

II

(Az EK-Szerződés/Euratom-Szerződés alapján elfogadott jogi aktusok, amelyek közzététele nem kötelező)

HATÁROZATOK

BIZOTTSÁG

A BIZOTTSÁG HATÁROZATA

(2007. december 20.)

a nagy sebességű transzeurópai vasúti rendszer infrastruktúra-alrendszerére vonatkozó kölcsönös átjárhatósági műszaki előírásokról

(az értesítés a C(2007) 6440. számú dokumentummal történt)

(EGT-vonatkozású szöveg)

(2008/217/EK)

AZ EURÓPAI KÖZÖSSÉGEK BIZOTTSÁGA,

tekintettel az Európai Közösséget létrehozó szerződésre,

tekintettel a nagy sebességű transzeurópai vasúti rendszer kölcsönös átjárhatóságáról szóló, 1996. július 23-i 96/48/EK tanácsi irányelvre ⁽¹⁾ és különösen annak 6. cikke (1) bekezdésére,

mivel:

- (1) A 96/48/EK irányelv 2. cikke c) pontjának és II. mellékletének megfelelően a nagy sebességű transzeurópai vasúti rendszert strukturális vagy funkcionális alrendszerekre osztják fel, ideértve az infrastruktúra-alrendszert is.
- (2) A 2002/732/EK bizottsági határozat ⁽²⁾ megállapítja a nagy sebességű transzeurópai infrastruktúra-alrendszerre vonatkozó kölcsönös átjárhatóság első műszaki előírásait (ÁME).
- (3) Szükséges felülvizsgálni az első ÁME-t a műszaki haladás és végrehajtás során szerzett tapasztalatok fényében.
- (4) Közös képviseleti testületként a Vasutak Kölcsönös Átjárhatóságának Európai Szövetsége (AEIF) kapott megbízást az első ÁME felülvizsgálatára. A 2002/732/EK határozat helyébe ez a határozat lép.

- (5) A felülvizsgált ÁME-tervezetet a 96/48/EK irányelv által létrehozott bizottság vizsgálta meg.
- (6) Ez az ÁME – meghatározott feltételek mellett – az új vagy korszerűsített és felújított infrastruktúrára vonatkozik.
- (7) Ezt az ÁME-t az infrastruktúra-alrendszerek esetén esetlegesen alkalmazandó egyéb vonatkozó ÁME-k rendelkezéseinek sérelme nélkül kell alkalmazni.
- (8) Az infrastruktúra-alrendszerre vonatkozó első ÁME 2002-ben lépett hatályba. A meglévő szerződéses kötelezettségek miatt az új infrastruktúra-alrendszerek vagy kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemek, illetve azok felújítása és korszerűsítése az első ÁME rendelkezései szerinti megfelelőségértékelés tárgyát képezik. Továbbá, az első ÁME-t kell alkalmazni az alrendszer elemeinek, valamint az első ÁME szerint engedélyezett kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemek karbantartására, illetve a karbantartással összefüggő cserékre. Így a 2002/732/EK határozat rendelkezései hatályban maradnak az e határozat mellékletében szereplő ÁME-val összhangban engedélyezett projektek karbantartására és azokra az új vonalak építésére és meglévő vonalak felújítására vagy korszerűsítésére irányuló projektekre vonatkozóan, melyek fejlesztése előrehaladott állapotban van vagy melyek az e határozat bejelentése idején teljesítés alatt álló szerződések tárgyát képezik. Az első ÁME és az e határozathoz mellékelte új ÁME alkalmazási köre közötti különbség meghatározása érdekében a tagállamok az e határozat alkalmazásának kezdő napjától számított legkésőbb hat hónapon belül értesítést küldenek azon alrendszerek és kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemek jegyzékéről, melyekre az első ÁME-t továbbra is alkalmazni kell.

⁽¹⁾ HL L 235., 1996.9.17., 6. o., a legutóbb a 2007/32/EK irányelvvel (HL L 141., 2007.6.2., 63. o.) módosított irányelv.

⁽²⁾ HL L 245., 2002.9.12., 143. o.

(9) Az infrastruktúra-alrendszer „nem zúzottkőágyazatba fektetett vágány” alegységét ezen ÁME alkalmazásában „új megoldásként” határozták meg. A „nem zúzottkőágyazatba fektetett vágány” „bevált megoldásként” történő meghatározásának lehetőségét azonban meg kell fontolni a jövőben.

(10) Ezen ÁME nem írhatja elő különleges technológiák vagy műszaki megoldások alkalmazását, kivéve, ha az a nagy sebességű transzeurópai vasúti hálózat kölcsönös átjárhatósága érdekében feltétlenül szükséges.

(11) Ezen ÁME korlátozott ideig megengedi a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemek alrendszerekbe történő tanúsítás nélküli beépítését, amennyiben adott feltételek teljesülnek.

(12) Jelenlegi változatában ezen ÁME nem foglalkozik teljes mértékben valamennyi alapvető követelménnyel. A 96/48/EK irányelv 17. cikkével összhangban, azon technikai részletek, amelyekre itt nem térnek ki, „nyitott kérdésként” szerepelnek ezen ÁME H. mellékletében. A 96/48/EK irányelv 16. cikke (3) bekezdésével összhangban, a tagállamok értesítik a Bizottságot és a többi tagállamot a „nyitott kérdésekkel” kapcsolatos nemzeti műszaki szabályok jegyzékéről, valamint a megfelelőségi értékelés során alkalmazott eljárásokról.

(13) Az ezen ÁME 7. fejezetében leírt különleges esetekkel kapcsolatban a tagállamok értesítik a Bizottságot és a többi tagállamot az alkalmazott megfelelőségértékelési eljárásokról.

(14) A vasúti forgalom jelenleg a hatályos nemzeti, kétoldalú, multinacionális vagy nemzetközi megállapodások szerint működik. Fontos, hogy ezek a megállapodások ne akadályozzák a kölcsönös átjárhatóság felé vezető jelenlegi és jövőbeli fejlődést. E célból a Bizottságnak meg kell vizsgálnia az említett megállapodásokat annak megállapítása érdekében, hogy az e határozatban bemutatott ÁME-t azoknak megfelelően felül kell-e vizsgálni.

(15) Az ÁME a vonatkozó tervezet előkészítésekor elérhető legjobb szakmai ismereteken alapul. Az innováció további ösztönzése és a megszerzett tapasztalat figyelembe vétele érdekében a csatolt ÁME-t rendszeres időközönként felül kell vizsgálni.

(16) Ezen ÁME megenged innovatív megoldásokat. Innovatív megoldási javaslatok esetén a gyártónak vagy az ajánlatkérőnek ismertetnie kell az ÁME vonatkozó szakaszától való eltérést. Az Európai Vasúti Ügynökség véglegesíti a megoldás megfelelő funkcionális és a kapcsolódási pontokra vonatkozó előírásait, valamint kialakítja az értékelési módszereket.

(17) E határozat rendelkezései összhangban vannak a 96/48/EK tanácsi irányelv 21. cikke által létrehozott bizottság véleményével.

ELFOGADTA EZT A HATÁROZATOT:

1. cikk

A Bizottság elfogadja a nagy sebességű transzeurópai vasúti rendszer infrastruktúra-alrendszerére vonatkozó átjárhatósági műszaki előírásokat (ÁME).

Az ÁME-t e határozat melléklete tartalmazza.

2. cikk

Ezen ÁME-t kell alkalmazni a 96/48/EK irányelv I. mellékletében meghatározott nagy sebességű transzeurópai vasúti rendszer új, korszerűsített vagy felújított infrastruktúrájára.

3. cikk

(1) Az ÁME H. mellékletben „nyitott kérdés”-ként felsorolt pontok tekintetében a 96/48/EK irányelv 16. cikkének (2) bekezdése értelmében a kölcsönös átjárhatóság felülvizsgálatával kapcsolatban teljesítendő feltételek a tagállamokban használatos azon alkalmazandó műszaki szabályokat jelentik, amelyek a határozatban szabályozott alrendszerek üzembe helyezését engedélyezik.

(2) Az e határozatról szóló értesítést követő hat hónapon belül minden tagállam értesíti a többi tagállamot és a Bizottságot a következőkről:

- (a) az (1) bekezdésben említett alkalmazandó műszaki szabályok jegyzéke;
- (b) a megfelelőségértékelési és ellenőrzési eljárások, amelyeket e szabályok alkalmazása során kell alkalmazni
- (c) az említett megfelelőségértékelési és ellenőrzési eljárások végrehajtására kijelölt szervezetek

4. cikk

(1) Az ÁME 7. fejezetében „különleges esetekként” felsorolt pontok tekintetében a megfelelőségértékelési eljárások a tagállamokban alkalmazott eljárások.

(2) Az e határozatról szóló értesítést követő hat hónapon belül minden tagállam értesíti a többi tagállamot és a Bizottságot a következőkről:

- (a) a megfelelőségértékelési és ellenőrzési eljárások, amelyeket e szabályok alkalmazása során kell alkalmazni
- (b) az említett megfelelőségértékelési és ellenőrzési eljárások végrehajtására kijelölt szervezetek.

5. cikk

Az ÁME megenged egy olyan átmeneti időszakot, melynek során a megfelelőségértékelés és a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemek tanúsítása az alrendszer részeként végezhető. Ezen időszak alatt a tagállamok értesítik a Bizottságot arról, hogy mely kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemet értékeltek ilyen módon annak érdekében, hogy a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemek piaca jobban nyomon követhető legyen, valamint azokról a megtett lépésekről, melyek ezt elősegítik.

6. cikk

A 2002/732/EK határozat hatályát veszti. A határozat rendelkezései azonban továbbra is alkalmazandók az e határozat mellékletében szereplő ÁME-val összhangban engedélyezett projektek karbantartására és azokra az új vonalak építésére és meglévő vonalak felújítására vagy korszerűsítésére irányuló projektekre vonatkozóan, melyek fejlesztése előrehaladott állapotban van vagy melyek az e határozat bejelentése idején teljesítés alatt álló szerződések tárgyát képezik.

Az e határozat alkalmazásának kezdő napjától számított hat hónapon belül meg kell küldeni a Bizottság részére azon alrendszerek és kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemek jegyzékét, melyekre a 2002/732/EK határozat rendelkezéseit továbbra is alkalmazni kell.

7. cikk

A csatolt ÁME hatálybalépését követő hat hónapon belül a tagállamok értesítik a Bizottságot a következő típusú megállapodásokról:

- (a) a tagállamok és egy vagy több vasúttársaság vagy pályahálózat-működtető közötti nemzeti, kétoldalú vagy

többoldalú, állandó vagy ideiglenes alapon létrejött és a tervbe vett vasúti szolgáltatás igen különleges vagy helyi jellege miatt szükséges megállapodások,

- (b) a vasúttársaság(ok), pályahálózat-működtető(k) vagy tagállam(ok) közötti olyan két- vagy többoldalú megállapodások, amelyek jelentős szintű helyi vagy regionális kölcsönös átjárhatóságot eredményeznek,
- (c) egy vagy több tagállam és legalább egy harmadik ország közötti, illetve a tagállamok egy vagy több vasúttársasága vagy pályahálózat-működtetője és valamely harmadik ország legalább egy vasúttársasága vagy pályahálózat-működtetője között létrejött olyan nemzetközi megállapodások, amelyek jelentős szintű helyi vagy regionális kölcsönös átjárhatóságot eredményeznek.

8. cikk

Ezt a határozatot 2008. július 1-jétől kell alkalmazni.

9. cikk

Ennek a határozatnak a tagállamok a címzettjei.

Kelt Brüsszelben, 2007. december 20.-án/én.

A Bizottság részéről,

Jacques BARROT

a Bizottság alelnöke

MELLÉKLET

96/48/EK IRÁNYELV – A NAGY SEBESSÉGŰ TRANSZEURÓPAI VASÚTI RENDSZER KÖLCSÖNÖS ÁTJÁRHATÓSÁGA**A TRANSZEURÓPAI HAGYOMÁNYOS VASÚTI RENDSZER ÜZEMELTETÉS ÉS****Infrastruktúra-alrendszer**

1.	BEVEZETÉS	10
1.1	Műszaki hatály	10
1.2	Területi hatály	10
1.3	Ezen ÁME tartalma	10
2.	AZ INFRASTRUKTÚRA-ALRENDSZER MEGHATÁROZÁSA; ALKALMAZÁSI TERÜLET	10
2.1.	Az infrastruktúra-alrendszer meghatározása	10
2.2.	Az alrendszer funkciói és szempontjai ezen ÁME hatályán belül	11
2.2.1.	A vonat nyomvezetése	11
2.2.2.	A vonat által kifejtett erővel szembeni ellenállás	11
2.2.3.	A vonat szabad és biztonságos áthaladásának lehetővé tétele adott területen belül	12
2.2.4.	Az utasok fel- és leszállásának lehetővé tétele az állomásokon álló vonatokról	12
2.2.5.	A biztonsági követelmények kielégítése	12
2.2.6.	A környezet tiszteltetben tartása	12
2.2.7.	A vonat karbantartása	13
3.	ALAPVETŐ KÖVETELMÉNYEK	13
3.1.	Általános tudnivalók	13
3.2.	Az infrastruktúra-alrendszerre vonatkozó alapvető követelmények	13
3.2.1.	Általános követelmények	13
3.2.2.	Az infrastruktúra-alrendszerre vonatkozó különös követelmények	14
3.3.	Az alapvető követelmények teljesítése az infrastruktúra-alrendszer előírásai által	15
3.4.	Az infrastruktúra-alrendszer alapvető követelményeknek megfeleltethető elemei	17
4.	AZ INFRASTRUKTÚRA-ALRENDSZER LEÍRÁSA	18
4.1.	Bevezetés	18
4.2.	Az alrendszer működési és műszaki előírásai	19
4.2.1	Általános rendelkezések	19
4.2.2	Névleges nyomtávolság	20
4.2.3	Legkisebb űrszelvény	20
4.2.4	Vágánytengely-távolság	21
4.2.5	Legnagyobb emelkedő és lejtő	21
4.2.6	Legkisebb ív sugár	22

4.2.7	A vágány túlemelése	22
4.2.8	Túlemelés hiány	22
4.2.8.1.	Túlemelés hiány az átmenő vágányon és a kitérők átmenő útvonalain	22
4.2.8.2.	A túlemelés hiány hirtelen változása a kitérők kitérő irányú vágányain	23
4.2.9	Egyenértékű kúposság	23
4.2.9.1	Meghatározás	23
4.2.9.2	Tervezési értékek	23
4.2.9.3	Üzem közbeni értékek	24
4.2.10	A vágány geometriai minősége és határértékei a helyi (lokális) hibákon	24
4.2.10.1	Bevezetés	24
4.2.10.2	Fogalommeghatározások	25
4.2.10.3	Azonnali beavatkozási, beavatkozási és riasztási határértékek	25
4.2.10.4	Azonnali beavatkozási határérték	25
4.2.11	Síndőlés	26
4.2.12	Kitérők	27
4.2.12.1	Végállás ellenőrző és rögzítő eszközök	27
4.2.12.2	Mozgó keresztezési csúcsok használata	27
4.2.12.3	Geometriai jellemzők	27
4.2.13	A vágány állékonysága	28
4.2.13.1	I. kategóriájú vonalak	28
4.2.13.2	II. és III. kategóriájú vonalak	29
4.2.14	Forgalmi terhelés a műtárgyakon	29
4.2.14.1	Függőleges terhelések	29
4.2.14.2	Dinamikus elemzés	29
4.2.14.3	Centrifugális erők	30
4.2.14.4	Kígyózó erők	30
4.2.14.5	A vontatás és a fékezés miatti hatások (hosszirányú terhelések)	30
4.2.14.6.	A műtárgyak és a vágány kölcsönhatása miatti hosszirányú erők	30
4.2.14.7.	Az elhaladó vonatok aerodinamikai hatásai a pálya melletti műtárgyakra	30
4.2.14.8.	Az EN 1991-2:2003 szabvány követelményeinek alkalmazása	30
4.2.15	Globális keretmerekesség	30
4.2.16	Legnagyobb nyomásingadozások az alagutakban	30
4.2.16.1	Általános követelmények	30
4.2.16.2	Dugattyúhatás a föld alatti állomásokban	30
4.2.17	Az oldalszél hatása	31
4.2.18	Elektromos jellemzők	31

4.2.19	Zaj és vibráció	31
4.2.20	Peronok	31
4.2.20.1.	A peron megközelítése	31
4.2.20.2.	A peron hasznos hossza	32
4.2.20.3.	A peron hasznos szélessége	32
4.2.20.4.	A peron magassága	32
4.2.20.5.	Távolság a vágány tengelyétől	32
4.2.20.6.	A pálya elrendezése a peronok mentén	32
4.2.20.7.	Áramütés elleni védelem a peronokon	33
4.2.20.8.	A mozgáskorlátozott személyek általi megközelítéssel kapcsolatos jellemzők.	33
4.2.21	Tűzbiztonság és biztonság a vasúti alagutakban	33
4.2.22	A pályaberendezésekhez való hozzáférés és behatolás	33
4.2.23	Oldalsó tér az utasok és a vonaton lévő személyzet számára a vonat állomáson kívül történő kiürítésekor	33
4.2.23.1.	Oldalsó tér a vágányok mentén	33
4.2.23.2.	Menekülési gyalogjárók az alagutakban	33
4.2.24	Szelvényezés	33
4.2.25	Tárolóvágányok és más nagyon alacsony sebességű helyek	33
4.2.25.1.	Hosszúság	33
4.2.25.2.	Lejtés	34
4.2.25.3.	Ívsugár	34
4.2.26	A vonatokat kiszolgáló helyhez kötött berendezések	34
4.2.26.1.	Illemhelyürítés	34
4.2.26.2.	A vonatok külső tisztítási eszközei	34
4.2.26.3.	Vízfeltöltő berendezés	34
4.2.26.4.	Homokfeltöltő berendezés	34
4.2.26.5.	Üzemanyag-feltöltés	34
4.2.27	Zúzottkő-felverés	34
4.3.	A kapcsolódási pontok működési és műszaki előírásai	35
4.3.1	Kapcsolódási pontok a jármű-alrendszerrel	35
4.3.2	Kapcsolódási pontok az energia-alrendszerrel	36
4.3.3	Kapcsolódási pontok az ellenőrző-irányító és jelző alrendszerrel	36
4.3.4	Kapcsolódási pontok az üzemeltetés-alrendszerrel	36
4.3.5	Kapcsolódási pontok a vasúti alagutak biztonságára vonatkozó ÁME-vel	37
4.4	Üzemeltetési szabályok	37
4.4.1	A munkák kivitelezése	37
4.4.2	A vasúttársaságoknak adott értesítések	37

4.4.3	A dolgozók védelme az aerodinamikai hatások ellen	37
4.5.	Karbantartási szabályok	37
4.5.1	Karbantartási terv	37
4.5.2	Karbantartási követelmények	38
4.6	Szakmai alkalmasság	38
4.7	Egészségvédelmi és biztonsági feltételek	38
4.8	Infrastruktúra-nyilvántartás	38
5.	A KÖLCÖNÖS ÁTJÁRTHATÓSÁGOT LEHETŐVÉ TEVŐ RENDSZERELEMEK	38
5.1.	Fogalommeghatározás	38
5.1.1.	Innovatív megoldások	39
5.1.2.	Újszerű megoldások a vágány mint szerkezeti részegység esetében	39
5.2.	A rendszerelemek felsorolása	39
5.3.	A rendszerelemek teljesítménye és előírásai	39
5.3.1	A sín	39
5.3.1.1	Sínfejprofil	39
5.3.1.2	Tervezési folyóméterenkénti tömeg	40
5.3.1.3	Acélminőség	40
5.3.2	Sínleerősítő rendszerek	40
5.3.3	Aljak és alátámasztó szerkezetek	41
5.3.4	Kitérők	41
5.3.5	Vízfeltöltő csatlakozó	41
6.	A RENDSZERELEMEK MEGFELELŐSÉGÉNEK, ILLETVE ALKALMAZHATÓSÁGÁNAK VIZSGÁLATA ÉS AZ ALRENDSZER HITELESÍTÉSE	41
6.1.	Kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemek	41
6.1.1.	A megfelelés és alkalmazhatóság értékelési eljárásai	41
6.1.1.1.	Összhang az alrendszerre vonatkozó követelményekkel	41
6.1.1.2.	Összeegyeztethetőség a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő egyéb rendszerelemekkel és az olyan alrendszer elemeivel, amelyekhez kapcsolódási pontokat terveznek	41
6.1.1.3.	Megfelelés meghatározott műszaki követelményeknek	41
6.1.2	A kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő „bevezetett”, „újszerű” és „innovatív” rendszerelemek meghatározása	42
6.1.3.	A kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő bevezetett és újszerű rendszerelemek esetében alkalmazott eljárások	42
6.1.4.	A kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő innovatív rendszerelemek esetében alkalmazott eljárások	42
6.1.5	A modulok alkalmazása	43
6.1.6	A kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemek értékelési módszerei	43
6.1.6.1.	Más közösségi irányelvek tárgyát képező, kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemek	43
6.1.6.2	A leerősítési rendszer értékelése	43
6.1.6.3	Típushitelesítés üzem közbeni tapasztalatok alapján (alkalmazhatóság)	44

6.2	Infrastruktúra-alrendszer	44
6.2.1	Általános rendelkezések	44
6.2.2	Fenntartva	44
6.2.3	Innovatív megoldások	44
6.2.4	A modulok alkalmazása	45
6.2.4.1	Az SH2. modul alkalmazása	45
6.2.4.2	Az SG. modul alkalmazása	45
6.2.5	Olyan műszaki megoldások, amelyek megfelelősége már a tervezési fázisban feltételezett	45
6.2.5.1	A vágány állékonyságának értékelése	45
6.2.5.2.	Az egyenértékű kúposság értékelése	45
6.2.6	A megfelelőség-értékelés sajátos követelményei	45
6.2.6.1	A legkisebb űrszelvény értékelése	45
6.2.6.2	Az átlagos nyomtávolság legkisebb értékének értékelése	46
6.2.6.3	A keretmerevség értékelése	46
6.2.6.4	A síndőlés értékelése	46
6.2.6.5	Az alagutakban fellépő legnagyobb nyomásingadozás értékelése	46
6.2.6.6	A zaj és a vibráció értékelése	46
6.3	Megfelelőség-értékelés, amikor a sebességet használják átállási kritériumként	46
6.4	A karbantartási terv értékelése	46
6.5	A karbantartás-alrendszer értékelése	47
6.6	Kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő, EK-nyilatkozattal nem rendelkező rendszerelemek	47
6.6.1	Általános tudnivalók	47
6.6.2	Az átmeneti időszak	47
6.6.3	A kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő, az átmeneti időszakban nem tanúsított rendszerelemeket tartalmazó alrendszerek tanúsítása	47
6.6.3.1	Feltételek	47
6.6.3.2	Értesítés	47
6.6.3.3	Az egész életciklusra kiterjedő megvalósítás	48
6.6.4	Felügyeleti rendelkezések	48
7.	AZ INFRASTRUKTÚRÁRA VONATKOZÓ ÁME VÉGREHAJTÁSA	48
7.1.	Ezen ÁME alkalmazása az üzembe helyezendő nagy sebességű vonalakra	48
7.2.	Ezen ÁME alkalmazása a már üzembe helyezett nagy sebességű vonalakra	48
7.2.1.	A munkák osztályozása	48
7.2.2.	A magas- és mélyépítési szerkezetekre vonatkozó paraméterek és előírások	49
7.2.3.	A vágány szerkezetével kapcsolatos paraméterek és jellemzők	49
7.2.4.	A különféle berendezésekkel és karbantartási létesítményekkel kapcsolatos paraméterek és jellemzők	49

7.2.5.	A sebesség mint átállási kritérium	50
7.3.	Különleges esetek	50
7.3.1.	A németországi hálózat sajátos jellemzői	50
7.3.2.	Az ausztriai hálózat sajátos jellemzői	50
7.3.3.	A dániai hálózat sajátos jellemzői	51
7.3.4.	A spanyolországi hálózat sajátos jellemzői	51
7.3.5.	A finnországi hálózat sajátos jellemzői	51
7.3.6.	A brit hálózat sajátos jellemzői	53
7.3.7.	A görögországi hálózat sajátos jellemzői	55
7.3.8.	Az írországi és észak-írországi hálózatok sajátos jellemzői	56
7.3.9.	Az olaszországi hálózat sajátos jellemzői	58
7.3.10.	A hollandiai hálózat sajátos jellemzői	58
7.3.11.	A portugáliai hálózat sajátos jellemzői	58
7.3.12.	A svédországi hálózat sajátos jellemzői	59
7.3.13.	A lengyelországi hálózat sajátos jellemzői	60
7.4.	Az ÁME felülvizsgálata	60
7.5.	Megállapodások	61
7.5.1.	Hatályos megállapodások	61
7.5.2.	Jövőbeni megállapodások	61
A. MELLÉKLET:	Az infrastruktúra-alrendszer kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemei	62
A.1.	Hatály	62
A.2.	A kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő „bevezetett” rendszerelemek esetén értékelendő jellemzők	62
A.3.	A kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő „újszerű” rendszerelemek esetén értékelendő jellemzők	63
B1. MELLÉKLET:	Az infrastruktúra-alrendszer értékelése	65
B1.1.	Alkalmazási terület	65
B1.2.	Jellemzők és modulok	65
B2. MELLÉKLET:	A karbantartás-alrendszer értékelése	67
B2.1.	Alkalmazási terület	67
B2.2.	Jellemzők	67
C. MELLÉKLET:	Értékelési eljárások	68
D. MELLÉKLET:	Az infrastruktúra-tartománnyal kapcsolatban az infrastruktúra-nyilvántartásba felveendő elemek	96
E. MELLÉKLET:	A kitérők diagramja	98
F. MELLÉKLET:	60 e2 sínprofil	99
G. MELLÉKLET	(Fenntartva)	102
H. MELLÉKLET:	A nyitott kérdések felsorolása	102
I. MELLÉKLET:	A nagy sebességű vasúti infrastruktúrára vonatkozó ÁME-ben használt kifejezések meghatározása	103

1. BEVEZETÉS

1.1 Műszaki hatály

Ezen ÁME a nagy sebességű transzeurópai vasúti rendszer infrastruktúra-alrendszerével és részben karbantartás-alrendszerével foglalkozik. Ezek a 2004/50/EK irányelvvel módosított 96/48/EK irányelv II. mellékletének (1) bekezdésében lévő felsorolásban találhatók.

Az irányelv I. melléklete szerint az alábbiak tartoznak a nagy sebességű vonalak közé:

- speciális konstrukciójú nagysebességű vonalak, amelyek általában 250 km/h vagy azt meghaladó sebességre vannak kialakítva,
- nagysebességű forgalom céljára speciálisan továbbfejlesztett vonalak, amelyek 200 km/h körüli sebességre vannak kialakítva,
- nagysebességű forgalom céljára speciálisan továbbfejlesztett vonalak, amelyek a topográfiai, domborzati viszonyok, illetve városrendezési korlátok miatt sajátos jellemzőkkel bírnak, és amelyeken a sebességet mindenhol a helyi viszonyokhoz kell igazítani.

Ezen ÁME ezeket a vonalakat I., II., illetve III. kategóriájú vonalakként osztályozza.

1.2 Területi hatály

Ezen ÁME területi hatálya a 2004/50/EK irányelvvel módosított 96/48/EK irányelv I. mellékletében leírtaknak megfelelően a nagy sebességű transzeurópai vasúti rendszerre terjed ki.

1.3 Ezen ÁME tartalma

A 2004/50/EK irányelvvel módosított 96/48/EK irányelv 5. cikkének (3) bekezdésével összhangban ezen ÁME:

- (a) feltünteti tervezett hatályát (2. fejezet);
- (b) alapvető követelményeket állapít meg az infrastruktúra-alrendszerre (3. fejezet) és annak más alrendszerekkel való kapcsolódási pontjaira (4. fejezet) vonatkozóan;
- (c) megállapítja az alrendszer és annak más alrendszerekkel való kapcsolódási pontjai által teljesítendő működési és műszaki előírásokat (4. fejezet);
- (d) meghatározza azokat a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemeket és kapcsolódási pontokat, amelyekre európai előírásoknak, köztük európai szabványoknak kell vonatkozniuk a nagy sebességű transzeurópai vasúti rendszer kölcsönös átjárhatóságának elérése érdekében (5. fejezet);
- (e) valamennyi figyelembe vett esetben megállapítja, hogy mely eljárásokat kell alkalmazni a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemek megfelelőségének vagy alkalmazhatóságának értékelése, illetve az alrendszerek EK-hitelesítése érdekében (6. fejezet),
- (f) jelzi az ÁME végrehajtásának stratégiáját (7. fejezet),
- (g) az érintett személyzet esetében jelzi az alrendszer üzemeltetéséhez és karbantartásához, valamint az ÁME-k végrehajtásához szükséges szakmai alkalmasságot, illetve a munkaegészségügyi és -biztonsági feltételeket (4. fejezet).

Az irányelv 6. cikkének (3) bekezdésével összhangban valamennyi ÁME esetében rendelkezni lehet különleges esetekről; ezek a 7. fejezetben találhatók.

Ezen ÁME a 4. fejezetben megállapítja a fenti 1.1. és 1.2. bekezdésben jelzett hatályra vonatkozó üzemeltetési és karbantartási szabályokat.

2. AZ INFRASTRUKTÚRA-ALRENDSZER MEGHATÁROZÁSA; ALKALMAZÁSI TERÜLET

2.1. Az infrastruktúra-alrendszer meghatározása

Ezen ÁME az infrastruktúra-alrendszerrel foglalkozik, amely a következőket tartalmazza:

- az infrastruktúrát, mint strukturális alrendszert

- a karbantartás üzemeltetési alrendszernek az infrastruktúra-alrendszerre vonatkozó részét
- a járműkarbantartás üzemeltetési alrendszer kiszolgálással kapcsolatos helyhez kötött berendezéseit (pl. gépi kocsimosók, homok- és vízellátás, üzemanyag-feltöltés és a rögzített mosdóürítő berendezésekhez való kapcsolódás)

A nagy sebességű transzeurópai vasúti rendszer infrastruktúra strukturális alrendszere tartalmazza a nagy sebességű vonalak vágányait és kitérőit az 1. fejezetben megállapított alkalmazási területen belül. E vonalak meghatározása az érintett vonalszakasz infrastruktúra-nyilvántartásában található.

Az infrastruktúra strukturális alrendszer a következőket is tartalmazza:

- a vágányt tartó vagy védő műtárgyak
- a vasút kölcsönös átjárhatóságát esetlegesen érintő vonal melletti műtárgyak, illetve magas- és mélyépítési szerkezetek
- a vasút kölcsönös átjárhatóságát esetlegesen érintő utasperonok és az állomások más műtárgyai
- az alrendszeren belül a környezet védelméhez szükséges berendezések
- az utasok biztonságának védelméhez korlátozott üzemmód esetén szükséges berendezések

2.2. Az alrendszer funkciói és szempontjai ezen ÁME hatályán belül

Az infrastruktúra-alrendszernek a nagy sebességű transzeurópai vasúti rendszer kölcsönös átjárhatóságával kapcsolatos szempontjai az alábbiakban leírva találhatók az általuk biztosítandó funkciók alapján, a velük kapcsolatban elfogadott elvekkel együtt.

2.2.1. A vonat nyomvezetése

Átmenő vágány

A nyíltvonalis és állomási átmenő fővágány a vasúti pálya olyan fizikai részét képezi a járművek számára, amelynek jellemzői lehetővé teszik, hogy a nagy sebességű vasúti járművekre vonatkozó ÁME-nek megfelelő vonatok a kívánt biztonsági feltételek szerint és a meghatározott paraméterekkel közlekedhessenek.

A két sín közötti távolságot, valamint az egymással érintkező sínek és kerekek közötti kapcsolatot meghatározzák annak érdekében, hogy biztosítsák az infrastruktúra összeegyeztethetőségét a jármű-alrendszerrel.

Kitérők

Az útvonal megváltoztatását lehetővé tevő kitérőknek meg kell felelniük az átmenő vágányok esetében meghatározott vonatkozó követelményeknek és funkcionális tervezési méreteknél, hogy lehetővé tegyék a nagy sebességű vasúti járművekre vonatkozó ÁME-nek megfelelő vonatokkal való műszaki összeegyeztethetőséget.

Tárolóvágányok

A tárolóvágányoknak nem kell megfelelniük az átmenő vágányok összes jellemzőjének; a tárolóvágányoknak azonban meg kell felelniük a 4. fejezetben megállapított egyes meghatározott követelményeknek, hogy lehetővé váljon a nagy sebességű vasúti járművekre vonatkozó ÁME-nek megfelelő vonatokkal való műszaki összeegyeztethetőség.

2.2.2. A vonat által kifejtett erővel szembeni ellenállás

Átmenő vágányok és kitérők

A járművek által a vágányra kifejtett erők, amelyek mind a járművek kisiklása elleni biztonsággal kapcsolatos feltételeket, mind a vágány ezekkel szembeni ellenállási képességének jellemzőit meghatározzák, kizárólag a kerekek és a sínek közötti érintkezésből és bármely kapcsolódó fékberendezésből származnak, amikor azok közvetlenül a sínekre fejtik ki hatásukat.

Ilyen erők közé tartozik a függőleges, a keresztirányú és a hosszirányú erő.

E három erőtypus mindegyikére a jármű és a vágány közötti mechanikai kölcsönhatás egy vagy több jellemző kritériumát olyan határértékként határozzák meg, amelyet a jármű nem léphet túl, és megfordítva, olyan minimumterhelésként, amelyeknek a vágálynak ellen kell tudni állnia. A 2004/50/EK irányelvvel módosított

96/48/EK irányelv 5. cikkének (4) bekezdése szerint ezek a kritériumok nem akadályozzák meg, hogy magasabb határértékeket válasszanak más vonatok üzemeltetése esetében. Ezek a jármű és a vágány közötti kölcsönhatásra jellemző biztonsági kritériumok a jármű-alrendszerrel való kapcsolódási pontok.

A vágányt tartó szerkezetek

Az átmenő vágányra és a kitérőkre gyakorolt fent említett hatások mellett a nagy sebességű forgalom kritikus hatással van a vasúti hidak dinamikai minőségére a jármű tengelyterhelésének ismétlődési gyakoriságától függően, és ezek kapcsolódási pontot jelentenek a jármű-alrendszerrel.

- 2.2.3. A vonat szabad és biztonságos áthaladásának lehetővé tétele adott területen belül

Úrszelvény és vágánytengely-távolság

Az úrszelvény és a vágánytengely-távolság főleg a járműszelvények, az áramszedők és a pálya melletti műtárgyak, valamint az egymás mellett elhaladó vonatok járműszelvényei közötti távolságot határozzák meg. Azon követelményeken túl, amelyek az úrszelvény egyes járművek általi deformálásának megelőzéséhez szükségesek, ezek a kapcsolódási pontok lehetővé teszik a járműveket, illetve megfordítva, a helyhez kötött berendezéseket befolyásoló keresztirányú aerodinamikai erők elvezetését.

Magas- és mélyépítési szerkezetek és a pálya melletti műtárgyak

A magas- és mélyépítési szerkezeteknek és a pálya melletti műtárgyaknak meg kell felelniük az építési szelvényre vonatkozó követelményeknek.

Az egyes pálya melletti berendezésekre ható aerodinamikai erők és az alagutakban fellépő nyomásingadozások a nagy sebességű vasúti járművekre vonatkozó ÁME-nek megfelelő vonatok aerodinamikai jellemzőitől függenek, és ezért kapcsolódási pontot jelentenek a jármű-alrendszerrel.

A nyomásingadozások, amelyeket az utasoknak esetlegesen el kell viselniük a jármű alagúton való áthaladásakor, főként a következőktől függenek: a menetsebesség, a szerelvény keresztmetszete, hossza és aerodinamikai formája, valamint az alagút hossza és keresztmetszete. Ezeket az utasok egészsége szempontjából elfogadható értékekre korlátozzák, és ezért kapcsolódási pontot alkotnak a jármű-alrendszerrel.

- 2.2.4. Az utasok fel- és leszállásának lehetővé tétele az állomásokon álló vonatokról

Utasperon

Az infrastruktúra-alrendszer magában foglalja azokat az eszközöket, amelyek az utasok felszállását lehetővé teszik: állomási peronok, azok felszerelése és tartozékai. Az alrendszer átjárhatósága alapvetően a peronok magasságát és hosszúságát, valamint a vonatok földalatti állomásokon való áthaladásakor fellépő nyomásbeli hatásokat érinti. Ezek az elemek kapcsolódnak a jármű-alrendszerhez.

Mozgáskorlátozott személyek

A vasúti közlekedés mozgáskorlátozott személyek általi elérhetőségének fokozása érdekében biztosítani kell, hogy az infrastruktúra nyilvános terei megközelíthetőek legyenek, különös tekintettel a peron és a vonat közötti kapcsolódási pontra és a veszélyes helyzetekben történő evakuálás igényeire.

- 2.2.5. A biztonsági követelmények kielégítése

A pálya melletti biztonság, a járművek behatás elleni és az oldalszél elleni védelem kapcsolódási pontot képez a jármű-, az ellenőrző-irányító és jelző, valamint az üzemeltetés alrendszerrel.

A hatály kiterjed még a létesítmények felügyeletének és karbantartásának biztosításához szükséges intézkedésekre, az alapvető követelményekkel összhangban.

Váratlan esemény bekövetkeztekor az infrastruktúrának biztosítani kell az állomások területének és a megközelíthető vágányoknak a biztonságosságát.

- 2.2.6. A környezet tiszteltetben tartása

A hatály kiterjed az infrastruktúrán belül a környezet védelméhez szükséges intézkedésekre.

2.2.7. A vonat karbantartása

A hatály kiterjed a járműveket kiszolgáló helyhez kötött berendezésekre is (pl. gépi kocsimosók, homok- és vízellátás, üzemanyag-feltöltés és a helyhez kötött mosdóürítő berendezésekhez való kapcsolódás).

3. **ALAPVETŐ KÖVETELMÉNYEK**

3.1. **Általános tudnivalók**

Ezen ÁME alkalmazásában az alábbi helyeken leírva található előírásoknak való megfelelés:

- a 4. fejezetben az alrendszerek esetében
- és az 5. fejezetben a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemek esetében,

amit az alábbiak pozitív értékelési eredményei is tanúsítanak:

- a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemek megfelelősége, illetve alkalmazhatósága
- és az alrendszerek hitelesítése a 6. fejezetben leírtak szerint

biztosítja az ezen ÁME 3.2. és 3.3. szakaszában említett vonatkozó alapvető követelmények teljesítését.

Ennek ellenére, ha az alapvető követelmények egy részére nemzeti szabályok vonatkoznak a következők miatt:

- az ÁME-ben közölt nyitott és fenntartott pontok,
- eltérés a 2004/50/EK irányelvvel módosított 96/48/EK irányelv 7. cikkével összhangban,
- az ezen ÁME 7.3. részében leírt különleges esetek,

az érintett tagállam felelőssége alatti eljárásokkal összhangban el kell végezni a megfelelő megfelelés-értékelést.

A 2004/50/EK irányelvvel módosított 96/48/EK irányelv 4. cikkének (1) bekezdése alapján a nagy sebességű transzeurópai vasúti rendszernek, az alrendszereknek és a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemeknek meg kell felelniük az irányelv III. mellékletének általános feltételeiben megállapított alapvető követelményeknek.

3.2. **Az infrastruktúra-alrendszerre vonatkozó alapvető követelmények**

Az alapvető követelmények a 2004/50/EK irányelvvel módosított 96/48/EK irányelv III. melléklete szerint lehetnek általános természetűek és a transzeurópai nagy sebességű hálózat egészére alkalmazhatók, vagy rendelkezhetnek különös, az egyes alrendszerek és alkotóelemeik tekintetében egyedi jellemzőkkel.

