ir bėgio sąveika tiesiosiose ir didelio spindulio kreivėse	4.2.3.4.3	Rato ir bėgio sąveika tiesiosiose ir didelio spindulio kreivėse
Išilginis poveikis	4.2.7.2	Išilginis kelio atsparumas	4.2.4.5	Darbiniai stabdymo parametrai
	4.2.8.1.4	Traukos ir stabdymo jėgų poveikis (išilginė apkrova)		
Mažiausias kreivės spindulys	4.2.4.4	Mažiausias gulsčiosios kreivės spindulys	4.2.3.6	Mažiausias kreivės spindulys
Gulsčiosios kreivės spindulys	4.2.5.4	dviejų kelio bėgių aukščių skirtumo horizontalia kryptimi stygius	4.2.3.4.2.1	Ribinės saugaus važiavimo vertės
Greitėjimas statmenosios kreivės kryptimi	4.2.4.5	Mažiausias statmenosios kreivės spindulys	4.2.3.1	Geležinkelio riedmenų gabaritas
Aerodinaminis poveikis	4.2.4.2	Atstumas tarp gretimų kelių ašių	4.2.6.2.1	Sūkuriuotojo srauto poveikis perone stovintiems keleiviams
	4.2.8.3	Virš kelių ar greta jų pastatytų naujų statinių atsparumas kelio poveikiui	4.2.6.2.2	Sūkuriuotojo srauto poveikis greta kelio dirbantiems darbininkams
	4.2.11.1	Didžiausias slėgio svyravimas tuneliuose	4.2.6.2.3	Traukinio priekinės dalies sukelti slėgio pokyčiai
			4.2.6.2.4	Didžiausias slėgio svyravimas tuneliuose
Šoninis vėjas	4.2.11.5	Šoninio vėjo poveikis	4.2.6.2.5	Šoninis vėjas
Traukinių priežiūros įrenginiai	4.2.13.2	Tualetų nuotekų šalinimas	4.2.11.3	Tualetų nuotekų šalinimo sistema
	4.2.13.3	Traukinių išorės valymo įrenginiai	4.2.11.2.2	Išorės valymas plovimo įrenginiais
	4.2.13.4	Vandens papildymas	4.2.11.4	Vandens papildymo įranga
	4.2.13.5	Degalų papildymas	4.2.11.5	Vandens papildymo sąsaja
	4.2.13.6	Elektros energijos tiekimas iš stacionariojo šaltinio	4.2.11.7	Degalų papildymo įranga
			4.2.11.6	Specialūs traukinio statymo į stovynę reikalavimai

▼B

9 lentelė

Sąsajos su riedmenų posistemiu, Prekinių vagonų TSS

Sąsaja	Paprastųjų geležinkelių sistemos infrastruktūros TSS nuoroda	Paprastųjų geležinkelių Prekinių vagonų TSS nuoroda
Vėžės plotis	4.2.5.1 Nominalus vėžės plotis 4.2.5.6 Kelio atkarpos be iešmų ir kryžmių bėgio galvutės profilis 4.2.6.2 Eksploatuojamų iešmų ir kryžmių geometrija	4.2.3.4 Dinaminės geležinkelio riedmens savybės
Gabaritai	4.2.4.1 Inžinerinių statinių artumo gabaritas 4.2.4.2 Atstumas tarp gretimų kelių ašių 4.2.4.5 Mažiausias statmenosios kreivės spindulys	4.2.3.1 Kinematinis gabaritas
Ašies apkrova ir atstumas tarp ašių	4.2.7.1 Kelio atsparumas vertikaliosioms apkrovoms 4.2.7.3 Šoninis kelio atsparumas 4.2.8.1 Naujų tiltų atsparumas eismo apkrovoms 4.2.8.2 Ekvivalentinė vertikalioji naujų sankasų apkrova ir grunto slėgio poveikis 4.2.8.4 Eksploatuojamų tiltų ir sankasų atsparumas eismo apkrovoms	4.2.3.2 Statinė ašies apkrova ir tiesinė apkrova
Važiavimo charakteristikos	4.2.7.1 Kelio atsparumas vertikaliosioms apkrovoms 4.2.7.3 Šoninis kelio atsparumas	4.2.3.4 Dinaminės geležinkelio riedmens savybės
Išilginis poveikis	4.2.7.2 Išilginis kelio atsparumas 4.2.8.1.4 Traukos ir stabdymo jėgų poveikis (išilginė apkrova)	4.2.4.1 Darbiniai stabdymo parametrai
Mažiausias kreivės spindulys	4.2.4.4 Mažiausias gulsčiosios kreivės spindulys	4.2.2.1. Geležinkelio riedmenų, geležinkelio riedmenų sąstatų ir traukinių sąsajos (pvz., sankaba)
Gulsčiosios kreivės spindulys	4.2.5.4 Dviejų kelio bėgių aukščių skirtumo horizontalia kryptimi stygius	4.2.3.5. Išilginės gniuždymo jėgos
Greitėjimas statmenosios kreivės kryptimi	4.2.4.5 Mažiausias statmenosios kreivės spindulys	4.2.3.1 Kinematinis gabaritas
Aerodinaminis poveikis	4.2.4.2 Atstumas tarp gretimų kelių ašių 4.2.8.3 Virš kelių ar greta jų pastatytų naujų statinių atsparumas kelio poveikiui 4.2.11.1 Didžiausias slėgio svyravimas tuneliuose	4.2.6.2 Aerodinaminis poveikis
Šoninis vėjas	4.2.11.5 Šoninio vėjo poveikis	4.2.6.3 Šoninis vėjas

▼B

4.3.2. *Sąsajos su energijos posistemiu*

10 lentelė

Sąsajos su energijos posistemiu

Sąsaja	Paprastųjų geležinkelių sistemos infrastruktūros TSS nuoroda	Paprastųjų geležinkelių sistemos Energijos TSS nuoroda
Gabaritai	4.2.4.1 Inžinerinių statinių artumo gabaritas	4.2.14 Srovės imtuvo gabaritas
Apsauga nuo elektros smūgio	4.2.11.3 Apsauga nuo elektros smūgio	4.7.3 Orinės kontaktinės linijos apsaugos priemonės 4.7.4 Srovės grąžinimo grandinės apsaugos priemonės

4.3.3. *Sąsajos su kontrolės, valdymo ir signalizacijos posistemiu*

11 lentelė

Sąsajos su kontrolės, valdymo ir signalizacijos posistemiu

Sąsaja	Paprastųjų geležinkelių sistemos infrastruktūros TSS nuoroda	Paprastųjų geležinkelių sistemos Kontrolės, valdymo ir signalizacijos (angl. *Control Command and Signalling*) (toliau – CCS) TSS nuoroda
Nustatytas CCS įrenginių statinių artumo gabaritas	4.2.4.1 Inžinerinių statinių artumo gabaritas	4.2.5 ETCS ir EIRENE oro tarpo sąsajos 4.2.16 Greta kelio įrengtų kontrolės valdymo objektų matomumas
Sūkurinių srovių stabdžių naudojimas	4.2.7.2 Išilginis kelio atsparumas	A priedo 1 priedėlio 5.2 skirsnis: Elektrinių ir (arba) magnetinių stabdžių naudojimas

4.3.4. *Sąsajos su geležinkelių transporto eismo organizavimo ir valdymo posistemiu*

12 lentelė

Sąsajos su geležinkelių transporto eismo organizavimo ir valdymo posistemiu

Sąsaja	Paprastųjų geležinkelių sistemos infrastruktūros TSS nuoroda	Paprastųjų geležinkelių sistemos Geležinkelių transporto eismo organizavimo ir valdymo posistemio nuoroda
Sūkurinių srovių stabdžių naudojimas	4.2.7.2 Išilginis kelio atsparumas	4.2.2.6.2 Eksploatacinės stabdžių charakteristikos
Eksploatavimo taisyklės	4.4 Eksploatavimo taisyklės	4.2.1.2.2.2 Modifikuoti elementai 4.2.3.6 Avarinis veikimas

4.4. **Eksploatavimo taisyklės**

4.4.1. *Su darbais, planuotais iš anksto, susijusios išskirtinės aplinkybės*

1) Atliekant iš anksto planuotus darbus gali tekti laikinai sustabdyti infrastruktūros posistemio specifikacijų ir jo sąveikos sudedamųjų dalių, apibrėžtų šios TSS 4 ir 5 skyriuose, taikymą. Konkrečios eksploatavimo nuostatos nustatytos paprastųjų geležinkelių Eismo organizavimo ir valdymo TSS.

▼B

4.4.2. *Avarinis veikimas*

1) Galimi įvykiai, kurie turėtų įtakos įprastam geležinkelio linijos eksploatavimui. Veikimo taisyklės, kurių privaloma laikytis šalinant minėtų įvykių pasekmes, nustatytos paprastųjų geležinkelių Eismo organizavimo ir valdymo TSS.

4.4.3. *Darbuotojų apsauga nuo aerodinaminio poveikio*

1) Infrastruktūros valdytojas apibrėžia darbuotojų apsaugos nuo aerodinaminio poveikio priemones.

2) Infrastruktūros valdytojas turi atsižvelgti į tikrąjį greitųjų geležinkelių ir paprastųjų geležinkelių riedmenų techninių sąveikos specifikacijų reikalavimus atitinkančių traukinių greitį ir ribinę aerodinaminio poveikis vertę, kuri nustatyta greitųjų geležinkelių ir paprastųjų geležinkelių riedmenų techninėse sąveikos specifikacijose.

4.5. **Techninės priežiūros planas**

4.5.1. *Prieš pradedant eksploatuoti geležinkelio liniją*

1) Parengiamas techninės priežiūros dokumentų rinkinys, kuriame bent jau nustatoma:

a) neatidėliotinų veiksmų ribų verčių rinkinys,

b) taikytinos priemonės (greičio ribojimas, remonto trukmė), jeigu privalomos vertės būtų viršytos,

susiję su:

i) eksploatuojamos infrastruktūros rato ir bėgio sąveikos tiesiosiose ir didelio spindulio kreivėse kontrolės reikalavimais,

ii) eksploatuojamos infrastruktūros iešmų ir kryžmių geometrija,

iii) kelio geometrine kokybe ir atskirų defektų ribomis,

iv) perono kraštu, kaip nustatyta „Asmenų su judėjimo negalia“ TSS.

4.5.2. *Pradėjus eksploatuoti geležinkelio liniją*

1) Infrastruktūros valdytojas privalo turėti techninės priežiūros planą, kuriame pateikiami 4.5.1 skirsnyje išvardyti dalykai ir su tais pačiais elementais susiję bent šie dalykai:

a) įsikišimo ir įspėjamųjų ribų verčių rinkinys,

b) pareiškimas apie metodus, profesinę darbuotojų kvalifikaciją ir naudotiną asmeninę apsauginę saugos įrangą,

c) taisyklės, kurių privaloma laikytis siekiant apsaugoti kelyje ar greta jo dirbančius žmones,

d) priemonės, kurias taikant būtų tikrinama, ar laikomasi eksploatuojamos infrastruktūros verčių.

4.6. **Profesinė kvalifikacija**

1) Infrastruktūros posistemio techninę priežiūrą atliekančių darbuotojų privaloma profesinė kvalifikacija nurodoma techninės priežiūros plane (žr. 4.5.2 skirsnį).

4.7. **Sveikatos apsaugos ir saugos sąlygos**

1) Sveikatos apsaugos ir saugos sąlygų laikymasis aptariamas šiuose skirsniuose: 4.2.11.1 (Didžiausias slėgio pokytis tuneliuose), 4.2.11.2 (Ribiniai triukšmo ir vibracijos dydžiai ir mažinimo priemonės), 4.2.11.3 (Apsauga nuo elektros smūgio), 4.2.10 (Peronai), 4.2.11.4 (Sauga geležinkelių tuneliuose), 4.2.13 (Stacionarioji traukinių priežiūros įranga) ir 4.4 (Eksploatavimo taisyklės).

▼M1

4.8. **Infrastruktūros registras ir Europos patvirtintų geležinkelio transporto priemonių tipų registras**

Direktyvos 2008/57/EB 35 straipsnyje numatytam registrui pateiktini duomenys nurodyti 2011 m. rugsėjo 15 d. Komisijos įgyvendinimo sprendime 2011/633/ES dėl geležinkelio infrastruktūros registro bendrųjų specifikacijų ([1]).

▼B

5. SĄVEIKOS SUDEDAMOSIOS DALYS

5.1. **Sąveikos sudedamųjų dalių pasirinkimo pagrindas**

1) 5.3 skirsnio reikalavimai pagrįsti tradicinės konstrukcijos balastuotu keliu, kurio plačiapadžiai bėgiai (Vignole) pakloti ant betoninių ar medinių pabėgių; bėgių atsparumas išilginiam poslinkiui užtikrinamas įtvirtinant bėgio padą.

2) Sudedamosios dalys ir pablokiai, kurie naudoti klojant kitos konstrukcijos kelią, nelaikomi sąveikos sudedamosiomis dalimis.

5.2. **Sudedamųjų dalių sąrašas**

1) Šioje techninėje sąveikos specifikacijoje „sąveikos sudedamosiomis dalimis“ laikomi tik šie elementai (pavienės sudedamosios dalys arba kelio pablokiai):

a) bėgis (5.3.1),

b) bėgio sąvaržos (5.3.2),

c) kelio pabėgiai (5.3.3).

2) Tolesniuose skirsniuose aprašomos kiekvienai iš šių sudedamųjų dalių taikomos specifikacijos.

3) Bėgiai, sąvaržos ir pabėgiai, naudojami trumpoms specialios paskirties kelio atkarpoms, pvz., iešmuose ir kryžmėse, plečiamuosiuose įtaisuose, su pereinamosiomis nebalastuoto kelio plokštėmis ir specialiuose inžineriniuose statiniuose, nelaikomi sąveikos sudedamosiomis dalimis.

5.3. **Sudedamųjų dalių eksploatacinės charakteristikos ir specifikacijos**

5.3.1. *Bėgis*

1) „Bėgio“ – sąveikos sudedamosios dalies – specifikacijos:

a) bėgio galvutės profilis,

b) bėgio skerspjūvio inercijos momentas,

c) bėgio kietumas.

5.3.1.1. Bėgio galvutės profilis

1) Bėgio galvutės profilis atitinka 4.2.5.6 skirsnio „Kelio atkarpos be iešmų ir kryžmių bėgio galvutės profilis“ reikalavimus.

▼M1

———————

▼B

5.3.1.2. Bėgio skerspjūvio inercijos momentas

1) Inercijos momentas yra susijęs su 4.2.7 skirsnio „Kelio atsparumas veikiančioms apkrovoms“ reikalavimais.

([1]) OL L 256, 2011 10 1, p. 1.

▼B

2) Projektinės bėgio atkarpos skaičiuojamoji inercijos momento (I) apie pagrindinę horizontaliąją ašį, kertančią sunkio centrą, vertė yra bent 1 600 cm^4.

5.3.1.3. Bėgio kietumas

1) Bėgio kietumas susijęs su 4.2.5.6 skirsnio „Kelio atkarpos be iešmų ir kryžmių bėgių galvutės profilis“ reikalavimais.

2) Bėgio galvutės važiuojamajame paviršiuje išmatuotas bėgio kietumas yra bent 200 HBW.

5.3.2. *Bėgio sąvaržos*

1) Bėgio sąvarža susijusi su 4.2.7.2 skirsnio „Išilginis kelio atsparumas“, 4.2.7.3 skirsnio „Šoninis kelio atsparumas“ ir 4.2.7.1 skirsnio „Kelio atsparumas vertikaliosioms apkrovoms“ reikalavimais.

2) Laboratorinių bandymų sąlygomis patikrinta bėgio sąvarža atitinka šiuos reikalavimus:

a) išilginė jėga, kuriai veikiant bėgis imtų slysti (t. y. judėti netampriai) per vieną bėgio sąvaržos sąranką, turi būti bent 7 kN,

b) įprastos apkrovos, kuria sąvarža veikiama mažo spindulio kreivėse, 3 000 000 poveikio ciklų bėgio sąvarža išlaiko taip, kad sąvarža užtikrinama suveržimo jėga ir išilginio įtvirtinimo įtaisų poveikis nesumažėtų daugiau nei 20 %, o vertikalusis standumas nesumažėtų daugiau nei 25 %. Įprasta apkrova suderinama su:

i) didžiausia ašies apkrova, kurią pagal projektą turi išlaikyti bėgio sąvarža,

ii) bėgio, bėgio pokrypio, bėgio tarpiklio ir pabėgių tipo deriniu, su kuriuo galima naudoti sąvaržos sistemą.

5.3.3. *Kelio pabėgiai*

1) Kelio pabėgiai projektuojami taip, kad juos naudojant su tam tikru bėgiu ir bėgio sąvarža bėgių charakteristikos atitiktų 4.2.5.1 skirsnio „Nominalus vėžės plotis“, 4.2.5.5.2 skirsnio „Rato ir bėgio sąveikos tiesiosiose ir didelio spindulio kreivėse kontrolės reikalavimai atsižvelgiant į eksploatuojamos infrastruktūros vertes (5 lentelė. Mažiausias vidutinis eksploatuojamos infrastruktūros vėžės plotis tiesiose kelio atkarpose ir R > 10 000 m spindulio kreivėse)“, 4.2.5.7 skirsnio „Bėgio pokrypis“ ir 4.2.7 skirsnio „Kelio atsparumas veikiančioms apkrovoms“ reikalavimus.

6. SĄVEIKOS SUDEDAMŲJŲ DALIŲ ATITIKTIES VERTINIMAS IR POSISTEMIŲ EB PATIKRA

6.1. **Sąveikos sudedamosios dalys**

6.1.1. *Atitikties vertinimo procedūros*

1) Šios TSS 5 skyriuje apibrėžta sąveikos sudedamųjų dalių atitikties vertinimo procedūra taikoma naudojant atitinkamus modulius.

▼B

6.1.2. *Modulių taikymas*

1) Naudojami šie sąveikos sudedamųjų dalių atitikties vertinimo moduliai:

a) CA „Vidinė gamybos kontrolė“,

b) CB „EB Tipo patikra“,

c) CD „Gamybos proceso kokybės valdymo sistema pagrįsta atitiktis tipo reikalavimams“,

d) CF „Produkto patikra pagrįsta atitiktis tipo reikalavimams“,

e) CH „Visiška kokybės valdymo sistema pagrįsta atitiktis“.

2) Sąveikos sudedamųjų dalių atitikties vertinimo moduliai pasirenkami iš nurodytųjų 13 lentelėje.

13 lentelė

Sąveikos sudedamųjų dalių atitikties vertinimo moduliai

Procedūros	Bėgis	Bėgio sąvarža	Kelio pabėgiai
Pateikta ES rinkai prieš įsigalint šiai TSS	CA arba CH	CA arba CH	
Pateikta ES rinkai įsigaliojus šiai TSS	CB+CD arba CB+CF arba CH		

3) Jeigu produktai pateikiami rinkai iki šios TSS paskelbimo, tada laikoma, kad tipas patvirtintas, o EB tipo patikros (CB modulis) atlikti nereikia, jeigu gamintojas įrodo, kad sąveikos sudedamųjų dalių ankstesnio naudojimo panašiomis sąlygomis bandymų ir patikros rezultatai atitiko privalomuosius ir kad šios sudedamosios dalys atitinka šios TSS reikalavimus. Šiuo atveju šie vertinimai galioja sudedamąsias dalis ėmus naudoti naujai paskirčiai. Jeigu neįmanoma įrodyti, kad sprendimas buvo reikiamai pagrįstas praeityje, tada taikoma po šios TSS paskelbimo ES rinkai pateiktų sąveikos sudedamųjų dalių procedūra.

4) Atliekant sąveikos sudedamųjų dalių atitikties vertinimą naudojami šios TSS A priedo 20 lentelėje nurodyti etapai ir charakteristikos.

6.1.3. *Naujoviški sąveikos sudedamųjų dalių sprendimai*

1) Jeigu pateikiamas 5.2 skirsnyje apibrėžtas naujoviškas sąveikos sudedamosios dalies sprendimas, gamintojas arba Bendrijoje įsisteigęs įgaliotasis jo atstovas nurodo nuokrypius nuo atitinkamo šios TSS punkto ir pateikia juos Komisijai, kad jos būtų išnagrinėtos.

2) Jeigu išnagrinėjus nustatoma, kad nuokrypius galima priimti, gavus Komisijos leidimą parengiamos atitinkamos sudedamųjų dalių funkcinės ir sąsajos specifikacijos bei vertinimo metodas.

▼B

3) Šiuo būdu parengtos atitinkamos funkcinės ir sąsajos specifikacijos, taip pat vertinimo metodas persvarstant techninę sąveikos specifikaciją įtraukiami į TSS.

4) Pagal direktyvos 29 straipsnį priimtu ir paskelbtu Komisijos sprendimu naujovišką sprendimą gali būti leista taikyti pirmiau nei persvarstant techninę sąveikos specifikaciją toks sprendimas įtraukiamas į TSS.

6.1.4. *Sąveikos sudedamųjų dalių EB atitikties deklaracija*

6.1.4.1. Sąveikos sudedamosioms dalims taikomos kitos Bendrijos direktyvos

1) Kaip teigiama Direktyvos 2008/57/EB 13 straipsnio 3 dalyje, „Jeigu sąveikos sudedamosioms dalims taikomos kitos Bendrijos direktyvos, apimančios kitus aspektus, tada „EB“ atitikties ar tinkamumo naudoti deklaracijoje nurodoma, kad sąveikos sudedamosios dalys atitinka ir tų kitų direktyvų reikalavimus.“

2) Pagal Direktyvos 2008/57/EB IV priedo 3 skirsnį su EB atitikties deklaracija pateikiamas dokumentas, kuriame nurodomos naudojimo sąlygos.

▼M1

_____

▼B

6.1.4.3. Bėgio sąvaržų EB atitikties deklaracija

1) Su EB atitikties deklaracija pateikiamas dokumentas, kuriame nustatoma:

a) bėgio, bėgio pokrypio, bėgio tarpiklio ir pabėgių tipo derinys, su kuriuo leidžiama naudoti bėgių sąvaržą,

b) didžiausia ašies apkrova, kurią pagal projektą pritaikyta išlaikyti bėgio sąvarža.

6.1.4.4. Kelio pabėgio EB atitikties deklaracija

1) Su EB atitikties deklaracija pateikiamas dokumentas, kuriame nustatomas bėgio, bėgio pokrypio ir bėgio sąvaržos tipo derinys, su kuriuo leidžiama naudoti pabėgius.

6.2. **Infrastruktūros posistemis**

6.2.1. *Bendrosios nuostatos*

1) Gavusi pareiškėjo prašymą paskelbtoji įstaiga pagal Direktyvos 2008/57/EB VI priedo 18 straipsnį ir atitinkamo modulio nuostatas atlieka infrastruktūros posistemio EB patikrą.

2) Jeigu pareiškėjas įrodo, kad infrastruktūros posistemio projekto ankstesnio naudojimo panašiomis sąlygomis bandymų ir patikros rezultatai atitiko privalomuosius, tada atlikdama EB patikrą paskelbtoji įstaiga atsižvelgia į šiuos bandymus ir patikras.

3) Infrastruktūros posistemio EB patikrą sudaro šios TSS B priedo 21 lentelėje nurodyti etapai ir apima ten išvardytas charakteristikas. Specialios pagrindinių infrastruktūros posistemio parametrų vertinimo procedūros įtrauktos į 6.2.4 skirsnį.

▼B

4) Pareiškėjas pagal Direktyvos 2008/57/EB V priedo 18 straipsnį parengia infrastruktūros posistemio EB patikros deklaraciją.

6.2.2. *Modulių taikymas*

1) Siekdamas infrastruktūros posistemiui taikyti EB patikros procedūrą pareiškėjas gali rinktis:

a) ►C1 SG modulį – vieneto tikrinimu grįstą EB patikrą, arba ◄

b) SH1 modulį – visišku kokybės valdymu ir projekto tyrimu pagrįstą EB patikrą.

6.2.2.1. SG modulio taikymas

1) Jeigu EB patikra tinkamiausiai būtų atlikta naudojantis infrastruktūros valdytojo, perkančiosios organizacijos arba pagrindinių dalyvaujančių rangovų surinkta informacija (pvz., kelmačiu vagonu arba kitais matavimo įtaisais gauti duomenys), vertindama atitiktį paskelbtoji įstaiga atsižvelgia į šią informaciją.

6.2.2.2. SH1 modulio taikymas

1) SH1 modulį leidžiama rinktis tik jeigu veiklai (projektavimui, gamybai, surinkimui, montavimui), kuri padeda patikrinti pasiūlyto posistemio, taikoma paskelbtosios įstaigos patvirtinta ir prižiūrima projektavimo, gamybos, galutinio produkto tikrinimo ir bandymo kokybės valdymo sistema.

6.2.3. *Naujoviški sprendimai*

1) Jeigu į posistemį įtrauktas 4.1 skirsnyje minimas naujoviškas sprendimas, pareiškėjas pateikia pareiškimą, kad nesilaikoma atitinkamų TSS punktų, o pranešimą apie neatitiktį perduoda Komisijai.

2) Jeigu pateikiama palanki nuomonė, parengiamos šiam sprendimui skirtos atitinkamos funkcinės ir sąsajos specifikacijos, taip pat vertinimo metodai.

3) Taikant šią procedūrą parengtos atitinkamos funkcinės ir sąsajos specifikacijos, taip pat vertinimo metodai persvarstant TSS įtraukiami į TSS.

4) Pagal direktyvos 29 straipsnį priimtu ir paskelbtu Komisijos sprendimu naujovišką sprendimą gali būti leista taikyti pirmiau nei persvarstant techninę sąveikos specifikaciją toks sprendimas įtraukiamas į TSS.

6.2.4. *Konkrečios posistemio vertinimo procedūros*

6.2.4.1. Inžinerinių statinių artumo gabarito vertinimas

1) ►C1 Vertinant inžinerinių statinių artumo gabaritą naudojami infrastruktūros valdytojo arba perkančiosios organizacijos pagal standarto EN 15273–3:2009 5, 7, 10 skyrius ir C priedą atliktų skaičiavimų rezultatai. ◄

6.2.4.2. Atstumo tarp gretimų kelių ašių vertinimas

1) Vertinant atstumą tarp gretimų kelių ašių naudojami infrastruktūros valdytojo arba perkančiosios organizacijos pagal standarto EN 15273–3:2009 9 skyrių atliktų skaičiavimų rezultatai.

▼B

6.2.4.3. Dviejų kelio bėgių aukščių skirtumo horizontalia kryptimi stygiaus vertinimas

1) 4.2.5.4.1 skirsnyje sakoma, kad „Traukiniams, specialiai suprojektuotiems važiuoti didesnio dviejų bėgių aukščių skirtumo horizontalia kryptimi stygiaus kreivėmis (keleivinis variklinių vagonų traukinys, kurio ašių apkrovos mažesnės, traukiniai su dviejų kelio bėgių aukščių skirtumo horizontalia kryptimi stygiaus kompensavimo įtaisais) leidžiama važiuoti didesnio dviejų kelio bėgių aukščių skirtumo horizontalia kryptimi stygiaus kreivėmis, jeigu įrodoma, kad traukinys šiomis kreivėmis gali važiuoti saugiai.“

2) ►C1 Paskelbtoji įstaiga netikrina, ar sauga tikrai užtikrinama. ◄

6.2.4.4. Rato ir bėgio sąveikos tiesiosiose ir didelio spindulio kreivėse projektinių verčių vertinimas

1) Vertinant rato ir bėgio sąveikos tiesiosiose ir didelio spindulio kreivėse projektines vertes naudojami infrastruktūros valdytojo arba perkančiosios organizacijos pagal standartą EN 15302:2008 atliktų skaičiavimų rezultatai.

6.2.4.5. Mažiausios vidutinės vėžės pločio vertės vertinimas

1) Vėžės pločio matavimo metodas nustatytas standarto EN 13848–1:2003 + A1:2008 4.2.1 skirsnyje.

6.2.4.6. Didžiausio slėgio pokyčio tuneliuose vertinimas

1) Vertinant didžiausią slėgio pokytį tunelyje (10 kPa kriterijus) naudojami infrastruktūros valdytojo arba perkančiosios organizacijos atliktų apskaičiavimų rezultatai, kuriuos nustatant buvo atsižvelgta į visas eksploatavimo sąlygas visų traukinių, kurie atitinka greitųjų geležinkelių ir paprastųjų geležinkelių riedmenų techninių sąveikos specifikacijų reikalavimus ir kurie konkrečiu vertintinu tuneliu skirti važiuoti didesniu nei 190 km/h greičiu.

2) Naudotini tokie įvesties parametrai, kad jie atitiktų etaloninę būdingąją slėgio kreivę (kaip nustatyta greitųjų geležinkelio riedmenų TSS).

3) Nagrinėjamų sąveikai tinkamų traukinių ir motorinių, ir traukiamų geležinkelio riedmenų etaloninis skerspjūvio plotas yra lygus:

a) 12 m^2 – GC etaloniniam kinematiniam profiliui skirtiems geležinkelio riedmenims,

b) 11 m^2 – GB etaloniniam kinematiniam profiliui skirtiems geležinkelio riedmenims,

c) 10 m^2 – mažesniems kinematiniams profiliams skirtiems geležinkelio riedmenims.

4) Vertinant galima atsižvelgti į konstrukcinius ypatumus, galinčius sumažinti slėgio pokytį (tunelio įvažiavimo angos forma, kolonos ir t.t.), jei esama, taip pat į tunelio ilgį.

6.2.4.7. Iešmų ir kryžmių geometrijos vertinimas

1) Iešmus ir kryžmes privaloma vertinti dar jas projektuojant, kad būtų patikrinta, ar naudojamos projektinės vertės atitinka 4.2.6.2 skirsnyje nustatytas ribines eksploatuojamos infrastruktūros vertes.

▼B

2) Be to, privaloma atlikti projektuojamų bukųjų kryžmių su fiksuotu smaigaliu vertinimą, kad būtų patikrinta, ar laikomasi 4.2.6.3 skirsnyje nustatytų bukosios kryžmės dalies be rato kreipiamųjų priemonių reikalavimų.

6.2.4.8. Naujų inžinerinių statinių vertinimas

1) Vertinant inžinerinius statinius reikia tikrinti tik eismo apkrovas, kurios naudojamos projektuojant pagal būtinus 4.2.8.1, 4.2.8.2 ir 4.2.8.3 skirsnių reikalavimus. Paskelbtoji įstaiga nėra įpareigojama nagrinėti projektą ar atlikti kokius nors skaičiavimus. Jeigu tikrinama alfa vertė, kuri buvo naudota projektuojant pagal 4.2.8.1 ir 4.2.8.2 skirsnius, tereikia patikrinti, ar alfa vertė atitinka 6 lentelėje nurodytąsias vertes.

6.2.4.9. Eksploatuojamų inžinerinių statinių vertinimas

1) Atliekant eksploatuojamų inžinerinių statinių vertinimą tikrinama, ar Europos tinklo geležinkelio linijų kategorijos (ir, jeigu reikia, lokomotyvo klasės) vertės, kartu su geležinkelio linijų, kuriose naudojami inžineriniai statiniai, leidžiamu greičiu, kurį yra paskelbęs infrastruktūros valdytojas, atitinka šios TSS E priedo reikalavimus.

6.2.4.10. Stacionariosios traukinių priežiūros įrangos vertinimas

1) Stacionariosios traukinių priežiūros įrangos vertinimą privalo atlikti atitinkama valstybė narė.

6.2.5. *Techniniai sprendimai, kurie teikia pagrindą manyti, kad projektavimo etape bus užtikrinta atitiktis*

6.2.5.1. Kelio atkarpos be iešmų ir kryžmių atsparumo vertinimas

1) Laikoma, kad toliau išvardytas charakteristikas atitinkančios balastuoto kelio atkarpos be iešmų ir kryžmių atitinka 4.2.7 skirsnyje nustatytus reikalavimus, susijusius su kelio atsparumu išilginėms, vertikaliosioms ir šoninėms jėgoms:

a) 5 skyriuje „Sąveikos sudedamosios dalys“ apibrėžtas kelio sudedamųjų dalių, t. y. bėgių (5.3.1), bėgių sąvaržų (5.3.2) ir pabėgių (5.3.3) sąveikos sudedamųjų dalių reikalavimus;

b) kilometro ilgio bėgio atkarpoje yra bent 1 500 bėgio sąvaržų.

6.2.5.2. Kelio iešmų ir kryžmių atsparumo vertinimas

1) Laikoma, kad balastuoto kelio, atitinkančio toliau išvardytas charakteristikas, iešmai ir kryžmės atitinka 4.2.7 skirsnyje nustatytus reikalavimus, susijusius su kelio atsparumu išilginėms, vertikaliosioms ir šoninėms jėgoms:

a) 5 skyriuje „Sąveikos sudedamosios dalys“ apibrėžtus bėgio (5.3.1) reikalavimus atitinka iešmų ir kryžmių jungiamieji bėgiai ir naudojamos atitinkamos iešmų smailės bei kryžmės;

b) 5 skyriuje „Sąveikos sudedamosios dalys“ apibrėžtus bėgio sąvaržos (5.3.2) reikalavimus atitinka visos sąvaržos, išskyrus su judamosiomis iešmų ir kryžmėmis naudojamas sąvaržas;

▼B

c) vidutiniame kilometro ilgio ruože iešmams ir kryžmėms naudojama bent 1 500 bėgio sąvaržų.