Az irányelv III. mellékletében meghatározott alapvető követelményeket az alábbi 3.2.1. és 3.2.2. bekezdés idézi:

3.2.1. **Általános követelmények**

Az alapvető követelményeket a 2004/50/EK irányelvvel módosított 96/48/EK irányelv III. melléklete adja meg. Az ezen ÁME-re vonatkozó általános követelmények az alábbiakban olvashatók:

„1.1. *Biztonság*

1.1.1. A biztonság szempontjából kritikus rendszerelemek és különösen a szerelvények mozgásában részt vevő rendszerelemek tervezésének, megépítésének vagy összeszerelésének, karbantartásának és ellenőrzésének olyannak kell lennie, hogy a hálózatra vonatkozóan előírt céloknak megfelelően – beleértve egyes korlátozott üzemmód által meghatározott helyzeteket is – garantálja a biztonságot.

1.1.2. A kerék és a sín érintkezésével kapcsolatos paraméterek feleljenek meg a megengedett legnagyobb sebességgel történő utazás biztonságának garantálásához szükséges stabilitáskövetelményeknek.

1.1.3. A felhasznált rendszerelemeknek el kell viselniük minden az üzemi élettartamukra meghatározott szokásos, illetve rendkívüli igénybevételt. A véletlen meghibásodások biztonsággal kapcsolatos következményeit megfelelő eszközökkel korlátok közé kell szorítani.

1.1.4. Tűz esetén a helyhez kötött berendezések és a járművek megfelelő konstrukciójával, továbbá a megfelelő anyagválasztással korlátozni kell a tűz és füst keletkezésének lehetőségét, terjedését és hatásait.

1.1.5. Minden, az utazóközönség használatára szolgáló eszközt úgy kell megtervezni, hogy akkor se tegyenek kárt az utasokban, ha azokat feltételezhetően nem a feltüntetett utasítások szerint használják.

1.2. Megbízhatóság és üzemkésztség

A vonatok mozgásában szerepet játszó helyhez kötött vagy mozgó rendszerelemek ellenőrzését és karbantartását úgy kell megszervezni, végrehajtani és ütemezni, hogy a rendeltetésüknek megfelelő feltételek között megőrizzék működőképességüket.

1.3. Egészség

1.3.1. Tilos a vonatokon, illetve a vasúti infrastruktúrában olyan anyagokat felhasználni, amelyek használatuk módja következtében valószínűleg veszélyeztetnék azok egészségét, akik számára hozzáférhetők.

1.3.2. Az anyagokat úgy kell megválasztani, elhelyezni, illetve felhasználni, hogy minél kisebb legyen az esélye káros és veszélyes gőzök és gázok keletkezésének, különösen tűz esetén.

1.4. Környezetvédelem

1.4.1. A nagy sebességű transzeurópai vasúti rendszer létrehozásának és üzemeltetésének környezetre gyakorolt káros hatásait fel kell mérni, és a rendszer tervezésének szakaszában a hatályos közösségi rendelkezéseknek megfelelően figyelembe kell venni.

1.4.2. A vonatokon és az infrastruktúrában felhasznált anyagoknak meg kell gátolniuk a környezetre ártalmas és veszélyes gőzök és gázok kibocsátását, különösen tűz esetén.

1.4.3. A járműveket és az energiaellátó rendszereket úgy kell megtervezni és megépíteni, hogy biztosított legyen elektromágneses összeférhetőségük azokkal a vasúti berendezésekkel, eszközökkel és nyilvános vagy magánhálózatokkal, amelyeket zavarhatnak.

1.5. Műszaki összeegyeztethetőség

Az infrastruktúra és a telepített berendezések műszaki jellemzői legyenek összeegyeztethetők egymással, valamint a nagy sebességű transzeurópai vasúti rendszerben forgalomban álló vonatok jellemzőivel.

Amennyiben a hálózat bizonyos szakaszain e jellemzők betartása gondot jelent, úgy átmeneti jelleggel lehet olyan megoldásokhoz folyamodni, amelyek a jövőben biztosítják az összeegyeztethetőséget."

3.2.2. Az infrastruktúra-alrendszerre vonatkozó különös követelmények

Az alapvető követelményeket a 2004/50/EK irányelvvel módosított 96/48/EK irányelv III. melléklete adja meg. Az infrastruktúra, karbantartás, környezetvédelem és üzemeltetés ezen ÁME esetében releváns tartományaira vonatkozó az alábbiakban olvashatók:

„2.1. Infrastruktúra

2.1.1. Biztonság

Megfelelő intézkedésekkel elejét kell venni annak, hogy a nagy sebességű forgalmat lebonyolító vonalakon illetéktelenek hozzáférhessenek a berendezésekhez, illetve azokhoz nem kívánatos módon hozzányúljanak.

Megfelelő intézkedésekkel korlátozni kell az embereket fenyegető veszélyeket, különösen azokon az állomásokon, amelyeken a vonatok nagy sebességgel haladnak át.

Azokat az infrastruktúrákat, amelyekhez a nagyközönség hozzáférhet, úgy kell megtervezni és kivitelezni, hogy az emberi egészség veszélyeztetését (stabilitás, tűz, hozzáférhetőség, evakuáció, peronok stb.) korlátozzák.

Megfelelő rendelkezéseket kell megállapítani annak érdekében, hogy figyelembe vegyék a különleges biztonsági követelményeket a nagyon hosszú alagutak esetében.

2.5. Karbantartás

2.5.1. Egészség

A karbantartó központokban alkalmazott műszaki berendezések és eljárások nem jelenthetnek veszélyt senkinek az egészségére és testi épségére.

2.5.2. Környezetvédelem

A karbantartó központokban alkalmazott műszaki berendezések és eljárások nem haladhatják meg a közvetlen környezet vonatkozásában megállapított megengedett zavar szinteket.

2.5.3. Műszaki összeegyeztethetőség

A nagy sebességű vonatokon használt karbantartási berendezések tegyék lehetővé valamennyi vonaton a rendeltetésüknek megfelelő biztonságos, egészségre ártalmatlan és kényelmes használatot.

2.6. Környezet

2.6.1. Egészség

A nagy sebességű transzeurópai vasúti rendszer működése nem lépheti túl a jogszabályban meghatározott zajterhelési szintet.

2.6.2. Környezetvédelem

A nagy sebességű transzeurópai vasúti rendszer működése nem okozhat olyan mértékű talajrezgéseket, amely az infrastruktúra közvetlen környezetében végzett tevékenység szempontjából, illetve megfelelő minőségű karbantartás esetén elfogadhatatlan.

2.7. Működés

2.7.1. Biztonság

A hálózat üzemeltetésének szabályait, illetve a vonatvezetőket, valamint a vonatszemélyzet képzését össze kell hangolni a nemzetközi biztonságos üzemeltetés biztosítása érdekében.

A működés, illetve a karbantartás ütemezésének, a karbantartó állomány oktatásának és képzésének, továbbá az érintett üzemeltetők szervizközpontjaiban felállított minőségbiztosítási rendszernek a biztonság magas fokát kell eredményeznie.

2.7.2. Megbízhatóság és rendelkezésre állás

A működés, illetve a karbantartás ütemezésének, a karbantartó állomány képzésének és képzésének, továbbá az érintett üzemeltetők által felállított minőségbiztosítási rendszernek magas fokú rendszerbiztonságot és rendelkezésre állást kell eredményeznie.”

3.3. Az alapvető követelmények teljesítése az infrastruktúra-alrendszer előírásai által

3.3.1. Biztonság

Ezen általános követelmények teljesítéséhez a hálózatra megállapított céloknak megfelelő biztonsági szinten az infrastruktúrának

- lehetővé kell tennie a vonatok számára, hogy kisiklás, illetve az egymással, más járművekkel vagy helyhez kötött építményekkel való összeütközés kockázata nélkül közlekedhessenek, és hogy a villamos vontatási áramellátás közelségével összefüggő elfogadhatatlan kockázatokat elkerülhessenek,
- kifogástalanul ellen kell állnia a vonatok által gyakorolt akár statikus, akár dinamikus függőleges, keresztirányú vagy hosszirányú terheléseknek a meghatározott vágánykörnyezetben, a kívánt teljesítmény elérése mellett,
- lehetővé kell tennie a kritikus alkatrészek biztonságos állapotban tartásához szükséges berendezések felügyeletét és karbantartását,

- nem szabad olyan anyagokat tartalmaznia, amelyek tűz esetén egészségre ártalmas gőzöket és gázokat bocsáthatnak ki. Ez a követelmény csak az infrastruktúra azon elemeire vonatkozik, amelyek zárt légtérben találhatók (alagutak, áthidalások és föld alatti állomások),
- meg kell akadályoznia, hogy a személyzet által arra fel nem hatalmazott személyek megközelíthessék az utasok számára nem megközelíthető berendezéseket,
- lehetővé kell tennie nem kívánatos személyek vagy járművek vasúti területekre való behatolása kockázatának felügyeletét,
- biztosítani kell, hogy az utasok számára a szokásos vasútüzemi tevékenység során hozzáférhető területek távol legyenek azoktól a vágányoktól, amelyeken a nagy sebességű vonatok közlekednek, vagy azoktól megfelelően el legyenek választva, hogy ezzel a minimumra csökkentsék az utasok számára felmerülő kockázatot, és megfelelő hozzáférési utakkal legyenek ellátva az utasok evakuálásához, különösen a föld alatti állomásokon,
- a mozgáskorlátozott személyek számára megfelelő megközelítési és evakuálási módokat kell biztosítani a számukra megközelíthetővé tett területekhez és azok elhagyásához,
- biztosítani kell, hogy az utasokat távol lehessen tartani a veszélyes területektől olyan esetekben, amikor egy nagy sebességű vonat előre nem látott okokból megáll az állomás erre a célra fenntartott területén kívül,
- biztosítani kell, hogy hosszú alagutakban speciális intézkedéseket tegyenek a tűz megakadályozása, kimenetelének enyhítése és az utasok kimenekítése érdekében, ha tűz fordulna elő,
- biztosítani kell, hogy a berendezések megfelelő minőségű homokot biztosítsanak.

Kellő figyelmet szentelnek az alább említett biztonsági elemek meghibásodásának lehetséges következményeire.

3.3.2. Megbízhatóság és rendelkezésre állás

E követelmény teljesítése érdekében a biztonság szempontjából kritikus kapcsolódási pontoknak, amelyek jellemzői a rendszer működése folyamán változhatnak, az említett elemek felügyeletére és javítására vonatkozó feltételeket meghatározó felületi és a karbantartási tervek középpontjában kell állniuk.

3.3.3. Egészség

Ezek az általános követelmények az infrastruktúra-alrendszer különböző elemeinek tűzvédelméhez kapcsolódnak. Tekintve az infrastruktúrát alkotó elemek (vágányok és magas- és mélyépítési szerkezetek) tűzterhelésének alacsony sűrűségét, ez a követelmény csak azokra a föld alatti létesítményekre vonatkozik, amelyek rendes üzemmódban utasokat fogadnak. Emiatt nem támasztanak követelményeket a vágányok és a magas- és mélyépítési szerkezetek kapcsolódási pontjait alkotó elemekkel szemben, kivéve e specifikus létesítményeket.

Az utóbbiak tekintetében a műtárgyakra általános módon alkalmazható közösségi egészségvédelmi irányelveket kell alkalmazni, függetlenül attól, hogy az ilyen műtárgyak kapcsolódnak-e a transzeurópai nagy sebességű vasúti rendszerek átjárhatóságához.

Az ezen általános követelményeknek való megfelelés mellett azokat a nyomásingadozásokat, amelyeknek az az utasok és a vasúti személyzet ki lehet téve a vonatok alagutakban, áthidalásokon és föld alatti állomásokon való áthaladásakor, és a levegő sebességét, amelynek a föld alatti állomásokon az utasok ki lehetnek téve, korlátozni kell; az utasok számára hozzáférhető peronokon és föld alatti állomásokon meg kell előzni az áramütés kockázatát.

- Ezért intézkedéseket kell tenni, vagy az érintett műtárgyak műszelvényének gondos megválasztása, vagy kiegészítő eszközök révén, annak érdekében, hogy az alagútban a vonat áthaladásakor tapasztalt legnagyobb nyomásingadozáson alapuló egészségügyi kritériumnak eleget tegyenek.
- Intézkedéseket kell tenni a föld alatti állomásokon, vagy a szomszédos alagútból származó nyomásingadozások csökkentésére szolgáló kivitelezési tulajdonságok megfelelő megválasztásával, vagy kiegészítő eszközökkel, hogy a levegő sebességét az emberi egészség számára elfogadható értékre korlátozzák.

Intézkedéseket kell tenni az utasok számára hozzáférhető terekben az áramütés elfogadhatatlan kockázatának megelőzésére.

A karbantartás-alrendszer helyhez kötött berendezései esetében az ilyen alapvető követelmények akkor tekinthetők teljesítettnek, amikor bizonyítják, hogy az ilyen berendezések megfelelnek a nemzeti szabályozásnak.

3.3.4. Környezetvédelem

A kifejezetten nagy sebességre tervezett vonal építésével vagy a vonal nagy sebességre való korszerűsítésével kapcsolatos projektek környezeti hatásának felmérése során figyelembe kell venni a nagy sebességű vasúti járművekre vonatkozó ÁME-nek megfelelő vonatok jellemzőit.

A karbantartás-alrendszer helyhez kötött berendezései esetében az ilyen alapvető követelmények akkor tekinthetők teljesítettnek, amikor bizonyítják, hogy az ilyen berendezések megfelelnek a nemzeti szabályozásnak.

3.3.5. Műszaki összeegyeztethetőség

E követelmény teljesítéséhez a következő feltételeket kell teljesíteni:

- az átjárható európai hálózat vonalainak úrszelvényeit, vágánytengely-távolságát, vonalvezetését, nyomtávolságát, a lejtés és emelkedés legnagyobb szögeit, valamint utasperonjainak hosszát és magasságát úgy kell megállapítani, hogy biztosítsák a vonalak összeegyeztethetőségét egymással és az átjárhatóságot lehetővé tevő járművekkel,
- a jövőben a transzeurópai nagy sebességű vasúti rendszerek vonalain a nagy sebességű vonatokról eltérő vonatok közlekedésének lehetővé tételéhez esetlegesen szükséges berendezés nem akadályozhatja a nagy sebességű vasúti járművekre vonatkozó ÁME-nek megfelelő vonatok közlekedését,
- az infrastruktúra villamos jellemzőinek összeegyeztethetőnek kell lenniük a használt villamosítási, valamint ellenőrző-irányító és jelzőrendszerekkel.

A vonatok kiszolgálására szolgáló helyhez kötött berendezések jellemzőinek összeegyeztethetőnek kell lenniük a nagy sebességű vasúti járművekre vonatkozó ÁME-vel.

3.4. Az infrastruktúra-alrendszer alapvető követelményeknek megfeleltethető elemei

Az alábbi táblázatban „X” jelzi a 4. és 5. fejezetben megállapított előírások által teljesített alapvető követelményeket.

Az infrastruktúra-alrendszer eleme	Hiv. §	Biztonság (1.1., 2.1.1., 2.7.1.) ⁽¹⁾	Megbízha- tóság Rendelke- zésre állás (1.2., 2.7.2.) ⁽¹⁾	Egészség (1.3., 2.5.1.) ⁽¹⁾	Környe- zetvéde- lem (1.4., .5.2., 2.6.1., 2.6.2.) ⁽¹⁾	Műszaki összeegyez- tethetőség (1.5., 2.5.3.) ⁽¹⁾
Névleges nyomtávolság	4.2.2					X
Legkisebb úrszelvény	4.2.3	X				X
Vágánytengely-távolság	4.2.4					X
Legnagyobb emelkedő és lejtő	4.2.5					X
Legkisebb ívsugár	4.2.6	X				X
A vágány túlemelése	4.2.7	X	X			
Túlemelés hiány	4.2.8	X				X
Egyenértékű kúposág	4.2.9	X				X
A vágány geometriai minősége és határértékei a helyi (lokális) hibákon	4.2.10	X	X			
Síndőlés	4.2.11	X				X
Sínfejprofil	5.3.1	X				X
Kitérők	4.2.12 – 5.3.4	X	X			X
A vágány állékonysága	4.2.13 —	X				
Forgalmi terhelések a műtár- gyakon	4.2.14	X				

Az infrastruktúra-alrendszer eleme	Hiv. §	Biztonság (1.1., 2.1.1., 2.7.1.) ⁽¹⁾	Megbízha- tóság Rendelke- zésre állás (1.2., 2.7.2.) ⁽¹⁾	Egészség (1.3., 2.5.1.) ⁽¹⁾	Környe- zetvéde- lem (1.4., .5.2., 2.6.1., 2.6.2.) ⁽¹⁾	Műszaki összeegyez- tethetőség (1.5., 2.5.3.) ⁽¹⁾
Globális keretmerektség	4.2.15 – 5.3.2					X
Legnagyobb nyomásingadozás az alagutakban	4.2.16			X		
Az oldalszél hatása	4.2.17	X				
Elektromos jellemzők	4.2.18	X				X
Zaj és vibráció	4.2.19			X	X	
Peronok	4.2.20	X	X	X		X
Tűzbiztonság és biztonság a vasúti alagutakban	4.2.21	X		X		
A pályaberendezésekhez való hozzáférés és behatolás	4.2.22	X				
Oldalsó tér az utasok és a vonaton lévő személyzet szá- mára az utasok vonatról való leszállításakor	4.2.23	X		X		
Tároló vágányok és más nagyon alacsony sebességű helyek	4.2.25					X
A vonatokat kiszolgáló helyhez kötött berendezések	4.2.26	X	X	X	X	X
Zúzottkő-felverés	4.2.27	X	X	X		X
Átadás – A munkálatok kivite- lezése	4.4.1		X			
A dolgozók védelme az aerodi- namikai hatások ellen	4.4.3	X				
Karbantartási szabályok	4.5		X	X	X	
Szakmai alkalmasság	4.6	X	X			X
Egészségvédelmi és biztonsági feltételek	4.7	X	X	X		

⁽¹⁾ A 2004/50/EK irányelvvel módosított 96/48/EK irányelv III. mellékletének szakaszai.

4. AZ INFRASTRUKTÚRA-ALRENDSZER LEÍRÁSA

4.1. Bevezetés

A nagy sebességű transzeurópai vasúti rendszer, amelyre a 2004/50/EK irányelvvel módosított 96/48/EK irányelv alkalmazandó, és amelynek részét képezi az infrastruktúra- és a karbantartás-alrendszer, egy integrált rendszer, amelynek koherenciáját igazolni kell a rendszer alapvető követelményeket érintő kölcsönös átjárhatóságának biztosítása érdekében.

Az irányelv 5. cikkének (4) bekezdése így szól: „az ÁME-k nem gátolhatják a tagállamoknak a más vonatok közlekedésére szolgáló új vagy minőségileg feljavított infrastruktúrák használatára vonatkozó határozatait”.

Ezért amikor új vagy korszerűsített nagy sebességű vonalat terveznek, figyelembe kell venni a többi vonatot is, amelyek engedélyt kaphatnak a vonal használatára.

A nagy sebességű vasúti járművekre vonatkozó ÁME-nek megfelelő járműveknek képeseknek kell lenniük az ezen ÁME-ben megállapított határértékeknek megfelelő vágány használatára.

Az ezen ÁME-ben megállapított határértékek nem arra szolgálnak, hogy szokásos tervezési értéként előírják őket. A tervezési értékeknek azonban az ezen ÁME-ben megállapított határokon belül kell lenniük.

Az alrendszer funkcionális és műszaki előírásai és annak kapcsolódási pontjai, amelyek leírása a 4.2. és a 4.3. szakaszban található, nem teszik kötelezővé meghatározott technológiák vagy műszaki megoldások alkalmazását, kivéve, ha ez szigorúan szükséges a nagy sebességű transzeurópai vasúthálózat átjárhatóságához. Az átjárhatóság innovatív megoldásai azonban új előírásokat, illetve új vizsgálati módszereket követelhetnek meg. A műszaki újítás lehetővé tétele érdekében ezen előírások és vizsgálati módszerek kidolgozása a 6.2.3. szakaszban ismertetett folyamat szerint történik.

4.2. **Az alrendszer működési és műszaki előírásai**

4.2.1 Általános rendelkezések

Az infrastruktúra-alrendszert jellemző elemek a következők:

- névleges nyomtávolság (4.2.2.),
- legkisebb űrszelvény (4.2.3.),
- vágánytengely-távolság (4.2.4.),
- legnagyobb emelkedő és lejtő (4.2.5.),
- legkisebb ívsugár (4.2.6.),
- a vágány túlemelése (4.2.7.),
- túlemelés hiány (4.2.8.),
- egyenértékű kúposág (4.2.9.),
- a vágány geometriai minősége és határértékei a helyi (lokális) hibákon (4.2.10.),
- síndőlés (4.2.11),
- sínfejprofil (5.3.1.),
- kitérők (4.2.12.),
- a vágány állékonysága (4.2.13.),
- forgalmi terhelések a műtárgyakon (4.2.14.),
- globális keretmerektség (4.2.15.),
- legnagyobb nyomásingadozás az alagutakban (4.2.16.),
- az oldalszél hatása (4.2.17.),
- elektromos jellemzők (4.2.18.),
- zaj és vibráció (4.2.19.),
- peronok (4.2.20.),
- tűzbiztonság és biztonság a vasúti alagutakban (4.2.21.),
- a pályaberendezésekhez való hozzáférés és behatolás (4.2.22.),
- oldalsó tér az utasok és a vonaton lévő személyzet számára a vonat állomáson kívül történő kiürítésekor (4.2.23.),
- távolságjelzők (4.2.24.),
- a tároló vágányok és más nagyon alacsony sebességű helyek hossza (4.2.25.),
- a vonatokat kiszolgáló helyhez kötött berendezések (4.2.26.),
- zúzottkő-felverés (4.2.27.),
- karbantartási szabályok (4.5.).

Azoknak a követelményeknek, amelyeket az infrastruktúra-alrendszer kapcsolódási pontjait jellemző elemeknek ki kell elégíteniük, meg kell felelniük legalább a transzeurópai nagy sebességű vasúti rendszer következő vonalkategóriáinak mindegyikére előírt teljesítményszinteknek az esetnek megfelelően.

- I. kategória: speciális konstrukciójú nagysebességű vonalak, amelyek általában 250 km/h vagy azt meghaladó sebességre vannak kialakítva,
- II. kategória: nagysebességű forgalom céljára speciálisan továbbfejlesztett vonalak, amelyek 200 km/h körüli sebességre vannak kialakítva,
- III. kategória: nagysebességű forgalom céljára speciálisan továbbfejlesztett vonalak vagy speciális konstrukciójú nagysebességű vonalak, amelyek a topográfiai, domborzati viszonyok, illetve városrendezési korlátok miatt sajátos jellemzőkkel bírnak, és amelyeken a sebességet mindenhol a helyi viszonyokhoz kell igazítani.

Az összes kategóriájú pályának lehetővé kell tennie a 400 méter hosszú és legfeljebb 1 000 tonna súlyú vonatok áthaladását.

A teljesítményszinteket a nagy sebességű vasúti járművekre vonatkozó ÁME-nek megfelelő nagy sebességű vonatok által használható vonalszakasz legnagyobb megengedett sebessége jellemzi.

Ezeket a teljesítményszinteket a következő bekezdések írják le, minden olyan különfeltétellel együtt, amelyek az érintett paraméterekre és kapcsolódási pontokra engedélyezhetők. A megadott paraméterek értékei csak legfeljebb 350 km/h sebességig érvényesek.

Ezen ÁME minden teljesítményszintjét és előírását a normál európai nyomtávolsággal épült vonalakra adják meg a 4.2.2. pontban az ezen ÁME-nek megfelelő vonalakra vonatkozóan meghatározottak szerint.

Az egyedi eseteket képviselő, köztük a más nyomtávolságra épített vonalak esetében a meghatározott teljesítményszinteket a 7.3. pont írja le.

A teljesítményszinteket a rendes üzemeltetési körülmények közötti alrendszerre és a karbantartási műveletekből következő állapotokra írják le. A módosítási munkák, illetve a nagyjavítások végrehajtásának következményeit – ha vannak ilyenek –, amelyekhez az alrendszer teljesítménye tekintetében ideiglenes kivételekre lehet szükség, a 4.5. pont tárgyalja.

A nagy sebességű vonatok teljesítménye fokozható egyedi rendszerek, például a billenőszekrényes rendszer elfogadásával. Az ilyen vonatok közlekedésére különleges feltételek vonatkozhatnak, amennyiben ez nem jár korlátozásokkal ugyanazon a vonalon a billenőrendszerrel nem felszerelt nagy sebességű vonatok tekintetében. Az infrastruktúra-nyilvántartásban meg kell állapítani az ilyen feltételek alkalmazását.

4.2.2 Névleges nyomtávolság

I., II. és III. kategóriájú vonalak

A névleges nyomtávolság 1 435 mm.

4.2.3 Legkisebb űrszelvény

Az infrastruktúrát úgy kell megépíteni, hogy biztonságos távolságot tegyen lehetővé a nagy sebességű vasúti járművekre vonatkozó ÁME-nek megfelelő vonatok elhaladása érdekében.

A legkisebb űrszelvényt azzal az űrtartalommal határozzák meg, amelyen belül nem lehet vagy amelybe nem nyúlhat be akadály. Ezt a térfogatot a kinematikus referenciaűrszelvény alapján határozzák meg, és figyelembe veszi a felsővezeték és az alsó alkatrészek számára fenntartott szelvényt.

A vonatkozó kinematikus űrszelvényeket a nagy sebességű vasúti járművekre vonatkozó ÁME határozza meg.

A szelvényekre vonatkozó összehangolt EN-szabványok közzétételéig a pályahálózat-működtető állapítja meg a legkisebb űrszelvény meghatározására használt szabályokat.

I. kategóriájú vonalak

A tervezés szakaszában minden akadálnak (műtárgyak, felsővezeték és jelzőberendezés) meg kell felelnie a következő követelményeknek:

- A GC kinematikus referenciaűrszelvény és az infrastruktúra alsó részeinek legkisebb szelvénye alapján megállapított legkisebb űrszelvényt a nagy sebességű vasúti járművekre vonatkozó ÁME írja le.

Az áramszedő űrszelvénye és az elektromos szigetelés űrszelvényei esetében a nagy sebességű vasúti energiaellátásra vonatkozó ÁME állapítja meg a követelményeket.

II. és III. kategóriájú vonalak

A meglévő nagy sebességű vonalakon, továbbá a nagy sebességre továbbfejlesztett vonalakon vagy azok csatlakozó vonalain az új szerkezetek legkisebb űrszelvényét a GC kinematikus referenciaűrszelvény alapján határozzák meg.

Módosítási munka esetében a legkisebb űrszelvényt a GC kinematikus referenciaűrszelvény alapján határozzák meg, ha az ilyen befektetés előnyei gazdasági tanulmánnyal igazolhatók. Ellenkező esetben megengedett a legkisebb űrszelvény GB kinematikus referenciaűrszelvény alapján történő meghatározása, ha a gazdasági feltételek lehetővé teszik vagy megtartható egy meglévő kisebb szabadon tartandó űrszelvény. Az ajánlatkérő vagy a pályahálózat-működtető gazdasági tanulmánya figyelembe veszi a megnövelt űrszelvény által várhatóan okozott költségeket és hasznokat az érintetthez csatlakozó és az ezen ÁME-nek megfelelő más vonalakhoz viszonyítva.

A pályahálózat-működtetőnek meg kell határoznia az infrastruktúra-nyilvántartásban az egyes vonalszakaszok esetében elfogadott kinematikus referenciaűrszelvényt.

Az áramszedő űrszelvénye és az elektromos szigetelés űrszelvényei esetében a nagy sebességű vasúti energiaellátásra vonatkozó ÁME állapítja meg a követelményeket.

4.2.4 Vágánytengely-távolság

I., II. és III. kategóriájú vonalak

A tervezés szakaszában a kifejezetten nagy sebességre épített vagy továbbfejlesztett vonalakon a fővágányok tengelyének legkisebb távolságát a következő táblázat határozza meg:

A nagy sebességű vasúti járművekre vonatkozó ÁME-nek megfelelő vonatok megengedett legnagyobb sebessége	A legkisebb vágánytengely-távolság
$V \leq 230 \text{ km/h}$	Ha $< 4,00 \text{ m}$ a kinematikus referenciaűrszelvény alapján meghatározva (4.2.3. §.).
$230 \text{ km/h} < V \leq 250 \text{ km/h}$	4,00 m
$250 \text{ km/h} < V \leq 300 \text{ km/h}$	4,20 m
$V > 300 \text{ km/h}$	4,50 m

Amennyiben a járművek egymás felé dőlnek a vágány túlelése miatt, megfelelő távolságot kell hozzáadni a 4.2.3. szakasz által előírt kiegészítő szabályok alapján.

A vágánytengely-távolság növelhető, például a nagy sebességű vasúti járművekre vonatkozó ÁME-nek nem megfelelő vonatok működése, illetve kényelmi vagy karbantartási szempontok miatt.

4.2.5 Legnagyobb emelkedő és lejtő

I. kategóriájú vonalak

feltéve, ha betartják az alábbi „keret”-követelményeket:

- a mozgó átlagprofil lejtése 10 km-en kisebb vagy egyenlő, mint 25 ‰,
- a folyamatos 35 ‰ emelkedő legfeljebb 6 000 m hosszú szakaszon tart.

A fővágányok lejtése az utasperonok mellett nem lehet nagyobb, mint 2,5 ‰.

II. és III. kategóriájú vonalak

Ezek a vonalak az emelkedők rendszerint kisebbek a későbbiekben építendő nagy sebességű vonalakon engedélyezett értékeknél. A nagy sebességű vasúti járművekre vonatkozó ÁME-nek megfelelő vonatok üzemeltetésére bevezetett fejlesztéseknek összhangban kell lenniük a pálya emelkedőinek előbbi értékeivel, kivéve ha a helyi sajátos körülmények magasabb értékeket tesznek szükségessé; ezért az elfogadható emelkedők értékei figyelembe veszik a meghajtott és a fékező jármű korlátozó jellemzőit, a nagy sebességű vasúti járművekre vonatkozó ÁME-ben meghatározottak szerint.

A legnagyobb emelkedő értékének megválasztásában az átjárható vonalak egészére nézve a nagy sebességű vasúti járművekre vonatkozó ÁME-nek nem megfelelő olyan vonatok várt teljesítményét is figyelembe kell venni, amelyek közlekedése az irányelv 5. cikke (4) bekezdésének alkalmazásával engedélyezhető a vonalon.

4.2.6 Legkisebb ív sugár

A nagy sebességű közlekedésre szánt vonalak tervezésekor a legkisebb ívsugarat úgy kell megválasztani, hogy a tárgyalt ívre megállapított túlemelésre a túlemelés hiány ne haladja meg az ezen ÁME 4.2.8. szakaszában feltüntetett értékeket, amikor a pályát azzal a legnagyobb sebességgel használják, amelyre tervezték.

4.2.7 A vágány túlemelése

A vágány túlemelése a belső és a külső sínek legnagyobb magasságkülönbsége a sínfej felületének közepén mérve (mm-ben). Az érték a szelvénytől függ, ha mm-ben mérik; ha fokban mérik, nem függ a szelvénytől.

I., II. és III. kategóriájú vonalak

A legnagyobb tervezési túlemelés 180 mm.

A működő vágányokon ± 20 mm tűrés megengedett, feltéve, ha a legnagyobb túlemelés 190 mm; a kizárólag utasforgalom céljára fenntartott vágányokon ez a tervezési érték legfeljebb 200 mm-re növelhető.

Ennek az elemnek az üzemi karbantartási követelményei a 4.5. pont (karbantartási terv) üzemi tűréshatárokról szóló rendelkezéseinek tárgyát képezik.

4.2.8 Túlemelés hiány

Az ívekben a túlemelés hiány a vágányon alkalmazott túlemelés és a jármű adott megállapított sebesség melletti egyensúlyi helyzetéhez szükséges túlemelés (elméleti túlemelés) közötti különbség mm-ben kifejezve.

Az alábbi előírások olyan kölcsönösen átjárható vonalakra vonatkoznak, amelyek névleges nyomtávolságát ezen ÁME 4.2.2. pontja határozza meg.

4.2.8.1. Túlemelés hiány az átmenő vágányon és a kitérők átmenő útvonalain

	Vonalkategória			
	I. kategória (a)		II. kategória	III. kategória
	1	2	3	4
Sebességtartomány (km/h)	Normális határérték (mm):	Legnagyobb határérték (mm):	Legnagyobb határérték (mm):	Legnagyobb határérték (mm):
$V \leq 160$	160	180	160	180
$160 < V \leq 200$	140	165	150	165
$200 < V \leq 230$	120	165	140	165
$230 < V \leq 250$	100	150	130	150
$250 < V \leq 300$	100	130 (b)	—	—
$300 < V$	80	80	—	—

(a) A pályahálózat-működtető az infrastruktúra-nyilvántartásban közli azokat a vonalszakaszokat, ahol úgy véli, hogy olyan korlátozások vannak, amelyek megakadályozzák az 1. oszlopban szereplő értékeknek való megfelelést.

(b) A 130 mm-es legnagyobb érték 150 mm-re növelhető a zúzottkő nélküli vágányok esetében.

A nagy sebességű vasúti járművekre vonatkozó ÁME-nek megfelelő és túlemelés hiányt kiegyensúlyozó rendszerrel ellátott vonatok esetében a pályahálózat-működtető engedélyezheti azok futását nagyobb túlemelés hiány mellett is.

A legnagyobb olyan túlemelés hiánynak, amely mellett az ilyen vonatok futhatnak, figyelembe kell vennie az érintett vonat elfogadási kritériumait, amelyeket a nagy sebességű vasúti járművekre vonatkozó ÁME 4.2.3.4. pontja határoz meg.

4.2.8.2. A túlemelés hiány hirtelen változása a kitérők kitérő irányú vágányain

I., II. és III. kategóriájú vonalak

A kitérők kitérő irányú vágányain a túlemelés hiány hirtelen változásának legnagyobb tervezési értékei a következők:

120 mm a $30 \text{ km/h} \leq V \leq 70 \text{ km/h}$ legnagyobb kitérési sebességet lehetővé tevő vágányokon,

105 mm a $70 \text{ km/h} < V \leq 170 \text{ km/h}$ legnagyobb kitérési sebességet lehetővé tevő vágányokon,

85 mm a $170 \text{ km/h} < V \leq 230 \text{ km/h}$ legnagyobb kitérési sebességet lehetővé tevő vágányokon.

A meglévő kitérőtípusok esetében az ezen értékektől való 15 mm túrés elfogadott.

4.2.9 Egyenértékű kúposság

A kerék és a sín közötti érintkezési felület alapvetően fontos a vasúti jármű futási viselkedésének magyarázatához. Ezért ennek megértése szükséges; leíró paraméterei között az úgynevezett egyenértékű kúposság játszik alapvető szerepet, mert ez teszi lehetővé a kerék és a sín egyenes vágányon és nagy sugarú ívekben történő érintkezésének kielégítő leírását.

A következő rendelkezések vonatkoznak az I., II. és III. kategóriájú átmenő vágányokra. A kitérők esetében nem kötelező értékelni az egyenértékű kúposságot.

4.2.9.1 Meghatározás

Az egyenértékű kúposság az olyan kúpos kerekkel rendelkező kerékpár kúpszögének érintője, amelynek oldalsó mozgása ugyanolyan kinematikus hullámhosszal rendelkezik, mint az adott kerékpár az egyenes vágányon vagy a nagy sugarú körökben.

Az egyenértékű kúposság alábbi táblázatban feltüntetett határértékeit a kerékpár oldalsó kitérésének amplitúdója (y) esetében kell kiszámolni.

$$\begin{aligned} &— \quad y = 3 \text{ mm}, & ha \quad (TG - SR) \geq 7 \text{ mm} \\ &— \quad y = \left(\frac{(TG - SR) - 1}{2} \right), & ha \quad 5 \text{ mm} \leq (TG - SR) < 7 \text{ mm} \\ &— \quad y = 2 \text{ mm}, & ha \quad (TG - SR) < 5 \text{ mm} \end{aligned}$$

ahol TG a nyomtávolság és SR a kerékpár aktív felületei közötti távolság.

4.2.9.2 Tervezési értékek

Az átmenő vágányok esetében a nyomtávolság, a sínfejprofil és a síndőlés tervezési értékeit úgy kell kiválasztani, hogy biztosítsák az egyenértékű kúposság 1. táblázatban megállapított határértékeinek betartását, amikor a következő kerékpárok mozgását modellezzik a tervezett pályafeltételeken (az EN 15302:2006 szabvány számításaival összhangban modellezve).

- S 1002 a PrEN 13715 meghatározása szerint, ahol SR = 1 420 mm
- S 1002 a PrEN 13715 meghatározása szerint, ahol SR = 1 426 mm
- GV 1/40 a PrEN 13715 meghatározása szerint, ahol SR = 1 420 mm
- GV 1/40 a PrEN 13715 meghatározása szerint, ahol SR = 1 426 mm.

1. táblázat

Sebességtartomány (km/h)	Az egyenértékű kúposság határértékei
≤ 160	Nincs szükség értékelésre
> 160 és ≤ 200	0,20
> 200 és ≤ 230	0,20
> 230 és ≤ 250	0,20
> 250 és ≤ 280	0,20
> 280 és ≤ 300	0,10
> 300	0,10

A 6.2.5.2. szakaszban megállapított tervezési jellemzőkkel rendelkező vágányt úgy tekintik, hogy megfelel ennek a követelménynek. A vágányt ennek ellenére eltérő tervezési jellemzőkkel is lefektethetik. Ebben az esetben a pályahálózat-működtető bizonyítja a terv kompatibilitását az egyenértékű kúposság tekintetében.

4.2.9.3 Üzem közbeni értékek

4.2.9.3.1. Az átlagos nyomtávolság legkisebb értékei

A vágányrendszer kezdeti tervének elkészítése után az egyenértékű kúposság szabályozásának fontos paramétere a nyomtávolság. A pályahálózat-működtető biztosítja, hogy egyenes pályán és $R > 10\,000$ m sugarú ívben a nyomtávolság az alábbi táblázatban szereplő határértékeknek megfelel.

Sebességtartomány (km/h)	Az átlagos nyomtávolság legkisebb értéke (mm) több mint 100 m-es üzem közben egyenes pályán és $R > 10\,000$ m sugarú ívben
≤ 160	1 430
> 160 és ≤ 200	1 430
> 200 és ≤ 230	1 432
> 230 és ≤ 250	1 433
> 250 és ≤ 280	1 434
> 280 és ≤ 300	1 434
> 300	1 434

4.2.9.3.2. Futási instabilitás esetén megteendő intézkedések

Ha a nagy sebességű vasúti járművekre vonatkozó ÁME-ben megállapított egyenértékű kúposságra vonatkozó követelményeket teljesítő kerékpárokkal rendelkező járművek esetében a 4.2.9.3.1. szakasz követelményeit teljesítő pályán futási instabilitást jelentenek, a vasúttársaságnak és a pályahálózat-működtetőnek együttes vizsgálatot kell kezdeményeznie az ok meghatározása érdekében.

4.2.10 A vágány geometriai minősége és határértékei a helyi (lokális) hibákon

4.2.10.1 Bevezetés

A vágány geometriai minősége és határértékei a helyi (lokális) hibákon az infrastruktúra fontos paraméterei, amelyekre a jármű és a vágány közötti érintkezési felület meghatározásának részeként van szükség. A pálya geometriai minősége közvetlen kapcsolatban van a következőkkel:

- Kisiklás elleni biztonság
- A jármű értékelése az elfogadhatósági vizsgálatok szerint
- A kerékpárok és a forgószámolyok fáradási ereje

A 4.2.10. szakasz követelményei az I., II. és III. kategóriájú vágányokra vonatkoznak.