6.3. **EB patikra, kai greitis laikomas perėjimo kriterijumi**

1) Pagal 7.4 skirsnį geležinkelio liniją leidžiama pradėti eksploatuoti, jeigu joje užtikrinamas mažesnis nei didžiausias numatytasis geležinkelių transporto greitis. Šiame skirsnyje nustatomi EB patikros reikalavimai, jeigu susiklostytų minėtos aplinkybės.

2) Kelios 4 skyriuje nustatytos ribinės vertės priklauso nuo numatyto greičio važiuojant nustatytu maršrutu.

Atitiktis turėtų būti vertinama naudojant numatytą didžiausią greitį; tačiau eksploatacijos pradžioje su greičiu susijusias charakteristikas leidžiama vertinti taikant mažesnį greitį.

3) Išlieka kitų charakteristikų atitiktis taikant numatytą maršruto greitį.

4) Kad būtų deklaruota sąveika, užtikrinama taikant šį numatytą greitį, tereikia įvertinti laikinai reikalavimų neatitikusias charakteristikas, kai jos imamos taikyti privalomu lygiu.

6.4. **Techninės priežiūros plano vertinimas**

1) 4.5 skirsnyje nustatyta, kad infrastruktūros valdytojas privalo parengti kiekvienos paprastųjų geležinkelių linijos infrastruktūros posistemio techninės priežiūros planą.

2) Paskelbtoji įstaiga patvirtina, kad techninės priežiūros dokumentų rinkinys yra parengtas ir kad į jį įtraukti 4.5.1 skirsnyje išvardyti dalykai. Paskelbtoji įstaiga nėra įpareigota vertinti į techninės priežiūros dokumentų rinkinį įtrauktų reikalavimų tinkamumo.

3) Paskelbtoji įstaiga pagal šios TSS 4.5.1 skirsnį privalomo techninės priežiūros dokumentų rinkinio kopiją prideda prie Direktyvos 2008/57/EB 18 straipsnio 3 dalyje nurodyto techninių dokumentų rinkinio.

▼M1

———————

▼B

6.6. **Posistemiai su sąveikos sudedamosiomis dalimis, kurioms nesuteikta eb deklaracija**

6.6.1. *Sąlygos*

1) Šio sprendimo 6 straipsnyje numatytu pereinamuoju laikotarpiu paskelbtajai įstaigai leidžiama posistemio EB patikros pažymėjimą išduoti net jeigu tam tikros posistemio sąveikos sudedamosioms dalims nesuteiktos atitinkamos EB atitikties ir (arba) tinkamumo naudoti deklaracijos pagal šią TSS, jeigu laikomasi šių kriterijų:

a) paskelbtoji įstaiga posistemio atitiktį patikrino pagal 4 skyriaus reikalavimus ir atsižvelgiant į šios TSS 6.2–7 skyrius (išskyrus 7.6 skirsnį „Specifiniai atvejai“). Be to, sąveikos sudedamosioms dalims netaikomi 5 skyriaus ir 6.1 skirsnio atitikties reikalavimai, ir

▼B

b) sąveikos sudedamosios dalys, kurioms nesuteiktos reikiamos EB atitikties ir (arba) tinkamumo naudoti deklaracijos, buvo naudotos posistemyje, kuris jau buvo patvirtintas ir pradėtas naudoti bent vienoje valstybėje narėje iki šios TSS įsigaliojimo.

2) EB atitikties ir (arba) tinkamumo naudoti deklaracijos nėra rengiamos minėtu būdu įvertintoms sąveikos sudedamosioms dalims.

6.6.2. *Dokumentai*

1) Posistemio EB patikros pažymėjime aiškiai nurodoma, kokias sąveikos sudedamąsias dalis per posistemio patikrą įvertino paskelbtoji įstaiga.

2) Posistemio EB patikros deklaracijoje aiškiai nurodoma:

a) įvertintosios posistemio sąveikos sudedamosios dalys;

b) patvirtinimas, kad posistemyje naudojamos patikrintosioms posistemio dalims tapačios sąveikos sudedamosios dalys;

c) priežastis (-ys), dėl kurios (-ių) gamintojas nepateikė tų sąveikos sudedamųjų dalių EB atitikties ir (arba) tinkamumo naudoti deklaracijos prieš pradėdamas jas naudoti posistemyje, įskaitant nacionalinių taisyklių, apie kurias pranešta pagal Direktyvos 2008/57/EB 17 straipsnį, taikymą.

6.6.3. *Oagal 6.6.1. sertifikuotų posistemių techninė priežiūra*

1) Pereinamuoju laikotarpiu ir jam pasibaigus, kol posistemis patobulinamas arba atnaujinamas (atsižvelgiant į valstybės narės sprendimą taikyti technines sąveikos specifikacijas), EB atitikties ir (arba) tinkamumo naudoti deklaracijų neturinčias to paties tipo sąveikos sudedamąsias dalis leidžiama naudoti kaip atsargines dalis, susijusias su posistemio technine priežiūra; už tai atsako techninę priežiūrą atliekanti organizacija.

2) Bet kokiu atveju už techninę priežiūrą atsakinga organizacija turi užtikrinti, kad su technine priežiūra susijusiam pakeitimui naudojamos sudedamosios dalys būtų tinkamos numatytai paskirčiai, būtų naudojamos toje srityje, kuriai jos skirtos, būtų tinkamos užtikrinti sąveiką geležinkelių sistemoje ir, be visa ko, atitiktų esminius reikalavimus. Šioms sudedamosioms dalims turi būti taikomos kokios nors nacionalinės ar tarptautinės taisyklės arba bet kuriomis geležinkelių sektoriuje plačiai pripažįstamomis praktikos nuostatomis ir būti sertifikuotos pagal tas taisykles ar nuostatas.

7. INFRASTRUKTŪROS TSS ĮGYVENDINIMAS

7.1. **Šios TSS taikymas paprastųjų geležinkelių linijoms**

1) Visos 4–6 skyrių ir bet kurios toliau pateiktų 7.2–7.6 skirsnių konkrečios nuostatos taikomos geležinkelio linijoms, kurioms aprėpia šios TSS geografinė taikymo sritis ir kurios kaip sąveikai užtikrinti tinkamos geležinkelio linijos bus pradėtos eksploatuoti įsigaliojus šiai TSS.

▼B

2) Valstybės narės parengia nacionalinę perėjimo strategiją, kurioje nurodo sąveikiosioms paslaugoms būtinas transeuropinio geležinkelių tinklo infrastruktūros posistemio sudedamąsias dalis (pvz., kelius, šalutinius kelius, stotis, skirstymo stotis), kurios dėl to turi atitikti šią TSS. Ši perėjimo strategija apima planus, susijusius su atnaujinimu ir patobulinimu. Nurodydamos tuos elementus valstybės narės atsižvelgia į sistemos kaip visumos sąsają.

7.2. **Šios TSS taikymas naujoms paprastųjų geležinkelių linijoms**

1) Naujos pagrindinės transeuropinio tinklo geležinkelio linijos (IV tipas) atitinka pagal TSS nustatytų IV–P, IV–F arba IV–M kategorijų geležinkelio linijų reikalavimus.

2) Naujos kitos transeuropinio tinklo geležinkelio linijos (VI tipas) atitinka pagal TSS nustatytų VI–P, VI–F arba VI–M kategorijų geležinkelio linijų reikalavimus. Be to, leidžiama, kad geležinkelio linija atitiktų pagal TSS nustatytų IV–P, IV–F arba atitinkamai IV–M kategorijų geležinkelio linijų reikalavimus.

3) Šioje TSS nauja geležinkelio linija – geležinkelio linija, kuria sukuriamas iki šiol neeksploatuotas maršrutas.

4) Toliau išvardytus darbus, pvz., siekiant padidinti greitį arba pajėgumą, galima laikyti patobulintos, o ne naujos geležinkelio linijos tiesimu:

a) dalies eksploatuojamo maršruto trasos keitimas,

b) aplinkkelio tiesimas,

c) vieno ar daugiau papildomų kelių tiesimas eksploatuojamame maršrute (į atstumą tarp pirminių kelių ir papildomų kelių neatsižvelgiama).

7.3. **Šios TSS taikymas eksploatuojamoms paprastųjų geležinkelių linijoms**

Numatomi keturi galimi šios TSS taikymo atvejai.

7.3.1. *Geležinkelio linijos patobulinimas*

1) Pagal Direktyvos 2008/57/EB 2 straipsnio m pastaipą patobulinimas –bet koks svarbus posistemio ar dalies posistemio modifikavimo darbas, kurį atlikus pagerinamos bendrosios posistemio eksploatacinės charakteristikos.

2) Laikoma, kad geležinkelio linijos infrastruktūros posistemis buvo patobulintas, jeigu bent eksploataciniai ašies apkrovos ir vėžės pločio parametrai atitinka nustatytuosius 4.2.2 skirsnyje. Šiais atvejais valstybės narės tikrina, ar Direktyvos 2008/57/EB 20 straipsnio 1 dalyje minimi dokumentai atitinka šiuos reikalavimus:

2.1) Pagrindinė eksploatuojama transeuropinio tinklo geležinkelio linija patobulinamas pagal TSS nustatytų V–P, V–F ir V–M kategorijų geležinkelio linijų reikalavimus. (Leidžiama taip patobulinti, kad būtų užtikrinta atitiktis IV tipo geležinkelio linijos reikalavimams).

2.2) Kita eksploatuojama transeuropinio tinklo geležinkelio linija patobulinama pagal TSS nustatytų VII–P, VII–F arba VII–M kategorijų geležinkelio linijų reikalavimus. (Leidžiama taip patobulinti, kad būtų užtikrinta atitiktis VI tipo geležinkelio linijos reikalavimams).

2.3) Kitų TSS parametrų atžvilgiu valstybė narė pagal Direktyvos 2008/57/EB 20 straipsnio 1 dalį sprendžia, kokiu mastu projektui privaloma taikyti TSS.

▼B

3) Jeigu Direktyvos 2008/57/EB 20 straipsnio 2 dalis taikoma dėl to, kad atliekant patobulinimą būtina gauti leidimą eksploatuoti, valstybė narė sprendžia, kokie TSS reikalavimai turi būti taikomi atsižvelgiant į 7.1 skirsnyje nurodytą perėjimo strategiją.

4) Jeigu Direktyvos 2008/57/EB 20 straipsnio 2 dalis netaikoma dėl to, kad atliekant patobulinimą nebūtina gauti leidimo eksploatuoti, rekomenduojama, kad būtų užtikrinta atitiktis šios TSS reikalavimams. Jeigu atitikties užtikrinti neįmanoma, perkančioji organizacija valstybei narei nurodo, kodėl atitiktis neužtikrinama.

5) Jeigu projekte naudojami TSS reikalavimų neatitinkantys elementai, dėl atitikties vertinimo procedūros ir taikytinos EB patikros turėtų būti susitarta su valstybe nare.

7.3.2. *Geležinkelio linijos atnaujinimas*

1) Pagal Direktyvos 2008/57/EB 2 straipsnio n pastraipą atnaujinimas – bet koks svarbus posistemio ar dalies posistemio pakeitimo darbas, kurį atlikus nekeičiamos bendrųjų posistemio eksploatacinės charakteristikos.

2) Šiam tikslui svarbus pakeitimas turėtų būti laikomas projektu, kuris įgyvendinamas siekiant sistemiškai keisti geležinkelio linijos arba geležinkelio linijos atkarpos elementus pagal nacionalinį perėjimo planą. Atnaujinimas nuo toliau 7.3.3 skirsnyje nurodyto pakeitimo atliekant techninę priežiūrą skiriasi, nes taikant atnaujinimą suteikiama galimybė parengti TSS reikalavimus atitinkantį maršrutą. Atnaujinimas iš esmės yra patobulinimas, tačiau šiuo atveju eksploataciniai parametrai nekeičiami.

3) Jeigu Direktyvos 2008/57/EB 20 straipsnio 2 dalis taikoma dėl to, kad atliekant atnaujinimą būtina gauti leidimą eksploatuoti, valstybė narė sprendžia, kokie TSS reikalavimai turi būti taikomi atsižvelgiant į 7.1 skirsnyje nurodytą perėjimo strategiją.

4) Jeigu Direktyvos 2008/57/EB 20 straipsnio 2 dalis netaikoma dėl to, kad atliekant atnaujinimą nebūtina gauti leidimo eksploatuoti, rekomenduojama, kad būtų užtikrinta atitiktis šios TSS reikalavimams. Jeigu atitikties užtikrinti neįmanoma, perkančioji organizacija valstybei narei nurodo, kodėl atitiktis neužtikrinama.

5) Jeigu projekte naudojami TSS reikalavimų neatitinkantys elementai, dėl atitikties vertinimo procedūros ir taikytinos EB patikros turėtų būti susitarta su valstybe nare.

7.3.3. *Ppakeitimas atliekant techninę priežiūrą*

1) Jeigu atliekama geležinkelio linijos posistemio dalių techninė priežiūra, pagal šios TSS reikalavimus prieš eksploatavimo pradžią atlikti oficialios patikros arba prieš eksploatavimo pradžią gauti leidimo nebūtina. Tačiau atliekant techninę priežiūrą pakeitimai turėtų būti vykdomi, kiek tai praktiškai įmanoma, laikantis šios TSS reikalavimų.

2) Turėtų būti siekiama, kad pakeitimais, vykdomais atliekant techninę priežiūrą, būtų palaipsniui prisidedama kuriant sąveikai užtikrinti tinkamą geležinkelio liniją.

3) Siekiant apibrėžti sąveikos užtikrinimo procesui svarbią infrastruktūros posistemio dalį, visada reikėtų pasirinkti ir suderinti pagrindinių parametrų grupę. Šių parametrų grupės yra:

a) geležinkelio linijos išdėstymas vietovėje,

b) kelio parametrai,

c) iešmai ir kryžmės,

▼B

d) kelio atsparumas taikomoms apkrovoms,

e) inžinerinių statinių atsparumas eismo apkrovoms,

f) peronai.

4) Šiais atvejais būtina turėtų omeny, kad kiekvienas iš šių elementų, jeigu būtų vertinamas atskirai, nesuteiktų galimybės užtikrinti visumos atitikties – posistemio atitiktį galima patvirtinti tik visais atžvilgiais, t. y. kai užtikrinama visų elementų atitiktis TSS.

7.3.4. *Eksploatuojamos geležinkelio linijos, kurioms netaikomas atnaujinimo arba patobulinimo projektas*

1) ►M1 Esamas posistemis gali būti pritaikytas eksploatuoti TSS atitinkančius geležinkelio riedmenis laikantis pagrindinių Direktyvos 2008/57/EB reikalavimų. Infrastruktūros valdytojui šiuo atveju turėtų būti suteikta galimybė savanoriškai įrodyti esamo posistemio atitiktį pagal pagrindinius šioje TSS nustatytus parametrus. ◄

▼M1

_____

▼B

7.4. **Greitis kaip perėjimo kriterijus**

1) Geležinkelio liniją kaip liniją, kurioje įmanoma užtikrinti sąveiką, leidžiama pradėti eksploatuoti nustačius mažesnį nei didžiausias numatytas greitis. Tačiau, jeigu minėtas leidimas suteikiamas, geležinkelio linija neturėtų būti tiesiama taikant priemones, kurios trukdytų ateityje užtikrinti galimybę riedmenims ja riedėti didžiausiu numatytu greičiu.

2) Pvz., atstumas tarp gretimų kelių ašių yra tinkamas atsižvelgiant į didžiausią numatytą greitį, tačiau dviejų kelio bėgių aukščių skirtumas horizontalia kryptimi turi būti suderinamas su greičiu, kurį būtų leidžiama taikyti pradėjus eksploatavimą.

3) Atitikties vertinimo reikalavimai, taikytini susiklosčius minėtai padėčiai, nustatyti 6.2 skirsnyje.

7.5. **Infrastruktūros suderinamumas su riedmenimis**

1) Geležinkelio riedmenų techninės sąveikos specifikacijas atitinkantys riedmenys savaime nėra suderinami su visomis geležinkelio linijomis, kurios atitinka šią infrastruktūros TSS. Pvz., GC vėžės pločiui numatytas geležinkelių riedmuo nėra pritaikytas naudoti GB vėžės pločio tunelyje.

2) Pagal TSS nustatytų kategorijų ir 4 skyriuje apibrėžto projekto geležinkelio linijos apskritai pritaikytos eksploatuoti geležinkelio riedmenis, kurie pagal standartą EN 15528:2008 priskirti didžiausio greičio kategorijai, kaip nurodyta E priede. Tačiau gali kilti pernelyg didelio dinaminio poveikio rizika, įskaitant tam tikrų tiltų virpesius, gali turėti papildomos įtakos geležinkelio riedmenų suderinamumui su infrastruktūra.

3) Siekiant įrodyti, kad geležinkelio riedmenys, riedantys didesniu greičiu nei nurodytasis E priede, atitinka suderinamumo reikalavimus, galima atlikti tikrinimus, pagrįstus specialiais eksploatavimo modeliais, dėl kurių infrastruktūros valdytojas susitaria su geležinkelio įmone.

4) Šios TSS 4.2.2 skyriuje nurodoma, kad naujas ir patobulintas geležinkelio linijas leidžiama taip projektuoti, jog jos būtų tinkamos didesniems nei nurodyta gabaritams, ašies apkrovoms ir greičiams, taip pat ilgesniems nei nurodyta traukiniams.

▼B

7.6. **Specifiniai atvejai**

Tam tikriems geležinkelių tinklams galima taikyti specifinius atvejus. Šie specifiniai atvejai vadinami:

a) „P“ atvejai – nuolatiniai atvejai,

b) „T“ atvejai – laikinieji atvejai, jeigu rekomenduojama, kad tikslinė sistema būtų sukurta iki 2020 m. (tikslas iškeltas Sprendime Nr. 1692/96/EB su pakeitimais, padarytais Sprendimu Nr. 884/2004/EB ([1])).

7.6.1–7.6.13 skirsniuose nustatytus specifinius atvejus reikėtų derinti su atitinkamais 4 skyriaus skirsniais. Jeigu nenurodyta kitaip (pvz., papildomo reikalavimo atveju), specifiniai atvejai keičia atitinkamus 4 skyriaus reikalavimus. Jeigu 4 skyriaus atitinkamo skirsnio reikalavimai netaikomi specifiniam atvejui, šie reikalavimai nėra pakartoti 7.6.1–7.6.13 skirsniuose ir toliau taikomi nemodifikuoti.

7.6.1. *Estijos geležinkelių tinklo ypatybės*

Specifiniai 1 520/1 524 mm vėžės pločio sistemos atvejai yra neišspręstas klausimas.

7.6.2. *Suomijos geležinkelių tinklo ypatybės*

7.6.2.1. Inžinerinių statinių artumo gabaritas (4.2.4.1)

P atvejai

Visos pagal TSS nustatytos geležinkelio linijų kategorijos – 1 ir 2 punktai

1) Inžinerinių statinių artumo gabaritas nustatomas atsižvelgiant į vėžės plotį FIN 1.

2) Atliekant inžinerinių statinių artumo gabarito skaičiavimus naudojamas statinis arba kinematinis metodas pagal standarto EN 15273–3:2009 D priedo D.4.4. skirsnio reikalavimus.

7.6.2.2. Mažiausias gulsčiosios kreivės spindulys (4.2.4.4)

P atvejai

Visos pagal TSS nustatytos geležinkelio linijų kategorijos – 4 punktas

4) 150–300 m spindulio atvirkštinės kreivės projektuojamos laikantis nustatytų nacionalinių taisyklių, kad taukšo lėkštės neužslinktų už gretimo taukšo lėkščių.

7.6.2.3. Nominalus vėžės plotis (4.2.5.1)

P atvejai

Visos pagal TSS nustatytos geležinkelio linijų kategorijos – 1 punktas

1) Nominalus vėžės plotis yra 1 524 mm.

7.6.2.4. Projektinės rato ir bėgio sąveikos tiesiosiose ir didelio spindulio kreivėse vertės (4.2.5.5.1)

P atvejai

Visos pagal TSS nustatytos geležinkelio linijų kategorijos – 2 punktas

2) Modeliuojama, kaip toliau nurodyti aširačiai riedėtų bėgių 1 524 mm nominalaus vėžės pločio keliu nustatytomis projektinėmis sąlygomis (modeliuojant pagal standartą 15302:2008 atliekamas skaičiavimas):

a) S 1002, kaip apibrėžta standarto EN 13715:2006 C priede, kai SR =1 505 mm,

([1]) OL L 167, 2004 4 30, p. 1.

▼B

b) S 1002, kaip apibrėžta standarto EN 13715:2006 C priedas, kai SR = 1 511 mm,

c) GV 1/40, kaip apibrėžta standarto EN 13715:2006 B priede, kai SR =1 505 mm,

d) GV 1/40, kaip apibrėžta standarto EN 13715:2006 B priede, kai SR = 1 511 mm,

e) EPS, kaip apibrėžta standarto EN 13715:2006 D priede, kai SR = 1 505 mm.

7.6.2.5. Eksploatuojamos infrastruktūros rato ir bėgio sąveikos tiesiosiose ir didelio spindulio kreivėse kontrolės reikalavimai (4.2.5.5.2)

P atvejai

Visos pagal TSS nustatytos geležinkelio linijų kategorijos – 5 lentelė

14 lentelė

Mažiausias vidutinis eksploatuojamos infrastruktūros vėžės plotis tiesiosiose kelio atkarpose ir R > 10 000 m spindulio kreivėse

Greičio intervalas [km/h]	Vidutinis vėžės plotis [mm] (ilgesnė nei 100 m atkarpa)
$v \leq 60$	Įvertinti nereikia
$60 < v \leq 160$	1 519
$160 < v \leq 200$	1 519

7.6.2.6. Eksploatuojamų iešmų ir kryžmių geometrija (4.2.6.2)

P atvejai

Visos pagal TSS nustatytos geležinkelio linijų kategorijos – 2 punktas

2) 1 524 mm nominalaus vėžės pločio iešmų ir kryžmių techninės charakteristikos atitinka šias eksploatuojamos infrastruktūros vertes:

a) didžiausia rato laisvo važiavimo per iešmus tarpo vertė – 1 469 mm;

b) mažiausia atstumo tarp kryžmės smaigalio ir gretbėgio vertė – 1 478 mm;

c) didžiausia rato laisvojo važiavimo tarpo tarp kryžmės smaigalių vertė – 1 440 mm;

d) didžiausia rato laisvojo važiavimo tarp gretbėgio (arba) atlankos įvažiavimo vertė – 1 469 mm.

e) didžiausias perteklinis gretbėgio aukštis – 55 mm.

Papildomi a ir b punktų reikalavimai nekeičiami.

7.6.3. *Graikijos geležinkelių tinklo ypatybės*

7.6.3.1. Eksploataciniai parametrai (4.2.2)

P atvejai

Visos pagal TSS nustatytos geležinkelio linijų kategorijos – 2, 6 ir 7 punktai

2) Projektuojant naujas ir patobulintas transeuropinės paprastųjų geležinkelių sistemos 1 000 mm geležinkelio linijas Peloponese vėžės plotis pasirenkamas pagal šiam tikslui paskelbtas nacionalines taisykles, o ašies apkrova yra 14 tonų.

▼M1

_____

▼B

7) Paskelbta su ašies apkrova susijusi informacija skelbiama kartu su leidžiamu greičiu.

7.6.3.2. Inžinerinių statinių artumo gabaritas (4.2.4.1)

P atvejai

Visos pagal TSS nustatytos geležinkelio linijų kategorijos – 1 ir 2 punktai

1) 1 000 mm geležinkelio linijų Peloponese inžinerinių statinių artumo gabaritas nustatomas pagal nacionalines taisykles, apie kurias šiuo tikslu pranešta.

7.6.3.3. Atstumas tarp gretimų kelių ašių (4.2.4.2)

P atvejai

Visos pagal TSS nustatytos geležinkelio linijų kategorijos – 1 ir 2 punktai

1) 1 000 mm geležinkelio linijų Peloponese atstumas tarp gretimų kelių ašių nustatomas remiantis gabaritu pagal nacionalines taisykles, apie kurias šiuo tikslu pranešta.

7.6.3.4. Didžiausi nuolydžiai (4.2.4.3)

P atvejai

Pagal TSS nustatytų IV–F, IV–M, VI–F ir VI–M kategorijų geležinkelio linijos – 3 ir 4 punktai

3) Pagrindinių kelių projektavimo etape leidžiama naudoti ne didesnius nei 20 mm/m nuolydžius.

7.6.3.5. Mažiausias gulsčiosios kreivės spindulys (4.2.4.4)

P atvejai

Visos pagal TSS nustatytos geležinkelio linijų kategorijos – 2 punktas

2) 1 000 mm geležinkelio linijų Peloponese stovynės kelių arba šalutinių kelių mažiausias projektinis gulsčiosios kreivės spindulys – ne mažesnis nei 110 m.

7.6.3.6. Mažiausias statmenosios kreivės spindulys (4.2.4.5)

P atvejai

Visos pagal TSS nustatytos geležinkelio linijų kategorijos – 1 punktas

1) 1 000 mm geležinkelio linijų Peloponese išilginiam stovynės kelio ir manevrinių kelių profiliui keteroje arba įduboje netaikomos mažesnio nei 500 m spindulio kreivės.

7.6.3.7. Nominalus vėžės plotis (4.2.5.1)

P atvejai

Visos pagal TSS nustatytos geležinkelio linijų kategorijos – 1 punktas

1) Nominalus vėžės plotis – 1 435 mm arba 1 000 mm.

7.6.3.8. Eksploatuojamų iešmų ir kryžmių geometrija (4.2.6.2)

P atvejai

Visos pagal TSS nustatytos geležinkelio linijų kategorijos – 2 punktas

2) Nominalaus 1 000 mm vėžės pločio Peloponese iešmų ir kryžmių techninės charakteristikos atitinka šias eksploatuojamos infrastruktūros vertes:

a) didžiausia rato laisvo važiavimo per iešmus tarpo vertė – 946 mm;

▼B

b) mažiausia atstumo tarp kryžmės smaigalio ir gretbėgio vertė – 961 mm;

c) didžiausia rato laisvojo važiavimo tarpo tarp kryžmės smaigalių vertė – netaikoma;

d) didžiausia rato laisvojo važiavimo tarp gretbėgio (arba) atlankos įvažiavimo vertė – 943 mm.

Papildomi a ir b punktų reikalavimai nekeičiami.

7.6.3.9. Kelio atsparumas vertikaliosioms apkrovoms (4.2.7.1)

P atvejai

Visos pagal TSS nustatytos geležinkelio linijų kategorijos – a punktas

a) 1 000 mm geležinkelio linijų Peloponese kelias, įskaitant iešmus ir kryžmes, projektuojamas taip, kad būtų pritaikytas išlaikyti bent 14 tonų didžiausią statinę ašies apkrovą.

7.6.3.10. Naujų tiltų atsparumas eismo apkrovoms (4.2.8.1) – vertikaliosios apkrovos (4.2.8.1.1)

P atvejai

Visos pagal TSS nustatytos geležinkelio linijų kategorijos – tik naujų arba eksploatuojamų geležinkelio linijų naujų inžinerinių statinių – 3 punktas

3) 1 000 mm geležinkelio linijos Peloponese alfa vertė (α) yra 0,75 arba didesnė.

7.6.4. *Airijos geležinkelių tinklo ypatybės*

7.6.4.1. Eksploataciniai parametrai (4.2.2.) – 2 punktas – 3 lentelė, skiltis „traukinio ilgis“

2) Naujos ir patobulintos transeuropinės paprastųjų geležinkelių sistemos geležinkelio linijos projektuojamos naudojant bent 215 m keleivinių traukinių ilgio vertę ir 350 m prekinių traukinių ilgio vertę, atsižvelgiant į nacionalines taisykles, apie kurias šiuo tikslu pranešta.

7.6.4.2. Inžinerinių statinių artumo gabaritas (4.2.4.1)

P atvejai

Pagal TSS nustatytų IV–P, IV–F, IV–M, VI–P, VI–F ir VI–M kategorijų geležinkelio linijos – 1 ir 2 punktai

1) Inžinerinių statinių artumo gabaritas nustatomas renkantis unifikuoto pločio vėžę *IRL 1* ir atsižvelgiant į nacionalines taisykles, apie kurias šiuo tikslu pranešta.

Pagal TSS nustatytų V–P, V–F, V–M, VII–P, VII–F ir VII–M kategorijų geležinkelio linijos – 1 ir 2 punktai

1) Inžinerinių statinių artumo gabaritas nustatomas renkantis unifikuoto pločio vėžę *IRL 2* ir atsižvelgiant į nacionalines taisykles, apie kurias šiuo tikslu pranešta.

7.6.4.3 Atstumas tarp gretimų kelių ašių (4.2.4.2)

P atvejai

Pagal TSS nustatytų IV–P, IV–F, IV–M, VI–P, VI–F ir VI–M kategorijų geležinkelio linijos – 1 ir 2 punktai

1) Mažiausias atstumas tarp gretimų kelių ašių nustatomas naudojant į *IRL 1* pločio vėžę ir atsižvelgiant į nacionalines taisykles, apie kurias šiuo tikslu pranešta.

▼B

Pagal TSS nustatytų V–P, V–F, V–M, VII–P, VII–F ir VII–M kategorijų geležinkelio linijos – 1 ir 2 punktai

1) Mažiausias atstumas tarp gretimų kelių ašių nustatomas naudojant į *IRL 2* pločio vėžę ir atsižvelgiant į nacionalines taisykles, apie kurias šiuo tikslu pranešta.

7.6.4.4. Nominalus vėžės plotis (4.2.5.1)

P atvejai

Visos pagal TSS nustatytos geležinkelio linijų kategorijos – 1 punktas

1) Nominalus vėžės plotis – 1 600 mm.

7.6.4.5. Projektinės rato ir bėgio sąveikos tiesiosiose ir didelio spindulio kreivėse vertės (4.2.5.5.1)

P atvejai

Visos pagal TSS nustatytos geležinkelio linijų kategorijos – 2 punktas

2) Modeliuojama, kaip toliau nurodyti aširačiai važiuotų bėgių 1 600 mm nominalaus vėžės pločio keliu nustatytomis projektinėmis sąlygomis (modeliuojant pagal standartą 15302:2008 atliekamas skaičiavimas):

   a) S 1002, kaip apibrėžta standarto EN 13715:2006 C priede, kai SR =1 585 mm,

   b) S 1002, kaip apibrėžta standarto EN 13715:2006 C priede, kai SR = 1 591 mm,

   c) GV 1/40, kaip apibrėžta standarto EN 13715:2006 B priede, kai SR =1 585 mm,

   d) GV 1/40, kaip apibrėžta standarto EN 13715:2006 B priede, kai SR = 1 591 mm,

   e) EPS, kaip apibrėžta standarto EN 13715:2006 D priede, kai SR = 1 585 mm.

7.6.4.6. Eksploatuojamos infrastruktūros rato ir bėgio sąveikos tiesiosiose ir didelio spindulio kreivėse kontrolės reikalavimai (4.2.5.5.2)

P atvejai

Visos pagal TSS nustatytos geležinkelio linijų kategorijos – 5 lentelė

15 lentelė

Mažiausias vidutinis eksploatuojamos infrastruktūros tiesiosios kelio atkarpos vėžės plotis ir R > 10 000 m spindulio kreivėse

Greičio intervalas [km/h]	Vidutinis vėžės plotis [mm] (ilgesnė nei 100 m atkarpa)
$v \leq 60$	Įvertinti nereikia
$60 < v \leq 160$	1 595
$160 < v \leq 200$	1 595

7.6.4.7. Eksploatuojamų iešmų ir kryžmių geometrija (4.2.6.2)

P atvejai

Visos pagal TSS nustatytos geležinkelio linijų kategorijos – 2 punktas

2) Nominalaus 1 600 mm vėžės pločio iešmų ir kryžmių techninės charakteristikos atitinka šias eksploatuojamos infrastruktūros vertes:

   a) didžiausia rato laisvo važiavimo per iešmus tarpo vertė – 1 546 mm;

▼B

b) mažiausia atstumo tarp kryžmės smaigalio ir gretbėgio vertė – 1 556 mm;

c) didžiausia rato laisvojo važiavimo tarpo tarp kryžmės smaigalių vertė – 1 521 mm;

d) didžiausia rato laisvojo važiavimo tarp gretbėgio (arba) atlankos įvažiavimo vertė – 1 546 mm.

Papildomi a ir b punktų reikalavimai nekeičiami.

7.6.5. *Latvijos geležinkelių tinklo ypatybės*

Specifiniai 1 520/1 524 mm vėžės pločio sistemos atvejai yra neišspręstas klausimas.

7.6.6. *Lietuvos geležinkelių tinklo ypatybės*

Specifiniai 1 520/1 524 mm vėžės pločio sistemos atvejai yra neišspręstas klausimas.