4.2.10.2 Fogalommeghatározások

Azonnali beavatkozási határérték: az az érték, amelynek a túllépése azt eredményezi, hogy a pályahálózat-működtető intézkedéseket tesz a kisiklási kockázat elfogadható szintre csökkentése érdekében. Ez történhet a vonal lezárásával, a sebesség csökkentésével vagy a pálya geometriájának megváltoztatásával.

Beavatkozási határérték: az az érték, amelynek a túllépése javító karbantartást tesz szükségessé annak érdekében, hogy a következő átvizsgálás előtt ne történjen meg a közvetlen beavatkozási határérték elérése.

Riasztási határ: az az érték, amelynek a túllépése szükségessé teszi a pálya geometriája állapotának elemzését és figyelembe vételét a rendszeresen tervezett karbantartási műveletekben.

4.2.10.3 Azonnali beavatkozási, beavatkozási és riasztási határértékek

A pályahálózat-működtető megfelelő azonnali beavatkozási, beavatkozási és riasztási határértékeket határoz meg a következő paraméterekre vonatkozóan:

- Irány – normál eltérés (csak riasztási határérték)
- Fekszint – normál eltérés (csak riasztási határérték)
- Irány – helyi (lokális) hibák – közép- és csúcscsérték között
- Fekszint – helyi (lokális) hibák – közép- és csúcscsérték között
- Síktorzulás – helyi (lokális) hibák – nulla és csúcscsérték között a 4.2.10.4.1. szakaszban megállapított határértékektől függően
- Nyomtávolság-ingadozás – helyi (lokális) hibák – névleges nyomtávolság és csúcscsérték között a 4.2.10.4.2. szakaszban megállapított határértékektől függően
- Átlagos nyomtávolság bármely 100 m hosszban – névleges nyomtávolság és átlagérték között a 4.2.9.3.1. szakaszban megállapított határértékektől függően

E határértékek megállapításakor a pályahálózat-működtetőnek figyelembe kell vennie a járművek elfogadásának alapjaként használt pályaminőségi határértékeket. A járművek elfogadásának követelményeit a nagy sebességű vasúti járművekre vonatkozó ÁME állapítja meg.

A pályahálózat-működtető figyelembe veszi az együttesen ható helyi (lokális) hibák hatásait is.

A pályahálózat-működtető által elfogadott azonnali beavatkozási, beavatkozási és riasztási határértékeket rögzítik az ezen ÁME 4.5.1. szakaszában előírt karbantartási tervben.

4.2.10.4 Azonnali beavatkozási határérték

Azonnali beavatkozási határértékeket határoznak meg a következő paraméterekre:

- Síktorzulás – helyi (lokális) hibák – zéró és csúcscsérték között
- A nyomtávolság változása – helyi (lokális) hibák – a névleges nyomtávolság és a csúcscsérték között

4.2.10.4.1 Síktorzulás – helyi (lokális) hibák – zéró és csúcscsérték között

A síktorzulás meghatározása: egymástól meghatározott távolságra felvett két keresztszint közötti algebrai különbség, amelyet általában a mérési keresztmetszetek két pontja közötti meredekségként fejeznek ki.

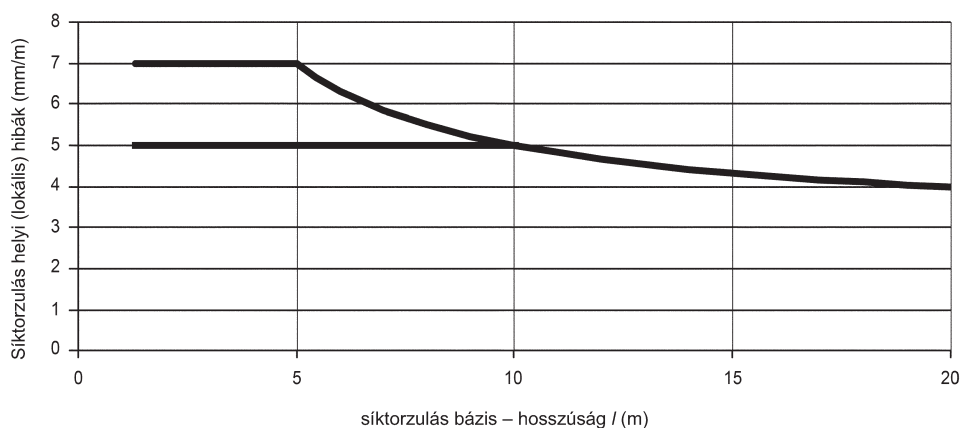
Normál nyomtávolság esetén a mérési pontok távolsága 1 500 mm.

A síktorzulás határértéke az alkalmazott mérési bázis (l) függvénye a következő képlet szerint:

$$\text{Síktorzulási határ} = (20/l + 3)$$

- ahol l a mérési bázis (méterben), $1,3 \text{ m} \leq l \leq 20 \text{ m}$ mellett

- a következő legnagyobb értékekkel:
- 7 mm/m a legfeljebb 200 km/h sebességre tervezett vonalakon
- 5 mm/m a 200 km/h-nál nagyobb sebességre tervezett vonalakon



A pályahálózat-működtető a karbantartási tervben állapítja meg azt a bázist, amelyen mérni fogja a vágányt e követelménynek való megfelelés ellenőrzése érdekében. A mérés alapja 3 m-es mérési bázist tartalmaz.

4.2.10.4.2 A nyomtávolság változása – helyi (lokális) hibák – a névleges nyomtávolság és a csúcsérték között

Sebesség (km/h)	Méretek milliméterben	
	Névleges nyomtávolság és csúcsérték között	
	Legkisebb nyomtávolság	Legnagyobb nyomtávolság
$V \leq 80$	-9	+35
$80 < V \leq 120$	-9	+35
$120 < V \leq 160$	-8	+35
$160 < V \leq 230$	-7	+28
$V > 230$	-5	+28

Az átlagos nyomtávolság további követelményeit a 4.2.9.3.1. szakasz állapítja meg.

4.2.11 Síndőlés

I., II. és III. kategóriájú vonalak

a) Átmenő vágány

A sínnek a vágánytengely felé kell dőlnie.

Egy adott útvonal síndőlését az 1/20 és 1/40 közötti tartományból kell kiválasztani, és közölni kell az infrastruktúra-nyilvántartásban.

b) Kitérők

A kitérők tervezett síndőlésének meg kell egyeznie az átmenő vágányéval a következő megengedett kivételek mellett:

- A dőlés megadható a sínfejprofil aktív részének alakjával.
- Azokon a kitérőszakaszokon, ahol a menetsebesség legfeljebb 200 km/h, megengedett a dőlés nélküli sínnek fektetése a kitérőkben és a hozzájuk tartozó átmenő vágányok rövid szakaszain.

- A kitérők azon szakaszain, ahol a menetsebesség meghaladja a 200 km/h-t, de nem nagyobb, mint 250 km/h, megengedett dőlés nélküli sínek lefektetése, feltéve, ha az 50 m-t meg nem haladó rövid szakaszokra korlátozódik.

4.2.12 Kitérők

4.2.12.1 Végállás ellenőrző és rögzítő eszközök

A kitérők csúcssíneit és mozgó keresztezési csúcsait rögzítő eszközökkel kell felszerelni.

A kitérők csúcssíneit és mozgó keresztezési csúcsait olyan eszközökkel kell felszerelni, amelyek érzékelik, hogy a mozgó elemek megfelelő pozícióban vannak-e és rögzítettek-e.

4.2.12.2 Mozgó keresztezési csúcsok használata

A legalább 280 km/h sebességre későbbiekben építendő nagy sebességű vonalakon fekvő kitérőket mozgó keresztezési csúcscsal kell építeni. A 280 km/h-nál alacsonyabb legnagyobb sebességre tervezett, a jövőben építendő nagy sebességű vonalszakaszokon és csatlakozó vonalaikon a kitérőket rögzített csúcssínekkel lehet használni.

4.2.12.3 Geometriai jellemzők

Ebben a szakaszban az ÁME üzem közbeni határértékeket ad meg a kerékpárok nagy sebességű vasúti járművekre vonatkozó ÁME-ben meghatározott geometriai jellemzőivel való összeegyeztethetőség biztosítása érdekében. A pályahálózat-működtető feladata lesz a tervezési értékek egyeztetése és annak biztosítása a karbantartási terv segítségével, hogy az üzem közbeni értékek ne lépjék túl az ÁME határértékeit.

Ez a megjegyzés az alább megállapított összes paraméterre vonatkozik.

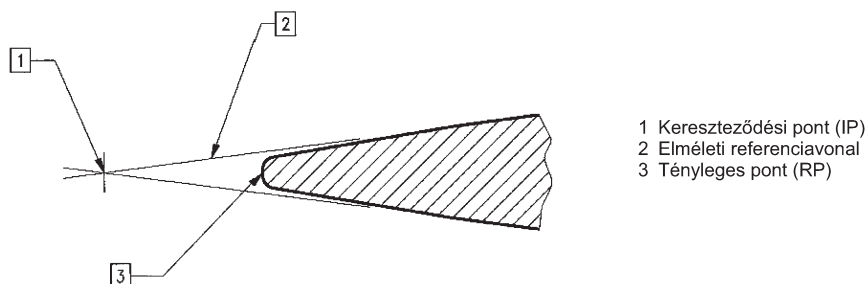
A geometriai jellemzők definíciói ezen ÁME E. mellékletében találhatók.

Az ilyen kitérők műszaki követelményei megfelelnek a következő követelményeknek:

I., II. és III. kategóriájú vonalak

Az alábbi összes paraméternek teljesülnie kell:

1. A vezetéstávolság legnagyobb értéke váltókban: legfeljebb 1 380 mm üzem közben. Ez az érték növelhető, ha a pályahálózat-működtető bizonyítani tudja, hogy a váltó működtető és lezáró rendszere képes ellenállni a kerékpárok keresztirányú erőinek. Ebben az esetben a nemzeti szabályok az irányadók.
2. Az általános kereszteződések vezetési távolságának minimális értéke a futófelület alatt 14 mm-rel és az elméleti referenciavonalon, a csúcs tényleges pontjától (RP) megfelelő távolságban mérve az alábbi ábrán jelzettek szerint: 1 392 mm üzem közben.



A pont visszahúzása rögzített általános kereszteződésekben

3. A vezetősín és a könyöksín vezetési felületei közötti távolság legfeljebb 1 356 mm.
4. A vezetéstávolság legnagyobb értéke a könyöksín kihajlítása előtti belépési pontjában: legfeljebb 1 380 mm üzem közben.
5. A nyomcsatorna minimális szélessége: 38 mm üzem közben.
6. Megengedett legnagyobb vezetetlen hossz: a vezetetlen hossz egyenértéke egy $1/9$ ($\text{tga} = 0,11$, $\alpha = 6^\circ 20'$) tompa kereszteződés legalább 45 mm megemelt vezetősínnel és 330 mm hozzá tartozó minimális keréktármérővel az egyenes átmenő útvonalakon.

7. A nyomcsatorna minimális mélysége: legalább 40 mm üzem közben.
8. A vezető sín legnagyobb magassága a pályásín felett: 70 mm üzem közben.

4.2.13 A vágány állékonysága

A vágánynak, ideértve a kitérőket is, és annak alkatrészeinek normál üzemi és karbantartás utáni állapotban képesnek kell lenniük ellenállni legalább a következő erőknek:

- Függőleges terhelések,
- Hosszirányú terhelések,
- Keresztirányú terhelések,

amelyek meghatározása a következő bekezdésekben olvasható.

4.2.13.1 I. kategóriájú vonalak

Függőleges terhelések

A vágányt, ideértve a kitérőket is, úgy kell megtervezni, hogy ellenálljon legalább a következő erőknek, amelyek meghatározása a nagy sebességű vasúti járművekre vonatkozó ÁME-ben olvasható:

- legnagyobb statikus tengelyterhelés,
- legnagyobb dinamikus tengelyterhelés,
- legnagyobb kvázi statikus kerékerő.

Hosszirányú terhelések

A vágányt, ideértve a kitérőket is, úgy kell megtervezni, hogy ellenálljon legalább a következő erőknek:

- a) a vonó- és fékezőerő miatt fellépő hosszirányú erőhatások.

Ezen erők meghatározása a nagy sebességű vasúti járművekre vonatkozó ÁME-ben található,

- b) a sín hőmérséklet-változásai miatt fellépő, hosszirányú termikus erők.

A vágányt úgy kell megtervezni, hogy a minimumra csökkenjen a sín hosszirányú hőtágulása miatti felpúposodás, figyelembe véve a következőket:

- a helyi időjárási körülmények miatti hőmérséklet-változás,
- az olyan fékezőrendszerek alkalmazása miatti hőmérséklet-változás, amely a sínnek való hőátadással emészt fel a mozgási energiát,

- c) a műtárgyak és a vágány kölcsönhatása miatti hosszirányú erők.

A műtárgynak és a vágánynak a változó behatásokra adott együttes reakcióját figyelembe kell venni a vágány tervezésekor az EN 1991-2:2003 szabvány 6.5.4. pontjában megállapítottak szerint.

A nagy sebességű transzeurópai vasúti rendszer összes vonalán a pályahálózat-működtetőnek vészfékezés céljára meg kell engednie olyan fékrendszerek használatát, amely a sínnek való hőátadással emészt fel a mozgási energiát, de megtilthatja annak üzemi fékként való használatát.

Amennyiben a pályahálózat-működtető megengedi a mozgási energiát a sínnek való hőátadással felemészítő fékrendszerek üzemi fékként való használatát, az alábbi követelményeknek kell teljesülniük:

- A pályahálózat-működtetőnek meg kell határoznia az érintett vonalszakaszra vonatkozóan a vágányra gyakorolt legnagyobb hosszirányú fékezőerő határértékét, amely kevesebb, mint a nagy sebességű vasúti járművekre vonatkozó ÁME által megengedett érték.

- A vágányra gyakorolt legnagyobb hosszirányú fékezőerő határértékének korlátozásakor figyelembe kell venni a helyi éghajlati viszonyokat és az ismételt fékezések várható számát ⁽¹⁾.

Ezeket a feltételeket közzé kell tenni az infrastruktúra-nyilvántartásban.

Keresztirányú terhelések

A vágányt, ideértve a kitérőket is, úgy kell megtervezni, hogy ellenálljon legalább a következőknek:

- a kerékpár által a vágányra gyakorolt legnagyobb teljes dinamikus keresztirányú erő, melynek oka a vágány túlemelése által ki nem egyenlített keresztirányú gyorsulás, amelyek meghatározása a nagy sebességű vasúti járművekre vonatkozó ÁME-ben található:

$$(\Sigma Y_{2m})_{\text{lim}} = 10 + (P/3) \text{ kN}$$

ahol P a pályára engedett bármely jármű legnagyobb statikus terhelése tengelyenként, kN-ban (szolgálati járművek, nagy sebességű és más vonatok). Ez a határérték a beágyazott vágányok keresztirányú dinamikus erők alatti oldalirányú elmozdulásának kockázatára jellemző;

- Az ívekben és kitérőkben fellépő Y_{qst} kvázi statikus irányító erő, amelynek meghatározása a nagy sebességű vasúti járművekre vonatkozó ÁME-ben található.

4.2.13.2 II. és III. kategóriájú vonalak

A nagy sebességű vasúti járművekre vonatkozó ÁME-nek megfelelőktől eltérő vonatok futására vonatkozó nemzeti szabályokban megállapított követelmények elegendően biztosítják a vágány állékonyságát a kölcsönösen átjárható forgalmi terhelésnek.

4.2.14 Forgalmi terhelés a műtárgyakon

I., II. és III. kategóriájú vonalak

4.2.14.1 Függőleges terhelések

A műtárgyakat úgy tervezik, hogy ellenálljanak a függőleges terhelésnek az EN 1991-2:2003 szabványban definiált alábbi terhelési modellekkel összhangban:

- Az EN 1991-2:2003 szabvány 6.3.2. pontjának (2) bekezdésében megállapított 71. terhelési modell
- Az EN 1991-2:2003 szabvány 6.3.2. pontjának (3) bekezdésében a folyamatos hidakra vonatkozóan megállapított SW/0 terhelési modell

A terhelési modelleket meg kell szorozni az EN 1991-2:2003 szabvány 6.3.2. pontjának (3) bekezdésében és 6.3.3. pontjának (5) bekezdésében megállapított alfa (α) tényezővel. Az α értékének 1-nél nagyobbak vagy egyenlőnek kell lennie.

A terhelési modellekből kapott terhelési hatásokat ki kell bővíteni az EN 1991-2:2003 szabvány 6.4.3. pontjának (1) bekezdésében és 6.4.5.2. pontjának (2) bekezdésében megállapított fi (Φ) dinamikus tényezővel.

A hídpálya legnagyobb függőleges kitérése nem haladhatja meg az EN 1990:2002 szabvány A2. mellékletében megállapított értékeket.

4.2.14.2 Dinamikus elemzés

A hidak dinamikus elemzésének szükségességét az EN 1991-2:2003 szabvány 6.4.4. pontjában megállapítottak szerint kell meghatározni.

A szükséges dinamikus elemzést az EN 1991-2:2003 szabvány 6.4.6.1.1. pontjának (3), (4), (5) és (6) bekezdésében megállapított HSLM (nagy sebességű) terhelési modell segítségével kell elvégezni. Az elemzés során figyelembe kell venni az EN 1991-2:2003 szabvány 6.4.6.2. pontjának (1) bekezdésében megállapított sebességeket.

A hídpályán a pálya vonala mentén számított gyorsulás megengedett legnagyobb tervezési csúcserőkei nem haladhatják meg az EN 1990:2002 szabvány A2. mellékletében megállapított értékeket. A hidak tervezése során figyelembe kell venni vagy a 4.2.14.1. pontban meghatározott függőleges terhelések vagy az EN 1991-2:2003 szabvány 6.4.6.5. pontjának (3) bekezdésében megállapított HSLM terhelési modell legkedvezőtlenebb hatásait.

⁽¹⁾ A sínben felemésztett energia miatti hőmérsékletnövekedés $0,035 \text{ °C} / \text{kN}$ fékezőerő sínzárlanként; ez (mindkét sínzál esetében) körülbelül 6 °C sínhőmérséklet-növekedésnek felel meg vonatonként vészfékezés esetében.

4.2.14.3 Centrifugális erők

Amennyiben a hídon lévő pálya a híd teljes hosszúságán vagy annak egy részén ívben fekszik, a műtárgyak tervezésekor figyelembe kell venni a centrifugális erőt az EN 1991-2:2003 szabvány 6.5.1. pontjának (4) bekezdésében megállapítottak szerint.

4.2.14.4 Kígyózó erők

A műtárgyak tervezésekor figyelembe kell venni a kígyózó erőt az EN 1991-2:2003 szabvány 6.5.2. pontjának (2) és (3) bekezdésében megállapítottak szerint. Ezt mind az egyenes, mind az íves pályára alkalmazni kell.

4.2.14.5 A vontatás és a fékezés miatti hatások (hosszirányú terhelések)

A műtárgyak tervezésekor figyelembe kell venni a vonó- és fékezőerőt az EN 1991-2:2003 szabvány 6.5.3. pontjának (2), (4), (5) és (6) bekezdésében megállapítottak szerint. A vonó- és fékezőerő irányának valamennyi pályán figyelembe kell vennie a megengedett menetirányt.

A 6.5.3. pont (6) bekezdésének alkalmazásában legfeljebb 1 000 tonnás vonattömeget kell figyelembe venni.

4.2.14.6. A műtárgyak és a vágány kölcsönhatása miatti hosszirányú erők

A műtárgynak és a vágálynak a változó behatásokra adott együttes reakcióját figyelembe kell venni a műtárgyak tervezésekor az EN 1991-2:2003 szabvány 6.5.4. pontjában megállapítottak szerint.

4.2.14.7. Az elhaladó vonatok aerodinamikai hatásai a pálya melletti műtárgyakra

Az elhaladó vonatok aerodinamikai hatásait figyelembe kell venni az EN 1991-2:2003 szabvány 6.6. szakasza szerint.

4.2.14.8. Az EN 1991-2:2003 szabvány követelményeinek alkalmazása

Az EN 1991-2:2003 szabvány ezen ÁME-ben meghatározott követelményeit a nemzeti melléklettel összhangban kell alkalmazni, ahol van ilyen.

4.2.15 Globális keretmerevség

I., II. és III. kategóriájú vonalak

A pálya mint teljes rendszer merevségére vonatkozó követelmények nyitott kérdést képeznek.

A sínleerősítések legnagyobb merevségével kapcsolatos követelményeket az 5.3.2. szakasz határozza meg.

4.2.16 Legnagyobb nyomásingadozások az alagutakban

4.2.16.1 Általános követelmények

Az alagutakban és a föld alatti műtárgyakban fellépő legnagyobb nyomásingadozás az adott alagúton való áthaladásra tervezett, a nagy sebességű vasúti járművekre vonatkozó ÁME-nek megfelelő bármely vonat mellett nem haladhatja meg a 10 kPa értéket az idő alatt, amíg a vonat a megengedett legnagyobb sebességgel áthalad az alagúton.

I. kategóriájú vonalak

Az alagútszelvényt úgy kell meghatározni, hogy a fent jelzett legnagyobb nyomásingadozásnak megfelelően, figyelembe véve az alagútban való haladásra szánt forgalom minden tervezett formáját, az egyes járműveknek az alagútban való közlekedésére engedélyezett legnagyobb sebességek mellett.

II. és III. kategóriájú vonalak

Az ilyen vonalakon be kell tartani a fent jelzett legnagyobb nyomásingadozást.

Ha az alagutat nem módosítják, hogy megfeleljen a nyomáshatárnak, a sebességet csökkenteni kell a nyomáshatár eléréséig.

4.2.16.2 Dugattyúhatás a föld alatti állomásokban

A nyomásingadozás elmozdulhat a vonatok futására szolgáló zárt terek és az állomás más terei között, ami olyan erőteljes légáramlást okozhat, amelynek az utasok nem tudnak ellenállni.

Mivel minden föld alatti állomás egyedi, nincs egységes szabály az ilyen hatás mérésére. Az egyes esetekben ezért egyedi tervezési tanulmányt kell készíteni, kivéve, ha az állomás terei elszigetelhetők a nyomásingadozásnak kitett terektől a külvilágba vezető olyan közvetlen nyílásokkal, amelyek keresztmetszete legalább fele a megközelítési alagútának.

4.2.17 Az oldalszél hatása

A kölcsönösen átjárható járműveket úgy tervezik, hogy biztosítsanak egy bizonyos szintű oldalszél elleni stabilitást, amelyet a jellemző szélgörbék referenciakészletével határoznak meg a nagy sebességű vasúti járművekre vonatkozó ÁME-ben.

Egy adott vonal akkor kölcsönösen átjárható az oldalszél szempontjából, ha az adott vonalon a legkritikusabb üzemi körülmények között is biztosítva van a kölcsönösen átjárható vonat oldalszél elleni stabilitása.

Az oldalszél elleni védelem elérendő céljainak és a megfelelés bizonyítására szolgáló szabályoknak összhangban kell lenniük a nemzeti szabványokkal. A megfelelés bizonyítására szolgáló szabályoknak figyelembe kell venniük a nagy sebességű vasúti járművekre vonatkozó ÁME-ben meghatározott jellemző szélgörbéket.

Ha védő intézkedések nélkül – vagy a földrajzi helyzet, vagy a vonal más konkrét jellemzői miatt – nem bizonyítható a biztonsági célnak való megfelelés, a pályahálózat-működtetőnek meg kell tennie a szükséges intézkedéseket az oldalszél elleni biztonság szintjének fenntartása érdekében, például a következőkkel:

- a vonat sebességének lokális csökkentése, esetleg ideiglenesen viharveszély idején,
- olyan berendezések építése, amelyek megvédik az érintett pályaszakaszt az oldalszélről,

vagy más, arra alkalmas eszközzel. A megtett intézkedésekről bizonyítani kell, hogy biztosítják a biztonsági célnak való megfelelést.

4.2.18 Elektromos jellemzők

Az áramütés elleni védelem követelményeit a nagy sebességű vasúti energiaellátásra vonatkozó ÁME tartalmazza.

A vágánynak biztosítani kell a vonatérzékelő rendszerek által használt jeláram által igényelt szigetelést. A szükséges legkisebb elektromos ellenállás 3 Ω km. A pályahálózat-működtető számára megengedett ennél magasabb ellenállás előírása, amennyiben azt egyes ellenőrző-irányító és jelzőrendszerek szükségessé teszik. Amikor a szigetelést a sínleerősítő rendszer biztosítja, a követelmény ezen ÁME 5.3.2. szakaszával összhangban teljesítettnek minősül.

4.2.19 Zaj és vibráció

A kifejezetten nagy sebességre tervezett vonal építése vagy a vonal nagy sebességre való továbbfejlesztése esetén a projekt környezeti hatásának felmérése során figyelembe kell venni a nagy sebességű vasúti járművekre vonatkozó ÁME-nek megfelelő vonatok zajkibocsátási jellemzőit.

A tanulmánynak figyelembe kell vennie a vonalon futó többi vonatot, a pálya tényleges minőségét ⁽²⁾, valamint a topológiai és földrajzi korlátozásokat is.

Az új vagy továbbfejlesztett infrastruktúra mellett a nagy sebességű vasúti járművekre vonatkozó ÁME-nek megfelelő vonatok elhaladásakor várható vibrációs szintek nem haladhatják meg az alkalmazott nemzeti szabályok által meghatározott vibrációs szinteket.

4.2.20 Peronok

A 4.2.20. szakasz követelményei csak olyan peronokra vonatkoznak, ahol a nagy sebességű vasúti járművekre vonatkozó ÁME-nek megfelelő vonatok megállását tervezik normál kereskedelmi üzem közben.

4.2.20.1. A peron megközelítése

I. kategóriájú vonalak

Az állomás peronjait nem lehet olyan vágányok mellé építeni, ahol a vonatok 250 km/h sebességgel haladhatnak el.

⁽²⁾ Ki kell emelni, hogy a pálya tényleges minősége nem a járműveknek az elhaladási zajhatár-értékek szempontjából való értékelése érdekében meghatározott referencia-pályaminőség.

II. és III. kategóriájú vonalak

Az olyan vágányok melletti peronoknak, ahol a vonatok elhaladhatnak 250 km/h sebességgel, csak akkor szabad az utasok által megközelíthetőknek lenniük, ha tervezik a vonat megállását.

Szigetperon esetében a nem megállási oldalon 250 km/h-nál kevesebbre kell korlátozni a vonat sebességét, ha utasok tartózkodnak a peronon.

4.2.20.2. A peron hasznos hossza

I., II. és III. kategóriájú vonalak

A peron hasznos hossza a peron azon részének legnagyobb folyamatos hossza, amely mellett a vonat megállását tervezik normál üzemi körülmények között.

Az utasok által megközelíthető peronok hasznos hosszának legalább 400 m-nek kell lennie, kivéve, ha azt ezen ÁME 7.3. szakasza másképpen állapítja meg.

4.2.20.3. A peron hasznos szélessége

A peron megközelíthetősége az akadályok és a peron széle közötti szabad területtől függ. A következőket kell figyelembe venni:

- a személyek peronon való várakozására szolgáló tér a túlsúfoltság kockázata nélkül,
- a személyek vonatról való akadálytalan leszállására szolgáló tér,
- a mozgáskorlátozott személyek fel- és leszállását segítő eszközök felállítására szolgáló tér,
- az a távolság a peron szélétől, ahol a személyek úgy állhatnak, hogy biztonságban vannak az elhaladó vonatok aerodinamikai hatásaitól (a „biztonsági sáv”).

A mozgáskorlátozott személyek megközelítésével és az aerodinamikai hatásokkal kapcsolatos paraméterek egyeztetéséig a peron hasznos szélessége nyitott kérdés marad, és ezért nemzeti szabályok vonatkoznak rá.

4.2.20.4. A peron magassága

I., II. és III. kategóriájú vonalak

A 7.3. szakasz eltérő értelmű rendelkezése hiányában a peron névleges magasságának a sín futófelülete fölött 550 vagy 760 mm-nek kell lennie.

A vágány és a peron névleges relatív elhelyezése szempontjából a futófelületre merőleges tűrés $-30/+0$ mm.

4.2.20.5. Távolság a vágány tengelyétől

A névleges magasságban elhelyezett peron szélei esetében a futási síkkal párhuzamos vágánytengelytől való „L” névleges távolságot a következő képlettel kell kiszámítani:

$$L \text{ (mm)} = 1650 + \frac{3750}{R} + \frac{g - 1435}{2}$$

ahol R az ív sugara méterben és g a nyomtávolság milliméterben.

Ezt a távolságot be kell tartani a futófelület fölötti 400 mm-es magasságban.

A peron széleinek elhelyezésével vagy a karbantartással kapcsolatos tűréseket úgy kell elfogadni, hogy az L távolság semmilyen körülmények között se csökkenjen, és ne növekedjen 50 mm-nél nagyobb mértékben.

4.2.20.6. A pálya elrendezése a peronok mentén

I. kategóriájú vonalak

A peronok melletti pályának lehetőleg egyenesnek kell lennie, de az ív sugara sehol sem lehet kisebb, mint 500 m.

II. és III. kategóriájú vonalak

Ha a pálya kialakítása miatt nem lehetséges betartani a 4.2.20.4. pontban előírt értékeket (azaz amikor $R < 500$ m), a peronok széleinek magasságát és távolságát a kialakításnak és a 4.2.3. pontban leírt szelvénnel kapcsolatos szabálynak megfelelő értékekkel tervezik meg.

4.2.20.7. Áramütés elleni védelem a peronokon

I., II. és III. kategóriájú vonalak

A peronokon az áramütés elleni védelmet a nagy sebességű vasúti energiaellátásra vonatkozó ÁME-ben a felsővezetékek védőberendezéseivel kapcsolatos rendelkezések biztosítják.

4.2.20.8. A mozgáskorlátozott személyek általi megközelítéssel kapcsolatos jellemzők.

I., II. és III. kategóriájú vonalak

A mozgáskorlátozott személyekre vonatkozó követelményeket a mozgáskorlátozott személyekre vonatkozó ÁME állapítja meg.

4.2.21 Tűzbiztonság és biztonság a vasúti alagutakban

Az általános tűzvédelmi követelmények más irányelvekben találhatók (pl. az 1988. december 21-i 89/106/EK irányelvben).

A vasúti alagutak biztonságával kapcsolatos követelményeket a vasúti alagutak biztonságára vonatkozó ÁME állapítja meg.

4.2.22 A pályaberendezésekhez való hozzáférés és behatolás

A közúti és a vasúti járművek közötti ütközések kockázatának mérséklése érdekében az I. kategóriájú nagy sebességű vonalaknak nem lehet szintbeli közúti kereszteződésük. A II. és III. kategóriájú vonalakra a nemzeti szabályok vonatkoznak.

A vasúti infrastruktúra-alrendszer személyek, állatok vagy járművek általi nem kívánatos megközelítésének és oda történő behatolásának megelőzésével kapcsolatos intézkedésekre nemzeti szabályok vonatkoznak.

4.2.23 Oldalsó tér az utasok és a vonaton lévő személyzet számára a vonat állomáson kívül történő kiürítésekor

4.2.23.1. Oldalsó tér a vágányok mentén

Az I. kategóriájú vonalakon a nagy sebességű vonatok által használt összes vágány mentén teret kell biztosítani, amelynek lehetővé kell tennie az utasok számára, hogy a szomszédos vágányokkal ellentétes oldalon tudjanak leszállni, ha utóbbi vágányokat a vonat evakuálásának idején még üzemeltetik. Ha a vágányok épített szerkezeteken futnak, az oldalsó tér vágányoktól távolabbi oldalát biztonsági korláttal kell ellátni, amely lehetővé teszi az utasok kiszállását anélkül, hogy leesnének a szerkezetről.

A II. és III. kategóriájú vonalakon hasonló oldalsó teret kell biztosítani minden olyan helyen, ahol ez a rendelkezés ésszerűen kivitelezhető. Ahol nem lehet ilyen teret biztosítani, a vasúttársaságot tájékoztatni kell az adott helyzetről az érintett vonal infrastruktúra-nyilvántartásában való megemlíttéssel.

4.2.23.2. Menekülési gyalogjárók az alagutakban

Az alagutak menekülési gyalogjáróival kapcsolatos követelményeket a vasúti alagutak biztonságára vonatkozó ÁME állapítja meg.

4.2.24 Szelvényezés

A pálya mentén szabályos távolságokban szelvényjelzőket kell elhelyezni. A szelvényjelzők elhelyezésének összhangban kell lennie a nemzeti szabályokkal.

4.2.25 Tárolóvágányok és más nagyon alacsony sebességű helyek

4.2.25.1. Hosszúság

A nagy sebességű vasúti járművekre vonatkozó ÁME-nek megfelelő vonatok általi használatra szánt tárolóvágányok hasznos hosszának lehetővé kell tennie az ilyen vonatok elhelyezését.

4.2.25.2. Lejtés

A vonatok parkolására használt tárolóvágányok lejtése nem lehet nagyobb, mint 2,5 ‰.

4.2.25.3. Ívsugar

Olyan vágányokon, ahol a nagy sebességű vasúti járművekre vonatkozó ÁME-nek megfelelő vonatok csak kis sebességgel haladnak (állomási és megelőző vágányok, üzemi és tárolóvágányok), bármely elkülönített ív esetében a vonatkozó legkisebb vízszintes tervezett ívsugar nem lehet kevesebb, mint 150 m. Az inflexiók elleníveket 190 m-nél nagyobb ívsugárral kell tervezni.

Ha bármelyik ív sugara kisebb vagy egyenlő, mint 190 m, legalább 7 m hosszú egyenes szakaszt kell biztosítani az ívek között.

A tároló- és üzemi vágányok függőleges vonalvezetése nem tartalmazhat olyan íveket, amelyek sugara kevesebb, mint 600 m domború, illetve 900 m homorú lejtőtörésben.

Az üzemi értékek fenntartásának módját a karbantartási terv tartalmazza.

4.2.26 A vonatok kiszolgáló helyhez kötött berendezések

4.2.26.1. Illemhelyürítés

Illemhelyürítő targonca használata esetén a vágánytengely legkisebb távolsága a szomszédos vágánytól legalább 6 m, és a targoncák számára pályát kell biztosítani.

A helyhez kötött illemhelyürítő berendezéseknek összeegyeztethetőeknek kell lenniük a nagy sebességű vasúti járművekre vonatkozó ÁME-ben meghatározott zárt illemhelyrendszerrel.

4.2.26.2. A vonatok külső tisztítási eszközei

Gépi kocsimosók használata esetén azoknak képeseknek kell lenniük az egy- és kétszintes vonatok tisztítására a következő magasságok között:

— 1 000 és 3 500 mm az egyszintes vonatok esetében

— 500 és 4 300 mm a kétszintes vonatok esetében

A vonatoknak 2 és 6 km/h sebesség között kell engedélyezni a mosóberendezésen való áthaladást.

4.2.26.3. Vízfeltöltő berendezés

A kölcsönösen átjárható hálózaton biztosított, rögzített vízellátó berendezést a 98/83/EK irányelv követelményeinek megfelelő ivóvízzel kell ellátni.

A berendezés üzemmódjának biztosítania kell, hogy a berendezés rögzített része utolsó elemének végén szolgáltatott víz megfeleljen a fent említett irányelvben meghatározott minőségnek.

4.2.26.4. Homokfeltöltő berendezés

A homokfeltöltő berendezésnek összeegyeztethetőnek kell lennie a nagy sebességű vasúti járművekre vonatkozó ÁME-ben meghatározott homokfeltöltő rendszerrel.

A berendezésnek a nagy sebességű vasúti ellenőrző-irányító és jelzőrendszerekre vonatkozó ÁME-ben meghatározott homokot kell biztosítania.

4.2.26.5. Üzemanyag-feltöltés

Az üzemanyag-feltöltő berendezésnek összeegyeztethetőnek kell lennie a nagy sebességű vasúti járművekre vonatkozó ÁME-ben meghatározott üzemanyag-feltöltő rendszerrel.

A berendezésnek a nagy sebességű vasúti járművekre vonatkozó ÁME-ben meghatározott üzemanyagot kell biztosítania.