7.6.7. *Lenkijos geležinkelių tinklo ypatybės*

7.6.7.1. Inžinerinių statinių artumo gabaritas (4.2.4.1)

P atvejai

Visos pagal TSS nustatytos geležinkelio linijų kategorijos – 1 ir 2 punktai

1) 1 520 mm geležinkelio linijos inžinerinių statinių artumo gabaritas nustatomas atsižvelgiant į nacionalines taisykles, apie kurias šiuo tikslu pranešta.

7.6.7.2. Nominalus vėžės plotis (4.2.5.1)

P atvejai

Visos pagal TSS nustatytos geležinkelio linijų kategorijos – 3 papildomas punktas

3) Geležinkelio linijose, kuriomis tarptautiniam vežimui naudojami geležinkelio riedmenys važiuoja į šalis, kuriose naudojama 1 520 ir (arba) 1 524 mm pločio vėžė, leidžiama naudoti 1 520 mm nominalaus pločio vėžę.

7.6.7.3. Projektinės rato ir bėgio sąveikos tiesiosiose ir didelio spindulio kreivėse vertės (4.2.5.5.1)

P atvejai

Visos pagal TSS nustatytos geležinkelio linijų kategorijos – 2 punktas

2) Modeliuojama, kaip toliau nurodyti aširačiai važiuotų bėgių 1 520 mm nominalaus vėžės pločio keliu nustatytomis projektinėmis sąlygomis (modeliuojant pagal standartą 15302:2008 atliekamas skaičiavimas:

a) S 1002, kaip apibrėžta standarto EN 13715:2006 C priede C, kai SR =1 503 mm,

b) S 1002, kaip apibrėžta standarto EN 13715:2006 C priede C, kai SR = 1 509 mm,

c) GV 1/40, kaip apibrėžta standarto EN 13715:2006 B priede B, kai SR = 1 503 mm,

d) GV 1/40, kaip apibrėžta standarto EN 13715:2006 B priede B, kai SR = 1 509 mm,

e) EPS, kaip apibrėžta standarto EN 13715:2006 D priede D, kai SR = 1 503 mm.

▼B

7.6.7.4. Eksploatuojamos infrastruktūros rato ir bėgio sąveikos tiesiosiose ir didelio spindulio kreivėse kontrolės reikalavimai (4.2.5.5.2)

P atvejai

Visos pagal TSS nustatytos geležinkelio linijų kategorijos – 5 lentelė

16 lentelė

1 520 mm geležinkelio linijų mažiausias vidutinis eksploatuojamos infrastruktūros vėžės plotis tiesiose kelio atkarpose ir R > 10 000 m spindulio kreivėse

Greičio intervalas [km/h]	Vidutinis vėžės plotis [mm] (ilgesnė nei 100 m atkarpa)
$v \leq 120$	Įvertinti nereikia
$120 < v \leq 160$	1 515
$160 < v \leq 200$	1 515

7.6.7.5. Eksploatuojamų iešmų ir kryžmių geometrija (4.2.6.2)

P atvejai

Visos pagal TSS nustatytos geležinkelio linijų kategorijos – 2 punktas

2) Nominalaus 1 520 mm vėžės pločio iešmų ir kryžmių techninės charakteristikos atitinka šias eksploatuojamos infrastruktūros vertes:

a) didžiausia rato laisvo važiavimo per iešmus tarpo vertė – 1 460 mm;

b) mažiausia atstumo tarp kryžmės smaigalio ir gretbėgio vertė – 1 476 mm;

c) didžiausia rato laisvojo važiavimo tarpo tarp kryžmės smaigalių vertė – 1 436 mm;

d) didžiausia rato laisvojo važiavimo tarp gretbėgio (arba) atlankos įvažiavimo vertė – 1 460 mm.

Papildomi a ir b punktų reikalavimai nekeičiami.

7.6.7.6. Didžiausia bukosios kryžmės dalis be rato kreipiamųjų priemonių (4.2.6.3)

P atvejai

Visos pagal TSS nustatytos geležinkelio linijų kategorijos – 1 punktas

1) 1 520 mm vėžės pločio kelio bukosios kryžmės dalies be rato kreipiamųjų priemonių didžiausia projektinė vertė yra 1 iš 9 ($tg\alpha = 0{,}11$, $\alpha = 6°20'$) bukosios kryžmės su ne mažiau nei 44 mm iškeltu gretbėgiu ir susijusi su didesnio nei 330 mm skersmens ratu tiesiuose pagrindiniuose keliuose.

7.6.8. *Portugalijos geležinkelių tinklo ypatybės*

7.6.8.1. Inžinerinių statinių artumo gabaritas (4.2.4.1)

P atvejai

Visos pagal TSS nustatytos geležinkelio linijų kategorijos – 1 ir 2 punktai

Inžinerinių statinių artumo gabaritas nustatomas atsižvelgiant į CPb, CPb+ arba CPc atskaitos apybrėžas.

Inžinerinių statinių artumo gabaritas apskaičiuojamas pagal standarto EN 15273–3:2009 D priedo D.4.3 skirsnį naudojant kinematinį metodą.

▼B

Trijų bėgių kelio statinių artumo gabaritas nustatomas atsižvelgiant į CPb+ atskaitos apybrėžas (pasirenkamas 1 668 mm vėžės kelio vidurys).

7.6.8.2. Nominalus vėžės plotis (4.2.5.1)

P atvejai

Visos pagal TSS nustatytos geležinkelio linijų kategorijos – 1 punktas

1) Jeigu geležinkelio linijoje nutiestas trijų bėgių kelias, nominalus vėžės plotis yra 1 668 mm, 1 435 mm arba abu pločiai.

7.6.8.3. Projektinės rato ir bėgio sąveikos tiesiosiose ir didelio spindulio kreivėse vertės (4.2.5.5.1)

P atvejai

Visos pagal TSS nustatytos geležinkelio linijų kategorijos – 2 punktas

2) Modeliuojama, kaip toliau nurodyti aširačiai riedėtų bėgių 1 668 mm nominalaus vėžės pločio keliu nustatytomis projektinėmis sąlygomis (modeliuojant pagal standartą 15302:2008 atliekamas skaičiavimas):

   a) S 1002, kaip apibrėžta standarto EN 13715:2006 C priede, kai SR = 1 653 mm;

   b) S 1002, kaip apibrėžta standarto EN 13715:2006 C priede su SR, kai 1 659 mm;

   c) GV 1/40, kaip apibrėžta standarto EN 13715:2006 B priede su SR, kai 1 653 mm;

   d) GV 1/40, kaip apibrėžta standarto EN 13715:2006 B priede su SR, kai 1 659 mm,

   e) EPS, kaip apibrėžta standarto EN 13715:2006 D priede su SR, kai 1 653 mm.

7.6.8.4. Eksploatuojamos infrastruktūros rato ir bėgio sąveikos tiesiosiose ir didelio spindulio kreivėse kontrolės reikalavimai (4.2.5.5.2)

P atvejai

Visos pagal TSS nustatytos geležinkelio linijų kategorijos – 5 lentelė

17 lentelė

Mažiausias vidutinis eksploatuojamos infrastruktūros tiesiosios kelio atkarpos vėžės plotis ir R > 10 000 m spindulio kreivėse

Greičio intervalas [km/h]	Vidutinis vėžės plotis [mm] (ilgesnė nei 100 m atkarpa)
$v \leq 60$	Įvertinti nereikia
$60 < v \leq 160$	1 663
$160 < v \leq 200$	1 663

7.6.8.5. Eksploatuojamų iešmų ir kryžmių geometrija (4.2.6.2)

P atvejai

Visos pagal TSS nustatytos geležinkelio linijų kategorijos – 2 punktas

Nominalaus 1 668 mm vėžės pločio iešmų ir kryžmių techninės charakteristikos atitinka šias eksploatuojamos infrastruktūros vertes:

a) didžiausia rato laisvo važiavimo per iešmus tarpo vertė – 1 613 mm;

▼B

b) mažiausia atstumo tarp kryžmės smaigalio ir gretbėgio vertė – 1 624 mm;

c) didžiausia rato laisvojo važiavimo tarpo tarp kryžmės smaigalių vertė – 1 589 mm;

d) didžiausia rato laisvojo važiavimo tarp gretbėgio (arba) atlankos įvažiavimo vertė – 1 613 mm.

Papildomi a ir b punktų reikalavimai nekeičiami.

7.6.9. *Rumunijos geležinkelių tinklo ypatybės*

7.6.9.1. Eksploatuojamų ešmų ir kryžmių geometrija (4.2.6.2)

P atvejai

Visos pagal TSS nustatytos geležinkelio linijų kategorijos – 2 punkto f papunktis

2)f) Ešmų ir kryžmių techninės charakteristikos atitinka eksploatuojamos infrastruktūros ne mažesnę nei 38 mm įvažiavimo protarpio gylio vertę.

7.6.10. *Ispanijos geležinkelių tinklo ypatybės*

7.6.10.1. Inžinerinių statinių artumo gabaritas (4.2.4.1)

P atvejai

Pagal TSS nustatytų V–P, V–F, V–M, VII–P, VII–F ir VII–M kategorijų geležinkelio linijos – 1 ir 2 punktai

1) Inžinerinių statinių artumo gabaritas nustatomas renkantis GHE16 pločio vėžę ir atsižvelgiant į nacionalines taisykles, apie kurias šiuo tikslu pranešta.

Visos pagal TSS nustatytos geležinkelio linijų kategorijos – 4 papildomas punktas

▼M1

_____

▼B

7.6.10.2. Atstumas tarp gretimų kelių ašių (4.2.4.2)

P atvejai

Pagal TSS nustatytos IV–P, IV–F, IV–M, VI–P, VI–F ir VI–M kategorijų geležinkelio linijos – 1 ir 2 punktai

1) Atstumas tarp 1 668 mm vėžės pločio gretimų kelių ašių arba tarp 1 435 mm vėžės pločio gretimų kelių ašių atitinka didžiausią geležinkelio linijos greitį.

18 lentelė

Atstumas tarp Ispanijos geležinkelių tinklo gretimų kelių ašių

Greitis [km/h]	Atstumas tarp gretimų kelių ašių (mm)
$v \leq 140$	3 808
$140 < v \leq 160$	3 920
$160 < v \leq 200$	4 000

Pagrįstais atvejais atstumą tarp gretimų kelių ašių galima sumažinti iki kitos lentelėje pateiktos mažesnės vertės, o geležinkelio linijose, kuriomis geležinkelio riedmenys rieda mažesniu nei 100 km/h greičiu, atstumą tarp gretimų kelių ašių ypatingais atvejais galima sumažinti iki 3 674 mm.

▼B

Pagal TSS nustatytų V–P, V–F, V–M, VII–P, VII–F ir VII–M kategorijų geležinkelio linijos – 1 ir 2 punktai

1) Atstumas tarp 1 668 mm vėžės pločio gretimų kelių ašių arba tarp 1 435 mm vėžės pločio gretimų kelių ašių yra 3 808 mm.

Geležinkelio linijose, kuriomis geležinkelio riedmenys rieda mažesniu nei 100 km/h greičiu, atstumą tarp gretimų kelių ašių galima sumažinti iki 3 674 mm.

Jeigu pasirenkamas mažesnis nei 3 808 mm atstumas tarp gretimų kelių ašių, tada įrodoma, kad geležinkelio riedmenų prasilenkimo prošvaisa yra pakankama.

7.6.10.3. Didžiausi nuolydžiai (4.2.4.3)

P atvejai

Pagal TSS nustatytų IV–F, IV–M, VI–F ir VI–M kategorijų geležinkelio linijos – 3 ir 4 punktai

3) Projektuojant pagrindinius kelius leidžiama naudoti ne didesnius nei 20 mm/m nuolydžius.

7.6.10.4. Nominalus vėžės plotis (4.2.5.1)

P atvejai

Visos pagal TSS nustatytos geležinkelio linijų kategorijos – 1 punktas ir 3 papildomas punktas

1) Nominalus vėžės plotis yra 1 668 mm arba 1 435 mm.

3) Trijų bėgių kelio nominalus vėžės plotis yra 1 435 mm ir 1 668 mm.

7.6.10.5. Projektinės rato ir bėgio sąveikos tiesiosiose ir didelio spindulio kreivėse vertės (4.2.5.5.1)

Visos pagal TSS nustatytos geležinkelio linijų kategorijos – 2 punktas

2) Modeliuojama, kaip toliau nurodyti aširačiai riedėtų bėgių 1 668 mm nominalaus vėžės pločio keliu nustatytomis projektinėmis sąlygomis (modeliuojant pagal standartą 15302:2008 atliekamas skaičiavimas):

a) S 1002, kaip apibrėžta standarto EN 13715:2006 C priede, kai SR =1 653 mm;

b) S 1002, kaip apibrėžta standarto EN 13715:2006 C priede, kai SR = 1 659 mm;

c) GV 1/40, kaip apibrėžta standarto EN 13715:2006 B priede, kai SR =1 653 mm;

d) GV 1/40, kaip apibrėžta standarto EN 13715:2006 B priede, kai SR = 1 659 mm,

e) EPS, kaip apibrėžta standarto EN 13715:2006 D priede, kai SR = 1 653 mm.

7.6.10.6. Eksploatuojamos infrastruktūros rato ir bėgio sąveikos tiesiosiose ir didelio spindulio kreivėse kontrolės reikalavimai (4.2.5.5.2)

P atvejai

Visos pagal TSS nustatytos geležinkelio linijų kategorijos – 5 lentelė

▼B

19 lentelė

Mažiausias vidutinis eksploatuojamos infrastruktūros tiesiosios kelio atkarpos vėžės plotis ir R > 10 000 m spindulio kreivėse

Greičio intervalas [km/h]	Vidutinis vėžės plotis [mm] (ilgesnė nei 100 m atkarpa)
$v \leq 60$	Įvertinti nereikia
$60 < v \leq 160$	1 663
$160 < v \leq 200$	1 663

7.6.10.7 Eksploatuojamų iešmų ir kryžmių geometrija (4.2.6.2)

P atvejai

Visos pagal TSS nustatytos geležinkelio linijų kategorijos – 2 punktas

Nominalaus 1 668 mm vėžės pločio iešmų ir kryžmių techninės charakteristikos atitinka šias eksploatuojamos infrastruktūros vertes:

a) didžiausia rato laisvo važiavimo per iešmus tarpo vertė – 1 618 mm;

b) mažiausia atstumo tarp kryžmės smaigalio ir gretbėgio vertė – 1 626 mm;

c) didžiausia rato laisvojo važiavimo tarpo tarp kryžmės smaigalių vertė – 1 590 mm;

d) didžiausia rato laisvojo važiavimo tarp gretbėgio (arba) atlankos įvažiavimo vertė – 1 620 mm.

Papildomi a ir b punktų reikalavimai nekeičiami.

7.6.11. *Švedijos geležinkelių tinklo ypatybės*

Su Suomijos geležinkelių tinklu tiesiogiai sujungtoje infrastruktūroje ir jūrų uostų infrastruktūroje galima taikyti šios TSS 7.6.2 skirsnyje nurodytas Suomijos geležinkelių tinklo ypatybes.

7.6.12. *Didžiosios Britanijos geležinkelių tinklo ypatybės*

7.6.12.1. Eksploataciniai parametrai (4.2.2)

P atvejai

Visos pagal TSS nustatytos geležinkelio linijų kategorijos – 7 punktas

7) Skelbiant su ašies apkrova susijusią informaciją naudojamas maršruto tinkamumo (RA) numeris (nustatomas pagal nacionalinę techninę taisyklę, apie kurią šiuo tikslu pranešta) ir leidžiamas greitis.

Jeigu kelio atkarpos keliamoji galia viršija maršruto tinkamumo (RA) numerių intervalą, galima pateikti keliamąją galią apibrėžiančią papildomą informaciją.

7.6.12.2. Inžinerinių statinių artumo gabaritas (4.2.4.1)

P atvejai

Pagal TSS nustatytų V–P, V–F, V–M, VII–P, VII–F ir VII–M kategorijų geležinkelio linijos – 1 ir 2 punktai

1) Tobulinant arba atnaujinant paprastųjų geležinkelių linijas inžinerinių statinių artumo gabarito atžvilgiu, užtikrintinas inžinerinių statinių artumo gabaritas nurodomas atitinkamame projekte.

▼B

Gabaritai taikomi laikantis nacionalinės techninės taisyklės, apie kurią šiuo tikslu pranešta.

7.6.12.3. Atstumas tarp gretimų kelių ašių (4.2.4.2)

P atvejai

Pagal TSS nustatytų V–P, V–F, V–M, VII–P, VII–F ir VII–M kategorijų geležinkelio linijos – 1 ir 2 punktai

1) Nominalus atstumas tiesiosiose kelio atkarpose ir 400 m spindulio kelio kreivėse tarp gretimų kelių ašių yra 3 400 mm arba didesnis.

Jeigu topografiniai apribojimai trukdo tarp gretimų kelių ašių pasirinkti nominalų 3 400 mm atstumą, leidžiama atstumą tarp gretimų kelių ašių sumažinti, jei taikomos specialios pakankamą geležinkelio riedmenų prasilenkimo prošvaisą užtikrinančios priemonės.

Atstumo tarp gretimų kelių ašių sumažinimas atitinka nacionalinę techninę taisyklę, apie kurią šiuo tikslu pranešta.

7.6.12.4. Nominalus vėžės plotis (4.2.5.1)

P atvejai

Pagal TSS nustatytų V–P, V–F, V–M, VII–P, VII–F ir VII–M kategorijų geležinkelio linijos – 3 papildomas punktas

3) Jeigu naudojami vertikaliųjų bėgių iešmai *CEN56 Vertical* ir kryžmės, leidžiama taikyti 1 432 mm nominalų vėžės plotį.

7.6.12.5. Eksploatuojamų iešmų ir kryžmių geometrija (4.2.6.2)

P atvejai

Pagal TSS nustatytų V–P, V–F, V–M, VII–P, VII–F ir VII–M kategorijų geležinkelio linijos – 4 papildomas punktas

4) Vertikaliųjų bėgių iešmuose ir kryžmėse *CEN56 Vertical* leidžiama naudoti ne mažesnę nei 1 388 mm atstumo tarp kryžmės smaigalio ir gretbėgio vertę (ji matuojama 14 mm žemiau važiuojamojo paviršiaus ir ant teorinės atskaitos linijos reikiamu atstumu atgal nuo smaigalio tikrojo taško (TT), kaip parodyta 2 pav.).

7.6.13. *Šiaurės Airijos geležinkelių tinklo ypatybės*

Jungtinės Karalystės Šiaurės Airijos geležinkelių tinkle taikomos tam tikros šių TSS 7.6.4 punkte nurodytos Airijos geležinkelių tinklo ypatybės.

▼B

A PRIEDAS

SĄVEIKOS SUDEDAMŲJŲ DALIŲ VERTINIMAS

Sąveikos sudedamųjų dalių charakteristikos, kurias naudodama pasirinktą modulį skirtingais projektavimo, tobulinimo ir gamybos etapais turi įvertinti paskelbtoji įstaiga ar gamintojas, 20 lentelėje pažymėtos „X“. Jeigu vertinti nereikia, charakteristika pažymima „netaikoma“.

Netaikytinos jokios konkrečios infrastruktūros posistemio sąveikos sudedamųjų dalių vertinimo procedūros.

20 lentelė

Sąveikos sudedamųjų dalių vertinimas rengiant EB atitikties deklaraciją

Vertintinos charakteristikos	Vertinimo etapas			
	Projektavimo ir tobulinimo etapas			Gamybos etapas
	Projekto vertinimas	Gamybos proceso vertinimas	Tipo bandymas	Produkto kokybė (serijos)
5.3.1 Bėgis				
5.3.1.1 Bėgio galvutės profilis	X	X	netaikoma	X
5.3.1.2 Bėgio skerspjūvio inercijos momentas	X	netaikoma	netaikoma	netaikoma
5.3.1.3 Bėgio kietumas	X	X	netaikoma	X
5.3.2 Bėgio sąvaržos	netaikoma	netaikoma	X	X
5.3.3 Kelio pabėgiai	X	X	X	X

▼B

B PRIEDAS

INFRASTRUKTŪROS POSISTEMIO VERTINIMAS

Posistemio charakteristikos, įvertintinos skirtingais projektavimo, gamybos ir naudojimo etapais, lentelėje pažymėtos „X“.

Jeigu paskelbtoji įstaiga nėra įpareigojama atlikti vertinimo, charakteristika lentelėje pažymima „netaikoma“. Charakteristika gali būti pažymėta žodžiu „netaikoma“, tačiau vertinimą gali tekti atlikti kitais etapais.

Vertinimo etapų apibrėžtis:

1) „Projekto vertinimas“ – jį atliekant tikrinama, ar atsižvelgiant į TSS reikalavimus pasirinktos teisingos vertės ir (arba) parametrai.

2) „Užbaigus darbus, prieš pateikiant eksploatuoti“ – prieš pat pradedant eksploatuoti vietoje tikrinama, ar pats produktas atitinka atitinkamus projektinius parametrus.

3 skiltyje pateikiamos nuorodos į 6.2.4 skirsnį „Konkrečios posistemio vertinimo procedūros“.

21 lentelė

Infrastruktūros posistemio vertinimas rengiant EB atitikties patikrą

Vertintinos charakteristikos	Nauja geležinkelio linija arba patobulinimo ir (arba) atnaujinimo projektas		Konkrečios vertinimo procedūros
	Projekto vertinimas	Užbaigus darbus, prieš pateikiant eksploatuoti	
	1	2	3
Inžinerinių statinių artumo gabaritas (4.2.4.1)	X	X	6.2.4.1
Atstumas tarp gretimų kelių ašių (4.2.4.2)	X	X	6.2.4.2
Didžiausi nuolydžiai (4.2.4.3)	X	netaikoma	
Mažiausias gulsčiosios kreivės spindulys (4.2.4.4)	X	X	
Mažiausias statmenosios kreivės spindulys (4.2.4.5)	X	X	
Nominalus vėžės plotis (4.2.5.1)	X	netaikoma	
Dviejų kelio bėgių aukščių skirtumas horizontalia kryptimi (4.2.5.2)	X	X	
Dviejų kelio bėgių aukščių skirtumo horizontalia kryptimi kitimo sparta (4.2.5.3)	X	X	
Dviejų kelio bėgių aukščių skirtumo horizontalia kryptimi stygius (4.2.5.4)	X	netaikoma	6.2.4.3
Rato ir bėgio sąveika tiesiosiose ir didelio spindulio kreivėse (4.2.5.5.1) – projektinė vertė	X	netaikoma	6.2.4.4
Rato ir bėgio sąveika tiesiosiose ir didelio spindulio kreivėse (4.2.5.5.2) – taikoma	Neišspręstas klausimas	Neišspręstas klausimas	6.2.4.5
Kelio atkarpos be iešmų ir kryžmių bėgio galvutės profilis (4.2.5.6)	X	netaikoma	
Bėgio pokrypis (4.2.5.7)	X	netaikoma	
Kelio standumas (4.2.5.8)	Neišspręstas klausimas	Neišspręstas klausimas	
Blokavimo įtaisai (4.2.6.1)	X	X	
Eksploatuojamų iešmų ir kryžmių geometrija (4.2.6.2)	netaikoma	netaikoma	6.2.4.7

▼B

Vertintinos charakteristikos	Nauja geležinkelio linija arba patobulinimo ir (arba) atnaujinimo projektas		Konkrečios vertinimo procedūros
	Projekto vertinimas	Užbaigus darbus, prieš pateikiant eksploatuoti	
	1	2	3
Didžiausia fiksuotosios bukosios kryžmės dalis be rato kreipiamųjų priemonių (4.2.6.3)	X	netaikoma	6.2.4.7
Kelio atsparumas vertikaliosioms apkrovoms (4.2.7.1)	X	netaikoma	6.2.5
Išilginis kelio atsparumas (4.2.7.2)	X	netaikoma	6.2.5
Šoninis kelio atsparumas (4.2.7.3)	X	netaikoma	6.2.5
Naujų tiltų atsparumas eismo apkrovoms (4.2.8.1)	X	netaikoma	6.2.4.8
Ekvivalentinė vertikalioji naujų sankasų apkrova ir grunto slėgio poveikis (4.2.8.2)	X	netaikoma	6.2.4.8
Virš kelių ar greta jų pastatytų naujų inžinerinių statinių atsparumas kelio poveikiui (4.2.8.3)	X	netaikoma	6.2.4.8
Esamų tiltų ir sankasų atsparumas eismo apkrovoms (4.2.8.4)	netaikoma	netaikoma	6.2.4.9
Neatidėliotinų veiksmų, įsikišimo ir įspėjamųjų ribų nustatymas (4.2.9.1)	netaikoma	netaikoma	6.2.4.5
Neatidėliotinų kelio iškrypos veiksmų riba (4.2.9.2)	netaikoma	netaikoma	
Neatidėliotinų vėžės pločio pokyčio veiksmų riba (4.2.9.3)	netaikoma	netaikoma	
Neatidėliotinų dviejų kelio bėgių aukščių skirtumo horizontalia kryptimi pokyčio veiksmų riba (4.2.9.4)	netaikoma	netaikoma	
Naudingasis peronų ilgis (4.2.10.1)	X	netaikoma	
Peronų plotis ir jų kraštas (4.2.10.2)	žr. PRM	žr. PRM	
Peronų galai (4.2.10.3)	žr. PRM	žr. PRM	
Peronų aukštis (4.2.10.4)	žr. PRM	žr. PRM	
Atstumai nuo perono vertikaliojo paviršiaus iki artimojo bėgio galvutės važiuojamojo paviršiaus krašto (4.2.10.5)	žr. PRM	žr. PRM	
Didžiausias slėgio pokytis tuneliuose (4.2.11.1)	X	netaikoma	6.2.4.6
Ribiniai triukšmo ir vibracijos dydžiai ir mažinimo priemonės (4.2.11.2),	neišspręstas klausimas	neišspręstas klausimas	
Apsauga nuo elektros smūgio (4.2.11.3)	žr. ENE	žr. ENE	
Sauga geležinkelių tuneliuose (4.2.11.4)	žr. SRT	žr. SRT	
Šoninio vėjo poveikis (4.2.11.5)	neišspręstas klausimas	neišspręstas klausimas	
Atstumo žymos (4.2.12.1),	netaikoma	X	
Tualetų nuotekų šalinimas (4.2.13.2)	netaikoma	netaikoma	6.2.4.10

▼B

Vertintinos charakteristikos	Nauja geležinkelio linija arba patobulinimo ir (arba) atnaujinimo projektas		Konkrečios vertinimo procedūros
	Projekto vertinimas	Užbaigus darbus, prieš pateikiant eksploatuoti	
	1	2	3
Traukinių išorės valymo įrenginiai (4.2.13.3)	netaikoma	netaikoma	6.2.4.10
Vandens papildymas (4.2.13.4)	netaikoma	netaikoma	6.2.4.10
Degalų papildymas (4.2.13.5)	netaikoma	netaikoma	6.2.4.10
Elektros energijos tiekimas iš stacionariojo šaltinio (4.2.13.6)	netaikoma	netaikoma	6.2.4.10

▼B

C PRIEDAS

INŽINERINIŲ STATINIŲ TINKAMUMO REIKALAVIMAI ATSIŽVELGIANT Į DIDŽIOSIOS BRITANIJOS PAGAL TSS NUSTATYTŲ GELEŽINKELIO LINIJŲ KATEGORIJĄ

Inžinerinių statinių tinkamumo reikalavimai apibrėžti 22 lentelėje; jie apibūdinami maršruto tinkamumo numeriu ir atitinkamu didžiausiu greičiu. Maršruto tinkamumo numeris ir didžiausias susijęs greitis laikomi vienu bendru parametru.

Maršruto tinkamumo numeris – ašies didžiausios apkrovos ir geometrinių aspektų, susijusių su atstumu tarp ašių, funkcija. Maršruto tinkamumo numeriai apibrėžiami pagal nacionalines techninės taisykles, apie kurias tuo tikslu pranešta.

22 lentelė

Maršruto tinkamumo numeris. Didžiausias susijęs greitis [mylios per valandą]

Paprastųjų geležinkelių TSS INF pagal TSS nustatyta geležinkelio linijų kategorija	Keleiviniai vagonai (įskaitant ekonominės klasės keleivinius vagonus, traukinio įgulos reikmėms skirtus geležinkelio riedmenis ir vagonus automobiliams vežti) ([1]) ir mažos keliamosios galios prekiniai vagonai ([1]) ([2])	Prekiniai vagonai Kiti geležinkelio riedmenys	Lokomotyvai ir geležinkelių traukos riedmenys su kabina viename gale ([1]) ([3]) ([4])	Elektriniai ir dyzeliniai keleiviniai variklinių vagonų traukiniai, geležinkelių traukos riedmenys ir varikliniai vagonai ([1]) ([2])
IV–P	RA2 ([5]) – 125	([8])	RA7 ([9]) – 125 RA8 ([9]) – 110 RA8 ([10]) – 100	RA3 ([6]) – 125 RA5 ([7]) – 100
IV–F	([8])	RA10 – 60 RA8 – 75 RA2 – 90	RA8 ([10]) – 90	([8])
IV–M	žr.IV–P	žr.IV–F	žr.IV–P	žr.IV–P
V–P	RA2 ([5]) – 100	([8])	RA7 ([10]) – 100 RA8 ([9]) – 100 RA8 ([10]) – 90	RA3 ([6]) – 100
V–F	([8])	RA8 – 60	RA8 ([10]) – 60	([8])
V–M	žr.V–P	RA8 – 75	žr.V–P	žr.V–P
VI–P	RA2 ([5]) – 90	([8])	RA8 ([10]) – 90	RA3 ([6]) – 90
VI–F	([8])	RA10 – 60	RA8 ([10]) – 60	([8])
VI–M	žr.VI–P	RA10 – 60 RA8 – 75 RA2 – 90	žr.VI–P	žr.VI–P
VII–P	RA1 ([5]) – 75	([8])	RA7 ([10]) ([11]) – 75	RA3 ([6]) – 75
VII–F	([8])	RA7 – 60	RA7 ([10]) – 60	([8])
VII–M	RA2 ([5]) – 75	RA7 – 75	RA7 ([10]) – 75	žr.VII–P

Pastabos

([1]) Keleiviniai vagonai (įskaitant ekonominės klasės keleivinius vagonus, traukinio įgulos reikmėms skirtus geležinkelio riedmenis, vagonus automobiliams vežti), kiti geležinkelio riedmenys, lokomotyvai, geležinkelių traukos riedmenys su kabina viename gale, dyzeliniai ir elektriniai keleiviniai variklinių vagonų traukiniai, geležinkelių traukos riedmenys ir varikliniai vagonai apibrėžti geležinkelio riedmenų TSS. Mažos keliamosios galios prekiniai vagonai yra apibrėžti kaip traukinio įgulos reikmėms skirti geležinkelio riedmenys, išskyrus tai, juos leidžiama įtraukti į sąstatus, kurie neskirti keleiviams vežti.

([2]) Inžinerinių statinių reikalavimai suderinti su ekonominės klasės keleiviniais vagonais, traukinio įgulos reikmėms skirtais geležinkelio riedmenimis, vagonais automobiliams vežti, mažos keliamosios galios prekiniais vagonais ir dyzeliniais bei elektriniais keleiviniais variklinių vagonų traukiniais ir geležinkelio traukos riedmenimis (paprastųjų ir sujungtųjų riedmenų ilgis 18–27,5 m, o įprastų riedmenų (su reguliariais atstumais įrengtais aširačiais) ilgis 9–14 m).

([3]) Nenaudojama (E priedo 24 lentelės 3 pastaba netaikoma Didžiojoje Britanijoje).

▼B

(4) Pagal inžinerinių statinių reikalavimus leidžiama naudoti du greta sukabintus lokomotyvus ir (arba) geležinkelių traukos riedmenis su kabina viename gale. Laikantis inžinerinių statinių reikalavimų trims ar daugiau sukabintiems lokomotyvams ir (arba) geležinkelių traukos riedmenims su kabina viename gale (arba lokomotyvų ir (arba) geležinkelių traukos riedmenų su kabina viename gale sąstatui) leidžiama riedėti ne didesniu kaip 75 mylių per valandą greičiu, jeigu lokomotyvai ir (arba) geležinkelių traukos riedmenys su kabina viename gale atitinka privalomus prekiniams vagonams taikomus reikalavimus.

(5) Inžinerinių statinių reikalavimai yra suderinti su kiekvieno vagono ilgio vienetui tenkančia vidutine mase ir (arba) 2,75 t/m geležinkelio riedmeniu.

(6) Inžinerinių statinių reikalavimai yra suderinti su kiekvieno vagono ilgio vienetui tenkančia vidutinė mase ir (arba) 3,0 t/m geležinkelio riedmeniu.

(7) Inžinerinių statinių reikalavimai yra suderinti su kiekvieno vagono ilgio vienetui tenkančia vidutinė mase ir (arba) 3,25 t/m geležinkelio riedmeniu.

(8) Neapibrėžta jokia oficiali TSS.

(9) Lokomotyvų ir geležinkelių traukos riedmenų su kabina viename gale (su 4 ašimis).

(10) Lokomotyvų ir geležinkelių traukos riedmenų su kabina viename gale (su 4 arba 6 ašimis).