4.2.27 Zúzottkő-felverés

Nyitott kérdés

4.3. A kapcsolódási pontok működési és műszaki előírásai

A műszaki összeegyeztethetőség szempontjából az infrastruktúra-alrendszer más alrendszerekkel való kapcsolódási pontjai a következők:

4.3.1 Kapcsolódási pontok a jármű-alrendszerrel

Kapcsolódási pont	Hivatkozás a nagy sebességű vasúti infrastruktúrára vonatkozó ÁME-re	Hivatkozás a nagy sebességű vasúti járművekre vonatkozó ÁME-re
Szerkesztési szelvény Úrszelvény	4.2.3. Legkisebb úrszelvény	4.2.3.1. Kinematikus úrszelvény 4.2.3.3. A földi vonatfigyelő rendszereket befolyásoló járműparaméterek
Lejtők	4.2.5. legnagyobb emelkedő és lejtő	4.2.3.6. Legnagyobb lejtők 4.2.4.7. Fékjeljesítmények a meredek lejtőkön
Legkisebb sugár	4.2.6. Legkisebb ívsugár 4.2.8. Túlemelés hiány	4.2.3.7. Az ív legkisebb sugara
Egyenértékű kúposág	4.2.9. Egyenértékű kúposág 4.2.11. Síndőlés 5.3.1.1. Sínjejprofil	4.2.3.4 A járművek dinamikus viselkedése; 4.2.3.4.7. A kerékprofilok tervezési értékei
A vágány állékonysága	4.2.13. A vágány állékonysága	4.2.3.2. Statikus tengelyterhelés 4.2.4.5. Örvényáramú vágányfék
Pályageometria, amelynek jellemzői meghatározzák a járműfelfüggesztések üzemeltetési feltételeit	4.2.10. A vágány geometriai minősége és határértékei a lokális hibákon	4.2.3.4 A járművek dinamikus viselkedése; 4.2.3.4.7. A kerékprofilok tervezési értékei
A kerékpárok geometriai összeegyeztethetősége a kitérőkkel	4.2.12.3. Kitérők	4.2.3.4 A járművek dinamikus viselkedése; 4.2.3.4.7. A kerékprofilok tervezési értékei
Kölcsönös aerodinamikai hatások a helyhez kötött tárgyak és a járművek, illetve maguk a járművek között az egymás mellett való elhaladáskor	4.2.4. Vágánytengely-távolság 4.2.14.7. Az elhaladó vonatok aerodinamikai hatásai a pálya melletti műtárgyakra	4.2.6.2. A vonat aerodinamikai terhelése szabad térben
Legnagyobb nyomásingadozás az alagutakban	4.2.16 : Legnagyobb nyomásingadozás az alagutakban	4.2.6.4. Legnagyobb nyomásingadozások az alagutakban
Oldalszél	4.2.17. Az oldalszél hatása	4.2.6.3. Oldalszél
Megközelíthetőség	4.2.20.4. (peronmagasság), 4.2.20.5. (a vágánytengelytől mért távolság) 4.2.20.2. A peron hasznos hossza	4.2.2.4.1. Megközelítés (nyitott kérdés) 4.2.2.6. Vezetőfülke 4.2.3.5. A vonat maximális hossza
Peronok	4.2.20.8. (a mozgáskorlátozottak általi megközelíthetőséggel kapcsolatos jellemzők) 4.2.20.4. (a peron magassága) 4.2.20.5. (távolság a vágány tengelyétől)	4.2.7.8. Mozgáskorlátozott személyek szállítása
Tűzbiztonság és biztonság a vasúti alagutakban	4.2.21 : Tűzbiztonság és biztonság a vasúti alagutakban	4.2.7.2. Tűzbiztonság 4.2.7.12. Az alagutakra vonatkozó különleges előírások
Tárolóvágányok és alacsony sebességű helyek (legkisebb sugár)	4.2.25. Tárolóvágányok és más nagyon alacsony sebességű helyek	4.2.3.7. Az ív legkisebb sugara
A vonatokat kiszolgáló helyhez kötött berendezések	4.2.26	4.2.9. Szervizelés

Kapcsolódási pont	Hivatkozás a nagy sebességű vasúti infrastruktúrára vonatkozó ÁME-re	Hivatkozás a nagy sebességű vasúti járművekre vonatkozó ÁME-re
Zúzottkő-felverés	4.2.27. Zúzottkő-felverés	4.2.3.1.1. Zúzottkő-felverés
A dolgozók védelme az aerodinamikai hatások ellen	4.4.3 : A dolgozók védelme az aerodinamikai hatások ellen	4.2.6.2.1. A vonal mellett dolgozókat érő aerodinamikai hatások
A dolgozók fényvisszaverő ruhái	4.7. Egészségvédelmi és biztonsági feltételek	4.2.7.4.1.1. Fényszórók

4.3.2 Kapcsolódási pontok az energia-alrendszerrel

Kapcsolódási pont	Hivatkozás a nagy sebességű vasúti infrastruktúrára vonatkozó ÁME-re	Hivatkozás a nagy sebességű vasút energiaellátására vonatkozó ÁME-re
Elektromos jellemzők	4.2.18 : Elektromos jellemzők	4.7.3. A visszavezető áramkörökkel kapcsolatos védelmi rendelkezések

4.3.3 Kapcsolódási pontok az ellenőrző-irányító és jelző alrendszerrel

Kapcsolódási pont	Hivatkozás a nagy sebességű vasúti infrastruktúrára vonatkozó ÁME-re	Hivatkozás a nagy sebességű vasúti ellenőrző-irányító és jelző alrendszerre vonatkozó ÁME-re
Az ellenőrző-irányító és jelző alrendszer berendezéseinek szerkesztési szelvényei	4.2.3. Legkisebb úrszelvény	4.2.5. ETCS és EIRENE légrés kapcsolódási pontok 4.2.16. A pályamenti ellenőrző-irányító jelzések láthatósága
A biztosítóberendezés sínáramkörének átvitele	4.2.18. Elektromos jellemzők	4.2.11. A pálya melletti vonatészleléssel való összeegyeztethetőség 1. melléklet, 1. függelék: A kerekek közötti ellenállás
Homokfeltöltő berendezés	4.2.26.4. Homokfeltöltő berendezés	A. melléklet, 1. függelék, 4.1.4. szakasz: A homok minősége
Örvényáramú vágányfékek használata	4.2.13. A vágány ellenállása	A. melléklet, 1. függelék, 5.2. szakasz: Elektromos/mágneses fékek használata

4.3.4 Kapcsolódási pontok az üzemeltetés-alrendszerrel

Kapcsolódási pont	Hivatkozás a nagy sebességű vasúti infrastruktúrára vonatkozó ÁME-re	Hivatkozás a nagy sebességű vasút üzemeltetésére vonatkozó ÁME-re
Oldalsó tér az utasok és a vonaton lévő személyzet számára a vonat állomáson kívül történő kiürítések	4.2.23	4.2.1.3. (dokumentáció a vasúttársaságok mozdonyvezetőktől eltérő személyzete számára)
A munkálatok kivitelezése	4.4.1	4.2.3.6 (csökkentett működés)
A vasúttársaságoknak adott értesítések	4.4.2	4.2.1.2.2.2. (dokumentáció a mozdonyvezetők számára) 4.2.3.6 (csökkentett működés) 4.2.3.4.1. Forgalomirányítás
A pálya ellenállása az I. kategóriájú vonalakon (a mozgási energiát a sínnek való hőátadással felemésztő fékrendszerek)	4.2.13.1	4.2.2.6.2. Fékteljesítmény
Szakmai alkalmasság	4.6	4.6.1

4.3.5 Kapcsolódási pontok a vasúti alagutak biztonságára vonatkozó ÁME-vel

Kapcsolódási pont	Hivatkozás a nagy sebességű vasúti infrastruktúrára vonatkozó ÁME-re	Hivatkozás a nagy sebességű vasúti alagutak biztonságára vonatkozó ÁME-re
Az alagutak állapotának ellenőrzése	4.5.1. Karbantartási terv	4.5.1. Karbantartási terv
Menekülési gyalogjárók	4.2.23.2. Vészhelyzeti peronok az alagutakban	4.2.2.7. Menekülési gyalogjárók

4.4 Üzemeltetési szabályok

4.4.1 A munkák kivitelezése

Egyes előre tervezett munkákat tartalmazó helyzetekben szükséges lehet az infrastruktúra-alrendszer és az ÁME 4. és 5. fejezetében meghatározott kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemei előírásainak ideiglenes felfüggesztése.

Ebben az esetben a pályahálózat-működtető határozza meg a biztonság fenntartásához szükséges megfelelő kivételes üzemeltetési körülményeket (pl. sebességhatározást, tengelyterhelést, szabadon tartandó úrszelvényt).

Az alábbi általános rendelkezések érvényesek:

- az ÁME-knek nem megfelelő kivételes üzemi körülményeknek ideigleneseknek és tervezetteknek kell lenniük,
- a vonalon működő vasúttársaságokat értesíteni kell ezekről az ideiglenes kivételekről, azok földrajzi helyéről, jellegéről és jelzésének módjáról.

A különös üzemeltetési előírásokat a nagy sebességű vasutak üzemeltetésére vonatkozó ÁME állapítja meg.

4.4.2 A vasúttársaságoknak adott értesítések

A pályahálózat-működtető tájékoztatja a vasúttársaságokat az infrastruktúrát érintő ideiglenes teljesítménybeli korlátozásokról, amelyek előre nem látható eseményekből következhetnek.

4.4.3 A dolgozók védelme az aerodinamikai hatások ellen

A dolgozók aerodinamikai hatások elleni védelmének módját a pályahálózat-működtető határozza meg.

A nagy sebességű vasúti járművekre vonatkozó ÁME-nek megfelelő vonatok esetében a pályahálózat-működtetőnek figyelembe kell vennie a vonatok tényleges sebességét és az aerodinamikai hatásnak a nagy sebességű vasúti járművekre vonatkozó ÁME 4.2.6.2.1. szakaszában (300 km/h sebességre) megadott legnagyobb értékét.

4.5. Karbantartási szabályok

4.5.1 Karbantartási terv

Valamennyi nagy sebességű vonal esetében a pályahálózat-működtető rendelkezik karbantartási tervvel, amely legalább a következőket tartalmazza:

- határértékek,
- a módszerek megállapítása, a személyzet szakmai alkalmassága és a használandó személyi védőfelszerelések,
- a pályán vagy annak közelében dolgozók védelme érdekében alkalmazandó szabályok,
- az üzem közbeni értékek betartásának ellenőrzésére használt eszközök,
- az előírt értékek túllépése esetén hozott intézkedések (sebességhatározás, javítási idő),

a következő elemekkel kapcsolatban:

- a 4.2.7. pontban említett túlelemelés,
- a vágány 4.2.10. pontban említett geometriai minősége,
- a 4.2.12. pontban említett kitérők,
- a 4.2.20. pontban említett peronszél,
- az alagutak állapotának ellenőrzése a vasúti alagutak biztonságára vonatkozó ÁME előírásai szerint,
- a tárolóvágányok 4.2.25.3. pontban említett ívsugara.

4.5.2 Karbantartási követelmények

A karbantartási műveletek során alkalmazott műszaki eljárások és termékek nem jelenthetnek veszélyt az emberi egészségre, és nem haladhatják meg a megengedett környezetterhelési szintet.

Az ilyen követelmények akkor tekinthetők teljesítettnek, amikor bizonyítják azt, hogy az eljárások és termékek megfelelnek a nemzeti előírásoknak.

4.6 Szakmai alkalmasság

Az infrastruktúra-alrendszer karbantartó személyzet számára előírt szakmai alkalmassági követelményeket a karbantartási tervben kell részletezni (lásd: 4.5.1. szakasz).

A nagy sebességű infrastruktúra-alrendszer üzemeltetéséhez szükséges szakmai alkalmassági követelményekkel a nagy sebességű vasutak üzemeltetésére és forgalomirányítására vonatkozó ÁME foglalkozik.

4.7 Egészségvédelmi és biztonsági feltételek

Az egészségvédelmi és biztonsági feltételekkel a 4.2. szakasz megfelelőséggel kapcsolatos követelményei foglalkoznak, különösen a 4.2.16. (legnagyobb nyomásgadozás az alagutakban), 4.2.18. (elektromos jellemzők), 4.2.20. (peronok), 4.2.26. (a vonatokat kiszolgáló helyhez kötött berendezések) és 4.4. (üzemeltetési szabályok) szakasz.

A karbantartási tervben meghatározott követelmények (lásd: 4.5.1. szakasz) mellett az európai és nemzeti szabályozással összhangban óvintézkedéseket kell tenni a karbantartó személyzet egészségének és magas fokú biztonságának biztosítása érdekében, különösen a vágány területén.

A nagy sebességű vasúti infrastruktúra-alrendszer karbantartásával foglalkozó személyzetnek EC jelzéssel ellátott fényviszaverő ruhát kell viselnie, amikor a vágányon vagy annak közelében dolgozik.

4.8 Infrastruktúra-nyilvántartás

A 2004/50/EK irányelvvel módosított 96/48/EK irányelv 22a. cikkével összhangban az infrastruktúra-nyilvántartásnak jeleznie kell az érintett infrastruktúra-alrendszer vagy érintett része fő jellemzőit és kölcsönös viszonyát a nagy sebességű vasúti járművekre vonatkozó ÁME-ben megállapított jellemzőkkel.

Ezen ÁME D. melléklete jelzi, hogy az infrastruktúra-alrendszerrel kapcsolatos mely információkat kell felvenni az infrastruktúra-nyilvántartásba. Az infrastruktúra-nyilvántartásba felveendő, más alrendszerek által igényelt információkat az érintett ÁME-k állapítják meg.

5. A KÖLCSÖNÖS ÁTJÁRTHATÓSÁGOT LEHETŐVÉ TEVŐ RENDSZERELEMEK

5.1. Fogalommeghatározás

A 2004/50/EK irányelvvel módosított 96/48/EK irányelv 2. cikkének d) pontja szerint:

A kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemek „azok az elemi rendszerelemek, rendszerelemcsoportok, szerkezeti részegységei vagy berendezések teljes egységei, amelyek egy olyan alrendszerbe illeszkednek vagy illesztendők be, amelytől közvetve vagy közvetlenül a nagy sebességű transzeurópai vasúti rendszer kölcsönös átjárhatósága függ”.

5.1.1. Innovatív megoldások

Az ezen ÁME 4.1. szakaszában bejelentettek szerint az innovatív megoldások új előírásokat, illetve új értékelési módszereket igényelnek. Ezeket az előírásokat és értékelési módszereket a 6.1.4. szakaszban leírt módszerrel kell kidolgozni.

5.1.2. Újszerű megoldások a vágány mint szerkezeti részegység esetében

Az 5.3.1., 5.3.2. és 5.3.3. szakasz követelményeinek alapja a betonra fektetett Vignole-féle (széles talpú) síneket tartalmazó beágyazott vágány hagyományos konstrukciója, ahol a hosszirányú megcsúszással szembeni ellenállást a sínalpakat megfogó rögzítés biztosítja. A 4. fejezet követelményei azonban eltérő konstrukciójú sínrel is teljesíthetők. Az ilyen eltérő konstrukciójú vágányokba beépített kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemeket újszerű kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemeknek hívják, értékelési eljárásukat a 6. fejezet tartalmazza.

5.2. A rendszerelemek felsorolása

Ezen átjárhatósági műszaki előírások alkalmazásában csak a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő alábbi rendszerelemek – legyenek akár a vágány önálló rendszerelemei, akár annak szerkezeti részegységei – tekinthetők „a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemeknek”:

- a sín (5.3.1.)
- a sínleerősítő rendszerek (5.3.2.)
- aljak és alátámasztó szerkezetek (5.3.3.)
- kitérők (5.3.4.)
- víztöltő csatlakozó (5.3.5.)

Az alábbi szakaszok egyenként mutatják be az ilyen rendszerelemekre vonatkozó előírásokat.

5.3. A rendszerelemek teljesítménye és előírásai

5.3.1 A sín

I., II. és III. kategóriájú vonalak

A sín mint kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelem sajátos előírásai a következők:

- sínfejprofil
- a tervezési lineáris tömeg
- az acél minősége

5.3.1.1 Sínfejprofil

a) Átmenő vágány

A sínfejprofil az EN 13674-1:2003 szabvány A. mellékletében megállapított tartományból kell kiválasztani, vagy annak az ezen ÁME F. mellékletében meghatározott 60 E2 profilnak kell lennie.

Ezen ÁME 4.2.9.2. szakasza a sínfejprofil egyenértékű kúposágára vonatkozó követelményeket állapít meg.

b) Kitérők

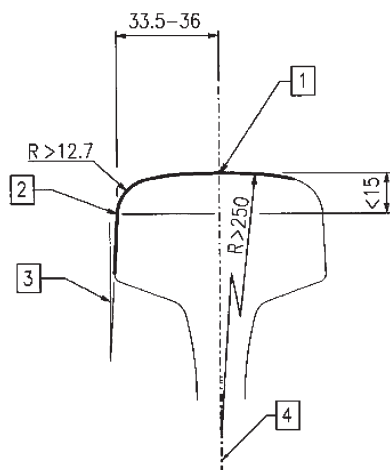
A sínfejprofil az EN 13674-2:2003 szabvány A. mellékletében megállapított tartományból kell kiválasztani, vagy annak az ezen ÁME F. mellékletében meghatározott 60 E2 profilnak kell lennie.

c) Az nyíltvonal és állomási átmenő fővágány újszerű sínfejprofiljai

Az nyíltvonalai és állomási átmenő fővágány„újszerű” (meghatározás: 6.1.2.) sínfejprofiljai a következőket tartalmazzák:

- a sínfej vezetési felületének dőlésének 1:20 és 1:17,2 között kell lennie a sínfej függőleges tengelyéhez képest. A vezetési felület felső lekerekítő ív elejének és a futófelület függőleges távolságnak 15 mm-nél kevesebbnek kell lennie,
- amit a futófelület irányában érintőirányú ívek sorozata követ, amelyek sugara legalább 12,7 mm-től legalább 250 mm-ig nő a sínfej függőleges tengelye irányába.

A sínkorona és az érintési pont közötti függőleges távolságnak 33,5 és 36 mm között kell lennie.



- 1 Sínkorona
- 2 Érintési pont
- 3 1:20 és 1:17,2 közötti keresztirányú dőlés
- 4 A sínfej függőleges tengelye

5.3.1.2 Tervezési folyóméterenkénti tömeg

A sín tervezési folyóméterenkénti tömegének több mint 53 kg/m-nek kell lennie.

5.3.1.3 Acélminőség

a) Nyíltvonalai és állomási átmenő fővágány

A sín acélminőségének meg kell felelnie az EN 13674-1:2003 szabvány 5. fejezetének.

b) Kitérők

A sín acélminőségének meg kell felelnie az EN 13674-2:2003 szabvány 5. fejezetének.

5.3.2 Sínleerősítő rendszerek

Az nyíltvonalai és állomási átmenő fővágányokon és a kitérőkben használt sínleerősítő rendszerre vonatkozó előírások a következők:

- a) a leerősítő rendszerben a sín hosszirányú elmozdulásának való minimális ellenállásnak meg kell felelnie az EN 13481-2:2002 szabványnak,
- b) az ismételt terhelésnek való ellenállásnak legalább azonosnak kell lennie az EN 13481-2:2002 szabvány által az nyíltvonalai és állomási átmenő fővágány esetében előírtakkal,
- c) a közbetét-lemez dinamikus merevsége nem haladhatja meg a 600 MN/m értéket a betonlajakon lévő leerősítő rendszerek esetében,
- d) az előírt legkisebb elektromos ellenállás 5 kΩ az EN 13146-5 szabvány szerint mérve. A pályahálózat-működtető nagyobb ellenállást is előírhat, amennyiben azt konkrét ellenőrző-irányító és jelzőrendszerek szükségessé teszik.

5.3.3 Aljak és alátámasztó szerkezetek

A 6.2.5.1. szakaszban ismertetett, beágyazott vágányok esetében használt betonalj mint kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelem esetében alkalmazható előírások a következők:

- a) az átmenő vágányokban lévő betonajak tömegének legalább 220 kg-nak kell lennie,
- b) az átmenő vágányokban lévő betonajak hosszának legalább 2,25 m-nek kell lennie.

5.3.4 Kitérők

A kitérők a korábban említett kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemeket tartalmazzák.

Ezek saját tervezési jellemzőit azonban értékelni kell annak megerősítése érdekében, hogy megfelelnek-e az ezen ÁME következő szakaszaiban előírt követelményeknek:

- a) 4.2.12.1. Végállás ellenőrző és rögzítő eszközök
- b) 4.2.12.2. Mozgó keresztezési csúcsok használata
- c) 4.2.12.3. Geometriai jellemzők

5.3.5 Vízfeltöltő csatlakozó

A vízfeltöltő csatlakozóknak összeegyeztethetőeknek kell lenniük a nagy sebességű vasúti járművekre vonatkozó ÁME-ben leírt vízbemeneti csatlakozóval.

6. A RENDSZERELEMEK MEGFELELŐSÉGÉNEK, ILLETVE ALKALMAZHATÓSÁGÁNAK VIZSGÁLATA ÉS AZ ALRENDSZER HITELESÍTÉSE

6.1. Kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemek

6.1.1. A megfelelőség és alkalmazhatóság értékelési eljárásai

Az ezen ÁME 5. fejezetében meghatározott kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemek megfelelőségének és alkalmazhatóságának értékelési eljárását az ezen ÁME C. mellékletében meghatározott modulok alkalmazásával hajtják végre.

Amikor azt az ezen ÁME C. mellékletében meghatározott modulok szükségessé teszik, a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemek megfelelőségének és alkalmazhatóságának megállapítását annak a bejelentett szervezetnek kell elvégeznie, amelyhez a gyártó, illetve annak meghatalmazott közösségbeli képviselője kérelmét benyújtotta. A kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelem gyártója vagy annak meghatalmazott közösségbeli képviselője a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelem forgalmazása előtt EK-megfelelőségi, illetve -alkalmazhatósági nyilatkozatot állít ki a 2004/50/EK irányelvvel módosított 96/48/EK irányelv 13. cikkének (1) bekezdésével és IV. mellékletének 3. szakaszával összhangban.

A kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemek megfelelőségét és alkalmazhatóságát három kritérium alapján értékeli:

6.1.1.1. Összhang az alrendszerre vonatkozó követelményekkel

A kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemet az ÁME 6.2. szakasza szerint értékelt infrastruktúra-alrendszer elemeként fogják használni. Szerkezeti részegységben való használata nem akadályozza meg, hogy az az infrastruktúra-alrendszer, amelyen belül a használatát tervezik, megfeleljen az ÁME 4. fejezetében megállapított követelményeknek.

6.1.1.2. Összeegyeztethetőség a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő egyéb rendszerelemekkel és az olyan alrendszer elemeivel, amelyekhez kapcsolódási pontokat terveznek

6.1.1.3. Megfelelés meghatározott műszaki követelményeknek

A meghatározott műszaki követelményeknek való megfelelést (ha van ilyen) az ÁME 5. fejezete állapítja meg.

6.1.2 A kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő „bevezetett”, „újszerű” és „innovatív” rendszerelemek meghatározása

A kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő „bevezetett” rendszerelem megfelel a következő feltételeknek:

- a) megfelel az ezen ÁME 5. fejezetében megállapított paramétereknek
- b) megfelel a vonatkozó európai szabvány(ok)nak
- c) összeegyeztethető a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő más rendszerelemekkel abban a konkrét szerkezeti részegység-típusban, amelyen belül a használatát tervezik
- d) az a konkrét szerkezeti részegység-típus, amelyen belül a használatát tervezik, megfelel az ezen ÁME 4. fejezetében megállapított teljesítményeknek, amennyiben azok vonatkoznak a szerkezeti részegységre.

Az kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő „újszerű” rendszerelem megfelel a következő feltételeknek:

- e) nem felel meg a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő „bevezetett” rendszerelemre vonatkozó a), b) vagy c) követelmények közül egynek vagy többnek
- f) az a konkrét szerkezeti részegység-típus, amelyen belül a használatát tervezik, megfelel az ezen ÁME 4. fejezetében megállapított paramétereknek, amennyiben azok vonatkoznak a szerkezeti részegységre.

Csak a sín, a sínleerősítő rendszerek, az aljak és a sínátámasztó szerkezetek tartoznak a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő „újszerű” rendszerelemek közé.

A kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő „innovatív” rendszerelem megfelel a következő feltételeknek:

- g) az a konkrét szerkezeti részegység-típus, amelyen belül a használatát tervezik, nem felel meg az ezen ÁME 4. fejezetében megállapított teljesítményeknek, amennyiben azok vonatkoznak a szerkezeti részegységre.

6.1.3. A kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő bevezetett és újszerű rendszerelemek esetében alkalmazott eljárások

Az alábbi táblázat jelzi a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő „bevezetett” és „újszerű” rendszerelemek esetében követendő eljárásokat attól függően, hogy azokat ezen ÁME közzététele előtt vagy után hozták-e forgalomba.

	Bevezetett	Újszerű
Az ÁME e verziójának közzététele előtt hozták forgalomba az EU-ban	E1. eljárás	N1. eljárás
Az ÁME e verziójának közzététele után hozták forgalomba az EU-ban	E2. eljárás	N2. eljárás

A kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő, az N1. eljárás alá tartozó rendszerelemre példa az EU-ban már forgalomba hozott olyan sínszakasz, amely nem szerepel az EN 13674-1:2003 szabványban.

6.1.4. A kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő innovatív rendszerelemek esetében alkalmazott eljárások

Az átjárhatóság innovatív megoldásai új előírásokat, illetve új vizsgálati módszereket követelnek meg.

Amikor egy kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemre javasolt megoldás a 6.1.2. szakasz meghatározása értelmében innovatív, a gyártónak közölnie kell az ÁME megfelelő szakaszától való eltéréseket. Az Európai Vasúti Ügynökség véglegesíti a rendszerelemek működésére és kapcsolódási pontjaira vonatkozó megfelelő előírásokat, és kidolgozza az értékelési módszereket.

A működésre és kapcsolódási pontokra vonatkozó megfelelő előírásokat és az értékelési módszereket felülvizsgálati eljárással beépítik az ÁME-be. Amint közzéteszik ezeket a dokumentumokat, a gyártó vagy annak meghatalmazott közösségbeli képviselője a 6.1.2.1. szakaszban meghatározottak szerint választhat a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemek vizsgálati eljárásai közül.

A 2004/50/EK irányelvvel módosított 96/48/EK irányelv 21. cikke alapján hozott bizottsági határozat hatálybalépése után az innovatív megoldások már azelőtt használhatók, hogy azokat az ÁME-be beépítenék.

6.1.5 A modulok alkalmazása

Az infrastruktúra-alrendszer esetében a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemek megfelelőség-értékeléséhez a következő modulokat használják:

- A. Belső gyártásellenőrzés
- A1. Belső tervezésellenőrzés gyártáshitelesítéssel
- B. Típusvizsgálat
- D. Gyártási minőségirányítási rendszer
- F. TermékHITELESÍTÉS
- H1. Teljes minőségirányítási rendszer
- H2. Teljes minőségirányítási rendszer tervvizsgálattal
- V. Típushitelesítés üzemi tapasztalatok alapján (alkalmazhatóság)

Az alábbi táblázat bemutatja a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemek megfelelőség-értékelésének azon moduljait, amelyek a fent azonosított egyes eljárások esetében választhatók. Az értékelési modulokat ezen ÁME C. melléklete határozza meg.

eljárások	sín	sínleerősítések	aljak és sínalátámasztó szerkezetek	kitérők
E1. (*)	A1. vagy H1.	A. vagy H1.		
E2.	B. + D. vagy B. + F. vagy H1.			
N1.	B. + D. + V. vagy B. + F. + V. vagy H1. + V.			
N2.	B. + D. + V. vagy B. + F. + V. vagy H2. + V.			

(*) Az ÁME e verziójának közzététele előtt forgalomba hozott bevezetett termékek esetében a típus jóváhagyottnak minősül, és ezért nincs szükség típusvizsgálatra (B. modul). A gyártónak azonban bizonyítani kell, hogy a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemek vizsgálatát és hitelesítését a korábbi alkalmazások esetében összeegyeztethető körülmények között sikeresnek tekintették, és azok megfelelnek ezen ÁME követelményeinek. Ebben az esetben ezek az értékelések az új alkalmazásra vonatkozóan is érvényesek maradnak. Ha nincs lehetőség annak bizonyítására, hogy a megoldás a múltban valóban bevált, az E2. eljárás az irányadó.

A kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő „újszerű” rendszerelemek esetében a gyártónak vagy meghatalmazott képviselőjének ellenőriznie kell, hogy az értékelés alatt álló rendszerelem belső jellemzői és alkalmazhatósága teljesíti-e a 4. fejezet megfelelő rendelkezéseit, amelyek leírják az alrendszer rendszeremétől megkövetelt funkciókat, és értékelik a termék üzemi körülmények közötti teljesítményét.

Az ilyen kezdeti hitelesítés során a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerlem műszaki dokumentációjának teljes mértékben tartalmaznia kell a rendszerlem jellemzőit és specifikációit, amelyek hozzájárulnak az alrendszer által meghatározott követelményekhez, azok kapcsolódási pontjaival együtt, hogy lehetővé váljon az alrendszer rendszeremeként történő további értékelése.

A kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő „bevezetett” és „újszerű” rendszerelemek megfelelőség-értékelésének ki kell terjednie az A. mellékletben lévő táblázatokban feltüntetett fázisokra és jellemzőkre.

6.1.6 A kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemek értékelési módszerei

6.1.6.1. Más közösségi irányelvek tárgyát képező, kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemek

A 2004/50/EK irányelvvel módosított 96/48/EK irányelv 13. cikkének (3) bekezdése kimondja: „Amennyiben a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemek más szempontokra kiterjedő egyéb közösségi irányelvek hatálya alá tartoznak, úgy az EK-megfelelőségi, illetve alkalmazhatósági nyilatkozatban – ilyen esetekben – fel kell tüntetni, hogy a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemek más irányelvek követelményeinek is eleget tesznek.”

6.1.6.2 A leerősítési rendszer értékelése

Az EK-megfelelőségi nyilatkozatot egy olyan nyilatkozatnak kell kísérnie, amely közli

- a sínkombinációt, a síndőlést, a közbetétlemezt (és annak merevségi tartományát) és azon aljak vagy sínalátámasztó szerkezetek típusát, amellyel a leerősítési rendszert együtt használják
- a leerősítési rendszer által biztosított tényleges elektromos ellenállást (az 5.3.2. szakasz által igényelt legkisebb elektromos ellenállás 5 kΩ. Ennek ellenére magasabb elektromos ellenállásra lehet szükség a kiválasztott ellenőrző-irányító és jelzőrendszerrel való összeegyeztethetőség biztosításához).

6.1.6.3 TípusHITELESÍTÉS üzem közbeni tapasztalatok alapján (alkalmazhatóság)

A V modul alkalmazása esetén az alkalmazhatóság értékelését a következők szerint kell elvégezni:

- a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemek közötti kombinációival és a közötti síndőléssel
- olyan vonalon, ahol a leggyorsabb vonatok sebessége legalább 160 km/h és a járművek legnagyobb tengelyterhelése legalább 170 kN
- az íveken elhelyezett kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemek legalább 1/3-ával (a kitérők kivételével)
- a hitelesítési program időtartama (próbaidőszak) bruttó 20 millió tonna forgalomhoz szükséges idő, de legalább 1 év

Olyan esetben, amikor a megfelelőség értékelése a leghatékonyabban korábbi karbantartási nyilvántartások alapján végezhető el, a bejelentett szervezet használhatja a pályahálózat-működtető vagy a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő adott rendszerelem használatában tapasztalattal rendelkező ajánlatkérő által benyújtott nyilvántartásokat.

6.2 Infrastruktúra-alrendszer

6.2.1 Általános rendelkezések

Az ajánlatkérő vagy annak meghatalmazott közösségbeli képviselője kérésére a bejelentett szervezet elvégzi az infrastruktúra-alrendszer EK-hitelesítését a 2004/50/EK irányelvvel módosított 96/48/EK irányelv 18. cikkével és VI. mellékletével és az ezen ÁME C. mellékletében meghatározott vonatkozó modulok rendelkezéseivel összhangban.

Ha az ajánlatkérő bizonyítani tudja, hogy az infrastruktúra-alrendszer vizsgálatait vagy hitelesítéseit hasonló körülmények között már sikeresen elvégezték a konstrukció korábbi alkalmazásai esetében, a bejelentett szervezet figyelembe veszi ezeket a vizsgálatokat és ellenőrzéseket a megfelelőség értékelése során.

Az infrastruktúra-alrendszer megfelelőség-értékelésének ki kell terjednie az ezen ÁME B1. mellékletében X-szel jelzett fázisokra és jellemzőkre.

Ahol a 4. fejezet nemzeti szabályokat ír elő, a megfelelő megfelelőség-értékelést az eljárásokkal összhangban az érintett tagállam felelőssége alatt kell elvégezni.

Az ajánlatkérő kiállítja az infrastruktúra-alrendszerre vonatkozó EK-hitelesítési nyilatkozatot a 2004/50/EK irányelvvel módosított 96/48/EK irányelv 18. cikkével és V. mellékletével összhangban.

6.2.2 Fenntartva

6.2.3 Innovatív megoldások

Ha egy alrendszer olyan szerkezeti részegységet tartalmaz, amelynek nem célja az ezen ÁME 4. fejezetében megállapított teljesítményeknek való megfelelés, annak besorolása „innovatív”.

Az átjárhatóság innovatív megoldásai új előírásokat, illetve új vizsgálati módszereket követelnek meg.

Ha az infrastruktúra-alrendszer innovatív megoldást tartalmaz, az ajánlatkérőnek ismertetnie kell az ÁME vonatkozó szakaszától való eltéréseket.

Az Európai Vasúti Ügynökség véglegesíti e megoldás működésére és kapcsolódási pontjaira vonatkozó megfelelő előírásokat, és kidolgozza az értékelési módszereket.

A működésre és kapcsolódási pontokra vonatkozó megfelelő előírásokat és az értékelési módszereket felülvizsgálati eljárással belefoglalják az ÁME-be. Amint közzéteszik ezeket a dokumentumokat, a gyártó vagy az ajánlatkérő, vagy közösségbeli hivatalos képviselője a 6.2.2.1. szakaszban meghatározottak szerint választhat az infrastruktúra-értékelési eljárás közül. 6.2.4.

A 2004/50/EK irányelvvel módosított 96/48/EK irányelv 21. cikke alapján hozott bizottsági határozat hatálybalépése után az innovatív megoldások már azelőtt használhatók, hogy azokat az ÁME-be beépítenék.

6.2.4 A modulok alkalmazása

Az infrastruktúra-alrendszer hitelesítési eljárásához az ajánlatkérő vagy meghatalmazott közösségbeli képviselője az alábbi lehetőségek közül választhat:

- az ezen ÁME C.8. mellékletében jelzett egység-hitelesítési eljárás (SG. modul) vagy
- az ezen ÁME C.9. mellékletében feltüntetett teljes minőségbiztosítás tervvizsgálati eljárás (SH2. modul).

6.2.4.1 Az SH2. modul alkalmazása

Az SH2. modul csak akkor választható, ha a javasolt hitelesítendő alrendszert támogató összes tevékenységet (tervezés, gyártás, összeszerelés, üzembe helyezés) a bejelentett szervezet által jóváhagyott és felügyelt, a tervezésre, gyártásra, a végtermék ellenőrzésére és próbájára vonatkozó minőségbiztosítási rendszer szabályozza.

6.2.4.2 Az SG. modul alkalmazása

Amennyiben a megfelelés-értékelést felépítményi mérőkocsival lehet a leghatékonyabban elvégezni, a bejelentett szervezet használhatja a pályahálózat-működtető vagy az ajánlatkérő nevében működtetett felépítményi mérőkocsi által biztosított eredményeket. (Lásd: 6.2.6.2.)

6.2.5 Olyan műszaki megoldások, amelyek megfelelése már a tervezési fázisban feltételezett

6.2.5.1 A vágány állékonyságának értékelése

A következő jellemzőknek megfelelő beágyazott nyíltvonali és állomási átmenő fővágányt úgy tekintik, hogy megfelel a vágány hossz, függőleges és keresztirányú erőknél való ellenállásával kapcsolatban a 4.2.13.1. szakaszban megállapított követelményeknek:

- „A kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemek” című 5. fejezetben a sín (5.2.1.), a sínleerősítő rendszerek (5.2.2.) és az aljak és sínalátámasztó szerkezetek (5.2.3.) kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemeire meghatározott követelmények teljesülnek,
- Végig betonalkatokat használnak a 10 métert nem meghaladó rövid szakaszok kivételével, amelyeket legalább 50 m választ el egymástól,
- Végig a nemzeti szabályozásnak megfelelő ágyazat típust és ágyazatprofilot használnak,
- Sínenként minden kilométeren legalább 1 500 sínleerősítő elem van.

6.2.5.2 Az egyenértékű kúposág értékelése

A 4.2.9.2. szakasz követelményeit akkor tekintik teljesítettnek, ha az nyíltvonali és állomási átmenő fővágány rendelkezik a következő tervezési jellemzőkkel:

- Az EN 13674-1:2003 szabványban meghatározott 60 E 1 sínszakasz 1:20 síndőléssel és 1 435 és 1 437 mm közötti nyomtávolsággal,
- Az EN 13674-1:2003 szabványban meghatározott 60 E 1 sínszakasz 1:40 síndőléssel és 1 435 és 1 437 mm közötti nyomtávolsággal (csak legfeljebb 280 km/h sebesség esetén),
- Az ezen ÁME F. mellékletében meghatározott 60 E 2 sínszakasz 1:40 síndőléssel és 1 435 és 1 437 mm közötti nyomtávolsággal.

6.2.6 A megfelelés-értékelés sajátos követelményei

6.2.6.1 A legkisebb űrszelvény értékelése

A szelvényekre vonatkozó összehangolt EN szabványok közzétételéig a műszaki dokumentációnak a 4.2.3. szakasszal összhangban tartalmaznia kell a pályahálózat-működtető által kiválasztott kapcsolódó szabályok leírását.

A legkisebb űrszelvény értékelését a pályahálózat-működtető vagy az ajánlatkérő által az ilyen kapcsolódó szabályok alapján elvégzett számítások eredményei alapján lehet elvégezni.

6.2.6.2 Az átlagos nyomtávolság legkisebb értékének értékelése

A nyomtávolság mérési módját az EN 13848-1:2003 szabvány 4.2.2. szakasza adja meg.

6.2.6.3 A keretmerevség értékelése

Mivel a keretmerevségre vonatkozó követelmények nyitott kérdést képeznek, nincs szükség a bejelentett szervezet általi értékelésre.

6.2.6.4 A síndőlés értékelése

A síndőlést csak a tervezési fázisban értékelik.

6.2.6.5 Az alagutakban fellépő legnagyobb nyomásingadozás értékelése

Az alagutakban fellépő legnagyobb nyomásingadozást (10 kPa-os kritérium) a pályahálózat-működtető vagy az ajánlatkérő által az összes üzemi körülmény alapján elvégzett számítások eredményeinek felhasználásával kell értékelni a nagy sebességű vasúti járművekre vonatkozó ÁME-nek megfelelő és az adott értékelendő alagúton való áthaladásra tervezett összes vonat esetében.

Az alkalmazandó bemeneti paramétereknek olyanoknak kell lenniük, hogy teljesüljenek a vonatok (a nagy sebességű vasúti járművekre vonatkozó ÁME-ben meghatározott) jellemző referencia-nyomásjelzései.

A kölcsönösen átjárható vonatok referencia-űrszelvényei az alábbiak, függetlenül az adott vontató és vontatott járművektől:

- 12 m² a GC kinematikus referenciaűrszelvényre tervezett járműveknél,
- 11 m² a GB kinematikus referenciaűrszelvényre tervezett járműveknél,
- 10 m² a kisebb kinematikus referenciaűrszelvényre tervezett járműveknél.

Az értékelés során figyelembe veszik a nyomásingadozást csökkentő konstrukciós adottságokat (az alagút bejáratának alakja, aknák stb.), ha vannak ilyenek, valamint az alagút hosszát.

6.2.6.6 A zaj és a vibráció értékelése

Nincs szükség a bejelentett szervezet általi értékelésre.

6.3 Megfelelőség-értékelés, amikor a sebességet használják átállási kritériumként

A 7.2.5. szakasz megengedi, hogy a vonalat a tervezett sebességhatárnál alacsonyabb sebességen állítsák üzembe.

Ez a szakasz az ilyen körülmények közötti megfelelőség-értékelésre vonatkozó körülményeket tartalmazza.

A 4. fejezetben megállapított határértékek az útvonalra tervezett sebességtől függenek.

A megfelelőséget a tervezett sebességhatárra vonatkozóan kell értékelni; az üzembe állításkor azonban megengedett a sebességtől függő jellemzők alacsonyabb sebességre vonatkozó értékelése.

A többi jellemzőnek az útvonalra tervezett sebességnél való megfelelősége érvényes marad.

A kölcsönös átjárhatóság a tervezett sebességen való megállapításához elég csak az ideiglenesen be nem tartott jellemzők megfelelőségének értékelése, amikor azokat az előírt szintre hozzák.

6.4 A karbantartási terv értékelése

A 4.5. szakasz kötelezi a pályahálózat-működtetőt, hogy valamennyi nagy sebességű vonalra vonatkozóan rendelkezzen az infrastruktúra-alrendszer karbantartási tervével. A bejelentett szervezetnek meg kell erősítenie, hogy létezik karbantartási terv, és tartalmazza a 4.5.1. szakaszban felsorolt elemeket.

A bejelentett szervezet nem felelős a tervben részletezett követelmények alkalmasságának értékeléséért.

A bejelentett szervezetnek csatolnia kell a karbantartási terv egy példányát a 2004/50/EK irányelvvel módosított 96/48/EK irányelv 18. cikkének (3) bekezdésében előírt műszaki dokumentációhoz.

6.5 A karbantartás-alrendszer értékelése

A karbantartás-alrendszert az üzemeltetési terület tartalmazza (lásd a 2004/50/EK irányelvvel módosított 96/48/EK irányelv II. mellékletének 1. pontját). Ezért erre az alrendszerre vonatkozóan nincs EK-hitelesítés.

A 2004/50/EK irányelvvel módosított 96/48/EK irányelv 14. cikkének (2) bekezdése szerint a karbantartás-alrendszer megfelelés-értékelése az érintett tagállam felelőssége.

A karbantartás-alrendszer megfelelés-értékelésének ki kell terjednie az ezen ÁME B2. mellékletében X-szel jelzett fázisokra és jellemzőkre.

6.6 Kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő, EK-nyilatkozattal nem rendelkező rendszerelemek

6.6.1 Általános tudnivalók

Korlátozott ideig (ún. „átmeneti időszak”) az EK-megfelelési vagy -alkalmazhatósági nyilatkozattal nem rendelkező, kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemek kivételesen beépíthetők az alrendszerekbe azzal a feltétellel, hogy e szakasz rendelkezései teljesülnek.

6.6.2 Az átmeneti időszak

Az átmeneti időszak ezen ÁME hatálybalépésekor kezdődik, és hat évig tart.

Az átmeneti időszak végét követően és az alábbi 6.3.3. szakasz szerinti kivételekkel a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemekre vonatkozniuk kell a kötelező EK-megfelelési, illetve -alkalmazhatósági nyilatkozatoknak, mielőtt azok az alrendszer részét képezhetnék.