(11) Valstybė narė gali nurodyti, ar pagal TSS nustatytos VII–P kategorijos geležinkelio linijoje taikomi lokomotyvų ir geležinkelių traukos riedmenų su kabina viename gale reikalavimai.

▼**M1**

_____

▼B

E PRIEDAS

INŽINERINIŲ STATINIŲ TINKAMUMO REIKALAVIMAI ATSIŽVELGIANT Į GELEŽINKELIŲ LINIJŲ KATEGORIJĄ, NUSTATYTĄ PAGAL EKSPLOATACINIUS TSS PARAMETRUS

Inžinerinių statinių tinkamumo reikalavimai apibrėžti 24 lentelėje nurodant Europos tinklo geležinkelio linijų kategoriją (arba, jeigu reikia, lokomotyvo klasę) ir atitinkamą didžiausią greitį. Europos tinklo geležinkelio linijų kategorija (arba, jeigu reikia, lokomotyvo klasė) ir susijęs didžiausias greitis laikomi vientisa kombinuotąja verte.

Europos tinklo geležinkelio linijų kategorija ir lokomotyvo klasė yra ašies apkrovos ir geometrinių aspektų, susijusių su atstumu tarp ašių, funkcija. Europos tinklo geležinkelio linijų kategorijos nustatytos standarto EN 15528:2008 A priede, o lokomotyvo klasės – standarto EN 15528:2008 J ir K prieduose.

24 lentelė

Europos tinklo geležinkelio linijų kategorija. Didžiausias susijęs greitis [km/h]

Pagal TSS nustatyta geležinkelio linijų kategorija	Keleiviniai vagonai (įskaitant ekonominės klasės keleivinius vagonus, traukinio įgulos reikmėms skirtus geležinkelio riedmenis ir vagonus automobiliams vežti) (1) ir mažos keliamosios galios prekiniai vagonai (1) (2)	Prekiniai vagonai Kiti geležinkelio riedmenys	Lokomotyvai ir geležinkelių traukos riedmenys su kabina viename gale (1) (3) (4)	Elektriniai ir dyzeliniai keleiviniai variklinių vagonų traukiniai, geležinkelių traukos riedmenys ir varikliniai vagonai (1) (2)
IV-P	B1 (5) – 200	(8)	D2 – 200 $L6_{19}$ $L6_{20}$ $L6_{21}$ $L6_{22}$ – 160 D4xL – 140	B1 (5) – 200 C2 (6) – 180 D2 (7) – 140
IV-F	(8)	E5 – 100 D4 – 120 B2 – 140	D2 – 140 D4xL – 120	(8)
IV-M	žr. IV-P	žr. IV-F	žr. IV-P	žr. IV-P
V-P	B1 (5) – 160	(8)	$L4_{21.5}$ – 160 $L4_{22.5}$ – 140 $L6_{19}$ $L6_{20}$ $L6_{21}$ $L6_{22}$ – 140	C2 (6) – 160 D2 (7) – 100
V-F	(8)	D4 – 100	$L4_{22.5}$ – 100 $L6_{19}$ $L6_{20}$ $L6_{21}$ $L6_{22}$ – 100	(8)
V-M	žr. V-P	žr. V-F	žr. V-P	žr. V-P
VI-P	B1 (5) – 140	(8)	D2 – 140 D4xL – 140	C2 (6) – 140 D2 (7) – 100
VI-F	(8)	E4 – 100	D2 – 100 D4xL – 100	(8)
VI-M	žr. VI-P	B2 – 140 D4 – 120 E4 – 100	D2 – 140 D4xL – 140	C2 (6) – 140 D2 (7) – 120
VII-P	A (5) – 120	(8)	$L4_{21.5}$ – 120	A (5) – 120

▼B

Pagal TSS nustatyta geležinkelio linijų kategorija	Keleiviniai vagonai (įskaitant ekonominės klasės keleivinius vagonus, traukinio įgulos reikmėms skirtus geležinkelio riedmenis ir vagonus automobiliams vežti) (1) ir mažos keliamosios galios prekiniai vagonai (1) (2)	Prekiniai vagonai Kiti geležinkelio riedmenys	Lokomotyvai ir geležinkelių traukos riedmenys su kabina viename gale (1) (3) (4)	Elektriniai ir dyzeliniai keleiviniai variklinių vagonų traukiniai, geležinkelių traukos riedmenys ir varikliniai vagonai (1) (2)
VII-F	(8)	C2 – 100	$L4_{21.5}$ – 100 $L6_{19}$ $L6_{20}$ $L6_{21}$ – 80	(8)
VII-M	B1 (5) – 120	žr. VII-F	žr. VII-P + VII-F	B1 (5) – 120

Pastabos

(1) Keleiviniai vagonai (įskaitant ekonominės klasės keleivinius vagonus, traukinio įgulos reikmėms skirtus geležinkelio riedmenis, vagonus automobiliams vežti), kiti geležinkelio riedmenys, lokomotyvai, geležinkelių traukos riedmenys su kabina viename gale, dyzeliniai ir elektriniai keleiviniai variklinių vagonų traukiniai, geležinkelių traukos riedmenys ir varikliniai vagonai apibrėžti geležinkelio riedmenų TSS. Mažos keliamosios galios prekiniai vagonai yra apibrėžti kaip traukinio įgulos reikmėms skirti geležinkelio riedmenys, išskyrus tai, kad juos leidžiama įtraukti į sąstatus, neskirtus keleiviams vežti.

(2) Inžinerinių statinių reikalavimai suderinti su ekonominės klasės keleiviniais vagonais, traukinio įgulos reikmėms skirtais geležinkelio riedmenimis, vagonais automobiliams vežti, mažos keliamosios galios prekiniais vagonais ir dyzeliniais bei elektriniais keleiviniais variklinių vagonų traukiniais ir geležinkelio traukos riedmenimis (paprastųjų ir sujungtųjų riedmenų ilgis 18–27,5 m, o įprastų riedmenų (su reguliariais atstumais įrengtais aširačiais) ilgis 9–14 m).

(3) Tikrinant būtinus infrastruktūros reikalavimus, šias Europos tinklo geležinkelio linijų kategorijas galima naudoti kaip pakaitinius būtinus reikalavimus atsižvelgiant į nurodytas lokomotyvų klases: $L4_{21.5}$ $L4_{22.5}$ (taikomos D2) ir $L6_{19}$ $L6_{20}$ $L6_{21}$ $L6_{22}$ (taikomos D4xL).

(4) Pagal inžinerinių statinių reikalavimus leidžiama naudoti du greta sukabintus lokomotyvus ir (arba) geležinkelių traukos riedmenis su kabina viename gale. Laikantis inžinerinių statinių reikalavimų trims ar daugiau sukabintiems lokomotyvams ir (arba) geležinkelių traukos riedmenims su kabina viename gale (arba lokomotyvų ir (arba) geležinkelių traukos riedmenų su kabina viename gale sąstatui) leidžiama riedėti ne didesniu kaip 120 km/h greičiu, jeigu lokomotyvai ir (arba) geležinkelių traukos riedmenys su kabina viename gale atitinka privalomus prekiniams vagonams taikomus reikalavimus.

(5) Inžinerinių statinių reikalavimai yra suderinti su kiekvieno vagono ilgio vienetui tenkančia vidutine mase ir (arba) 2,75 t/m geležinkelio riedmeniu.

(6) Inžinerinių statinių reikalavimai yra suderinti su kiekvieno vagono ilgio vienetui tenkančia vidutinė mase ir (arba) 3,1 t/m geležinkelio riedmeniu.

(7) Inžinerinių statinių reikalavimai yra suderinti su kiekvieno vagono ilgio vienetui tenkančia vidutinė mase ir (arba) 3,5 t/m geležinkelio riedmeniu.

(8) Neapibrėžta jokia oficiali TSS.

▼B

F PRIEDAS

NEIŠSPRĘSTŲ KLAUSIMŲ SĄRAŠAS

Atstumas tarp gretimų kelių ašių (žr. 4.2.4.2)

Eksploatuojamos infrastruktūros rato ir bėgio sąveikos tiesiosiose ir didelio spindulio kreivėse kontrolės reikalavimai (žr. 4.2.5.5.2)

Kelio standumas (žr. 4.2.5.8)

Ribiniai triukšmo ir vibracijos dydžiai ir mažinimo priemonės (žr. 4.2.11.2)

Šoninio vėjo poveikis (žr. 4.2.11.5)

Specifiniai Estijos geležinkelių tinklo atvejai (žr. 7.6.1)

Specifiniai Latvijos geležinkelių tinklo atvejai (žr. 7.6.5)

Specifiniai Lietuvos geležinkelių tinklo atvejai (žr. 7.6.6)

▼B

G PRIEDAS

GLOSARIJUS

25 lentelė

Terminai

Apibrėžtas terminas	TSS skirsnis	Apibrėžtis
Tikrasis taškas (RP)/Praktischer Herzpunkt/ Pointe de coeur	4.2.6.2	V šerdies kryžmės galas (žr. 2 pav.), kuriame nurodomas tikrojo taško (RP) ir susikirtimo taško (IP) santykis.
Įspėjamoji riba/Auslösewert/Limite d'alerte	4.2.9.1	Nurodo vertę, kurią viršijus, jeigu taip nutinka, tenka analizuoti kelio geometrijos būklę ir į kurią atsižvelgiama planuojant reguliariai atliekamus techninės priežiūros darbus.
Ašies apkrova/Achsfahrmasse/Charge à l'essieu	4.2.2, 4.2.7.1	Statinių vertikalių jėgų, kuriomis aširačio ratai ar nepriklausomų ratų poros veikia kelią suma, padalyta iš sunkio jėgos pagreičio.
Dviejų kelio bėgių aukščių skirtumas horizontalia kryptimi/Überhöhung/Dévers de la voie	4.2.5.2 4.2.5.3 4.2.9.4	Tam tikroje vietoje tarp kelio dviejų bėgių galvučių vidurinių linijų gulsčiosios kreivės atžvilgiu išmatuotas aukščių skirtumas.
Dviejų kelio bėgių aukščių skirtumo horizontalia kryptimi stygius/Überhöhungsfehlbetrag/Insuffisance de devers	4.2.5.4	Nustatyto dviejų kelio bėgių aukščių skirtumo ir pusiausvyrojo dviejų kelio bėgių aukščių skirtumo neatitikties vertė.
Kryžmė/Starres Herzstück/Coeur de croisement	4.2.6.2	Iešmų ar kryžminių iešmų dviejų priešingų vidinių bėgių galvučių briaunų sankirtą užtikrinantis įtaisas, sudarytas iš vienos V kryžmės ir dviejų atlankų.
Pagrindinė transeuropinio tinklo (TEN) geležinkelio linija/TEN Strecke des Kernnetzes/Ligne du RTE déclarée corridor	4.2.1, 7.1, 7.2, 7.3	Transeuropinio tinklo geležinkelio linija, kurią valstybė narė laiko svarbia tarptautinio Europos koridoriaus dalimi.
Šoninis vėjas/Seitenwind/Vents traversiers	4.2.11.5	Į geležinkelio liniją pučiantis stiprus šoninis vėjas, kuris gali sumažinti važiuojančių traukinių saugą.
Avarinis veikimas/Gestoerter Betrieb/ Exploitation degradee	4.4.2	Veikimas, kurį sukelia nenumatytas įvykis, užkertantis kelią įprastam traukinių eismui.
Projektinė vertė/Planungswert/Valeur de conception	4.2.4.4, 4.2.5.2, 4.2.5.4.2, 4.2.5.5.1, 4.2.5.7.2, 4.2.9.4, 4.2.6.2, 4.2.6.3	Teorinė vertė, kuriai netaikomos gamybos, statybos arba techninės priežiūros nuokrypos.
Atstumas tarp gretimų kelių ašių/Gleisabstand/Entraxe de voies	4.2.4.2	Atstumas tarp dviejų tiriamų kelių ašių taškų, išmatuotas lygiagrečiai atskaitos kelio važiavimo paviršiui, t. y. žemiau esančio kelio važiavimo paviršiui.
Atšakinis iešmų kelias/Zweiggleis/Voie déviée	4.2.5.4.2	Nuo pagrindinio kelio atsišakojantis kelias (taikoma iešmams ir kryžmėms).

▼B

Apibrėžtas terminas	TSS skirsnis	Apibrėžtis
Dinaminė šoninė jėga/Dynamische Querkraft/Effort dynamique transversal	4.2.7.3	Dinaminių jėgų, kuriomis aširatis skersine kryptimi veikia kelią, suma.
Sankasos/Erdbauwerke/Ouvrages en terre	4.2.8.2, 4.2.8.4	Sankasos ir gruntą sulaikantys statiniai, kuriuos veikia geležinkelio riedmenų eismo apkrovos.
Europos tinklo geležinkelio linijų kategorija/EN Streckenklasse/EN Catégorie de ligne	4.2.2, 4.2.8.4, 7.5, E priedas	Standarto EN 15528:2008 A priede nustatytos klasifikavimo procedūros rezultatas, kuris tame standarte nurodomas kaip geležinkelio linijų kategorija. Ja apibūdinamas infrastruktūros tinkamumas išlaikyti vertikaliąsias apkrovas, kuriomis geležinkelio riedmenys veikia geležinkelio linija arba geležinkelio linijos atkarpą, kai ja vyksta įprastas geležinkelių transporto eismas.
Rato ir bėgio sąveika tiesiosiose ir didelio spindulio kreivėse/Äquivalente Konizität/Conicité équivalente	4.2.5.5	Rato ir bėgio sąveika tiesiose ir didelio spindulio kreivėse yra aširačio su kūginiais ratais kūgio kampo tangentas, kurio šoninis judėjimas turi tą patį kinematinį bangos ilgį, kaip ir šis aširatis tiesiame kelyje ir didelio spindulio kreivėse.
Perteklinis gretbėgio aukštis/Radlenkerüberhöhung/Surélévation du contre bėgis	4.2.6.2. (g)	Gretbėgio aukštis virš gretimo važiuojamojo bėgio (žr. toliau pateiktame 5 pav. 7 matmenį).
Atstumas tarp kryžmės smaigalio ir gretbėgio/Leitweite/Cote de protection de pointe	4.2.6.2 (b)	Nuotolis nuo kryžmės smaigalio iki gretbėgio (žr. toliau pateiktame 5 pav. 2 matmenį)
Įvažiavimo protarpio gylis/Rillentiefe/Profondeur d'ornière	4.2.6.2. (f)	Atstumas tarp važiuojamojo paviršiaus ir įvažiavimo protarpio apačios (žr. toliau pateiktame 5 pav. 6 matmenį).
Įvažiavimo protarpio plotis/Rillenweite/Largeur d'ornière	4.2.6.2 (e)	Atstumas tarp važiuojamojo bėgio ir gretimo gretbėgio arba atlankos (žr. toliau pateiktame 5 pav. 5 matmenį).
Rato laisvojo važiavimo tarpas prie gretbėgio/atlankos įvažiavimo/Freier Raddurchlauf im Radlenker-Einlauf/Flügelschienen–Einlauf/Côte d'équilibrage du contre–rail	4.2.6.2 (d)	Atstumas tarp kryžmės gretbėgio ar atlankos važiuojamojo paviršiaus ir važiuojamojo bėgio vidinio važiuojamojo paviršiaus iki kito paviršiaus, išmatuotas atitinkamai ties gretbėgio įvažiavimu ar atlanka (žr. toliau pateiktame 5 pav. 4 matmenį). Įvažiavimo ant gretbėgio ar atlankos vieta – taškas, kuriame ratui leidžiama susiliesti su gretbėgiu ar atlanka.
Rato laisvojo važiavimo tarpas prie kryžmės smaigalio/Freier Raddurchlauf im Bereich der Herzspitze/Cote de libre passage dans le croisement	4.2.6.2 (c)	Atstumas tarp kryžmės atlankos važiuojamojo paviršiaus ir kitoje pusėje esančio gretbėgio (žr. toliau pateiktame 5 pav. 3 matmenį).
Rato laisvojo važiavimo tarpas prie iešmų/Freier Raddurchlauf im Bereich der Zungen–vorrichtung/Côte de libre passage de l'aiguillage	4.2.6.2 (a)	Atstumas tarp vienos iešmo smailės vidinio važiuojamojo paviršiaus iki kitoje pusėje esančios iešmo smailės galinės briaunos (žr. toliau pateiktame 5 pav. 1 matmenį).
Gabaritas/Begrenzungslinie/Gabarit	4.2.2	Taisyklių rinkinys, įskaitant atskaitos apybrėžą ir susijusias jo apskaičiavimo taisykles, kurias taikant nustatomi geležinkelio riedmens išorės matmenys ir erdvė, kurią apima infrastruktūra.