6.6.3 A kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő, az átmeneti időszakban nem tanúsított rendszerelemeket tartalmazó alrendszerek tanúsítása

6.6.3.1 Feltételek

Az átmeneti időszak alatt a bejelentett szervezet még akkor is kiadhat megfelelési nyilatkozatokat egy alrendszerrel, ha az alrendszer részét képező, kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő egyes rendszerelemek nem rendelkeznek az ezen ÁME szerinti EK-megfelelési, illetve -alkalmazhatósági nyilatkozatokkal, ha a következő három feltétel teljesül:

- a bejelentett szervezet ellenőrizte az alrendszer megfelelését az ezen ÁME 4. fejezetében meghatározott követelmények szempontjából, és
- további értékelések elvégzése útján a bejelentett szervezet megerősíti, hogy a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemek megfelelése, illetve alkalmazhatósága összhangban van az 5. fejezet követelményeivel, és
- az EK-megfelelési, illetve -alkalmazhatósági nyilatkozattal nem rendelkező, kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemeket ezen ÁME hatálybalépése előtt a tagállamok egyikében üzemelő alrendszerben már alkalmazták.

Az ilyen módon értékelt, kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemek esetében nem szabad kiadni EK-megfelelési, illetve -alkalmazhatósági nyilatkozatokat.

6.6.3.2 Értesítés

Az alrendszer megfelelési tanúsítványának egyértelműen jeleznie kell, hogy a bejelentett szervezet melyik, kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemeket értékelt az alrendszer hitelesítésének részeként.

Az alrendszer EK-hitelesítési nyilatkozatának egyértelműen jeleznie kell a következőket:

- A kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő mely rendszerelemeket értékelték az alrendszer részeként;
- Annak megerősítése, hogy az alrendszer azokat a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemeket tartalmazza, amelyek azonosak az alrendszer részeként tanúsítottakkal.

- Adott esetben annak okát vagy okait, hogy a gyártó miért nem biztosított EK-megfelelőségi, illetve -alkalmazhatósági nyilatkozatot, mielőtt az ilyennel nem rendelkező, kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemeket beépítette volna az alrendszerbe.

6.6.3.3 Az egész életciklusra kiterjedő megvalósítás

Az érintett alrendszer gyártását vagy továbbfejlesztését, illetve felújítását az átmeneti időszak hat éve alatt be kell fejezni. Az alrendszer életciklusával kapcsolatban:

- Az átmeneti időszak alatt és
- az alrendszer EK-hitelesítési nyilatkozatát kiadó testület felelőssége alatt

az EK-megfelelőségi, illetve -alkalmazhatósági nyilatkozattal nem rendelkező és azonos gyártó által épített azonos típusú, a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemek tovább használhatók karbantartással kapcsolatos cserék céljára és az alrendszer pótalkatrészeiként.

Az átmeneti időszak lejártá után és

- az alrendszer továbbfejlesztéséig, felújításáig vagy cseréjéig és
- az alrendszer EK-hitelesítési nyilatkozatát kiadó testület felelőssége alatt

az EK-megfelelőségi, illetve -alkalmazhatósági nyilatkozattal nem rendelkező és azonos gyártó által épített azonos típusú, a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemek tovább használhatók karbantartással kapcsolatos cserék céljára.

6.6.4 Felügyeleti rendelkezések

Az átmeneti időszak alatt a tagállamok felügyelik a következőket:

- Az államukon belül a piacon bevezetett, kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemek száma és típusa;
- Amennyiben egy alrendszert bemutatnak engedélyezés céljára, felderítik, hogy a gyártó miért nem tanúsította a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemet;
- Értesítik a Bizottságot és a többi tagállamot a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő, nem tanúsított rendszerelemek részletes adatairól és a tanúsítás elmaradásának okairól.

7. AZ INFRASTRUKTÚRÁRA VONATKOZÓ ÁME VÉGREHAJTÁSA

7.1. Ezen ÁME alkalmazása az üzembe helyezendő nagy sebességű vonalakra

A 4. és 6. fejezet és az alábbi 7.3. bekezdés minden különös rendelkezése teljes egészében érvényes az ezen ÁME területi hatálya (v.ö. 1.2. bekezdés) alá tartozó azon vonalakra, amelyek üzembe helyezése ezen ÁME hatálybalépését követően esedékes.

7.2. Ezen ÁME alkalmazása a már üzembe helyezett nagy sebességű vonalakra

Az ezen ÁME-ben leírt stratégia vonatkozik a továbbfejlesztett és felújított vonalakra a 2004/50/EK irányelvvel módosított 96/48/EK irányelv 14. cikkének (3) bekezdésében megállapított feltételekkel összhangban. Ebben a sajátos összefüggésben az átállási stratégia azt jelzi, hogyan kell módosítani a meglévő berendezéseket, amikor az gazdaságilag indokolt. A következő elvek az infrastruktúrára vonatkozó ÁME esetében érvényesek.

7.2.1. A munkák osztályozása

A meglévő vonalak módosítása azoknak az ÁME-ekkel való összhangba hozása érdekében nagy beruházási költségekkel jár, és ezért csak fokozatos lehet.

Figyelembe véve az infrastruktúra-alrendszer különböző részeinek előre látható élettartamát, e részek listája a következő a módosítás nehézségének csökkenő sorrendjében:

Magas- és mélyépítés:

- a vonal kialakítása (ívsugarak, vágánytengely-távolságok, emelkedők és lejtők),
- alagutak (távolság és űrszelvény),
- vasúti műtárgyak (ellenállás a függőleges irányú terhelésnek),
- közúti műtárgyak (távolságok),
- állomások (utasperonok),

Vágányépítés:

- ágyazat,
- kitérők,
- nyíltvonalis és állomási átmenő fővágány,

Különbéle berendezések és karbantartási létesítmények.

7.2.2. A magas- és mélyépítési szerkezetekre vonatkozó paraméterek és előírások

Ezek megfelelőségét a vonal teljesítményének fokozása érdekében végzett nagyobb magas- és mélyépítési továbbfejlesztő beruházások során valósítják meg.

A magas- és mélyépítési szerkezetekhez kapcsolódó elemeket érinti a legtöbb korlátozás, mivel a leggyakrabban csak akkor módosíthatók, amikor teljes szerkezetátalakítási munkát végeznek (műtárgyak, alagutak, földmunkák).

Dinamikus elemzés, ha arra ezen ÁME 4.2.14.2. pontja értelmében szükség van,

- szükséges a meglévő vonalak továbbfejlesztése esetén,
- nem szükséges a meglévő vonalak felújítása esetén.

7.2.3. A vágány szerkezetével kapcsolatos paraméterek és jellemzők

Ezek kevésbé kritikusak a részleges módosítások tekintetében vagy azért, mert fokozatosan módosíthatók korlátozott földrajzi kiterjedésű területenként, vagy azért, mert egyes elemek attól az egésztől függetlenül is módosíthatók, amelynek részét alkotják.

Ezek megfelelőségét a vonal teljesítményének fokozása érdekében végzett nagyobb infrastruktúra-továbbfejlesztő beruházások során valósítják meg.

Lehetőség van a magasépítési elemek fokozatos – teljes vagy részleges – cseréjére az ÁME-nek megfelelő elemekkel. Ilyen esetekben figyelembe kell venni azt a tényt, hogy az elszigetelten kezelt egyes ilyen elemek önmagukban nem teszik lehetővé az egész megfelelőségének biztosítását: egy adott alrendszer megfelelősége csak átfogóan állapítható meg, azaz amikor az összes elemet összhangba hozzák az ÁME-vel.

Ebben az esetben közbenső fázisok bizonyulhatnak szükségesnek annak érdekében, hogy fenntartható legyen a magasépítési szerkezet összeegyeztethetősége más alrendszerek (ellenőrző-irányító és jelző, energia) követelményeivel és a vonatok ÁME tárgyát nem képező mozgásával.

7.2.4. A különféle berendezésekkel és karbantartási létesítményekkel kapcsolatos paraméterek és jellemzők

Ezeket az érintett állomási és karbantartási létesítményeket használó működtetők által kifejezett igényeknek megfelelően hozzák összhangba.

7.2.5. A sebesség mint átállási kritérium

Megengedett egy vonal üzembe helyezése a tervezett végsebességnél alacsonyabb sebességen. Ebben az esetben azonban a vonalat nem szabad olyan módon megépíteni, hogy akadályozza a tervezett végsebesség esetleges alkalmazását.

Például a vágánytengely-távolságnak alkalmasnak kell lennie a tervezett vonalsebességre, de a lejtésnek a vonal üzembe helyezésekor használandó sebességnek kell megfelelnie.

A megfelelőség ilyen körülmények közötti értékelésére vonatkozó követelményeket a 6.3. szakasz állapítja meg.

7.3. **Különleges esetek**

A következő különleges eseteket engedélyezték meghatározott hálózatokon. Az ilyen különleges esetek osztályozása:

— „P” esetek: állandó esetek

— „T” esetek: ideiglenes esetek, ahol ajánlott a célrendszer 2020-ig való elérése (a 884/2004/EK határozattal módosított, a transzeurópai közlekedési hálózat fejlesztésére vonatkozó közösségi iránymutatásokról szóló, 1996. július 23-i 1692/96/EK európai parlamenti és tanácsi határozatban kitűzött cél).

7.3.1. A németországi hálózat sajátos jellemzői

7.3.1.1. I. kategóriájú vonalak

„P” esetek

Legnagyobb lejtési és emelkedési szögek

A Köln és Frankfurt (Rajna–Majna) közötti nagy sebességű vonalon a legnagyobb lejtési és emelkedési szögeket 40 ‰-ben állapították meg.

„T” esetek

Nincs ilyen

7.3.1.2. II. és III. kategóriájú vonalak

„P” esetek

Nincs ilyen

„T” esetek

Nincs ilyen

7.3.2. Az ausztriai hálózat sajátos jellemzői

7.3.2.1. I. kategóriájú vonalak

„P” esetek

Az utasperon legkisebb hossza

Az utasperonok legkisebb hosszát 320 méterre csökkentették.

„T” esetek

Nincs ilyen

7.3.2.2. II. és III. kategóriájú vonalak

„P” esetek

Az utasperon legkisebb hossza

Az utasperonok legkisebb hosszát 320 méterre csökkentették.

„T” esetek

Nincs ilyen

- 7.3.3. A dániai hálózat sajátos jellemzői

„P” esetek

Az utasperonok és a tárolóvágányok legkisebb hossza

A dániai hálózat vonalain az utasperonok és tárolóvágányok legkisebb hosszát 320 m-re csökkentették.

„T” esetek

Nincs ilyen

- 7.3.4. A spanyolországi hálózat sajátos jellemzői

- 7.3.4.1. I. kategóriájú vonalak

„P” esetek

Nyomtávolság

A Madrid és Sevilla, valamint Madrid és Barcelona és a francia határ közötti nagy sebességű vonalak kivételével a spanyolországi hálózat vonalait 1 668 mm nyomtávolsággal fektetik le.

- 7.3.4.2. II. és III. kategóriájú vonalak

„P” esetek

Nyomtávolság

A II. és III. kategóriájú pályákat 1 668 mm nyomtávolsággal fektetik le.

Vágánytengely-távolság

A II. és III. kategóriájú vonalakon a vágánytengely-távolság a 3,808 m névleges értékre csökkenthető.

„T” esetek

Nincs ilyen

- 7.3.5. A finnországi hálózat sajátos jellemzői

- 7.3.5.1. I. kategóriájú vonalak

„P” esetek

Nyomtávolság

A névleges nyomtávolság 1 524 mm.

Legkisebb űrszelvény

A legkisebb űrszelvénynek lehetővé kell tennie a nagy sebességű vasúti járművekre vonatkozó ÁME-ben meghatározott FIN 1 rakszelvénnel épített vonatok futását.

Egyenértékű kúposág

Az átlagos szelvények legkisebb értékei:

Sebességtartomány	Az átlagos nyomtávolság legkisebb értéke 100 m-en
≤ 160	Nincs szükség értékelésre
> 160 és ≤ 200	1 519
> 200 és ≤ 230	1 521
> 230 és ≤ 250	1 522
> 250 és ≤ 280	1 523
> 280 és ≤ 300	1 523
> 300	1 523

Az aktív felületek 4.2.9.2. pont szerinti számításokban használt távolsága 1 511 mm és 1 505 mm.

Vezetéstávolság a kitérőkben

A vezetéstávolság legnagyobb értéke a kitérőkben 1 469 mm.

Rögzített csúcspontvédelem

A rögzített csúcspontvédelem legkisebb értéke 1 478 mm.

Vezetéstávolság a keresztezési csúcspontban

A vezetéstávolság legnagyobb értéke a keresztezési csúcspontban 1 440 mm.

Vezetéstávolság a könyöksín kihajlítási- belépési pontjában

A vezetéstávolság legnagyobb értéke a könyöksín kihajlítási-belépési pontjában 1 469 mm.

Legkisebb nyomkarima-szélesség

A nyomkarima legkisebb szélessége 41 mm.

A vezetősín magassága a pályasín felett

A vezetősín legnagyobb magassága 55 mm.

Peronhossz

A peron legkisebb hossza 350 m.

A peron szélének távolsága a vágánytengelytől

A peron széle és a vágánytengely közötti névleges távolság 1 800 mm 550 mm peronmagasság mellett.

„T” esetek

Nincs ilyen

7.3.5.2. II. és III. kategóriájú vonalak

„P” esetek

Ugyanazok az esetek veendő figyelembe, mint az I. kategóriájú vonalaknál

„T” esetek

Nincs ilyen

7.3.6. A brit hálózat sajátos jellemzői

7.3.6.1 I. kategóriájú vonalak

„P” esetek

Nincs ilyen

„T” esetek

Nincs ilyen

7.3.6.2 II. kategóriájú vonalak

„P” esetek

Legkisebb úrszelvény (4.2.3. szakasz)

1 Az UK1 (2. kiadás) úrszelvények

Az UK1 (2. kiadás) úrszelvényeket a nagy sebességű vasúti járművekre vonatkozó ÁME határozza meg.

Az UK1-et (2. kiadás) több, a brit vasúti infrastruktúrára jellemző módszertannal határozták meg, ami lehetővé teszi a korlátozott terület maximális kihasználását.

Az UK1 (2. kiadás) szelvény 3 úrszelvényből áll: UK1[A], UK1[B], UK1[D].

E besorolás szerint az [A] szelvények azok a járműszelvények, amelyek nem függenek az infrastruktúra paramétereitől, a [B] szelvények azok, amelyek figyelembe veszik a jármű felfüggesztésének korlátozott (meghatározott) mozgásait, de a dőléseket nem, a [D] szelvények pedig az egyenes és sík pályán rendelkezésre álló legnagyobb infrastruktúra-területet meghatározó sablonok.

Az infrastruktúrának a következő szabályok szerint kell megfelelnie az UK1 úrszelvényeknek:

2 UK1[A] úrszelvény

1 100 m tengerszint feletti magasság alatt a Railway Group Standard GC/RT5212-ben (1. kiadás, 2003. február) meghatározott rögzített úrszelvényt kell alkalmazni. Ez a szelvény optimális korlátozási pozíciót biztosít a vonatokhoz közvetlen közelségére tervezett peronok és berendezések számára, és összhangban van a nagy sebességű vasúti járművekre vonatkozó ÁME-ben meghatározott UK1[A] úrszelvénnel.

Ahol a meglévő infrastruktúra nem felel meg GC/RT5212-ben (1. kiadás, 2003. február) az alsó szektorra vonatkozóan meghatározott úrszelvénynek, a megfelelő ellenőrzési intézkedésektől függően csökkentett tűrések és távolságok engedélyezhetők. Ezeket az intézkedéseket a GC/RT5212 (1. kiadás, 2003. február) tartalmazza.

3 UK1[B] úrszelvény

Az UK1[B] úrszelvény a vágány névleges pozíciójára vonatkozik. Az úrszelvény engedményt ad az alacsony befogású oldalsó és függőleges vágánytűrések esetében, és 100 mm-nek feltételezi a jármű legnagyobb dinamikus mozgását (keresztirányú, függőleges, dőlés, járműtűrések és függőleges ív).

A deklarált UK1[B] úrszelvény alkalmazásakor az engedményt módosítani kell a vízszintes ívekben való dőlés esetében (az alábbi 5. szakaszban leírt képletekkel) a következő értékek segítségével:

Forgószámoly-tengelyek	17,000 m
Teljes hossz	24,042 m a felépítmény teljes szélességében

Az UK1[B] úrszelvény távolságait a GC/RT5212 (1. kiadás, 2003. február) követelményei szerint kell megadni.

4 UK1[D] úrszelvény

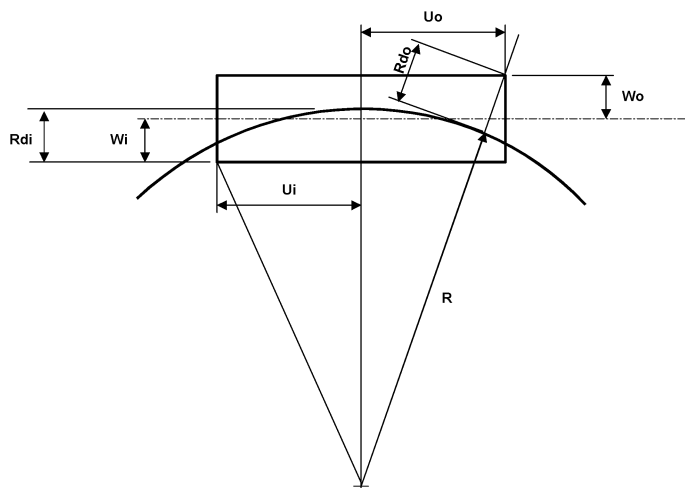
Az UK1[D] úrszelvény a vágány névleges pozíciójára vonatkozik. Az UK1[D]-nek megfelelőnek nyilvánított járművek megfelelő felépítmény-keresztmetszetekkel, geometriai elrendezésekkel és dinamikus mozgásokkal rendelkeznek, amelyeket a járműszelvény kiszámítására használt jóváhagyott módszertan szerint határoztak meg.

Az infrastruktúra egyetlen pontja sem nyúlhat bele az UK1[D] által meghatározott szelvénybe. Nem kell engedményt adni az ívekben való dőlés esetére.

Amikor az UK1[D]-nek megfelelőnek nyilvánított járművek útvonalengedélyt kapnak a pályahálózat-működtetővel egyeztetve, az ilyen járművektől való távolságot a GC/RT5212 (1. kiadás, 2003. február) követelményei szerint kell megadni.

5 Az ívekben való dőlés számítása

Ez a szakasz a járműszelvény megnagyobbítási számításait állapítja meg, amelyek oka az íven való közlekedés. A szakasz a pályahálózat-működtetőre vonatkozik. A számítások azonosak a nagy sebességű vasúti járművekre vonatkozó ÁME-ben a szélességcsökkentési számításokkal kapcsolatban megadottakkal, de eltérően vannak kifejezve.



A jármű felépítményének valamely részén bekövetkező dőlés a vágánytengely és a pont (R_{do} vagy R_{di}) közötti sugárirányú távolság és a járműtengely és a pont (W_o vagy W_i) közötti oldalirányú távolság különbsége. Ezt álló jármű mellett számítják ki.

Vegyünk egy L forgószármoly-tengelyű járművet és egy a_o féltávú forgószármoly-tengelyt (a tényleges tengelytávolság $2 \times a_o$).

Egy U_i pont belső dőlése a jármű tengelyétől:

$$R - W_i - \sqrt{[U_i^2 + (J - W_i)^2]}$$

Egy U_o pont külső dőlése a jármű tengelyétől:

$$\sqrt{[U_o^2 + (J + W_o)^2]} - R - W_o$$

$$\text{ahol } J = \sqrt{[R^2 - a_o^2 - L^2/4]}$$

Megjegyzendő, hogy ugyanazok a számítások használhatók a függőleges dölések számítására is.

Vágánytengely-távolság (4.2.4. szakasz)

Ezen ÁME 4.2.4. szakasza előírja, hogy $V \leq 230$ km/h megengedett legnagyobb sebesség esetén „A tervezés szakaszában a [...] nagy sebességre [...] továbbfejlesztett vonalakon a fő vágányok tengelyének legkisebb távolsága ... ha $< 4,00$ m, a kinematikus referenciaúrszelvény alapján meghatározva (4.2.3. pont).

A használandó referenciaúrszelvény a nagy sebességű vasúti járművekre vonatkozó ÁME 7. fejezetében és ezen ÁME 7.3.6. pontjában megállapított UK1 (2. kiadás) úrszelvény.

Ezt a követelmény 3 400 mm-es vágánytengely-távolsággal teljesíthető az egyenes vagy a legalább 400 m ívsugarú pályákon.

Peronok (4.2.20. szakasz)

1 A peronok magassága

Az olyan továbbfejlesztett nagy-britanniai vonalak peronjai esetében, ahol a nagy sebességű vasúti járművekre vonatkozó ÁME-nek megfelelő vonatok megállását tervezik normál kereskedelmi üzem közben, a peronok magasságának 915 mm-nek kell lennie azok szélénél (+0 / -50 mm tűréssel), a peron melletti vágány sínjeinek felületére bocsátott merőlegessel mérve.

2 A peron vízszintes távolsága (a peron kinyúlása)

Az olyan továbbfejlesztett nagy-britanniai vonalak peronjai esetében, ahol a nagy sebességű vasúti járművekre vonatkozó ÁME-nek megfelelő vonatok megállását tervezik normál kereskedelmi üzem közben, a peronok széle és a mellette lévő vágány közötti minimális távolság (+15 / -0 mm tűréssel), amely összhangban van a Railway Group Standard GC/RT5212 (1. kiadás, 2003. február) 1. függelékében megállapított alsó szektori úrszelvényével.

A legtöbb jármű esetében ez a követelmény 730 mm-es peronkinyúlással teljesíthető (+15 / -0 mm tűréssel) a legalább 360 m sugarú ívekben. A Railway Group Standard GC/RT5212 (1. kiadás, 2003. február) 1. függeléké tartalmazza azokat a kivételeket, amelyek 373-as osztályú (Eurostar) vonatok vagy 2,6 m széles szállítótartályoknak peron előtti elhaladására vonatkoznak. A Railway Group Standard GC/RT5212 (1. kiadás, 2003. február) 1. függeléké megállapítja még a 360 m-nél kisebb sugarú ívre vonatkozó követelményeket is.

3 Legkisebb peronhosszúság

Az olyan továbbfejlesztett nagy-britanniai vonalak peronjai esetében, ahol a nagy sebességű vasúti járművekre vonatkozó ÁME-nek megfelelő vonatok megállását tervezik normál kereskedelmi üzem közben, a peronok hasznos hosszának legalább 300 m-nek kell lennie.

Az olyan továbbfejlesztett nagy-britanniai vonalak peronjai esetében, ahol a nagy sebességű vasúti járművekre vonatkozó ÁME-nek megfelelő vonatok megállását tervezik normál kereskedelmi üzem közben, a peronok hasznos hosszát fel kell tüntetni az infrastruktúra-nyilvántartásban.

„T” esetek

Nincs ilyen

7.3.6.3 III. kategóriájú vonalak

„P” esetek

A II. kategóriájú vonalakra vonatkozó összes különös „P” eset a III. kategóriájú vonalakra is vonatkozik.

„T” esetek

Nincs ilyen

7.3.7. A görögországi hálózat sajátos jellemzői

7.3.7.1. I. kategóriájú vonalak

„P” esetek

Nincs ilyen

„T” esetek

Nincs ilyen

7.3.7.2. II. és III. kategóriájú vonalak

„P” esetek

Szerkesztési szelvény

Az Athén–Thesszaloniki–Idomeni és Thesszaloniki–Promahona vonal szerkesztési szelvénye GB, de egyes vonalszakaszokon GA-ra korlátozódik.

Az Athén–Kiato vonal szerkesztési szelvénye GB.

Az utasperonok és a tárolóvágányok legkisebb hossza

Az Athén–Thesszaloniki–Idomeni és Thesszaloniki–Promahona vonalon az utasperonok és a tárolóvágányok legkisebb hasznos hossza 200 m.

A Promahona állomáson: 189 m.

- (b) A hidak és műtárgyak magasságait az A. táblázatban megadott értékkel kell megnövelni, ahol lejtés van.

A. táblázat	
Lejtés	H
0	4 830
10	4 843
20	4 857
30	4 870
40	4 883
50	4 896
60	4 910
70	4 923
80	4 936
90	4 949
100	4 963
110	4 976
120	4 989
130	5 002
140	5 016
150	5 029
160	5 042
165	5 055

- (c) A hídfőknek 4 500 mm-re kell lenniük a legközelebbi futóéltől az ívhatástól függően.
- (d) Ha villamosítás van tervbe véve, és van a közelben szintbeli kereszteződés, a függőleges távolságot 6 140 mm-re kell növelni.
5. Lehetőség van egy 700 mm széles gyalogjáróra. Ahol nem biztosítanak gyalogjárót, az említett méret 1 790 mm-re csökkenthető.
6. Lásd a PW39 szabványt a peronszélességek átfogó jegyzékéhez.

Nyomtávolság

Az írországi és észak-írországi vasúthálózat 1 602 mm-es nyomtávolsággal fektetett vonalakból áll. A 2004/50/EK irányelvvel módosított 96/48/EK tanácsi irányelv 7. cikkének b) pontja alkalmazásával az új írországi és észak-írországi vonalakat is ezzel a nyomtávolsággal építik.

Legkisebb ívsugár

Mivel megtartják az 1 602 mm-es nyomtávolságot, ezen ÁME legkisebb ívsugárral és a kapcsolódó elemekkel (túlemelés és túlemelés hiány) kapcsolatos rendelkezései nem vonatkoznak az írországi és észak-írországi vasúthálózatra.

Az utasperonok és a tárolóvágányok legkisebb hossza

Az írországi és észak-írországi vasúthálózat vonalain a nagy sebességű vonatok által használt utasperonok és a tárolóvágányok legkisebb hasznos hosszát 215 m-ben állapították meg.

A peronok magassága

Az írországi és észak-írországi vasúthálózat vonalain a peronok tervezési magasságának 915 mm-nek kell lennie. A peronmagasságokat úgy kell megválasztani, hogy optimálisan ki lehessen használni az IRL1 rakszelvény szerint épült vonatok lépcsőpozícióit.

Vágánytengely-távolság

A meglévő írországi és észak-írországi vasútvonalak vágánytengely-távolságát a továbbfejlesztés előtt növelni kell a vonatok biztonságos elhaladási távolságának biztosítása érdekében.

7.3.9. Az olaszországi hálózat sajátos jellemzői

7.3.9.1. I., II. és III. kategóriájú vonalak

A peron és a vágánytengely közötti távolság 550 mm magas peronok esetében

„P” esetek

Az olaszországi hálózat vonalain az 550 mm magas peronok esetében a vágánytengelyre merőleges L távolságát a következő képlettel lehet kiszámítani:

$$\text{egyenes pályán és az ívek belső oldalán: } L \text{ (mm)} = 1650 + \frac{3750}{R} + \frac{g - 1435}{2} + 11,5$$

$$\text{az ívek külső oldalán: } L \text{ (mm)} = 1650 + \frac{3750}{R} + \frac{g - 1435}{2} + 11,5 + 220 * \tan \delta$$

ahol δ a lejtés szöge a vízszintes vonalhoz képest.

„T” esetek

Nincs ilyen

7.3.10. A hollandiai hálózat sajátos jellemzői

7.3.10.1. I. kategóriájú vonalak

„P” esetek

Nincs ilyen

„T” esetek

Nincs ilyen

7.3.10.2. II. és III. kategóriájú vonalak

„P” esetek

A peronmagasság 840 mm.

„T” esetek

Nincs ilyen

7.3.11. A portugáliai hálózat sajátos jellemzői

7.3.11.1. I. kategóriájú vonalak

„P” esetek

Nincs ilyen

„T” esetek

Nincs ilyen

7.3.11.2. II. és III. kategóriájú vonalak

„P” esetek

A nyomtávolság 1 668 mm.

„T” esetek

Nincs ilyen

7.3.12. A svédországi hálózat sajátos jellemzői

7.3.12.1. I. kategóriájú vonalak

„P” esetek

Legkisebb peronhosszúság

A legkisebb peronhosszúságot 225 m-re csökkentették.

A tárolóvágányok legkisebb hossza

A tárolóvágány hossza, a legfeljebb 225 m hosszú vonatok befogadására korlátozható.

Peronok – távolság a vágánytengelytől

A vágánytengelytől mért L névleges távolság

$$L = 1\,700\text{ mm} + S_{i, o} \text{ L (mm), } S \text{ (mm)}$$

ahol S a következő képlet alapján számítható ki az ívsugaraktól (R) és az elhelyezett síndőléstől függően:

Az ívek belső oldalán:

$$S_i = 41\,000/R + D/3^* \quad \begin{array}{l} \text{(580 mm-es peronmagasság esetén)} \\ \text{(730 mm-es peronmagasság esetén } D/2)^* \end{array}$$

Az ívek külső oldalán:

$$S_o = 31\,000/R - D/4$$

R (m), D (mm)

A peron szélei esetében az L névleges (pozicionáló) távolság (1 700 mm) tűrései mm-ben:

Új építés:	-0, + 40
Karbantartási tűrés:	-30, + 50
Biztonsági határérték tűrés:	-50

„T” esetek

Nincs ilyen

7.3.12.2. II. kategóriájú vonalak

„P” esetek

Ugyanazok az esetek veendők figyelembe, mint az I. kategóriájú vonalaknál

„T” esetek

A peronok magassága

A peron névleges magassága 580 vagy 730 mm

7.3.12.3. III. kategóriájú vonalak

„P” esetek

Ugyanazok az esetek veendők figyelembe, mint az I. kategóriájú vonalaknál

„T” esetek

A peronok magassága

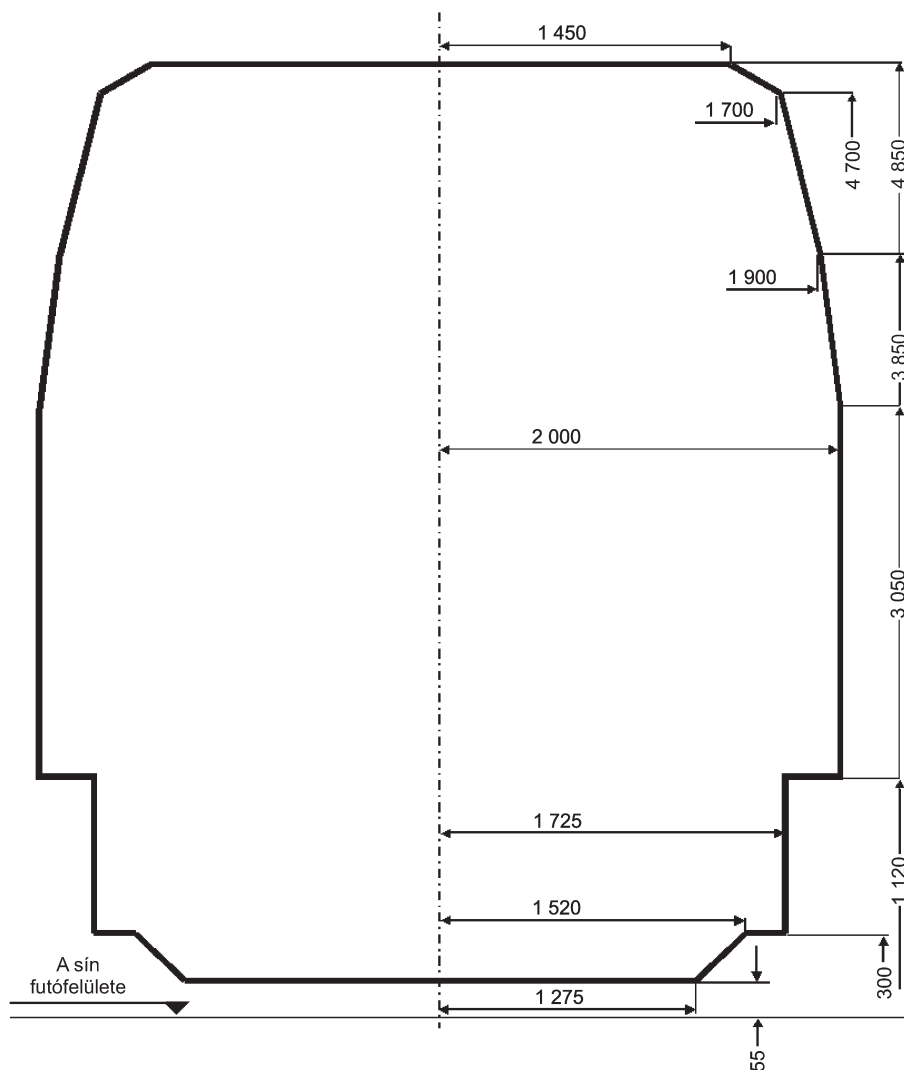
A peron névleges magassága 580 vagy 730 mm

7.3.13. A lengyelországi hálózat sajátos jellemzői

„P” esetek

Szerkezési szelvény

Az ürszelvénynek lehetővé kell tennie a GB és OSZD 2-SM szelvény szerint épített vonatok áthaladását (lásd az alábbi ábrát).



7.4. Az ÁME felülvizsgálata

A 2004/50/EK irányelvvel módosított 96/48/EK irányelv 6. cikke (3) bekezdésének megfelelően az Ügynökség felelős a felülvizsgálat elkészítéséért és az ÁME-k korszerűsítéséért, valamint a megfelelő ajánlások megtételéért az irányelv 21. cikkében említett bizottság felé a technológia és a szociális követelmények terén bekövetkezett

fejlődés figyelembe vétele érdekében. Emellett más ÁME-k folyamatos elfogadása és felülvizsgálata ezt az ÁME-t is érintheti. Ezen ÁME javasolt változtatásait szigorú felülvizsgálatnak vetik alá, és 3 éves irányadó időközönként kiadják az aktualizált ÁME-eket. Ez tartalmazza annak lehetőségét is, hogy felveszik a zajjal kapcsolatos paramétereket is az infrastruktúra esetében.

A felmérésnek csak azokra az útvonalakra kell korlátozódnia, amelyekről a környezeti zajról szóló, 2002. június 22-i 2002/49/EK irányelv értelmében zajtérképet kell készíteni. Az infrastruktúrát érintő megemlíthető beavatkozásoknak a forrásnál elvégzett intézkedésekre, pl. a sínfej egyenetlenségének ellenőrzésére és a vágány dinamikus jellemzőinek akusztikus optimalizálására kell korlátozódnia.

7.5. Megállapodások

7.5.1. Hatályos megállapodások

A tagállamok ezen ÁME hatálybalépésétől számított hat hónapon belül értesítik a Bizottságot az alábbi olyan megállapodásokról, amelyek alapján az ezen ÁME hatálya alá (az alrendszerek ezen ÁME 2. fejezetében meghatározott építése, felújítása, továbbfejlesztése, üzembe helyezése, üzemeltetése és karbantartása) tartozó alrendszerek üzemelnek:

- a tagállamok és a pályahálózat-működtetők vagy vasúttársaságok közötti nemzeti, kétoldalú vagy többoldalú, állandó vagy ideiglenes alapon létrejött, és a tervbe vett közlekedési szolgáltatás nagyon különös vagy helyi jellege által szükségessé tett megállapodások;
- a vasúttársaságok, pályahálózat-működtetők vagy a tagállamok között létrejövő olyan két- vagy többoldalú megállapodások, amelyek jelentős szintű helyi vagy regionális átjárhatóságot eredményeznek;
- egy vagy több tagállam és legalább egy harmadik ország közötti, illetve a tagállamok vasúttársaságai vagy pályahálózat-működtetői és valamely harmadik ország legalább egy vasúttársasága vagy pályahálózat-működtetője között létrejött olyan nemzetközi megállapodások, amelyek jelentős szintű helyi vagy regionális átjárhatóságot eredményeznek.

Az ilyen megállapodások és ezen ÁME hatálya alá tartozó alrendszerek folyamatos üzemeltetése, illetve karbantartása akkor megengedett, amennyiben azok megfelelnek a közösségi joganyagnak.

A Bizottság értékeli, hogy e megállapodások mennyire egyeztethetők össze az uniós joganyaggal, köztük azok megkülönböztetést kizáró rendelkezéseivel, különösen pedig ezen ÁME-vel, és megteszi a szükséges intézkedéseket, például felülvizsgálja ezen ÁME-t az esetleges különleges esetekkel vagy átmeneti intézkedésekkel való kiegészítése érdekében.

7.5.2. Jövőbeni megállapodások

Minden jövőbeni megállapodás vagy a meglévő megállapodások módosítása figyelembe veszi az uniós joganyagot, különös tekintettel ezen ÁME-re. A tagállamok értesítik a Bizottságot az ilyen megállapodásokról, illetve módosításokról. Ekkor a 7.5.1. bekezdéssel azonos eljárást alkalmaznak.

A. MELLÉKLET

Az infrastruktúra-alrendszer kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemei

A.1. Hatály

Ez a melléklet az infrastruktúra-alrendszer kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemeinek megfelelőség-értékelését írja le.

A.2. A kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő „bevezetett” rendszerelemek esetén értékelendő jellemzők

A tervezés, fejlesztés és a gyártás különböző fázisaiban vizsgálendő, kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemek az A. táblázatban „X”-szel vannak jelölve. Ahol nincs szükség a bejelentett szervezet általi értékelésre, azt „n.a.” jelzi a táblázatban.

A1. táblázat

A kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemek értékelése az EK-megfelelőségi nyilatkozathoz

Értékelendő jellemzők	Vizsgálat a következő fázisban				
	Tervezési és fejlesztési fázis				Gyártási fázis
	A terv felül-vizsgálata	A gyártási folyamat felül-vizsgálata	Típusteszt		Termékminőség (sorozat)
5.3.1 Sín					
5.3.1.1 Sínfejprofil	X	X	n.a.		X
5.3.1.2 Tervezési lineáris tömeg	X	n.a.	n.a.		n.a.
5.3.1.3 Acélminőség	X	X	n.a.		X
5.3.2 Sínleerősítő rendszer					
5.3.2.a Minimális ellenállás a sín hosszirányú elmozdulásának	n.a.	n.a.	X		X
5.3.2.b Ellenállás az ismételt terheléseknek	n.a.	n.a.	X		X
5.3.2.c A közbetételemez dinamikus merevsége	n.a.	n.a.	X		X
5.3.2.d Elektromos ellenállás	n.a.	n.a.	X		X
5.3.3 Aljak és alátámasztó szerkezetek					
5.3.3.a Tömeg	X	X	X		X
5.3.3.b Hosszúság	X	X	X		X
5.3.4 Kitérők					
5.3.4.a Sínleerősítések	X	n.a.	n.a.		n.a.
5.3.4.b Mozdgó keresztezési csúcsok használata	X	n.a.	n.a.		n.a.
5.3.4.c Geometriai jellemzők	X	X	n.a.		X
5.3.5 Vízfeltöltő csatlakozó					
5.3.5 Típus és jellemzők	X	n.a.	n.a.		X

A.3. A kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő „újszerű” rendszerelemek esetén értékelendő jellemzők

A kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő újszerű rendszerelemeket a tervezési fázisban értékelni kell a 4. fejezet követelményei szempontjából, az A2. táblázatban megjelöltek szerint. Ahol nincs szükség a bejelentett szervezet általi értékelésre, azt „n.a.” jelzi a táblázatban.

A kitérők esetében a 4. fejezet értékelésre használandó részeit az 5. fejezet tartalmazza.

A gyártási fázisban a kiválasztott modul szerint kell értékelni a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő újszerű rendszerelemek jellemzőit, amelyek a műszaki dokumentációban megadott műszaki jellemzők között vannak felsorolva.

A2. táblázat

A kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő újszerű rendszerelemek értékelése az EK-megfelelőség hitelesítéséhez

Értékelendő jellemzők	Kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerem		
	Sín	Leerősítő rendszer	Aljak
4.2.2 Névleges nyomtávolság	n.a.	n.a.	A terv felülvizsgálata
4.2.3 Legkisebb úrszelvény	n.a.	n.a.	n.a.
4.2.4 Vágánytengely-távolság	n.a.	n.a.	n.a.
4.2.5 Legnagyobb emelkedő és lejtő	n.a.	n.a.	n.a.
4.2.6 Legkisebb ívsugár	n.a.	A terv felülvizsgálata	n.a.
4.2.7 A vágány túlemlése	n.a.	n.a.	n.a.
4.2.8 Túlemlés hiány	n.a.	n.a.	n.a.
4.2.9.2 Egyenértékű kúposág (tervezési érték)	A terv felülvizsgálata	A terv felülvizsgálata	A terv felülvizsgálata
4.2.9.3.1. Az átlagos nyomtávolság legkisebb értéke	A terv felülvizsgálata – üzem közben	A terv felülvizsgálata – üzem közben	A terv felülvizsgálata – üzem közben
A vágány geometriai minősége és határértékei az elszigetelt hibákon	n.a.	n.a.	n.a.
4.2.11 Sínidőlés	A terv felülvizsgálata	A terv felülvizsgálata	A terv felülvizsgálata
4.2.12 Kitérők	n.a.	n.a.	n.a.
4.2.12.1 Sínleerősítés típusa (lásd az A1. táblázatot)	n.a.	n.a.	n.a.
4.2.12.2 Mozdgó keresztezési csúcsok használata	n.a.	n.a.	n.a.
4.2.12.3. Geometriai jellemzők (lásd az A1. táblázatot)	n.a.	n.a.	n.a.
4.2.13 A vágány ellenállása	A terv felülvizsgálata	A terv felülvizsgálata	A terv felülvizsgálata
4.2.14 Forgalmi terhelés a műtárgyakon	n.a.	n.a.	n.a.
4.2.15 Globális keretmerevség	n.a.	Típuseszt	n.a.
4.2.16 Legnagyobb nyomásingadozások az alagutakban	n.a.	n.a.	n.a.
4.2.17 Az oldalszél hatása	n.a.	n.a.	n.a.
4.2.18 Elektromos jellemzők		Típuseszt	Típuseszt

Értékelendő jellemzők		Kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelem		
		Sín	Leerosító rendszer	Aljak
4.2.19	Zaj és vibráció	n.a.	n.a.	n.a.
4.2.20	Peronok	n.a.	n.a.	n.a.
4.2.20.1	A peronok megközelítése	n.a.	n.a.	n.a.
4.2.20.2	Hasznos peronhossz	n.a.	n.a.	n.a.
4.2.20.4-5	A peron magassága és távolsága a vágány tengelyétől	n.a.	n.a.	n.a.
4.2.20.6	A pálya elrendezése a peronok mentén	n.a.	n.a.	n.a.
4.2.20.7	Az áramütés veszélyének megelőzése	n.a.	n.a.	n.a.
4.2.20.8	Mozgáskorlátozott személyek általi megközelíthetőség	n.a.	n.a.	n.a.
4.2.21	Tűzbiztonság és biztonság a vasúti alagutakban	n.a.	n.a.	n.a.
4.2.22	A pályaberendezésekhez való hozzáférés és behatolás	n.a.	n.a.	n.a.
4.2.23	Oldalsó tér az utasok számára a vonat állomáson kívül történő kiürítésekor	n.a.	n.a.	n.a.
4.2.25	Tárolóvágányok és más nagyon alacsony sebességű helyek	n.a.	n.a.	n.a.
4.2.25.1	A tárolóvágány hossza	n.a.	n.a.	n.a.
4.2.25.2	A tárolóvágány lejtése	n.a.	n.a.	n.a.
4.2.25.3	Ívsugár	n.a.	A terv felülvizsgálata	n.a.

B1. MELLÉKLET

Az infrastruktúra-alrendszer értékelése

B1.1. Alkalmazási terület

Ez a melléklet az infrastruktúra-alrendszer megfelelőség-értékelését írja le.

B1.2. Jellemzők és modulok

Az alrendszernek a tervezés, építés és üzemeltetés különböző fázisaiban értékelendő jellemzőit a B1. táblázatban „X” jelöli. Ahol nincs szükség a bejelentett szervezet általi értékelésre, azt „n.a.” jelzi a táblázatban.

Ez nem zárja ki annak szükségességét, hogy más értékeléseket is elvégezzenek más fázisok esetében.

Az értékelési fázisok meghatározása:

1. „Részletes terv és kiviteli terv, építés előtt”: ez tartalmazza az értékek, illetve paraméterek helyességének ellenőrzését az ÁME vonatkozó követelményeihez képest.
2. „Összeszerelve, üzembe helyezés előtt”: annak helyszíni ellenőrzése közvetlenül az üzembe helyezés előtt, hogy a tényleges termék megfelel-e a vonatkozó tervezési paramétereknek.
3. „Hitelesítés teljes üzemi feltételek között”: az alrendszer állapotának ellenőrzése üzem közben.

B1. táblázat

Az infrastruktúra-alrendszer értékelése az EK-megfelelőség hitelesítéséhez

	Értékelési fázisok		
	1	2	3
Értékelendő jellemzők	Részletes terv és kiviteli terv, építés előtt	Összeszerelve, üzembe helyezés előtt	Érvényesítés teljes üzemi körülmények között
4.2.2 Névleges nyomtávolság	X	n.a.	n.a.
4.2.3 Legkisebb űrszelvény	X	X	n.a.
4.2.4 Vágánytengely-távolság	X	X	n.a.
4.2.5 Legnagyobb emelkedő és lejtő	X	n.a.	n.a.
4.2.6 Legkisebb ívsugár	X	X	n.a.
4.2.7 A vágány túlemelése	X	X	n.a.
4.2.8 Túlemelés hiány	X	n.a.	n.a.
4.2.9.2 Egyenértékű kúposág (tervezési érték)	X	n.a.	n.a.
4.2.9.3.1. Az átlagos nyomtávolság legkisebb értéke	n.a.	X	n.a.
4.2.10. A vágány geometriai minősége és határértékei az elszigetelt hibákon	n.a.	n.a.	n.a.
4.2.11 Síndőlés	X	n.a.	n.a.
4.2.12 Kitérők			

		Értékelési fázisok		
		1	2	3
Értékelendő jellemzők		Részletes terv és kiviteli terv, építés előtt	Összeszerelve, üzembe helyezés előtt	Érvényesítés teljes üzemi körülmények között
4.2.12.1	Sínleerősítés (lásd az A1. táblázatot)	n.a.	n.a.	n.a.
4.2.12.2	Mozgó keresztezési csúcsok használata	X	n.a.	n.a.
4.2.12.3	Geometriai jellemzők (lásd az A1. táblázatot)	n.a.	n.a.	n.a.
4.2.13	A vágány ellenállása	X	n.a.	n.a.
4.2.14	Forgalmi terhelés a műtárgyakon	X	n.a.	n.a.
4.2.15	Globális keretmerevség	fenntartva	fenntartva	n.a.
4.2.16	Legnagyobb nyomásingadozások az alagutakban	X	n.a.	n.a.
4.2.17	Az oldalszél hatása	n.a.	n.a.	n.a.
4.2.18	Elektromos jellemzők	n.a.	n.a.	n.a.
4.2.19	Zaj és vibráció	n.a.	n.a.	n.a.
4.2.20	<i>Peronok</i>			
4.2.20.1	A peronok megközelítése	X	n.a.	n.a.
4.2.20.2	Hasznos peronhossz	X	n.a.	n.a.
4.2.20.4-5.	A peron magassága és távolsága a vágány tengelyétől	X	X	n.a.
4.2.20.6	A pálya elrendezése a peronok mentén	X	n.a.	n.a.
4.2.20.7	Az áramütés veszélyének megelőzése	X	n.a.	n.a.
4.2.20.8	Mozgáskorlátozott személyek általi megközelíthetőség	X	n.a.	n.a.
4.2.21	Tűzbiztonság és biztonság a vasúti alagutakban	n.a.	n.a.	n.a.
4.2.22	A pályaberendezésekhez való hozzáférés és behatolás	X	n.a.	n.a.
4.2.23	Oldalsó tér az utasok számára a vonat állomáson kívül történő kiürítésekor	X	X	n.a.
4.2.25	<i>Tárolóvágányok és más nagyon alacsony sebességű helyek</i>			
4.2.25.1	A tárolóvágány hossza	X	n.a.	n.a.
4.2.25.2	A tárolóvágány lejtése	X	n.a.	n.a.
4.2.25.3	Ívsugár	X	n.a.	n.a.

B2. MELLÉKLET

A karbantartás-alrendszer értékelése

B2.1. Alkalmazási terület

Ez a melléklet a karbantartás-alrendszer azon részének megfelelőség-értékelésével foglalkozik, amely a vonat kiszolgálásával kapcsolatos helyhez kötött berendezéseket érinti.

B2.2. Jellemzők

Az alrendszernek a tervezés, építés és üzemeltetés különböző fázisaiban értékelendő jellemzőit a B2. táblázatban „X” jelöli. Ahol nincs szükség értékelésre, azt „n.a.” jelzi a táblázatban.

B2. táblázat

A karbantartás-alrendszer értékelése a tagállam által

	1	2	3
Értékelendő jellemzők	Részletes terv és kiviteli terv, építés előtt	Összeszerelve, üzembe helyezés előtt	Érvényesítés teljes üzemi körülmények között
4.2.26. A vonatokat kiszolgáló helyhez kötött berendezések			
Illemhelyürítő csatlakozók	X	n.a.	n.a.
A gépi kocsimosó tisztítási magassága	X	n.a.	X
A gépi kocsimosó sebessége	X	n.a.	n.a.
A víz minősége	X	n.a.	X
A homok minősége	n.a.	n.a.	X
Az üzemanyag minősége	n.a.	n.a.	X

C. MELLÉKLET

Értékelési eljárások

A kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemek moduljai

A. modul Belső gyártásellenőrzés

1. E modul leírja azt az eljárást, amelynek során a gyártó cég vagy annak meghatalmazott közösségbeli képviselője, aki teljesíti a 2. pontban rögzített kötelezettségeket, biztosítja és kijelenti, hogy az adott kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelem megfelel az ÁME rá vonatkozó követelményeinek.
2. A gyártó elkészíti a 3. pontban leírt műszaki dokumentációt.
3. A műszaki dokumentációnak lehetővé kell tennie annak értékelését, hogy a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelem megfelel-e az ÁME követelményeinek. Tartalmaznia kell, az értékeléshez szükséges mértékben, a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelem tervezésére, gyártására, karbantartására és üzemeltetésére vonatkozó előírásokat. A dokumentációnak, az értékelésre vonatkozó mértékben, tartalmaznia kell a következőket:
 - a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelem általános leírása,
 - tervrajz és gyártási információk, például rajzok, a részegységek vázlatai, alegységek, áramkörök stb.,
 - a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelem tervezési és gyártási adatainak, karbantartásának és működésének megértéséhez szükséges leírások és magyarázatok,
 - műszaki előírások, ideértve az európai előírásokat ⁽¹⁾ a vonatkozó rendelkezésekkel együtt, amelyeket teljes mértékben vagy részben alkalmaztak,
 - az ÁME követelményeinek teljesítése érdekében alkalmazott megoldások leírása, ha nem alkalmazták teljes mértékben az európai előírásokat,
 - az elvégzett tervezési számítások, vizsgálatok stb. eredményei,
 - tesztjelentések.
4. A gyártónak minden szükséges intézkedést meg kell tennie annak biztosítása érdekében, hogy a gyártott kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemek gyártási folyamata megfeleljen a 3. pontban hivatkozott műszaki dokumentációnak, valamint az ÁME vonatkozó követelményeinek.
5. A gyártó cégnek, illetve meghatalmazott közösségbeli képviselőjének írásos megfeleléségi nyilatkozatot kell kiadnia a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemre vonatkozóan. A nyilatkozatnak tartalmaznia kell legalább a 96/48/EK irányelv IV. melléklete (3) bekezdésében és 13. cikke (3) bekezdésében rögzített adatokat. Az EK-megfeleléségi nyilatkozatot és a kísérő okmányokat dátummal kell ellátni, és alá kell írni.

A nyilatkozatot ugyanazon a nyelven kell írni, mint a műszaki dokumentációt, és a következőket kell tartalmaznia:

- az irányelvre történő hivatkozások (96/48/EK irányelv és más, a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemre vonatkozó irányelvek),
- a gyártó cég vagy meghatalmazott közösségbeli képviselőjének neve és címe (meg kell adni a kereskedelmi nevet és a teljes címet, meghatalmazott képviselő esetében pedig a gyártó vagy az összeszerelő kereskedelmi nevét is),
- a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelem leírása (márka, típus stb.),
- a megfelelés igazolására végrehajtott eljárás (modul) leírása,
- a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemre vonatkozó valamennyi leírás, különösen a használati feltételek,

⁽¹⁾ Az európai előírás meghatározását a 96/48/EK és a 2001/16/EK irányelv tartalmazza. Az európai előírások használati módját a nagy sebességű vasútra vonatkozó ÁME-k alkalmazási útmutatója ismerteti.

- hivatkozás ezen és minden egyéb vonatkozó ÁME-re és adott esetben az európai előírásokra,
 - a gyártó vagy meghatalmazott közösségbeli képviselője nevében kötelezettségvállalásra felhatalmazott aláíró személyazonossága.
6. A gyártó cég, illetve meghatalmazott képviselője az EK-megfelelőségi nyilatkozat és a műszaki dokumentáció egy példányát az utolsó kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelem gyártását követő 10 évig megőrzi.
- Amennyiben sem a gyártó cég, sem pedig meghatalmazott képviselője nem rendelkezik Közösségen belüli székhellyel, a műszaki dokumentáció rendelkezésre bocsátásának kötelezettsége annak a személynek a felelőssége, aki a közösségi piacon forgalomba hozza a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemet.
7. Amennyiben az ÁME az EK-megfelelőségi nyilatkozat mellett EK-alkalmazhatósági nyilatkozat kiadását is előírja a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemre vonatkozóan, ezt a nyilatkozatot a gyártó általi kibocsátást követően a V. modul feltételei szerint csatolni kell.

A1. modul Belső tervezésellenőrzés termékhitelesítéssel

1. Ez a modul leírja azt az eljárást, amelynek során a gyártó cég vagy annak meghatalmazott közösségbeli képviselője, aki teljesíti a 2. pontban rögzített kötelezettségeket, biztosítja és kijelenti, hogy az adott kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelem megfelel az ÁME rá vonatkozó követelményeinek.
2. A gyártó elkészíti a 3. pontban leírt műszaki dokumentációt.
3. A műszaki dokumentációnak lehetővé kell tennie annak értékelését, hogy a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelem megfelel-e az ÁME követelményeinek.

A műszaki dokumentációnak továbbá igazolnia kell, hogy a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelem még ezen ÁME végrehajtása előtt elfogadott terve megfelel az ÁME-nek, és a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemet már üzembe helyezték ugyanazon a felhasználási területen.

Tartalmaznia kell, az értékeléshez szükséges mértékben, a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelem tervezésére, gyártására, karbantartására és üzemeltetésére vonatkozó előírásokat. A dokumentációnak, az értékelésre vonatkozó mértékben, tartalmaznia kell a következőket:

- a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelem általános leírása és használati feltételei,
 - tervrajz és gyártási információk, például rajzok, a részegységek vázlatai, alegységek, áramkörök stb.,
 - a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelem tervezési és gyártási adatainak, karbantartásának és működésének megértéséhez szükséges leírások és magyarázatok,
 - műszaki előírások, ideértve az európai előírásokat ⁽²⁾ a vonatkozó rendelkezésekkel együtt, amelyeket teljes mértékben vagy részben alkalmaztak,
 - az ÁME követelményeinek teljesítése érdekében alkalmazott megoldások leírásai, ha nem alkalmazták teljes mértékben az európai előírásokat,
 - az elvégzett tervezési számítások, vizsgálatok stb. eredményei,
 - tesztjelentések.
4. A gyártónak minden szükséges intézkedést meg kell tennie annak biztosítása érdekében, hogy a gyártott kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemek gyártási folyamata megfeleljen a 3. pontban hivatkozott műszaki dokumentációnak, valamint az ÁME vonatkozó követelményeinek.
5. A gyártó cég által választott bejelentett szervezet elvégzi a megfelelő vizsgálatokat és tesztekkel annak hitelesítésére, hogy a gyártott kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemek megfelelnek a 3. pontban hivatkozott műszaki dokumentációban leírt típusnak és az ÁME követelményeinek. A gyártó ⁽³⁾ a következő eljárások közül választhat:

⁽²⁾ Az európai előírás meghatározását a 96/48/EK és a 2001/16/EK irányelv tartalmazza. Az európai előírások használati módját a nagy sebességű vasútra vonatkozó ÁME-k alkalmazási útmutatója ismerteti.

⁽³⁾ Ha szükséges, a gyártó cég választása bizonyos rendszerelemekre korlátozódhat. Ilyen esetben a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemhez szükséges hitelesítési eljárást az ÁME (vagy annak melléklete) határozza meg.

5.1 Hitelesítés az összes termék vizsgálatával és próbájával

5.1.1 A termékeket egyenként kell megvizsgálni, és végre kell hajtani a megfelelő tesztek annak hitelesítésére, hogy a termék megfelel a műszaki dokumentációban leírt típusnak, valamint az ÁME rá vonatkozó követelményeinek. Ha az ÁME (vagy egy, az ÁME-ben idézett európai szabvány) nem tartalmazza valamelyik tesztet, a vonatkozó európai előírások vagy egyenértékű tesztek alkalmazandók.

5.1.2 A bejelentett szervezet a jóváhagyott termékekhez írásos megfelelőségi tanúsítványt állít ki az elvégzett tesztekre vonatkozóan.

5.2 Statisztikai hitelesítés

5.2.1 A gyártónak egységes tételek formájában kell bemutatnia a termékeit, és meg kell hoznia a szükséges intézkedéseket annak érdekében, hogy gyártási eljárás biztosítsa az előállított tételek egységességét.

5.2.2 A kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő valamennyi rendszerelemet az ellenőrzés céljából egységes tételek formájában rendelkezésre kell bocsátania. Minden tételből véletlenszerű mintát kell venni. A mintában szereplő valamennyi kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemet egyenként meg kell vizsgálni, és el kell végezni a megfelelő tesztek annak biztosítására, hogy a termék megfelel a műszaki dokumentációban leírt típusnak és az ÁME rá vonatkozó követelményeinek, valamint ezek alapján lehet dönteni a tétel elfogadásáról vagy elutasításáról. Ha az ÁME (vagy az ÁME-ben idézett európai szabvány) tartalmazza valamelyik tesztet, a vonatkozó európai előírások vagy egyenértékű tesztek alkalmazandók.

5.2.3 A statisztikai eljárás során az értékelendő jellemzőktől függő megfelelő elemeket kell használni (statisztikai módszer, mintavételi terv stb.), az ÁME-ben rögzítettek szerint.

5.2.4 Az elfogadott tételek esetében a bejelentett szervezetnek az elvégzett próbákkal kapcsolatban írásos megfelelőségi tanúsítványt kell kiállítania. A tételben szereplő összes kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelem forgalomba hozható azon mintadarabok kivételével, amelyeket nem találtak megfelelőnek.

5.2.5 Ha a tételt elutasítják, a bejelentett szervezet vagy az illetékes hatóság megfelelő intézkedéseket hoz a tétel forgalomba hozatalának megakadályozására. A tételek gyakori elutasítása esetén a bejelentett szervezet felfüggeszti a statisztikai hitelesítés alkalmazását.

6. A gyártó vagy meghatalmazott közösségbeli képviselője kiállítja a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemre vonatkozó EK-megfelelőségi nyilatkozatot.

E nyilatkozatnak tartalmaznia kell legalább a 96/48/EK irányelv IV. mellékletének (3) bekezdésében és 13. cikkének (3) bekezdésében rögzített információkat. Az EK-megfelelőségi nyilatkozatot és a kísérő okmányokat dátummal kell ellátni, és alá kell írni.

A nyilatkozatot ugyanazon a nyelven kell írni, mint a műszaki dokumentációt, és a következőket kell tartalmaznia:

- az irányelvre történő hivatkozások (96/48/EK irányelv és más, a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemre vonatkozó irányelvek),
- a gyártó cég vagy meghatalmazott közösségbeli képviselőjének neve és címe (meg kell adni a kereskedelmi nevet és a teljes címet, meghatalmazott képviselő esetében pedig a gyártó vagy az összeszerelő kereskedelmi nevét is),
- a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelem leírása (márka, típus stb.),
- a megfelelőség igazolására végrehajtott eljárás (modul) leírása,
- a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemre vonatkozó valamennyi leírás, különösen a használati feltételek,
- a megfelelőség igazolására végrehajtott eljárásba bevont bejelentett szervezet(ek) neve és címe, valamint a tanúsítványok dátuma azok érvényességi idejével és feltételeivel együtt,
- hivatkozás ezen és minden egyéb vonatkozó ÁME-re és adott esetben az európai előírásokra,
- a gyártó vagy meghatalmazott közösségbeli képviselője nevében kötelezettségvállalásra felhatalmazott aláíró személyazonossága.

A hivatkozott tanúsítvány az 5. pontban említett megfelelőségi tanúsítvány. A gyártó cégnek, illetve meghatalmazott közösségbeli képviselőjének igazolnia kell, hogy kérésre rendelkezésre tudja bocsátani a bejelentett szervezet megfelelőségi tanúsítványait.

7. A gyártó cég, illetve meghatalmazott képviselője az EK-megfelelőségi nyilatkozat és a műszaki dokumentáció egy példányát az utolsó kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelem gyártását követő 10 évig megőrzi.

Amennyiben sem a gyártó cég, sem pedig meghatalmazott képviselője nem rendelkezik Közösségen belüli székhellyel, a műszaki dokumentáció rendelkezésre bocsátásának kötelezettsége annak a személynek a felelőssége, aki a közösségi piacon forgalomba hozza a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemet.

8. Amennyiben az ÁME az EK-megfelelőségi nyilatkozat mellett EK-alkalmazhatósági nyilatkozat kiadását is előírja a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemre vonatkozóan, ezt a nyilatkozatot a gyártó általi kibocsátást követően a V. modul feltételei szerint csatolni kell.

B. modul Típusvizsgálat

1. Ez a modul az eljárásnak azt a részét írja le, amelynek során a bejelentett szervezet megállapítja és igazolja, hogy a tervezett gyártásra jellemző mintapéldány megfelel az ÁME rá vonatkozó rendelkezéseinek.
2. Az EK-típusvizsgálatra vonatkozó kérelmet a gyártó cégnek vagy meghatalmazott közösségbeli képviselőjének kell benyújtania.

A kérelemnek tartalmaznia kell a következőket:

- a gyártó cég neve és címe, illetve ha a kérelmet a meghatalmazott képviselő nyújtja be, akkor az ő neve és címe,
- írásos nyilatkozat arról, hogy más bejelentett szervezethez nem nyújtotta be ugyanezt a kérelmet,
- a 3. pontban ismertetett műszaki dokumentáció.

A kérelmező a bejelentett szervezet rendelkezésére bocsát egy, a tervezett gyártás szempontjából reprezentatív mintát (a továbbiakban „típus”). A típus lefedheti a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelem több változatát is, feltéve, ha a változatok közötti különbségek nem érintik az ÁME rendelkezéseit.

A bejelentett szervezet további mintákat kérhet, ha ezt a vizsgálati program elvégzéséhez szükségesnek tartja.

Ha a típusvizsgálati eljárás során nem igénylik típustesztek végrehajtását, és a műszaki dokumentáció elégséges módon meghatározza a típust (a 3. pontban leírtak alapján), a bejelentett szervezet belegezve abba, hogy nem bocsátanak rendelkezésére mintákat.

3. A műszaki dokumentációnak lehetővé kell tennie annak értékelését, hogy a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelem megfelel-e az ÁME követelményeinek. Tartalmaznia kell, az értékeléshez szükséges mértékben, a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelem tervezésére, gyártására, karbantartására és üzemeltetésére vonatkozó előírásokat.

A műszaki dokumentációnak a következőket kell tartalmaznia:

- általános típusleírás,
- tervrajz és gyártási információk, például rajzok, a részegységek vázlatai, alegységek, áramkörök stb.,
- a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelem tervezési és gyártási adatainak, karbantartásának és működésének megértéséhez szükséges leírások és magyarázatok,
- a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelem rendszerkörnyezetbe való integrációjának feltételei (alegység, szerkezeti egység, alrendszer) és a kapcsolódási pontokra vonatkozó szükséges feltételek,
- a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelem használati és karbantartási feltételei (a futási idő vagy távolság korlátozásai, kopási határértékek stb.),
- műszaki előírások, ideértve az európai előírásokat ⁽⁴⁾ a vonatkozó rendelkezésekkel együtt, amelyeket teljes mértékben vagy részben alkalmaztak,

⁽⁴⁾ Az európai előírás meghatározását a 96/48/EK és a 2001/16/EK irányelv tartalmazza. Az európai előírások használati módját a nagy sebességű vasútra vonatkozó ÁME-k alkalmazási útmutatója ismerteti.

- az ÁME követelményeinek teljesítése érdekében alkalmazott megoldások leírása, ha nem alkalmazták teljes mértékben az európai előírásokat,
- az elvégzett tervezési számítások, vizsgálatok stb. eredményei,
- tesztjelentések.

4. A bejelentett szervezet:

- 4.1. Megvizsgálja a műszaki dokumentációt.
 - 4.2. Ellenőrzi, hogy a tesztekhez igényelt mintá(ka)t a műszaki dokumentációnak megfelelően gyártották-e, valamint típusvizsgálatokat végez vagy végeztet el az ÁME, illetve a vonatkozó európai előírások rendelkezéseivel összhangban.
 - 4.3. Amennyiben az ÁME a terv felülvizsgálatát írja elő, végrehajtja a tervezési módszerek, eszközök és eredmények vizsgálatát, és ez alapján értékeli, hogy a tervezési folyamat végén képesek-e eleget tenni a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemre vonatkozó megfelelőségi követelményeknek.
 - 4.4. Amennyiben az ÁME a gyártási folyamat felülvizsgálatát írja elő, elvégzi a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelem gyártásához tervezett gyártási folyamat vizsgálatát, és ez alapján értékeli, hogy az alkalmas-e a termék megfelelőségének biztosítására, illetve ellenőrzi a gyártó által a tervezési folyamat befejezésekor végzett felülvizsgálatot.
 - 4.5. Azonosítja az ÁME és az európai előírások vonatkozó rendelkezései szerint, illetve az európai előírások vonatkozó rendelkezéseinek alkalmazása nélkül tervezett elemeket.
 - 4.6. Elvégzi vagy elvégezteti a megfelelő vizsgálatokat és a szükséges teszteket a 4.2., 4.3. és 4.4. pont rendelkezései értelmében annak megállapítása érdekében, hogy amennyiben a gyártó a megfelelő európai előírások alkalmazását választotta, ezeket valóban alkalmazta-e.
 - 4.7. Elvégzi vagy elvégezteti a megfelelő vizsgálatokat és a szükséges teszteket a 4.2., 4.3. és 4.4. pont rendelkezései értelmében annak megállapítása érdekében, hogy ahol nem alkalmazták a vonatkozó európai előírásokat, a gyártó által alkalmazott megoldások megfelelnek-e az ÁME követelményeinek.
 - 4.8. Megállapodik a kérelmezővel arról, hogy hol végzik el a vizsgálatokat és a szükséges teszteket.
5. Amennyiben a típus megfelel az ÁME-nek, a bejelentett szervezet típusvizsgálati tanúsítványt ad ki a kérelmezőnek. A tanúsítvány tartalmazza a gyártó nevét és címét, a vizsgálat következtetéseit, az érvényességének feltételeit és a jóváhagyott típus azonosításához szükséges adatokat.

Az érvényességi idő nem lehet hosszabb 5 évnél.

A műszaki dokumentáció vonatkozó részeinek felsorolását mellékelni kell a tanúsítványhoz, és a bejelentett szervezetnek meg kell őriznie egy példányt.

Ha a gyártó vagy meghatalmazott közösségbeli képviselője által igényelt típusvizsgálati tanúsítvány kiadását elutasítják, a bejelentett szervezetnek részletesen ismertetnie kell az elutasítás okát.

Rendelkezni kell a fellebbezési eljárásról.

6. A kérelmező köteles tájékoztatni a típusvizsgálati tanúsítvánnyal kapcsolatos műszaki dokumentációt megőrző bejelentett szervezetet a jóváhagyott termék minden olyan módosításáról, amely érintheti az ÁME követelményeinek való megfelelést vagy a termék előírt használati körülményeit. Ilyen esetekben a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemre további jóváhagyás szükséges attól a bejelentett szervezettől, amely az EK-típusvizsgálati tanúsítványt kibocsátotta. Ilyen esetben a bejelentett szervezet csak a módosításokra vonatkozó és azokhoz szükséges vizsgálatokat és teszteket végzi el. Ez a további jóváhagyás az eredeti típusvizsgálati tanúsítvány kiegészítéseként, illetve a régi tanúsítvány visszavonását követően új tanúsítvány kiállításával adható meg.
7. Ha nem történt a 6. pont szerinti módosítás, a lejáró tanúsítvány érvényességét egy újabb érvényességi időtartamra meg lehet hosszabbítani. A kérelmező ezt a meghosszabbítást írásban kérelmezi annak megerősítésével, hogy nem hajtottak végre ilyen módosításokat, a bejelentett szervezet pedig a 5. pont szerint egy további érvényességi időtartamra vonatkozó meghosszabbítást állít ki, amennyiben nincsen birtokában a fentiekkel ellentétes információ. Ez az eljárás megismételhető.
8. Valamennyi bejelentett szervezet közli a többi bejelentett szervezettel a kiadott, visszavont vagy elutasított típusvizsgálati tanúsítványokkal és kiegészítésekkel kapcsolatos információkat.

9. A többi bejelentett szervezet kérésre másolatokat kap a kiadott típusvizsgálati tanúsítványokról, illetve azok kiegészítéseiről. A tanúsítványok mellékleteit (lásd az 5. bekezdést) a többi bejelentett szervezet rendelkezésére kell bocsátani.
10. A gyártó cég, illetve meghatalmazott közösségbeli képviselője a műszaki dokumentációval együtt a típusvizsgálati tanúsítványok és azok kiegészítéseinek másolatát az utolsó kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelem gyártását követő 10 évig megőrzi. Amennyiben sem a gyártó, sem pedig a meghatalmazott képviselője nem rendelkezik Közösségen belüli székhellyel, a műszaki dokumentáció rendelkezésre bocsátásának kötelezettsége annak a személynek a felelőssége, aki a közösségi piacon forgalomba hozza a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemet.

D. modul Gyártási minőségirányítási rendszer

1. E modul az eljárás azon részét írja le, amelynek során a gyártó cég vagy meghatalmazott közösségbeli képviselője, aki teljesíti a 2. pontban leírt kötelezettségeket, biztosítja és kijelenti, hogy az adott kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelem megfelel a típusvizsgálati tanúsítványban leírt típusnak, valamint az ÁME vonatkozó követelményeinek.
2. A gyártó cég jóváhagyott minőségirányítási rendszert működtet a gyártásra, a végső termékellenőrzésre és a tesztelésre vonatkozóan a 3. pont előírásai alapján, és a 4. pont rendelkezései értelmében felügyelet alá tartozik.
3. Minőségirányítási rendszer
- 3.1. A gyártó kérelmezi az általa választott bejelentett szervezetnél minőségirányítási rendszere vizsgálatát az érintett kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemekre vonatkozóan.

A kérelemnek tartalmaznia kell a következőket:

- a tervezett kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemre jellemző termékkategória lényeges adatai,
 - a minőségirányítási rendszerre vonatkozó dokumentáció,
 - a jóváhagyott típus műszaki dokumentációjának és a B. modul típusvizsgálati eljárásának befejezése után kibocsátott típusvizsgálati tanúsítvány másolata,
 - írásos nyilatkozat arról, hogy más bejelentett szervezethez nem nyújtotta be ugyanezt a kérelmet.
- 3.2. A minőségirányítási rendszernek biztosítania kell, hogy a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemek megfelelnek a típusvizsgálati tanúsítványban leírt típusnak, valamint az ÁME rájuk vonatkozó követelményeinek. A gyártó által elfogadott elemeket, követelményeket és rendelkezéseket módszeresen és rendszerezetten, írásos szabályok, eljárások és utasítások formájában dokumentálni kell. A minőségirányítási rendszer dokumentációjának lehetővé kell tennie a minőségbiztosítási programok, tervek, kézikönyvek és jegyzőkönyvek következetes értelmezését.

Megfelelő leírást kell tartalmaznia különösen a következőkre vonatkozóan:

- minőségügyi célkitűzések és szervezeti felépítés,
 - a vezetőség felelősségi körei és hatáskörei a termékminőséggel kapcsolatban,
 - az alkalmazandó gyártási, minőségellenőrzési és minőségirányítási technikák, folyamatok és szisztematikus intézkedések,
 - a gyártás előtt, közben és azt követően elvégzendő vizsgálatok, ellenőrzések és tesztek, valamint azok elvégzésének gyakorisága,
 - minőségügyi nyilvántartás, például vizsgálati jelentések és tesztelési, kalibrálási adatok, az érintett személyzet képesítéséről szóló jelentések stb.,
 - az előírt termékminőség elérését, valamint a minőségirányítási rendszer hatékony üzemeltetését célzó ellenőrzés eszközei.
- 3.3. A bejelentett szervezet a minőségirányítási rendszer vizsgálata alapján megállapítja, hogy az megfelel-e a 3.2. pontban rögzített követelményeknek. Feltételezi a követelményeknek való megfelelést, ha a gyártó olyan EN/ISO 9001–2000 szabvány szerinti minőségbiztosítási rendszert valósít meg a gyártás, a végtermék-ellenőrzés és a tesztelés területén, amely figyelembe veszi annak a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemnek a konkrét jellemzőit, amelyre vonatkozóan a minőségbiztosítási rendszert megvalósították.

Ha a gyártó tanúsított minőségirányítási rendszert működtet, a bejelentett szervezet ezt figyelembe veszi a vizsgálat során.

A felülvizsgálatnak kifejezetten arra a termék kategóriára kell vonatkoznia, amely a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemre jellemző. Az ellenőrzést végző csoport legalább egy tagjának tapasztalattal kell rendelkeznie az érintett termék technológiai vizsgálatában. Az értékelési eljárásnak tartalmaznia kell a gyártó üzemében végzett helyszíni vizsgálatot.

A határozatról értesíteni kell a gyártó céget. Az értesítésnek tartalmaznia kell a vizsgálat következtetéseit és a megindokolt értékelési határozatot.

- 3.4. A gyártó vállalja a jóváhagyás szerinti minőségirányítási rendszer üzemeltetéséből eredő kötelezettségek teljesítését, és azt, hogy a rendszert oly módon tartja fenn, hogy az továbbra is megfelelő és hatékony maradjon.

A gyártó vagy meghatalmazott közösségbeli képviselője tájékoztatja a minőségirányítási rendszert jóváhagyó bejelentett szervezetet a minőségirányítási rendszert érintő módosítási szándékáról.

A bejelentett szervezet értékeli a javasolt módosításokat, és eldönti, hogy a módosított minőségirányítási rendszer továbbra is elegendő-e a 3.2. pont követelményeinek, vagy újbóli értékelésre van szükség.

Döntéséről értesíti a gyártó céget. Az értesítésnek tartalmaznia kell a vizsgálat következtetéseit és a megindokolt értékelési határozatot.

4. A minőségirányítási rendszer felügyelete a bejelentett szervezet felelőssége alatt
- 4.1. A felügyelet célja annak biztosítása, hogy a gyártó megfelelő módon teljesítse a jóváhagyott minőségirányítási rendszerből adódó kötelezettségeit.
- 4.2. A gyártó lehetővé teszi, hogy a bejelentett szervezet ellenőrzés céljából belépessen a gyártási, ellenőrzési, tesztelési és tárolási helyekre, és rendelkezésére bocsát minden szükséges információt, különös tekintettel a következőkre:
- a minőségirányítási rendszer dokumentációja,
 - minőségügyi nyilvántartás, például vizsgálati jelentések és tesztelési, kalibrálási adatok, az érintett személyzet képesítéséről szóló jelentések stb.
- 4.3. A bejelentett szervezet időszakos ellenőrzéseket hajt végre annak igazolása érdekében, hogy a gyártó fenntartja és alkalmazza a minőségirányítási rendszert, és ellenőrzési jelentést készít a gyártó cég részére.

Az ellenőrzéseket legalább évente egyszer elvégzik.

Ha a gyártó tanúsított minőségirányítási rendszert működtet, a bejelentett szervezet ezt figyelembe veszi az ellenőrzés során.

- 4.4. A bejelentett szervezet ezenkívül szűrőpróbaszerű bejárásokat is tehet a gyártó cégnél. A bejárások alkalmával a bejelentett szervezet, ha szükséges, tesztek végezhet, illetve végeztethet el annak ellenőrzésére, hogy a minőségirányítási rendszer megfelelően működik. A bejelentett szervezet bejárási jelentést, illetve teszt végrehajtása esetén tesztjelentést készít a gyártó cég részére.
5. Valamennyi bejelentett szervezet közli a többi bejelentett szervezettel a minőségirányítási rendszerre vonatkozóan kiadott, visszavont vagy elutasított jóváhagyásokkal kapcsolatos adatokat.

A többi bejelentett szervezet kérésre másolatokat kaphat a minőségirányítási rendszerhez kiadott jóváhagyásokról.

6. A gyártónak az utolsó termék gyártásától számított 10 évig a nemzeti hatóságok számára elérhetővé kell tennie az alábbiakat:
- a 3.1. pont második bekezdésében hivatkozott dokumentáció,
 - a 3.4. pont második bekezdésében hivatkozott módosítás,
 - a bejelentett szervezetnek a 3.4., 4.3. és 4.4. pont utolsó bekezdésében említett határozatait és jelentéseit.

7. A gyártó vagy meghatalmazott közösségbeli képviselője kiállítja a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemre vonatkozó EK-megfelelőségi nyilatkozatot.

E nyilatkozatnak tartalmaznia kell legalább a 96/48/EK irányelv IV. mellékletének (3) bekezdésében és 13. cikkének (3) bekezdésében rögzített információkat. Az EK-megfelelőségi nyilatkozatot és a kísérő okmányokat dátummal kell ellátni, és alá kell írni.

A nyilatkozatot ugyanazon a nyelven kell írni, mint a műszaki dokumentációt, és a következőket kell tartalmaznia:

- az irányelvre történő hivatkozások (96/48/EK irányelv és a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemre vonatkozó egyéb irányelvek),
- a gyártó cég vagy meghatalmazott közösségbeli képviselőjének neve és címe (meg kell adni a kereskedelmi nevet és a teljes címet, meghatalmazott képviselő esetében pedig a gyártó vagy az összeszerelő kereskedelmi nevét is),
- a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelem leírása (márka, típus stb.),
- a megfelelőség igazolására végrehajtott eljárás (modul) leírása,
- a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemre vonatkozó valamennyi leírás, különösen a használati feltételek,
- a megfelelőség igazolására végrehajtott eljárásba bevont bejelentett szervezet(ek) neve és címe, valamint a tanúsítványok dátuma azok érvényességi idejével és feltételeivel együtt,
- hivatkozás az ÁME-ra és bármely más vonatkozó ÁME-ra, illetve adott esetben hivatkozás az európai előírásokra ⁽⁵⁾),
- a gyártó vagy meghatalmazott közösségbeli képviselője nevében kötelezettségvállalásra felhatalmazott aláíró személyazonossága.

A hivatkozott tanúsítványok a következők:

- a minőségirányítási rendszer jóváhagyása a 3. pont rendelkezései szerint,
- a típusvizsgálati tanúsítvány és annak kiegészítései.

8. A gyártó cég, illetve meghatalmazott közösségbeli képviselője az EK-megfelelőségi nyilatkozat másolatát az utolsó kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelem gyártását követő 10 évig megőrzi.