▼B

Apibrėžtas terminas	TSS skirsnis	Apibrėžtis
HBW/HBW/HBW	5.3.1.3	Ne SI sistemos plieno kietumo vienetas, apibrėžtas standarte EN ISO 6506–1:2005 *Metalai – Brinelio kietumo bandymas*. Bandymo metodas.
Neatidėliotinų veiksmų riba/Soforteingriffsschwelle/Limite d'intervention immédiate	4.2.9.1, 4.2.9.2, 4.2.9.3, 4.2.9.4	Vertė, kurią viršijus privaloma imtis priemonių, kad būtų iki priimtino lygio sumažinta geležinkelio riedmens nuvažiavimo nuo bėgių pavojus.
Infrastruktūros valdytojas/Betreiber der Infrastruktur/Gestionnaire de l'Infrastrukture	4.2.5.5, 4.2.6.2, 4.2.9, 4.4.3, 4.5.2, 6.2.2.1, 6.2.4, 6.4 7.3.4, 7.5	Kaip apibrėžta 2001 m. vasario 26 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2001/14/EB dėl geležinkelių infrastruktūros pajėgumų paskirstymo, mokesčių už naudojimąsi geležinkelių infrastruktūra ėmimo ir saugos sertifikavimo 2 straipsnio h pastraipoje (OL L 75, 2001 3 15, p. 29)
Eksploatuojamos infrastruktūros vertė/Wert im Betriebszustand/Valeur en exploitation	4.2.5.5.2 4.2.6.2 4.2.9.4	Pradėjus eksploatuoti infrastruktūrą bet kuriuo metu išmatuota vertė.
Susikirtimo taškas (IP)/Theoretischer Herzpunkt/Point d'intersection théorique	4.2.6.2	Teorinis bėgio galvučių važiuojamųjų paviršių susikirtimo taškas kryžmės centre (žr. 2 pav.).
Įsikišimo riba/Eingriffsschwelle/Valeur d'intervention	4.2.9.1	Vertė, kurią viršijus privaloma imtis ištaisomųjų techninės priežiūros darbų, kad iki kito patikrinimo nebūtų viršyta riba, kuria viršijus būtina imtis neatidėliotinų veiksmų.
Atskiras defektas/Einzelfehler/Défaut isolé	4.2.9.1 4.2.9.2	Diskretusis kelio geometrijos pažeidimas.
Geležinkelio linijos greitis/Streckengeschwindigkeit/Vitesse de la ligne	4.2.2	Didžiausias greitis, kuriuo pagal projektą leidžiama važiuoti geležinkelio linija.
Techninės priežiūros dokumentų rinkinys/Instandhaltungsdossier/Dossier de maintenance	4.5.1	Techninių dokumentų rinkinio dalys, kuriose nustatomos naudojimo sąlygos ir apribojimai, taip pat techninės priežiūros nurodymai.
Techninės priežiūros planas/Instandhaltungsplan/Plan de maintenance	4.5.2	Dokumentų rinkinys, kuriame pateikiamos infrastruktūros techninės priežiūros procedūros, kurias yra nustatęs infrastruktūros valdytojas.
Pagrindiniai keliai/Hauptgleise/Voies principales	4.2.4.3	Keliai, kuriais vyksta traukinių eismas. Apibrėžtis netaikoma šalutiniams geležinkelių keliams, depams, stovynės keliams ir jungiamosioms geležinkelio linijoms.
Daugiabėgis kelias/Mehrschienengleis/Voie à multi écartement	4.2.3.2, 4.2.6.3	Daugiau nei dviejų bėgių kelias, jeigu pagal projektą numatyta bent dvi poras atitinkamų bėgių eksploatuoti kaip atskirus kelius, kurių vėžės plotis vienodas ar skirtingas.
Nominalus vėžės plotis/Nennspurweite/Ecartement nominalių de la voie	4.2.5.1	Vėžės plotį apibūdinanti vertė.
Įprastas eksploatavimas/Regelbetrieb/Service régulier	4.2.3.2 4.2.10.1	Kelio eksploatavimas atsižvelgiant į numatytą eismo tvarkaraštį.

▼B

Apibrėžtas terminas	TSS skirsnis	Apibrėžtis
Kita transeuropinio tinklo (TEN) geležinkelio linija/Weitere TEN Strecke/Autre ligne du RTE	4.2.1, 7.2, 7.3	Transeuropinio tinklo geležinkelio linija, kuri nelaikoma pagrindine transeuropinio tinklo geležinkelio linija.
Galimybė ateityje iš dalies pakeisti projektą/Vorsorge für künftige Erweiterungen/Réservation pour extension future	4.2.10.1	Galimybė ateityje fiziškai išplėsti inžinerinį statinį (pvz., padidinti perono ilgį).
Eksploatacinis parametras/Leistungskennwert/Paramètre de performance	4.2.2	Geležinkelio linijų kategoriją apibūdinantis parametras, kuriuo remiantis projektuojami infrastruktūros posistemio elementai ir pagal kurį apibrėžiamas geležinkelio linijos eksploatavimo lygis.
Kelio atkarpa be iešmų ir kryžmių/Freie Strecke/Voie courante	4.2.5.5 4.2.5.6 4.2.5.7	Kelio atkarpa be iešmų ir kryžmių.
Įtrauktis/Spitzenbeihobelung/Dénivelation de la pointe de coeur	4.2.6.2. (b)	Kryžmėje su fiksuotu smaigaliu atskaitos linija gali nesutapti su teorine atskaitos linija. Tam tikru atstumu iki kirtimosi taško V šerdies atskaitos liniją, atsižvelgiant į konstrukciją, galima atitraukti tolyn nuo šios teorinės rato antbriaunio linijos, kad šios dvi dalys nesusiliestų. Ši padėtis aprašyta 2 pav.
Bėgio pokrypis/Schienenneigung/Inclinaison du rail	4.2.5.5 4.2.5.7	Nutiesto bėgio galvutės pokrypį atsižvelgiant į bėgių plokštumą (važiuojamąjį bėgių paviršių) apibūdinantis kampas, atitinkantis kampą tarp bėgio (ar lygiaverčio simetrinio bėgio tokio paties bėgių galvutės profilio) ir bėgių plokštumos statmens.
Bėgio tarpiklis/Schienenzwischenlage/Semelle sous bėgis	5.3.2	Stangrus sluoksnis tarp bėgio ir atraminio pabėgio arba pagrindo plokštės.
Atvirkštinė kreivė/Gegenbogen/Courbes et contre–courbes	4.2.4.4	Dvi besiliečiančios priešingo lenkimo kreivės.
Inžinerinių statinių artumo gabaritas/Lichtraum/Gabarit des obstacles	4.2.4.1	Apibrėžiama atskaitos kelio erdvė, kurioje neturi būti jokių objektų ar inžinerinių statinių ir kuri negali būti naudojama gretimais keliais vykstančiam geležinkelių transporto eismui, siekiant užtikrinti saugų atskaitos kelio eksploatavimą. Šis gabaritas nustatomas pagal atitinkamas taisykles naudojant atskaitos apybrėžą.
Iešmai/Zungenvorrichtung/Aiguillage	4.2.5.4.2 4.2.6.1	Iš dviejų įtvirtintų bėgių (rėminių bėgių) ir dviejų judamųjų bėgių (iešmų smailių) sudarytas kelio įrenginys, kuriuo geležinkelio riedmenys iš vieno kelio kreipiami į kitą kelią.
Iešmai ir kryžmės/Weichen und Kreuzungen/Appareil de voie	4.2.5.4.1, 4.2.5.7.2, 4.2.6, 4.2.7.1, 4.2.7.2.1, 4.2.7.3, 5.2	Iš iešmų ir pavienių kryžmių, taip pat iš juos jungiančių bėgių sudarytas kelias.

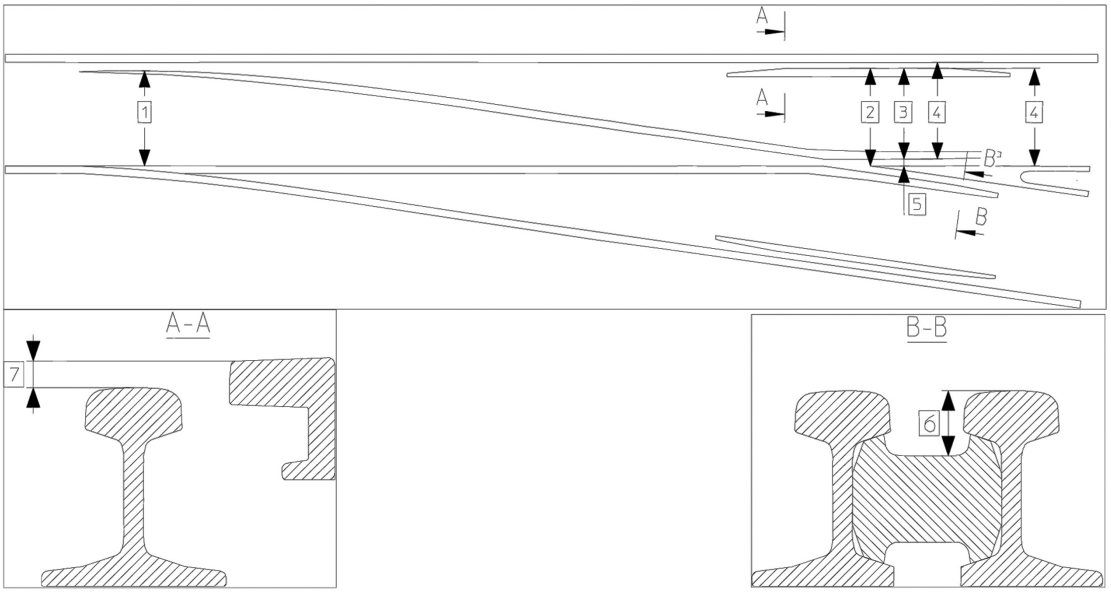
▼B

Apibrėžtas terminas	TSS skirsnis	Apibrėžtis
Tiesus pagrindinis kelias/Stammgleis/Voie directe	4.2.5.4.1 4.2.6.3	Tiesus pagrindinis kelias – tai ištisinis bendrosios geležinkelio kelio išdėstymo schemos kelias (taikoma iešmams ir kryžmėms).
Vėžės plotis/Spurweite/Ecartement de la voie	4.2.5.1	Mažiausias atstumas tarp važiuojamajam paviršiui statmenų linijų, kertančių kiekvieno bėgio galvutės profilį 0–14 mm žemiau važiuojamojo paviršiaus.
Kelio standumas/Steifigkeit des Gleises/Rigidite de la voie	4.2.5.8	Visuminis matas, kuriuo apibūdinamas kelio atsparumas bėgio, kurį veikia ratų apkrova, pasislinkimui.
Kelio iškrypa/Gleisverwindung/Gauche	4.2.9.1, 4.2.9.2	Kelio iškrypa apibrėžiama kaip matematinis skirtumas tarp dviejų skersinių kelio profilių, imamų atskirai per nustatytą atstumą, dažniausiai išreiškiamas kaip nuolydis tarp dviejų taškų, kuriuose matuojamas skersinių kelio profilis.
Traukinio ilgis/Zuglänge/Longueur du train	4.2.2	Traukinio, kuris pritaikytas įprastomis eksploatavimo sąlygomis važiuoti tam tikra geležinkelio linija, ilgis.
Pagal TSS nustatyta geležinkelio linijų kategorija/TSS Streckenkategorie/TSS Catégorie de ligne	4.2, 7.2, 7.3.1, 7.5, 7.6	Geležinkelio linijos klasifikavimas atsižvelgiant į eismo tipą ir linijos tipą siekiant parinkti privalomo lygio eksploatacinius parametrus.
Geležinkelio linijos tipas/Streckenart/Tipe de ligne	4.2.1, 7.3.1	Geležinkelio linijos svarbos (pagrindinė ar kita) ir sąveikai užtikrinti būtinų parametrų diegimo būdo (nauja ar patobulinta) apibrėžtis.
Eismo tipas/Verkehrsart/Tipe de trafic	4.2.1	Nurodo pagal TSS nustatytos kategorijos geležinkelio linijos tikslinės sistemos pagrindinę eismo rūšį ir atitinkamus pagrindinius parametrus.
Bukosios kryžmės dalis be rato kreipiamųjų priemonių/Führungslose Stelle/Lacune dans la traversée	4.2.6.3	Bukosios kryžmės dalis be rato kreipiamųjų priemonių; ši dalis standarte EN 13232–3:2003 aprašyta kaip „ilgis be rato kreipiamųjų priemonių.
Naudingasis perono ilgis/Bahnsteignutzlänge/Longueur utile de quai	4.2.10.1	Didžiausias ištisinės perono dalies, prie kurios įprastomis eksploatavimo sąlygomis turi stovėti traukinys, kad į traukinį įliptų ir iš jo išliptų keleiviai, ir kuriai taikomos reikiamos sustojimo nuokrypos, ilgis. Įprastos eksploatavimo sąlygos –kelio eksploatavimas visaverčiu režimu (t. y. rato ir bėgio sankiba yra įprasta, signalizacija veikia, visos sistemos veikia pagal planą).

▼B

5 pav.

Iešmų ir kryžmių geometrija



1 Rato laisvojo važiavimo tarpas iešmuose

2 Atstumas tarp kryžmės smaigalio ir gretbėgio

3 Rato laisvojo važiavimo tarpas ties kryžmės smaigaliu

4 Rato laisvojo važiavimo tarpas ties gretbėgiu/atlankos įvažiavimu

5 Įvažiavimo protarpio plotis

6 Įvažiavimo protarpio gylis

7 Perteklinis gretbėgio aukštis

▼B

H PRIEDAS

STANDARTŲ, KURIAIS REMIAMASI, SĄRAŠAS

26 lentelė.

Nurodytų standartų sąrašas

Eilės Nr.	Nuoroda	Dokumento pavadinimas	Versija (metai)	Atitinkamas (-) pagrindinis parametras (-ai)
1	EN 13715	Geležinkelių taikmenys. Aširačiai ir dviašiai vežimėliai. Ratai. Ratų riedėjimo paviršiaus profilis.	2006	Projektinės rato ir bėgio sąveikos tiesiosiose ir didelio spindulio kreivėse vertės (4.2.5.5.1)
2	EN 13803–2	Geležinkelio taikmenys. Projektiniai tiesiamo kelio parametrai. 1 435 mm ir platesnės vėžės kelias. 2 dalis. Iešmų ir kryžmių bei kelio išlyginimas staigiai keičiantis kreivumo spinduliui (su pakeitimu A1:2009)	2006	Mažiausias gulsčiosios kreivės spindulys (4.2.4.4)
3	EN 13848–1	Geležinkelio taikmenys. Geležinkelio kelias. Geometrinė geležinkelio kelio kokybė. 1 dalis. Geležinkelio kelio geometrijos apibūdinimas (su pakeitimu A1:2008)	2003	Neatidėliotinų veiksmų, įsikišimo ir įspėjamosios ribos nustatymas (4.2.9.1), Mažiausios vidutinės vėžės pločio vertės vertinimas (6.2.4.5)
4	EN 15273–3	Geležinkelių taikmenys. Gabaritai. 3 dalis. Inžinerinių statinių artumo gabaritai	2009	Eksploataciniai parametrai (4.2.2), Inžinerinių statinių artumo gabaritas (4.2.4.1), Atstumo tarp gretimų kelių ašių vertinimas (6.2.4.2),
5	EN 15302	Geležinkelio taikmenys. Ekvivalenčiojo kūgiškumo nustatymo metodas	2008	Projektinės rato ir bėgio sąveikos tiesiosiose ir didelio spindulio kreivėse vertės (4.2.5.5.1
6	EN 15528	Geležinkelio taikmenys. Geležinkelio linijų kategorijos, skirtos riedmenų krovinių ribinių masių ir geležinkelio infrastruktūros sąsajai valdyti	2008	Eksploatuojamų tiltų ir sankasų atsparumas eismo apkrovoms (4.2.8.4 ir E priedas),
7	EN 1990:2002/A1	Eurokodas – Konstrukcijų projektavimo pagrindai – A1 pakeitimas	2005	Naujų tiltų atsparumas eismo apkrovoms (4.2.8.1)
8	EN 1991–2	Eurokodas 1 – Poveikiai konstrukcijoms – 2 dalis. Tiltus veikiančios eismo apkrovos	2003	Inžinerinių statinių atsparumas eismo apkrovoms (4.2.8), Naujų tiltų atsparumas eismo apkrovoms (4.2.8.1), Ekvivalentinė vertikalioji naujų sankasų apkrova ir grunto slėgio poveikis (4.2.8.2), Virš kelių ar greta jų pastatytų naujų statinių atsparumas kelio poveikiui (4.2.8.3)