Amennyiben sem a gyártó, sem pedig a meghatalmazott képviselője nem rendelkezik Közösségen belüli székhellyel, a műszaki dokumentáció rendelkezésre bocsátásának kötelezettsége annak a személynek a felelőssége, aki a közösségi piacon forgalomba hozza a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemet.

9. Amennyiben az ÁME a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemmel kapcsolatban az EK-megfelelőségi nyilatkozaton kívül egy EK-alkalmazhatósági nyilatkozatot is előír, akkor ezt a nyilatkozatot csatolni kell, miután a gyártó a V. modul feltételei alapján kiállította azt.

F. modul Termékhitelesítés

1. E modul azt az eljárást írja le, amelynek során a gyártó cég vagy meghatalmazott közösségbeli képviselője ellenőrzi és tanúsítja, hogy az adott kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelem, amelyre a 3. pontban leírt rendelkezések érvényesek, megfelel az EK-típusvizsgálati tanúsítványban leírt típusnak, valamint az ÁME vonatkozó követelményeinek.
2. A gyártónak minden szükséges intézkedést meg kell tennie annak érdekében, hogy a gyártási folyamat biztosítsa a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemek típusvizsgálati tanúsítványban leírt típusnak való megfelelőségét, valamint az ÁME vonatkozó követelményeinek teljesítését.

⁽⁵⁾ Az európai előírás meghatározását a 96/48/EK és a 2001/16/EK irányelv tartalmazza. Az európai előírások használati módját a nagy sebességű vasútra vonatkozó ÁME-k alkalmazási útmutatója ismerteti.

3. A bejelentett szervezet elvégzi a megfelelő vizsgálatokat és tesztek annak ellenőrzése érdekében, hogy a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelem megfelel-e az EK-típusvizsgálati tanúsítványban leírt típusnak és az ÁME követelményeinek. A gyártó ⁽⁶⁾ eldöntheti, hogy a 4. pont rendelkezései értelmében megvizsgálja és teszteli az összes kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemet, vagy statisztikai alapon végzi el a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemek vizsgálatát és tesztelését az 5. pontban leírtak szerint.
4. Hitelesítés az összes kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelem vizsgálata és tesztelése alapján
 - 4.1 Minden egyes terméket önállóan meg kell vizsgálni, és el kell végezni a megfelelő tesztek annak ellenőrzése érdekében, hogy a termék megfelel-e a típusvizsgálati tanúsítványban leírt típusnak, valamint az ÁME vonatkozó követelményeinek. Ha az ÁME (vagy egy, az ÁME-ben idézett európai szabvány) nem tartalmazza valamelyik tesztet, a vonatkozó európai előírások ⁽⁷⁾ vagy egyenértékű tesztek alkalmazandók.
 - 4.2 A bejelentett szervezet a jóváhagyott termékekhez írásos megfelelőségi tanúsítványt állít ki az elvégzett tesztekre vonatkozóan.
 - 4.3 A gyártó vagy meghatalmazott képviselője biztosítja, hogy kérésre rendelkezésre tudja bocsátani a bejelentett szervezet megfelelőségi tanúsítványait.
5. Statisztikai hitelesítés
 - 5.1. A gyártónak egységes tételek formájában kell bemutatnia a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemeit, és meg kell hoznia minden szükséges intézkedést annak érdekében, hogy a gyártási folyamat biztosítsa a gyártott tételek egységességét.
 - 5.2. A kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő valamennyi rendszerelemet az ellenőrzés céljából egységes tételek formájában rendelkezésre kell bocsátania. Minden tételből véletlenszerű mintát kell venni. A mintában szereplő kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemek egyenként meg kell vizsgálni, és el kell végezni a megfelelő tesztek annak biztosítására, hogy a termék megfelel a típusvizsgálatban leírt típusnak és az ÁME vonatkozó követelményeinek, valamint ezek alapján állapítható meg a tétel elfogadása vagy elutasítása. Ha az ÁME (vagy egy, az ÁME-ben idézett európai szabvány) nem tartalmazza valamelyik tesztet, a vonatkozó európai előírások vagy egyenértékű tesztek alkalmazandók.
 - 5.3. A statisztikai eljárás során az értékelendő jellemzőktől függő megfelelő elemeket kell használni (statisztikai módszer, mintavételi terv stb.), az ÁME-ben rögzítettek szerint.
 - 5.4. Elfogadott tételek esetén a bejelentett szervezet kiállítja az írásos megfelelőségi tanúsítványt az elvégzett tesztekre vonatkozóan. A tételben szereplő összes kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelem forgalomba hozható azon mintadarabok kivételével, amelyeket nem találtak megfelelőnek.

Ha a tételt elutasítják, a bejelentett szervezet vagy az illetékes hatóság megfelelő intézkedéseket tesz a tétel forgalomba hozatalának megakadályozására. A tételek gyakori elutasítása esetén a bejelentett szervezet felfüggeszti a statisztikai hitelesítés alkalmazását.
 - 5.5. A gyártó cég vagy meghatalmazott közösségbeli képviselője biztosítja, hogy kérésre rendelkezésre tudja bocsátani a bejelentett szervezet által kiállított megfelelőségi tanúsítványokat.
6. A gyártó vagy meghatalmazott közösségbeli képviselője kiállítja a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemre vonatkozó EK-megfelelőségi nyilatkozatot.

E nyilatkozatnak tartalmaznia kell legalább a 96/48/EK irányelv IV. mellékletének (3) bekezdésében és 13. cikkének (3) bekezdésében rögzített információkat. Az EK-megfelelőségi nyilatkozatot és a kísérő okmányokat dátummal kell ellátni, és alá kell írni.

A nyilatkozatot ugyanazon a nyelven kell írni, mint a műszaki dokumentációt, és a következőket kell tartalmaznia:

- az irányelvre történő hivatkozások (96/48/EK irányelv és a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemre vonatkozó egyéb irányelvek),
- a gyártó cég vagy meghatalmazott közösségbeli képviselőjének neve és címe (meg kell adni a kereskedelmi nevet és a teljes címet, meghatalmazott képviselő esetében pedig a gyártó vagy az összeszerelő kereskedelmi nevét is),
- a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelem leírása (márka, típus stb.),

⁽⁶⁾ A gyártó választását bizonyos ÁME-k korlátozhatják.

⁽⁷⁾ Az európai előírás fogalommeghatározását a 96/48/EK és a 2001/16/EK irányelv tartalmazza. Az európai előírások használati módját a nagy sebességű vasútra vonatkozó ÁME-k alkalmazási útmutatója ismerteti.

- a megfelelőség igazolására végrehajtott eljárás (modul) leírása,
- a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemre vonatkozó valamennyi leírás, különösen a használati feltételek,
- a megfelelőség igazolására végrehajtott eljárásba bevont bejelentett szervezet(ek) neve és címe, valamint a tanúsítványok dátuma azok érvényességi idejével és feltételeivel együtt,
- hivatkozás ezen és minden egyéb vonatkozó ÁME-re és adott esetben az európai előírásokra,
- a gyártó vagy meghatalmazott közösségbeli képviselője nevében kötelezettségvállalásra felhatalmazott aláíró személyazonossága.

A hivatkozott tanúsítványok a következők:

- a típusvizsgálati tanúsítvány és annak kiegészítései,
 - megfelelőségi tanúsítvány a 4. vagy az 5. pontban leírtak szerint.
7. A gyártó cég, illetve meghatalmazott közösségbeli képviselője az EK-megfelelőségi nyilatkozat másolatát az utolsó kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelem gyártását követő 10 évig megőrzi.

Amennyiben sem a gyártó, sem pedig a meghatalmazott képviselője nem rendelkezik Közösségen belüli székhellyel, a műszaki dokumentáció rendelkezésre bocsátásának kötelezettsége annak a személynek a felelőssége, aki a közösségi piacon forgalomba hozza a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemet.

8. Amennyiben az ÁME a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemmel kapcsolatban az EK-megfelelőségi nyilatkozaton kívül egy EK-alkalmazhatósági nyilatkozatot is előír, akkor ezt a nyilatkozatot csatolni kell, miután a gyártó a V. modul feltételei alapján kiállította azt.

H1. modul Teljes minőségirányítási rendszer

1. E modul leírja azt az eljárást, amelynek során a gyártó cég vagy annak meghatalmazott közösségbeli képviselője, aki teljesíti a 2. pontban rögzített kötelezettségeket, biztosítja és kijelenti, hogy az adott kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelem megfelel az ÁME rá vonatkozó követelményeinek.
2. A gyártó cég jóváhagyott minőségirányítási rendszert működtet a tervezésre, a gyártásra, a végső termékellenőrzésre és a tesztelésre vonatkozóan a 3. pont előírásai alapján, és a 4. pont rendelkezései értelmében felügyelet alá tartozik.
3. Minőségirányítási rendszer
- 3.1. A gyártónak kérelmeznie kell az általa választott bejelentett szervezetnél minőségirányítási rendszere vizsgálatát az adott kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemekre vonatkozóan.

A kérelemnek tartalmaznia kell a következőket:

- a tervezett kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemre jellemző termék kategória adatai,
 - a minőségirányítási rendszer dokumentációja,
 - írásos nyilatkozat arról, hogy más bejelentett szervezethez nem nyújtotta be ugyanezt a kérelmet.
- 3.2. A minőségirányítási rendszernek biztosítania kell a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelem megfelelőségét az ÁME vonatkozó követelményeinek. A gyártó által elfogadott elemeket, követelményeket és rendelkezéseket módszeresen és rendszerezetten, írásos szabályok, eljárások és utasítások formájában dokumentálni kell. A minőségirányítási rendszer dokumentációjának biztosítania kell a minőségügyi alapelvek és eljárások – így például a minőségügyi programok, tervek, kézikönyvek és feljegyzések – általános megértését.

Megfelelő leírást kell tartalmaznia különösen a következőkre vonatkozóan:

- minőségügyi célkitűzések és szervezeti felépítés,
- a vezetőség felelősségi körei és hatáskörei a tervezéssel és a termékminőséggel kapcsolatban,
- az alkalmazandó műszaki tervezési előírások, ideértve az európai előírásokat ⁽⁸⁾, és amennyiben az európai előírásokat nem alkalmazzák teljes egészében, azok az eszközök, amelyek biztosítják, hogy a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelem megfeleljen az ÁME követelményeinek,
- a tervezés ellenőrzési és hitelesítési technikái, folyamatai és szisztematikus intézkedései, amelyeket a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemek tervezésénél használnak, a megfelelő termék kategóriára vonatkozóan,
- az alkalmazandó gyártási, minőségellenőrzési és minőségirányítási technikák, folyamatok és módszeres intézkedések,
- a gyártás előtt, közben és azt követően elvégzendő vizsgálatok, ellenőrzések és tesztek, valamint azok elvégzésének gyakorisága,
- minőségügyi nyilvántartás, például vizsgálati jelentések és tesztelési, kalibrálási adatok, az érintett személyzet képesítéséről szóló jelentések stb.,
- az előírt tervezési és termékminőség elérését, valamint a minőségirányítási rendszer hatékony üzemeltetését célzó ellenőrzés eszközei.

A minőségügyi alapelveknek és eljárásoknak különösen tartalmazniuk kell a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemek különböző jellemzőire és teljesítményére vonatkozó értékelési fázisokat, például a tervezés és a gyártási folyamat felülvizsgálatát, valamint a típusvizsgálatot, az ÁME rendelkezései értelmében.

- 3.3. A bejelentett szervezet a minőségirányítási rendszer értékelése alapján megállapítja, hogy az megfelel-e a 3.2. pontban rögzített követelményeknek. Feltételezi a követelményeknek való megfelelést, ha a gyártó olyan EN/ISO 9001–2000 szabvány szerinti minőségbiztosítási rendszert valósít meg a tervezés, a gyártás, a végtermék-ellenőrzés és a tesztelés területén, amely figyelembe veszi annak a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemnek a konkrét jellemzőit, amelyre vonatkozóan a minőségbiztosítási rendszert megvalósították.

Ha a gyártó tanúsított minőségirányítási rendszert működtet, a bejelentett szervezet ezt figyelembe veszi a vizsgálat során.

A felülvizsgálatnak kifejezetten arra a termék kategóriára kell vonatkoznia, amely a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemre jellemző. Az ellenőrzést végző csoport legalább egy tagjának tapasztalattal kell rendelkeznie az érintett termék technológiai vizsgálatában. Az értékelési eljárásnak tartalmaznia kell a gyártó üzemében végzett helyszíni ellenőrzést.

A határozatról értesíteni kell a gyártó céget. Az értesítésnek tartalmaznia kell a vizsgálat következtetéseit és a megindokolt értékelési határozatot.

- 3.4. A gyártó vállalja a jóváhagyás szerinti minőségirányítási rendszer üzemeltetéséből eredő kötelezettségek teljesítését, és azt, hogy a rendszert oly módon tartja fenn, hogy az továbbra is megfelelő és hatékony maradjon.

A gyártó vagy meghatalmazott közösségbeli képviselője tájékoztatja a minőségirányítási rendszert jóváhagyó bejelentett szervezetet a minőségirányítási rendszert érintő módosítási szándékáról.

A bejelentett szervezet értékeli a javasolt módosításokat, és eldönti, hogy a módosított minőségirányítási rendszer továbbra is eleget tesz-e a 3.2. pont követelményeinek, vagy újbóli értékelésre van szükség.

A döntéséről értesíti a gyártó céget. Az értesítés tartalmazza az értékelés végkövetkeztetéseit és az indoklással ellátott értékelési határozatot.

4. A minőségirányítási rendszer felügyelete a bejelentett szervezet felelőssége alatt

- 4.1. A felügyelet célja annak biztosítása, hogy a gyártó megfelelő módon teljesítse a jóváhagyott minőségirányítási rendszerből adódó kötelezettségeit.

⁽⁸⁾ Az európai előírás meghatározását a 96/48/EK és a 2001/16/EK irányelv tartalmazza. Az európai előírások használati módját a nagy sebességű vasútra vonatkozó ÁME-k alkalmazási útmutatója ismerteti.

- 4.2. A gyártónak lehetővé kell tennie, hogy a bejelentett szervezet ellenőrzés céljából bejusson a tervezés, a gyártás, az ellenőrzés, a próbák és a raktározás helyszíneire, és a rendelkezésére kell bocsátania a szükséges információkat, különösen a következőket:

- a minőségirányítási rendszer dokumentációja,
- a minőségirányítási rendszer tervezési részében előírt minőségügyi nyilvántartás, például elemzések, számítások, tesztek stb. eredményei,
- a minőségirányítási rendszer gyártásra vonatkozó részében előírt minőségügyi nyilvántartás, például vizsgálati jelentések és tesztelési adatok, kalibrálási adatok, az érintett személyzet képesítésére vonatkozó jelentések stb.

- 4.3. A bejelentett szervezet időszakos ellenőrzéseket hajt végre annak igazolására, hogy a gyártó fenntartja és alkalmazza a minőségirányítási rendszert, és ellenőrzési jelentést készít a gyártó cég részére. Ha a gyártó tanúsított minőségirányítási rendszert működtet, a bejelentett szervezet ezt figyelembe veszi az ellenőrzés során.

Az ellenőrzéseket legalább évente egyszer elvégzik.

- 4.4. A bejelentett szervezet ezenkívül előre be nem jelentett ellenőrzéseket végezhet a gyártónál. A bejárások alkalmával a bejelentett szervezet, ha szükséges, teszteket végezhet, illetve végeztethet el annak ellenőrzése érdekében, hogy a minőségirányítási rendszer megfelelően működik-e. A bejelentett szervezet ellenőrzési jelentést, illetve teszt végrehajtása esetén tesztjelentést készít a gyártó cég részére.

5. A gyártónak az utolsó termék gyártásától számított 10 évig a nemzeti hatóságok számára elérhetővé kell tennie az alábbiakat:

- a 3.1. pont második albekezdésének második francia bekezdésében említett dokumentáció,
- a 3.4. pont második albekezdésében hivatkozott módosítás,
- a bejelentett szervezetnek a 3.4., 4.3. és 4.4. pont utolsó albekezdésében említett határozatai és jelentései.

6. Valamennyi bejelentett szervezet köteles közölni a többi bejelentett szervezettel a minőségirányítási rendszerre vonatkozóan kiadott, visszavont vagy elutasított jóváhagyásokkal kapcsolatos adatokat.

A többi bejelentett szervezet kérésre másolatokat kaphat a minőségirányítási rendszerhez kiadott jóváhagyásokról és kiegészítő jóváhagyásokról.

7. A gyártó cég, illetve meghatalmazott közösségbeli képviselője kiállítja az EK-megfelelőségi nyilatkozatot a kölcsönös átjárhatóságot biztosító rendszerelemre vonatkozóan.

E nyilatkozatnak tartalmaznia kell legalább a 96/48/EK irányelv IV. mellékletének (3) bekezdésében és 13. cikkének (3) bekezdésében rögzített információkat. Az EK-megfelelőségi nyilatkozatot és a kísérő okmányokat dátummal kell ellátni, és alá kell írni.

A nyilatkozatot ugyanazon a nyelven kell írni, mint a műszaki dokumentációt, és a következőket kell tartalmaznia:

- az irányelvre történő hivatkozások (96/48/EK irányelv és más, a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemre vonatkozó irányelvek),
- a gyártó cég vagy meghatalmazott közösségbeli képviselőjének neve és címe (meg kell adni a kereskedelmi nevet és a teljes címet, meghatalmazott képviselő esetében pedig a gyártó vagy az összeszerelő kereskedelmi nevét is),
- a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelem leírása (márka, típus stb.),
- a megfelelőség igazolására végrehajtott eljárás (modul) leírása,
- a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemre vonatkozó valamennyi leírás, különösen a használati feltételek,
- a megfelelőség igazolására végrehajtott eljárásba bevont bejelentett szervezet(ek) neve és címe, valamint a tanúsítványok dátuma azok érvényességi idejével és feltételeivel együtt,

- hivatkozás ezen és minden egyéb vonatkozó ÁME-re és adott esetben az európai előírásokra,
- a gyártó vagy meghatalmazott közösségbeli képviselője nevében kötelezettségvállalásra felhatalmazott aláíró személyazonossága.

A hivatkozott tanúsítvány a következő:

- a minőségirányítási rendszer jóváhagyásai a 3. pont rendelkezései szerint.
8. A gyártó cég, illetve meghatalmazott közösségbeli képviselője az EK-megfelelőségi nyilatkozat másolatát az utolsó kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelem gyártását követő 10 évig megőrzi.

Amennyiben sem a gyártó, sem pedig a meghatalmazott képviselője nem rendelkezik Közösségen belüli székhellyel, a műszaki dokumentáció rendelkezésre bocsátásának kötelezettsége annak a személynek a felelőssége, aki a közösségi piacon forgalomba hozza a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemet.

9. Amennyiben az ÁME a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemmel kapcsolatban az EK-megfelelőségi nyilatkozaton kívül EK-alkalmazhatósági nyilatkozatot is előír, akkor ezt a nyilatkozatot csatolni kell, miután a gyártó a V. modul feltételei alapján kiállította azt.

H2. modul Teljes minőségirányítási rendszer tervvizsgálattal

1. E modul leírja azt az eljárást, amelynek során a bejelentett szervezet végrehajtja a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelem tervének vizsgálatát, és a gyártó vagy annak meghatalmazott közösségbeli képviselője, aki teljesíti a 2. pontban rögzített kötelezettségeket, biztosítja és kijelenti, hogy az adott kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelem megfelel az ÁME rá vonatkozó követelményeinek.
2. A gyártó cég jóváhagyott minőségirányítási rendszert működtet a tervezésre, a gyártásra, a végső termékellenőrzésre és a tesztelésre vonatkozóan a 3. pont előírásai alapján, és a 4. pont rendelkezései értelmében felügyelet alá tartozik.
3. Minőségirányítási rendszer
- 3.1. A gyártónak kérelmeznie kell az általa választott bejelentett szervezetnél minőségirányítási rendszere vizsgálatát az adott kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemekre vonatkozóan.

A kérelemnek tartalmaznia kell a következőket:

- a tervezett kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemre jellemző termékkategória adatai,
 - a minőségirányítási rendszer dokumentációja,
 - írásos nyilatkozat arról, hogy más bejelentett szervezethez nem nyújtotta be ugyanezt a kérelmet.
- 3.2. A minőségirányítási rendszernek biztosítania kell a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelem megfelelőségét az ÁME vonatkozó követelményeinek. A gyártó által elfogadott elemeket, követelményeket és rendelkezéseket módszeresen és rendszerezetten, írásos szabályok, eljárások és utasítások formájában dokumentálni kell. A minőségirányítási rendszer dokumentációjának biztosítania kell a minőségügyi alapelvek és eljárások – így például a minőségügyi programok, tervek, kézikönyvek és feljegyzések – általános megértését.

Megfelelő leírást kell tartalmaznia különösen a következőkre vonatkozóan:

- minőségügyi célkitűzések és szervezeti felépítés,
- a vezetőség felelősségi körei és hatáskörei a tervezéssel és a termékminőséggel kapcsolatban,
- az alkalmazandó műszaki tervezési előírások, ideértve az európai előírásokat ⁽⁹⁾, és amennyiben az európai előírásokat nem alkalmazzák teljes egészében, azok az eszközök, amelyek biztosítják, hogy a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelem megfeleljen az ÁME rá vonatkozó követelményeinek,

⁽⁹⁾ Az európai előírás meghatározását a 96/48/EK és a 2001/16/EK irányelv tartalmazza. Az európai előírások használati módját a nagy sebességű vasútra vonatkozó ÁME-k alkalmazási útmutatója ismerteti.

- a tervezés ellenőrzési és hitelesítési technikái, folyamatai és módszeres intézkedései, amelyeket a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemek tervezésénél használnak, a megfelelő termékkategóriára vonatkozóan,
- az alkalmazandó gyártási, minőségellenőrzési és minőségirányítási technikák, folyamatok és módszeres intézkedések,
- a gyártás előtt, közben és azt követően elvégzendő vizsgálatok, ellenőrzések és tesztek, valamint azok elvégzésének gyakorisága,
- minőségügyi nyilvántartás, például vizsgálati jelentések és tesztelési, kalibrálási adatok, az érintett személyzet képesítéséről szóló jelentések stb.,
- az előírt tervezési és termékminőség elérését, valamint a minőségirányítási rendszer hatékony üzemeltetését célzó ellenőrzés eszközei.

A minőségügyi politikáknak és eljárásoknak különösen tartalmazniuk kell a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelem különböző jellemzőire és teljesítményére vonatkozó értékelési fázisokat, például a tervezés és a gyártási folyamatok felülvizsgálatát, valamint a típusvizsgálatokat, az ÁME rendelkezései értelmében.

- 3.3. A bejelentett szervezet a minőségirányítási rendszer értékelése alapján megállapítja, hogy az megfelel-e a 3.2. pontban rögzített követelményeknek. Feltételezi a követelményeknek való megfelelést, ha a gyártó olyan EN/ISO 9001–2000 szabvány szerinti minőségbiztosítási rendszert valósít meg a tervezés, a gyártás, a végtermék-ellenőrzés és a tesztelés területén, amely figyelembe veszi annak a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemnek a konkrét jellemzőit, amelyre vonatkozóan a minőségbiztosítási rendszert megvalósították.

Ha a gyártó tanúsított minőségirányítási rendszert működtet, a bejelentett szervezet ezt figyelembe veszi a vizsgálat során.

A felülvizsgálatnak kifejezetten arra a termékkategóriára kell vonatkoznia, amely a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemre jellemző. Az ellenőrzést végző csoport legalább egy tagjának tapasztalattal kell rendelkeznie az érintett termék technológiai vizsgálatában. Az értékelési eljárásnak tartalmaznia kell a gyártó üzemében végzett helyszíni ellenőrzést.

A határozatról értesíteni kell a gyártó céget. Az értesítés tartalmazza az ellenőrzés végkövetkeztetéseit és az indoklással ellátott értékelési határozatot.

- 3.4. A gyártó vállalja a jóváhagyás szerinti minőségirányítási rendszer üzemeltetéséből eredő kötelezettségek teljesítését, és azt, hogy a rendszert oly módon tartja fenn, hogy az továbbra is megfelelő és hatékony maradjon.

A gyártó vagy meghatalmazott közösségbeli képviselője tájékoztatja a minőségirányítási rendszert jóváhagyó bejelentett szervezetet a minőségirányítási rendszert érintő módosítási szándékáról.

A bejelentett szervezet értékeli a javasolt módosításokat, és eldönti, hogy a módosított minőségirányítási rendszer továbbra is elegendő-e a 3.2. pont követelményeinek, vagy újbóli értékelésre van szükség.

A döntéséről értesíti a gyártó céget. Az értesítés tartalmazza az értékelés végkövetkeztetéseit és az indoklással ellátott értékelési határozatot.

4. A minőségirányítási rendszer felügyelete a bejelentett szervezet felelőssége alatt

- 4.1. A felügyelet célja annak biztosítása, hogy a gyártó megfelelő módon teljesítse a jóváhagyott minőségirányítási rendszerből adódó kötelezettségeit.

- 4.2. A gyártónak lehetővé kell tennie, hogy a bejelentett szervezet ellenőrzés céljából belépessen a tervezési, gyártási, ellenőrzési, tesztelési és tárolási helyekre, és rendelkezésére kell bocsátania minden szükséges információt, ideértve az alábbiakat:

- a minőségirányítási rendszer dokumentációja,
- a minőségirányítási rendszer tervezési részében előírt minőségügyi feljegyzések, például elemzések, számítások, tesztek stb. eredményei,
- a minőségirányítási rendszer gyártásra vonatkozó részében előírt minőségügyi nyilvántartás, például vizsgálati jelentések és tesztelési adatok, kalibrálási adatok, az érintett személyzet képesítésére vonatkozó jelentések stb.

- 4.3. A bejelentett szervezet időszakos ellenőrzéseket hajt végre annak igazolására, hogy a gyártó fenntartja és alkalmazza a minőségirányítási rendszert, és ellenőrzési jelentést készít a gyártó cég részére. Ha a gyártó tanúsított minőségirányítási rendszert működtet, a bejelentett szervezet ezt figyelembe veszi az ellenőrzés során.

Az ellenőrzéseket legalább évente egyszer elvégzik.

- 4.4. A bejelentett szervezet ezenkívül előre be nem jelentett ellenőrzéseket végezhet a gyártónál. A bejárások alkalmával a bejelentett szervezet, ha szükséges, tesztek végezhet, illetve végeztethet el annak ellenőrzése érdekében, hogy a minőségirányítási rendszer megfelelően működik-e. A bejelentett szervezet ellenőrzési jelentést, illetve teszt végrehajtása esetén tesztjelentést készít a gyártó cég részére.

5. A gyártónak az utolsó termék gyártásától számított 10 évig a nemzeti hatóságok számára elérhetővé kell tennie az alábbiakat:

- a 3.1. pont második albekezdésének második francia bekezdésében említett dokumentáció,
- a 3.4. pont második albekezdésében hivatkozott módosítás,
- a bejelentett szervezetnek a 3.4., 4.3. és 4.4. pont utolsó albekezdésében említett határozatai és jelentései.

6. Tervvizsgálat

- 6.1. A gyártó kérelmezi az általa választott bejelentett szervezetnél a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelem tervezésére vonatkozó vizsgálatot.

- 6.2. A kérelemnek lehetővé kell tennie a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelem tervezésének, gyártásának, karbantartásának és üzemeltetésének megértését, és az ÁME követelményeinek való megfelelés értékelését.

A következőket tartalmazza:

- általános típusleírás,
 - a műszaki tervezési előírások, ideértve az európai előírásokat a vonatkozó rendelkezésekkel együtt, amelyeket teljes mértékben vagy részben alkalmaztak,
 - az ezek megfelelőségét igazoló bizonyítékok, különösen akkor, ha nem alkalmazzák az európai előírásokat és a vonatkozó rendelkezéseket,
 - a tesztprogram,
 - a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelem rendszerkörnyezetbe való integrációjának feltételei (alegység, szerkezeti egység, alrendszer) és a kapcsolódási pontra vonatkozó szükséges feltételek,
 - a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelem használati és karbantartási feltételei (a futási idő vagy távolság korlátozásai, kopási határértékek stb.),
 - írásos nyilatkozat arról, hogy más bejelentett szervezethez nem nyújtotta be ugyanezt a kérelmet.
- 6.3. A kérelmezőnek be kell mutatnia a megfelelő laboratóriuma által, vagy megbízásából, elvégzett tesztek eredményeit ⁽¹⁰⁾, beleértve a típuseszteket is (ha szükséges).

- 6.4. A bejelentett szervezet megvizsgálja a kérelmet, és értékeli a tesztek eredményeit. Amennyiben a terv megfelel az ÁME vonatkozó rendelkezéseinek, a bejelentett szervezet EK-tervizsgálati tanúsítványt ad ki a kérelmezőnek. A bizonyítványnak tartalmaznia kell a vizsgálat eredményeit, az érvényességének feltételeit, a jóváhagyott tervezet azonosításához szükséges adatokat, szükség esetén pedig a termék működésének leírását.

Az érvényességi idő nem lehet hosszabb 5 évnél.

- 6.5. A kérelmező köteles folyamatosan tájékoztatni az EK-tervizsgálati tanúsítványt kiadó bejelentett szervezetet a jóváhagyott tervezet minden olyan módosításáról, amely érintheti az ÁME követelményeinek való megfelelést vagy a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelem előírt használati körülményeit. Ilyen esetekben a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemre további jóváhagyás szükséges attól a bejelentett szervezettől, amely az EK-tervizsgálati tanúsítványt kibocsátotta. Ilyen esetben a bejelentett szervezet csak a módosításokra vonatkozó és azokhoz szükséges vizsgálatokat és tesztek végzi el. A további jóváhagyást az eredeti EK-tervizsgálati tanúsítvány kiegészítéseként kell kiadni.

⁽¹⁰⁾ A tesztek eredményeinek bemutatása történhet a kérelemmel egy időben vagy később is.

- 6.6. Ha nem történt a 6.4. pont szerinti módosítás, a lejáró tanúsítvány érvényességét egy újabb érvényességi időtartamra meg lehet hosszabbítani. A kérelmező írásos igazolással kérelmezheti a meghosszabbítást, amelyben nyilatkozik arról, hogy nem történt ilyen jellegű módosítás, és a bejelentett szervezet a 6.3. pontban leírtak szerint meghosszabbítja a tanúsítványt egy újabb érvényességi időtartamra, ha nincsenek a birtokában az igazolással ellentétes információk. Ez az eljárás megismételhető.
7. Valamennyi bejelentett szervezetnek közölnie kell a többi bejelentett szervezettel a minőségirányítási rendszere és az EK-tervvizsgálati tanúsítványokra vonatkozóan kiadott, visszavont vagy elutasított jóváhagyásokkal kapcsolatos adatokat.

A többi bejelentett szervezet kérésre másolatot kaphat az alábbiakról:

- a minőségirányítási rendszer jóváhagyásai és a kiadott további jóváhagyások, valamint
- a kiadott EK-tervvizsgálati tanúsítványok és azok kiegészítései.

8. A gyártó vagy meghatalmazott közösségbeli képviselője kiállítja a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemre vonatkozó EK-megfelelőségi nyilatkozatot.

E nyilatkozatnak tartalmaznia kell legalább a 96/48/EK irányelv IV. mellékletének (3) bekezdésében és 13. cikkének (3) bekezdésében rögzített információkat. Az EK-megfelelőségi nyilatkozatot és a kíséző okmányokat dátummal kell ellátni, és alá kell írni.

A nyilatkozatot ugyanazon a nyelven kell írni, mint a műszaki dokumentációt, és a következőket kell tartalmaznia:

- az irányelvre történő hivatkozások (96/48/EK irányelv és a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemre vonatkozó egyéb irányelvek),
- a gyártó cég vagy meghatalmazott közösségbeli képviselőjének neve és címe (meg kell adni a kereskedelmi nevet és a teljes címet, meghatalmazott képviselő esetében pedig a gyártó vagy az összeszerelő kereskedelmi nevét is),
- a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelem leírása (márka, típus stb.),
- a megfelelőség igazolására végrehajtott eljárás (modul) leírása,
- a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemre vonatkozó valamennyi leírás, különösen a használati feltételek,
- a megfelelőség igazolására végrehajtott eljárásba bevont bejelentett szervezet(ek) neve és címe, valamint a tanúsítványok dátuma azok érvényességi idejével és feltételeivel együtt,
- hivatkozás ezen és minden egyéb vonatkozó ÁME-re és adott esetben az európai előírásokra,
- a gyártó vagy meghatalmazott közösségbeli képviselője nevében kötelezettségvállalásra felhatalmazott aláíró személyazonossága.

A hivatkozott tanúsítványok a következők:

- a minőségirányítási rendszer jóváhagyása és a felügyeleti jelentések a 3. és 4. pont rendelkezései szerint,
- az EK-tervvizsgálati tanúsítvány és annak kiegészítései.

9. A gyártó cég, illetve meghatalmazott közösségbeli képviselője az EK-megfelelőségi nyilatkozat másolatát az utolsó kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelem gyártását követő 10 évig megőrzi.

Amennyiben sem a gyártó, sem pedig a meghatalmazott képviselője nem rendelkezik Közösségen belüli székhellyel, a műszaki dokumentáció rendelkezésre bocsátásának kötelezettsége annak a személynek a felelőssége, aki a közösségi piacon forgalomba hozza a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemet.

10. Amennyiben az ÁME a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemmel kapcsolatban az EK-megfelelőségi nyilatkozaton kívül EK-alkalmazhatósági nyilatkozatot is előír, akkor ezt a nyilatkozatot csatolni kell, miután a gyártó a V. modul feltételei alapján kiállította azt.

V. modul Típushitelesítés üzemi tapasztalatok alapján (alkalmazhatóság)

1. E modul az eljárásnak azt a részét írja le, amelynek során a bejelentett szervezet – típushitelesítés alapján, amelyet az üzemeltetési tapasztalatok szemléltetnek ⁽¹¹⁾ – igazolja és tanúsítja, hogy a tervezett gyártásra nézve reprezentatív mintadarab megfelel az ÁME rá vonatkozó, alkalmazhatósággal kapcsolatos rendelkezéseinek.
2. A gyártó vagy meghatalmazott közösségbeli képviselője kérelmezi az általa választott bejelentett szervezetnél az üzemi tapasztalatok alapján végrehajtott típushitelesítést.

A kérelemnek tartalmaznia kell a következőket:

- a gyártó cég neve és címe, illetve ha a kérelmet a meghatalmazott képviselő nyújtja be, akkor az ő neve és címe,
- írásos nyilatkozat arról, hogy más bejelentett szervezethez nem nyújtotta be ugyanezt a kérelmet.
- a 3. pontban ismertetett műszaki dokumentáció,
- az üzemi tapasztalatok alapján végrehajtandó hitelesítési program a 4. pont rendelkezései szerint,
- azon társaság(ok)nak (infrastruktúra-kezelők, illetve vasúti vállalkozások) a neve és címe, amelyekkel a kérelmező megállapodást kötött az üzemi tapasztalatok alapján elvégzendő alkalmazhatósági értékelés elősegítésére,
 - a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelem üzemeltetésével,
 - az üzemeltetés közbeni viselkedés megfigyelésével, valamint
 - az üzemi tapasztalatokkal kapcsolatos jelentés készítésével,
- az üzemi tapasztalatok megszerzéséhez szükséges időtartam, illetve futásteljesítmény alatt a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelem karbantartását vállaló cég neve és címe,
- a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelem EK-megfelelőségi nyilatkozata, valamint
 - EK-típusvizsgálati tanúsítvány, ha az ÁME előírja a B. modul alkalmazását,
 - EK-tervizsgálati tanúsítvány, ha az ÁME előírja a H2. modul alkalmazását.

A kérelmező a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelem üzemeltetését ellátó társaság(ok) rendelkezésére bocsát egy, a tervezett gyártás szempontjából reprezentatív mintát vagy elegendő számú mintát (a továbbiakban: „típus”). A típus a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelem különböző változataira vonatkozhat, amennyiben a változatok eltéréseit a fent említett EK-megfelelőségi nyilatkozatok és tanúsítványok szabályozzák.

A bejelentett szervezet további mintákat kérhet, ha ezeket az üzemi tapasztalat alapján történő érvényesítés végrehajtásához szükségesnek tartja.

3. A műszaki dokumentációnak lehetővé kell tennie a termék ÁME követelményei szerinti értékelését. A dokumentációnak tartalmaznia kell a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelem üzemeltetésével, valamint – az értékeléshez szükséges mértékben – a tervezéssel, gyártással és karbantartással kapcsolatos adatokat.

A műszaki dokumentációnak a következőket kell tartalmaznia:

- általános típusleírás,
- az a műszaki előírás, amely alapján a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelem teljesítményét és üzem közbeni viselkedését értékeli (a vonatkozó ÁME, illetve európai előírások a megfelelő rendelkezésekkel együtt),
- a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelem rendszerkörnyezetbe való integrációjának feltételei (alegység, szerkezeti egység, alrendszer) és a kapcsolódási pontokra vonatkozó szükséges feltételek,

⁽¹¹⁾ Az üzemeltetési tapasztalatszerzés ideje alatt a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelem nem hozható forgalomba.

- a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelem használati és karbantartási feltételei (a futási idő vagy távolság korlátozásai, kopási határértékek stb.),
- a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelem tervezési, gyártási és üzemeltetési folyamatának megértéséhez szükséges leírások és magyarázatok,

és, amennyiben az értékelés szempontjából lényeges,

- tervrajz és gyártási rajzok,
- az elvégzett tervezési számítások és vizsgálatok eredményei,
- tesztjelentések.

Ha az ÁME további információkat ír elő a műszaki dokumentáció számára, azokat bele kell foglalni.

A műszaki dokumentációban hivatkozott, teljes egészében vagy részben alkalmazott európai előírások jegyzékét mellékelni kell.

4. Az üzemi tapasztalat alapján történő érvényesítési programnak tartalmaznia kell a következőket:

- a vizsgálat alatt álló, kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelem előírt üzem közbeni teljesítménye vagy viselkedése,
- a telepítéssel kapcsolatos intézkedések,
- a program tartama, időben vagy távolságban megadva,
- az elvárt üzemeltetési feltételek és üzemi program,
- a karbantartási program,
- végrehajtandó különleges üzem közbeni tesztek (ha vannak ilyenek),
- a minták tételszáma (ha egynél több van),
- az ellenőrzési program (az ellenőrzések jellege, száma és gyakorisága, dokumentáció),
- a tűrhető hibák feltételei és a programra kifejtett hatásuk,
- azok az információk, amelyeket az üzemben lévő kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemet működtető társaság jelentésében kell szerepeltetni (lásd a 2. pontot).

5. A bejelentett szervezet:

- 5.1. megvizsgálja a műszaki dokumentációt és az üzemi tapasztalat alapján történő hitelesítési programot;
- 5.2. ellenőrzi, hogy a minta reprezentatív-e, és hogy a műszaki dokumentációnak megfelelően gyártották-e;
- 5.3. ellenőrzi, hogy az üzemi tapasztalat alapján történő hitelesítési program alkalmas-e a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelem előírt teljesítményének és üzemi viselkedésének értékelésére;
- 5.4. megállapodik a kérelmezővel a programról, az ellenőrzések és a szükséges tesztek végrehajtási helyéről, valamint a teszteket végrehajtó szervezetről (bejelentett szervezet vagy más illetékes laboratórium),
- 5.5. felügyeli és ellenőrzi a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelem üzemi működésének, üzemeltetésének és karbantartásának folyamatát,
- 5.6. értékeli a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemet üzemeltető társaság(ok) (pályahálózat-működtetők, illetve vasúttársaságok) által kiadott jelentést, illetve az eljárás során összegyűlt egyéb dokumentációt és adatokat (tesztjelentések, karbantartási tapasztalatok stb.),
- 5.7. értékeli, hogy az üzemi viselkedés megfelel-e az ÁME követelményeinek.

6. Amennyiben a típus megfelel az ÁME rendelkezéseinek, a bejelentett szervezet alkalmazhatósági tanúsítványt ad ki a kérelmezőnek. A tanúsítványnak tartalmaznia kell a gyártó nevét és címét, az érvényesítés végkövetkeztetéseit, az érvényesség feltételeit, valamint a jóváhagyott típus azonosításához szükséges adatokat.

Az érvényességi idő nem lehet hosszabb 5 évnél.

A műszaki dokumentáció vonatkozó részeinek felsorolását mellékelni kell a tanúsítványhoz, és a bejelentett szervezetnek meg kell őriznie egy példányt.

Ha a kérelmező alkalmazhatósági tanúsítványra vonatkozó kérelmét elutasítják, a bejelentett szervezetnek részletesen meg kell indokolnia az elutasítást.

Rendelkezni kell a fellebbezési eljárásról.

7. A kérelmezőnek tájékoztatnia kell az alkalmazhatósági tanúsítvánnyal kapcsolatos műszaki dokumentációt megőrző bejelentett szervezetet a jóváhagyott termékre vonatkozó minden olyan módosításról, amelyhez további jóváhagyás szükséges, mivel az érintheti az alkalmazhatóságot vagy a termékhez előírt használati feltételeket. Ilyen esetben a bejelentett szervezet csak a módosításokra vonatkozó és azokhoz szükséges vizsgálatokat és tesztek köteles elvégezni. Ez a további jóváhagyás az eredeti alkalmazhatósági tanúsítvány kiegészítéseként, illetve a régi tanúsítvány visszavonását követően új tanúsítvány kiadásával bocsátható ki.
8. Ha nem történt a 7. pont szerinti módosítás, a lejáró tanúsítvány érvényességét egy újabb érvényességi időtartamra meg lehet hosszabbítani. A kérelmező ezt a meghosszabbítást írásban kérelmezi annak megerősítésével, hogy nem hajtottak végre ilyen módosításokat, a bejelentett szervezet pedig a 6. pont szerint egy további érvényességi időtartamra vonatkozó meghosszabbítást állít ki, amennyiben nincsen birtokában a fentiekkel ellentétes információ. Ez az eljárás megismételhető.
9. Valamennyi bejelentett szervezetnek közölnie kell a többi bejelentett szervezettel a kiadott, visszavont vagy elutasított alkalmazhatósági tanúsítványokkal kapcsolatos adatokat.
10. A többi bejelentett szervezet kérésre másolatokat kaphat a kiadott alkalmazhatósági tanúsítványokról, illetve azok kiegészítéseiről. A tanúsítványok mellékleteit a többi bejelentett szervezet rendelkezésére kell bocsátani.
11. A gyártó cég, illetve meghatalmazott közösségbeli képviselője kiállítja az EK-alkalmazhatósági nyilatkozatot a kölcsönös átjárhatóságot biztosító rendszeremre vonatkozóan.

E nyilatkozatnak tartalmaznia kell legalább a 96/48/EK irányelv IV. mellékletének (3) bekezdésében és 13. cikkének (3) bekezdésében rögzített információkat. Az EK-alkalmazhatósági nyilatkozatot és az azt kísérő dokumentumokat dátummal és aláírással kell ellátni.

A nyilatkozatot ugyanazon a nyelven kell írni, mint a műszaki dokumentációt, és a következőket kell tartalmaznia:

- a hivatkozott irányelvek (96/48/EK irányelv),
- a gyártó cég vagy meghatalmazott közösségbeli képviselőjének neve és címe (meg kell adni a kereskedelmi nevet és a teljes címet, meghatalmazott képviselő esetében pedig a gyártó vagy az összeszerelő kereskedelmi nevét is),
- a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerem leírása (márka, típus stb.),
- a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszeremre vonatkozó valamennyi leírás, különösen a használati feltételek,
- az alkalmazhatóság igazolására végrehajtott eljárásba bevont bejelentett szervezet(ek) neve és címe, valamint az alkalmazhatósági tanúsítványok dátuma azok érvényességi idejével és feltételeivel együtt,
- hivatkozás ezen és minden egyéb vonatkozó ÁME-re és adott esetben az európai előírásokra,
- a gyártó vagy meghatalmazott közösségbeli képviselője nevében kötelezettségvállalásra felhatalmazott aláíró személyazonossága.

12. A gyártó cég, illetve meghatalmazott közösségbeli képviselője az EK-alkalmazhatósági nyilatkozat másolatát az utolsó kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelem gyártását követő 10 évig megőrzi.

Amennyiben sem a gyártó, sem pedig a meghatalmazott képviselője nem rendelkezik Közösségen belüli székhellyel, a műszaki dokumentáció rendelkezésre bocsátásának kötelezettsége annak a személynek a felelőssége, aki a közösségi piacon forgalomba hozza a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemet.

Az alrendszerek EK-hitelesítésére szolgáló modulok

SH2. modul Teljes minőségirányítási rendszer tervvizsgálattal

1. Ez a modul azt az EK-hitelesítési eljárást írja le, amely által a bejelentett szervezet valamely ajánlatkérő vagy annak meghatalmazott közösségbeli képviselője kérésére ellenőrzi és tanúsítja, hogy az infrastruktúra-alrendszer:
- megfelel ezen ÁME-nek és bármely más, olyan alkalmazandó ÁME-nek, amely azt igazolja, hogy a 96/48/EK irányelv alapvető követelményeinek ⁽¹²⁾ eleget tettek,

— megfelel a Szerződésből eredő egyéb rendeleteknek,

és üzembe helyezhető.

2. A bejelentett szervezet elvégzi az eljárást, ideértve az alrendszer tervvizsgálatát, azzal a feltétellel, hogy az ajánlatkérő ⁽¹³⁾ és a bevont fővállalkozó eleget tesz a 3. pont által előírt kötelezettségeknek.

A „fővállalkozó” kifejezés olyan társaságokra utal, amelyek tevékenysége hozzájárul az ÁME alapvető követelményeinek teljesüléséhez. Ez az alábbi társaságokat érinti:

- az alrendszerre irányuló projekt egészéért (különösen az alrendszer integrálásáért) felelős társaság,
- az alrendszerre irányuló projektbe csak részlegesen bevont (például az alrendszer tervezését, összeállítását vagy telepítését végző) más társaságok.

Nem vonatkozik a részegységeket és az átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemeket szállító gyártói alvállalkozókra.

3. Az EK-hitelesítési eljárás alá vont alrendszer esetében az ajánlatkérő, vagy megbízása esetén a fővállalkozó, jóváhagyott minőségirányítási rendszert működtet az 5. pontban meghatározott tervezés, gyártás, illetve végtermék-ellenőrzés és -vizsgálat esetében, és ez a 6. pontban meghatározott felügyelet alatt áll.

Az alrendszerre irányuló projekt egészéért (különösen az alrendszer integrálásáért) felelős fővállalkozónak minden esetben jóváhagyott minőségirányítási rendszert kell működtetnie a tervezés, gyártás és a végtermék-ellenőrzés és -tesztelés területén, amely a 6. pontban meghatározott felügyelet alá tartozik.

Amennyiben maga az ajánlatkérő felelős az alrendszerre irányuló projekt egészéért (különösen az alrendszer integrálásáért), vagy az ajánlatkérőt közvetlenül bevonják a tervezésbe, illetve a gyártásba (az összeszerelést és telepítést is ideértve), jóváhagyott minőségirányítási rendszert kell működtetnie e tevékenységekkel kapcsolatban, amely a 6. pontban meghatározott felügyelet alatt áll.

A csak az összeszerelésbe és telepítésbe bevont kérelmezők csak jóváhagyott minőségirányítási rendszert működtethetnek a gyártás, valamint a termék végső ellenőrzése és tesztelése területén.

4. EK-hitelesítési eljárás

- 4.1 Az ajánlatkérőnek a választása szerinti bejelentett szervezethez kérelmet kell benyújtania az alrendszer (a tervvizsgálatot tartalmazó teljes minőségirányítási rendszeren keresztül történő) EK-hitelesítésére vonatkozóan, ideértve a minőségirányítási rendszerek felügyeletének 5.4. és 6.6. pont szerinti összehangolását. Az ajánlatkérőnek tájékoztatnia kell a bevont gyártókat erről a választásáról és a kérelemről.

⁽¹²⁾ Az alapvető követelmények tükröződnek a műszaki paraméterekben, a kapcsolódási pontokban és a teljesítményre vonatkozó előírásokban, amelyeket az ÁME 4. fejezete rögzít.

⁽¹³⁾ A modulban „az ajánlatkérő” „az alrendszer irányelvben meghatározott ajánlatkérője vagy annak hivatalos közösségbeli képviselője”.

- 4.2. A kérelemnek lehetővé kell tennie az alrendszer tervezésének, gyártásának, telepítésének, karbantartásának és üzemeltetésének megértését, és az ÁME rendelkezéseinek való megfelelés értékelését.

A kérelemnek tartalmaznia kell a következőket:

- az ajánlatkérő vagy hivatalos képviselőjének neve és címe,
- a műszaki dokumentáció, ideértve a következőket:
 - az alrendszer általános leírása, átfogó terve és felépítése,
 - az alkalmazott műszaki tervezési előírások, ideértve az európai előírásokat ⁽¹⁴⁾,
 - a fenti előírások használatát igazoló minden bizonyíték, különösen ott, ahol nem alkalmazzák teljes mértékben az európai előírásokat és a megfelelő rendelkezéseket,
 - a tesztprogram,
 - az ÁME-ben meghatározott valamennyi információt tartalmazó infrastruktúra- (alrendszer-)nyilvántartás,
 - az alrendszer gyártásával és összeszerelésével kapcsolatos műszaki dokumentáció,
 - az alrendszerbe beépítendő kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemek felsorolása,
 - az EK-megfelelőségi vagy -alkalmazhatósági nyilatkozatok másolatai, amelyeket biztosítani kell a rendszerelemekhez, és az irányelvek VI. mellékletében meghatározott minden szükséges elem,
 - a Szerződésből eredő más rendeleteknek való megfelelés bizonyítéka (a tanúsítványokkal együtt),
 - az alrendszer tervezésébe, gyártásába, összeszerelésébe és telepítésébe bevont összes gyártó felsorolása,
 - az alrendszer használati feltételei (a futási idő vagy távolság korlátozásai, kopási határértékek stb.),
 - az alrendszer karbantartásával kapcsolatos karbantartási feltételek és műszaki dokumentáció,
 - az alrendszer gyártásánál, karbantartásánál és üzemeltetésénél figyelembe veendő összes műszaki követelmény,
 - annak ismertetése, hogy bevonása esetén az ajánlatkérő, illetve a fővállalkozó milyen minőségirányítási rendszerrel rendelkezik az 5.2. pontban említett összes fázisra vonatkozóan, és bizonyítani kell annak hatékonyságát,
 - a minőségirányítási rendszerek jóváhagyásáért és felügyeletéért felelős bejelentett szervezet(ek) megjelölése.

- 4.3 Az ajánlatkérő bemutatja a megfelelő laboratóriuma által, vagy megbízásából elvégzett vizsgálatok, ellenőrzések és tesztek ⁽¹⁵⁾, köztük a kötelező típusvizsgálatok eredményeit.

- 4.4 A bejelentett szervezet megvizsgálja a tervvizsgálattal kapcsolatos kérelmet, és értékeli a tesztek eredményeit. Amennyiben a tervek megfelelnek az irányelv és a rá vonatkozó ÁME előírásainak, tervvizsgálati tanúsítványt bocsát ki a kérelmező részére. A tanúsítvány tartalmazza a tervvizsgálat végkövetkeztetéseit, érvényességének feltételeit, a vizsgált tervek azonosításához szükséges adatokat és – ha szükséges – az alrendszer működésének ismertetését.

Ha az ajánlatkérő tervvizsgálati tanúsítvány iránti kérelmét elutasítják, a bejelentett szervezetnek részletesen meg kell indokolnia az ilyen elutasítást.

Rendelkezni kell a fellebbezési eljárásról.

⁽¹⁴⁾ Az európai előírás meghatározását a 96/48/EK és a 2001/16/EK irányelv tartalmazza. Az európai előírások használati módját a nagy sebességű vasútra vonatkozó ÁME-k alkalmazási útmutatója ismerteti.

⁽¹⁵⁾ A tesztek eredményeinek bemutatása történhet a kérelemmel egy időben vagy később is.

- 4.5. A gyártási fázis során a kérelmező köteles tájékoztatni a tervvizsgálati tanúsítvánnyal kapcsolatos műszaki dokumentációt megőrző bejelentett szervezetet minden olyan módosításról, amely érintheti az ÁME követelményeinek való megfelelést vagy az alrendszer előírt használati körülményeit. Ilyen esetekben az alrendszerhez további jóváhagyás szükséges. Ebben az esetben a bejelentett szervezetnek csak a módosításokra vonatkozó és azokhoz szükséges vizsgálatokat és tesztek kell elvégeznie. Ez a további jóváhagyás az eredeti tervvizsgálati tanúsítvány kiegészítéseként, illetve a régi tanúsítvány visszavonását követő új tanúsítvány kiadásával adható meg.

5. Minőségirányítási rendszer

- 5.1. Bevonása esetén az ajánlatkérőnek és megbízása esetén a fővállalkozónak az általa kiválasztott bejelentett szervezethez kérelmet kell benyújtania minőségirányítási rendszereinek értékelésére vonatkozóan.

A kérelemnek tartalmaznia kell a következőket:

- a tervezett alrendszerrel kapcsolatos minden vonatkozó információ,
- a minőségirányítási rendszer dokumentációja.

Az alrendszerre irányuló projektnek csak egy részébe bevont személyeknek csak a vonatkozó résszel kapcsolatban kell információt benyújtaniuk.

- 5.2. Az ajánlatkérő vagy az alrendszerre irányuló projekt egészéért felelős fővállalkozó minőségirányítási rendszerének biztosítania kell, hogy az alrendszer teljességében megfeleljen az ÁME előírásainak.

Az egyéb vállalkozók minőségirányítási rendszereinek biztosítaniuk kell, hogy az alrendszerhez való hozzájárulásuk megfeleljen az ÁME követelményeinek.

Minden, a kérelmezők által elfogadott elemet, követelményt és rendelkezést módszeresen és rendszerezetten dokumentálni kell írásban rögzített politikák, eljárások, valamint utasítások formájában. A minőségirányítási rendszer dokumentációjának biztosítania kell a minőségügyi alapelvek és eljárások – így például a minőségügyi programok, tervek, kézikönyvek és feljegyzések – általános megértését.

A rendszernek különösen az alábbi tételek megfelelő leírását kell tartalmaznia:

- az összes kérelmező esetében:
 - minőségügyi célkitűzések és szervezeti felépítés,
 - az alkalmazandó megfelelő gyártási, minőségellenőrzési és minőségirányítási technikák, folyamatok és módszeres intézkedések,
 - a tervezés, gyártás, összeszerelés és telepítés előtt, közben és után elvégzendő vizsgálatok, ellenőrzések és tesztek, valamint azok elvégzésének gyakorisága,
 - minőségügyi nyilvántartás, például vizsgálati jelentések és tesztelési, kalibrálási adatok, az érintett személyzet képzéséről szóló jelentések stb.,
 - a fővállalkozó esetében, amennyiben az vonatkozik az alrendszer tervezéséhez való hozzájárulására:
 - az alkalmazásra kerülő műszaki tervezési előírások, ideértve az európai előírásokat, és amennyiben az európai előírásokat nem alkalmazzák teljes egészében, akkor azok az eszközök, amelyeket felhasználnak az ÁME alrendszerre vonatkozó előírásai betartásának biztosítására,
 - a tervezésre vonatkozó ellenőrzési és hitelesítési technikák, folyamatok és módszeres intézkedések, amelyeket az alrendszer tervezésénél használnak fel,
 - a terv és az alrendszer előírt minőségének elérését és a minőségirányítási rendszernek az összes fázisban (a gyártást is ideértve) való hatékony működését figyelemmel kísérő eszközök;

- továbbá az ajánlatkérő vagy az alrendszerre irányuló projekt egészéért felelős fővállalkozó esetében:
 - az irányítás felelősségei és hatáskörei az alrendszer általános minőségével, és különösen az alrendszer integrációjának irányításával kapcsolatban.

A vizsgálatokat, tesztek és ellenőrzéseket a következő fázisok mindegyikére el kell végezni:

- átfogó terv,
 - az alrendszer felépítése, ezen belül különösen az építőmérnöki tevékenységek, a rendszerelemek összeszerelése és végső beállítások,
 - az alrendszer végső tesztelése,
 - és amennyiben az ÁME meghatározza, a teljes üzemi körülmények közötti érvényesítés.
- 5.3. Az ajánlatkérő által választott bejelentett szervezet megvizsgálja, hogy az alrendszer összes, az 5.2. pontban említett fázisát kellő mértékben és megfelelően lefedi-e a kérelmezők minőségirányítási rendszereinek jóváhagyása és felügyelete ⁽¹⁶⁾.

Ha egynél több minőségirányítási rendszerre alapozzák, hogy az alrendszer megfelel-e az ÁME követelményeinek, a bejelentett szervezetnek különösen meg kell vizsgálnia, hogy:

- egyértelműen dokumentálják-e a minőségirányítási rendszerek közötti kapcsolatokat és kapcsolódási pontokat,
 - és hogy a fővállalkozó esetében kellően és megfelelően meghatározták-e a teljes alrendszer megfelelőségének irányításával kapcsolatos átfogó felelősségeket és hatásköröket.
- 5.4. Az 5.1. pontban említett bejelentett szervezet értékeli a minőségirányítási rendszert annak meghatározása érdekében, hogy az eleget tesz-e az 5.2. pont követelményeinek. Feltételezi a követelményeknek való megfelelést, ha a kérelmező olyan EN/ISO 9001–2000 szabvány szerinti minőségbiztosítási rendszert valósít meg a tervezés, előállítás, végtermék-ellenőrzés és -vizsgálat esetében, amely figyelembe veszi annak az alrendszernek a különös jellemzőit, amely esetében megvalósítják.

Ha valamely kérelmező tanúsított minőségirányítási rendszert működtet, a bejelentett szervezet ezt figyelembe veszi az értékelés során.

Az ellenőrzésnek – a kérelmezőnek az alrendszerben való konkrét közreműködését figyelembe véve – az érintett alrendszerre nézve specifikusnak kell lennie. Az ellenőrző csoportnak legyen legalább egy, az érintett alrendszer-technológiában tapasztalt értékelője. Az értékelési eljárás kiterjed a kérelmező telephelyein tett értékelő szemlére is.

A határozatról értesíteni kell a kérelmezőt. Az értesítésnek tartalmaznia kell a vizsgálat következtetéseit és a megindokolt értékelési határozatot.

- 5.5. Bevonásuk esetén az ajánlatkérő és a fővállalkozók vállalják, hogy teljesítik a jóváhagyott minőségirányítási rendszerből fakadó kötelezettségeiket, és fenntartják azt oly módon, hogy megőrizték megfelelő és hatékony voltát.

Folyamatosan tájékoztatniuk kell a minőségirányítási rendszert jóváhagyó bejelentett szervezetet minden olyan jelentős változásról, amely érinti a követelmények alrendszer általi teljesítését.

A bejelentett szervezet értékeli a javasolt módosításokat, és eldönti, hogy a módosított minőségirányítási rendszer továbbra is eleget tesz-e az 5.2. pont követelményeinek, vagy újbóli értékelés szükséges.

A határozatról értesíti a kérelmezőt. Az értesítésnek tartalmaznia kell a vizsgálat következtetéseit és a megindokolt értékelési határozatot.

6. A minőségirányítási rendszer(ek) felügyelete a bejelentett szervezet felelőssége alatt
- 6.1 A felügyelet célja annak ellenőrzése, hogy bevonása esetén az ajánlatkérő és a fővállalkozó kellően eleget tesz-e a jóváhagyott minőségirányítási rendszer(ek)ből eredő kötelezettségeinek.

⁽¹⁶⁾ Különösen a járművekre vonatkozó ÁME esetében a bejelentett szervezet részt vesz a jármű vagy vonatszerelvény végső üzemi tesztelésében. Ezt előírja az ÁME megfelelő fejezete is.

- 6.2. Az ajánlatkérőnek és a bevont fővállalkozónak el kell küldenie (vagy küldetnie) az 5.1. pontban hivatkozott bejelentett szervezet részére az e célból szükséges összes dokumentumot, különösen az alrendszerrel kapcsolatos megvalósítási terveket és műszaki feljegyzéseket (amennyiben azok a kérelmező alrendszerben való közreműködésére vonatkoznak), ideértve az alábbiakat:

- a minőségirányítási rendszer dokumentációja, ideértve az alábbiak biztosítása érdekében végrehajtott konkrét intézkedéseket:
 - az ajánlatkérő vagy az alrendszerre irányuló projekt egészéért felelős fővállalkozó esetében:

megfelelően és pontosan meghatározták-e az egész alrendszer megfelelőségére vonatkozó irányítás átfogó felelősségeit és hatásköreit,
 - minden kérelmező esetében:

a minőségirányítási rendszer megfelelő kezelése az alrendszer szintű integráció elérése érdekében,
- a minőségirányítási rendszer tervezési részében előírt minőségügyi nyilvántartás, például elemzések, számítások, tesztek stb. eredményei,
- a minőségirányítási rendszer (összeszerelésre és telepítésre is kiterjedő) gyártási részében előírt minőségügyi nyilvántartás, például vizsgálati jelentések és tesztelési, kalibrálási adatok, az érintett személyzet képesítéseiről szóló jelentések stb.

- 6.3 A bejelentett szervezet rendszeres időközönként felülvizsgálja, hogy bevonása esetén az ajánlatkérő és a fővállalkozó fenntartja és alkalmazza-e a minőségirányítási rendszert, és felülvizsgálati jelentést nyújt be számukra. Ha azok tanúsított minőségirányítási rendszert működtetnek, a bejelentett szervezet ezt figyelembe veszi a felülvizsgálat során.

A felülvizsgálatokat évente legalább egyszer kell elvégezni, legalább egy felülvizsgálatnak pedig a 4. pontban említett EK-hitelesítési eljárás tárgyát képező alrendszerrel kapcsolatos tevékenységek (tervezés, gyártás, összeszerelés és telepítés) elvégzésekor kell megtörténnie.

- 6.4. Emellett a bejelentett szervezet szűrőpróbaszerű bejárásokat tehet a kérelmező(k) 5.2. pontban említett telephelyein. E bejárások alkalmával a bejelentett szervezet teljes vagy részleges felülvizsgálatot és tesztet végezhet, vagy végezteshet el, annak ellenőrzése érdekében, hogy a minőségirányítási rendszer megfelelően működik-e a szükséges helyeken. Vizsgálati és – adott esetben – felülvizsgálati, illetve tesztjelentést kell készítenie a kérelmező(k) számára.
- 6.5. Ha az ajánlatkérő által kiválasztott és az EK-tanúsításért felelős bejelentett szervezet nem végzi el az érintett minőségirányítási rendszer(ek) egészének 5. pont szerint felülvizsgálatát, össze kell hangolnia a feladat elvégzéséért felelős bármely más bejelentett szervezetek felügyeleti tevékenységét az alábbiak érdekében:

- biztosítani kell, hogy megfelelően végrehajtsák az alrendszerek integrálásával kapcsolatos különböző minőségirányítási rendszerek közötti kapcsolódási pontok kezelését,
- az ajánlatkérővel közösen össze kell gyűjtenie az értékelés azon elemeit, amelyek a különböző minőségirányítási rendszerek következetességének és átfogó felülvizsgálatának szavatolásához szükségesek.

Ez az összehangolás kiterjed a bejelentett szervezet alábbiakkal kapcsolatos jogaira:

- a más bejelentett szervezet(ek) által kibocsátott összes (jóváhagyási és felügyeleti) dokumentáció kézhezvétele,
- jelenlét az 5.4. pontban említett felügyeleti ellenőrzéseknél,
- az 5.5. pontban említett további ellenőrzések kezdeményezése a saját felelőssége alatt és a többi bejelentett szervezettel együtt.

7. Az 5.1. pontban említett bejelentett szervezetnek ellenőrzési, felülvizsgálati és felügyeleti célokból bejárási joggal kell rendelkeznie az építési területekre, tervezési és gyártóüzemekbe, összeszerelési és telepítési helyekre, raktárhelyiségekbe és adott esetben az előgyártási és tesztelési létesítményekbe, általánosabban pedig minden olyan létesítménybe, ahova azt szükségesnek tartja a feladatai elvégzése érdekében, a kérelmezőnek az alrendszerre irányuló projekthez való konkrét hozzájárulásával összhangban.

8. Bevonása esetén az ajánlatkérőnek és a fővállalkozónak az utolsó alrendszer gyártásától számított 10 évig a nemzeti hatóságok számára elérhetővé kell tenniük az alábbiakat:

- az 5.1. pont második albekezdésének második francia bekezdésében említett dokumentáció,
- az 5.5. pont második albekezdésében hivatkozott módosítás,
- a bejelentett szervezet 5.4., 5.5. és 6.4. pontban említett határozatai és jelentései.

9. Amennyiben az alrendszer megfelel az ÁME követelményeinek, a bejelentett szervezet a tervvizsgálat, valamint a minőségirányítási rendszer(ek) jóváhagyása és felülvizsgálata alapján kiállítja a megfelelőségi tanúsítványt az ajánlatkérő számára, aki ezt követően kiállítja az EK-hitelesítési nyilatkozatot azon tagállambeli felügyeleti hatóság számára, amelyben az alrendszer található, illetve üzemel.

Az EK-hitelesítési nyilatkozatot és a kísérő okmányokat dátummal kell ellátni, és alá kell írni. A nyilatkozatot ugyanazon a nyelven kell megírni, mint a műszaki dokumentációt, és legalább az irányelv V. mellékletében szereplő információkat kell tartalmaznia.

10. Az ajánlatkérő által választott bejelentett szervezet felelős az EK-hitelesítési nyilatkozatot kötelezően kísérő műszaki dokumentáció összeállításáért. A műszaki dokumentáció tartalmazza legalább az irányelv 18. cikkének (3) bekezdésében található információkat, és különösen az alábbiakat:

- az alrendszer jellemzőivel kapcsolatos minden szükséges dokumentum,
- az alrendszerbe beépített, átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemek felsorolása,
- az EK-megfelelőségi és – adott esetben – -alkalmazhatósági nyilatkozatok másolatai, amelyeket a rendszerelemekhez biztosítani kell az irányelv 13. cikkével összhangban, adott esetben a bejelentett szervezet által kiadott megfelelő dokumentumokkal (tanúsítványokkal, minőségirányítási rendszer jóváhagyásaival és felügyeleti dokumentumokkal) kísérve,
- a Szerződésből eredő más rendeleteknek való megfelelés bizonyítéka (a tanúsítványokkal együtt),
- az alrendszer karbantartásával, annak használati feltételeivel és határértékeivel kapcsolatos minden elem,
- a szervizeléssel, állandó vagy rutinjellegű megfigyeléssel, beállítással és karbantartással kapcsolatos utasításokra vonatkozó minden elem,
- a bejelentett szervezet 9. pontban említett, hitelesítési, illetve számítási jegyzetekkel kísért és általa aláírt megfelelőségi tanúsítványa, amely megállapítja, hogy a projekt megfelel az irányelvnek és az ÁME-nek, és adott esetben megemlíti a tevékenységek végrehajtása során rögzített és vissza nem vont fenntartásokat.

Indokolt esetben a tanúsítványt a hitelesítéssel kapcsolatban kiállított és a 6.4. és 6.5. pontokban említett vizsgálati és ellenőrzési jelentéseknek kell kísérniük,

- az ÁME-ben meghatározott valamennyi információt tartalmazó infrastruktúra- (alrendszer-)nyilvántartás.

11. Valamennyi bejelentett szervezetnek közölnie kell a többi bejelentett szervezettel a minőségirányítási rendszerre és az EK-tervvizsgálati tanúsítványokra vonatkozóan kiadott, visszavont vagy elutasított jóváhagyásokkal kapcsolatos adatokat.

A többi bejelentett szervezet kérésre másolatot kaphat az alábbiakról:

- a minőségirányítási rendszer jóváhagyásai és a kiadott további jóváhagyások, valamint
- a kiadott EK-tervvizsgálati tanúsítványok és azok kiegészítései.

12. A megfelelőségi tanúsítványt kísérő feljegyzéseket be kell nyújtani az ajánlatkérőnek.

Az ajánlatkérőnek az alrendszer teljes élettartama alatt meg kell őriznie a műszaki dokumentációt, és további három évig azt kérésre meg kell küldenie bármely más tagállamnak.

SG. modul Az egységek hitelesítése

1. Ez a modul azt az EK-hitelesítési eljárást írja le, amely által a bejelentett szervezet valamely ajánlatkérő vagy annak meghatalmazott közösségbeli képviselője kérésére ellenőrzi és tanúsítja, hogy az infrastruktúra-alrendszer:

- megfelel ezen ÁME-nek és bármely más, olyan alkalmazandó ÁME-nek, amely azt szemlélteti, hogy a 96/48/EK irányelv alapvető követelményeinek ⁽¹⁷⁾ eleget tettek,
 - megfelel a Szerződésből eredő egyéb rendeleteknek,
- és üzembe helyezhető.

2. Az ajánlatkérő ⁽¹⁸⁾ kérelmezi az alrendszer (egységek hitelesítése útján történő) EK-hitelesítését a választása szerinti bejelentett szervezettől.

A kérelemnek tartalmaznia kell a következőket:

- az ajánlatkérő vagy hivatalos képviselőjének neve és címe,
- a műszaki dokumentáció.

3. A műszaki dokumentációnak lehetővé kell tennie az alrendszer tervezésének, gyártásának, telepítésének és üzemeltetésének értelmezését, valamint az ÁME rendelkezéseinek való megfelelés értékelését.

A műszaki dokumentációnak a következőket kell tartalmaznia:

- az alrendszer általános leírása, annak átfogó terve és felépítése,
- az ÁME-ben meghatározott valamennyi információt tartalmazó infrastruktúra- (alrendszer-)nyilvántartás,
- tervrajz és gyártási információk, például rajzok, a részegységek vázlatai, alegységek, szerkezeti egységek, áramkörök stb.,
- az alrendszer tervezésével és gyártásával kapcsolatos információk, valamint a karbantartásának és működésének megértéséhez szükséges leírások és magyarázatok,
- az alkalmazott műszaki előírások, ideértve az európai előírásokat ⁽¹⁹⁾,
- a fenti előírások használatát igazoló minden szükséges bizonyíték, különösen ha nem alkalmazzák teljes mértékben az európai előírásokat és a megfelelő rendelkezéseket,
- az alrendszerbe beépítendő kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemek felsorolása,
- az EK-megfelelőségi vagy -alkalmazhatósági nyilatkozatok másolatai, amelyeket biztosítani kell az említett rendszerelemekhez, és az irányelvek VI. mellékletében meghatározott minden szükséges elem,
- a Szerződésből eredő más rendeleteknek való megfelelés bizonyítéka (a tanúsítványokkal együtt),
- az alrendszer gyártásával és összeszerelésével kapcsolatos műszaki dokumentáció,
- az alrendszer tervezésébe, gyártásába, összeszerelésébe és telepítésébe bevont gyártók felsorolása,
- az alrendszer használati feltételei (a futási idő vagy távolság korlátozásai, kopási határértékek stb.),
- az alrendszer karbantartásával kapcsolatos karbantartási feltételek és műszaki dokumentáció,
- az alrendszer gyártásánál, karbantartásánál és üzemeltetésénél figyelembe veendő összes műszaki követelmény,

⁽¹⁷⁾ Az alapvető követelmények tükröződnek a műszaki paraméterekben, a kapcsolódási pontokban és a teljesítményre vonatkozó előírásokban, amelyeket az ÁME 4. fejezete rögzít.

⁽¹⁸⁾ A modulban „az ajánlatkérő” „az alrendszer irányelvben meghatározott ajánlatkérője vagy annak hivatalos közösségbeli képviselője”.

⁽¹⁹⁾ Az európai előírás meghatározását a 96/48/EK és a 2001/16/EK irányelv tartalmazza. Az európai előírások használati módját a nagy sebességű vasútra vonatkozó ÁME-k alkalmazási útmutatója ismerteti.

- az elvégzett tervezési számítások, vizsgálatok stb. eredményei,
- minden egyéb megfelelő műszaki bizonyíték, amely képes szemléltetni, hogy a korábbi ellenőrzéseket vagy teszteket sikeresen elvégezték független és illetékes szervezetek, összehasonlítható feltételek mellett.

Ha az ÁME további információkat ír elő a műszaki dokumentáció számára, azokat bele kell foglalni.

4. A bejelentett szervezet megvizsgálja az alkalmazást és a műszaki dokumentációt és azonosítja azokat az elemeket, amelyeket az ÁME és az európai előírások vonatkozó rendelkezései szerint terveztek meg, illetve az európai előírások figyelembe vétele nélkül tervezett elemeket.

A bejelentett szervezet megvizsgálja az alrendszer, és ellenőrzi, hogy elvégezték-e a megfelelő és szükséges teszteket annak megállapítására, hogy amennyiben kiválasztották a megfelelő európai előírásokat, ezeket ténylegesen alkalmazták-e, illetve hogy az elfogadott megoldások megfelelnek-e az ÁME követelményeinek, amikor a vonatkozó európai előírásokat nem alkalmazták.

A vizsgálatok, tesztek és ellenőrzések kiterjednek az ÁME által előírt következő fázisokra:

- átfogó terv,
- az alrendszer felépítése, ezen belül különösen – ha alkalmazható – az építőmérnöki tevékenységek, a rendszerelemek összeszerelése és a végső beállítások,
- az alrendszer végső tesztelése,
- és amennyiben az ÁME meghatározza, a teljes üzemi körülmények közötti érvényesítés.

A bejelentett szervezet figyelembe veheti a más szervezetek vagy a kérelmező (vagy a kérelmező nevében eljáró más személy) által, összehasonlítható feltételek mellett sikeresen elvégzett vizsgálatokat, ellenőrzéseket vagy teszteket igazoló dokumentumokat, ha ezt a vonatkozó ÁME előírja. A bejelentett szervezet ezután eldönti, hogy felhasználja-e ezeknek az ellenőrzéseknek vagy teszteknek az eredményeit.

A bejelentett szervezet által összegyűjtött bizonyítékoknak alkalmasnak és elegendőnek kell lenniük az ÁME követelményeinek való megfelelés, továbbá annak igazolására, hogy az összes előírt és megfelelő ellenőrzést és tesztet végrehajtották.

A tesztek vagy ellenőrzések végrehajtása előtt meg kell állapítani, hogy a többi féltől származó mely bizonyítékokat használják fel, mivel a bejelentett szervezet úgy dönthet, hogy a tesztek vagy ellenőrzések végrehajtása közben végzi el azok értékelését, szemrevételezését vagy felülvizsgálatát.

Az ilyen egyéb bizonyítékok terjedelmét dokumentált elemzéssel kell igazolni, többek között az alábbiakban felsorolt tényezők használatával. Ezen igazolást a műszaki dokumentációhoz kell mellékelni.

Minden esetben a bejelentett szervezet viseli a végső felelősséget.

5. A bejelentett szervezet megállapodik az ajánlatkérővel, hogy mely helyeken végzik el a teszteket, és hogy az alrendszer végső tesztelését és – ha azt az ÁME előírja – a teljes üzemi körülmények melletti teszteket az ajánlatkérő végzi el a bejelentett szervezet közvetlen felügyelete alatt és részvétele mellett.
6. A bejelentett szervezet tesztelési és hitelesítési célokból bejárési joggal rendelkezik a tervezés helyszínére, az építési területekre, a gyártóüzemekbe, az összeszerelési és telepítési helyekre, és adott esetben az előgyártási és tesztelési létesítményekbe, az ÁME által előírt feladatai elvégzése érdekében.
7. Amennyiben az alrendszer megfelel az ÁME követelményeinek, a bejelentett szervezet az ÁME, illetve a vonatkozó európai előírások által megkövetelt tesztelések, hitelesítések és ellenőrzések végrehajtása alapján kiállítja a megfelelési tanúsítványt az ajánlatkérő számára, aki ezt követően kiállítja az EK-hitelesítési nyilatkozatot azon tagállambeli felügyeleti hatóság számára, amelyben az alrendszer található, illetve üzemel.

Az EK-hitelesítési nyilatkozatot és a kísérő okmányokat dátummal kell ellátni, és alá kell írni. A nyilatkozatot ugyanazon a nyelven kell megírni, mint a műszaki dokumentációt, és legalább az irányelv V. mellékletében szereplő információkat kell tartalmaznia.

8. A bejelentett szervezet felelős az EK-hitelesítési nyilatkozatot kísérő műszaki dokumentáció összeállításáért. A műszaki dokumentáció tartalmazza legalább az irányelv 18. cikkének (3) bekezdésében található információkat, és különösen az alábbiakat:
- az alrendszer jellemzőivel kapcsolatos minden szükséges dokumentum,
 - az alrendszerbe beépített, átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemek felsorolása,
 - az EK-megfelelőségi és – adott esetben – -alkalmazhatósági nyilatkozatok másolatai, amelyeket az említett rendszerelemekhez biztosítani kell az irányelv 13. cikkével összhangban, adott esetben a bejelentett szervezet által kiadott megfelelő dokumentumokkal (tanúsítványokkal, minőségirányítási rendszerek jóváhagyásaival és felügyeleti dokumentumokkal) kísérve,
 - az alrendszer karbantartásával, annak használati feltételeivel és határértékeivel kapcsolatos minden elem,
 - a szervizeléssel, állandó vagy rutinjellegű megfigyeléssel, beállítással és karbantartással kapcsolatos minden elem,
 - a bejelentett szervezet 7. pontban említett, hitelesítési, illetve vonatkozó számítási jegyzetekkel kísért és általa aláírt megfelelőségi tanúsítványa, amely megállapítja, hogy a projekt megfelel az irányelvnek és az ÁME-nek, és adott esetben megemlíti a tevékenységek végrehajtása során rögzített és vissza nem vont fenntartásokat; a tanúsítványhoz, ha releváns, csatolni kell a hitelesítés kapcsán összeállított felügyeleti és felülvizsgálati jelentéseket,
 - a Szerződésből eredő más rendeleteknek való megfelelés bizonyítéka (a tanúsítványokkal együtt),
 - az ÁME-ben meghatározott valamennyi információt tartalmazó infrastruktúra- (alrendszer-)nyilvántartás.
9. A megfelelőségi tanúsítványt kísérő feljegyzéseket be kell nyújtani az ajánlatkérőnek.

Az ajánlatkérőnek az alrendszer teljes élettartama alatt meg kell őriznie a műszaki dokumentációt, és további három évig azt kérésre meg kell küldenie bármely más tagállamnak.

D. MELLÉKLET

Az infrastruktúra-tartománnyal kapcsolatban az infrastruktúra-nyilvántartásba felveendő elemek

INFRASTRUKTÚRA-ALRENDSZER – Általános tudnivalók	
Az érintett vonal útvonala, határai és szakasza (leírás)	
A vonalszakasz kategóriája (I., II., III.)	
A vonalszakasz sebessége (km/h)	
A kölcsönösen átjárható vonalként való üzembe helyezés dátuma	

Felirat:

Megjegyzés(1): megfelel a nagy sebességű vasúti infrastruktúrára vonatkozó ÁME 4. és 5. fejezetének:

- Y = megfelel részletezés nélkül,
C = megfelel a kiválasztott értékek részleteivel.

Megjegyzés(2): nem felel meg a nagy sebességű vasúti infrastruktúrára vonatkozó ÁME 4. és 5. fejezetének:

- N = nem felel meg részletezés nélkül,
P = nem felel meg a konkrét eset részletezésével (ÁME 7. fejezet).

A P és a C csak a táblázatban feltüntetett elemekre vonatkozik.

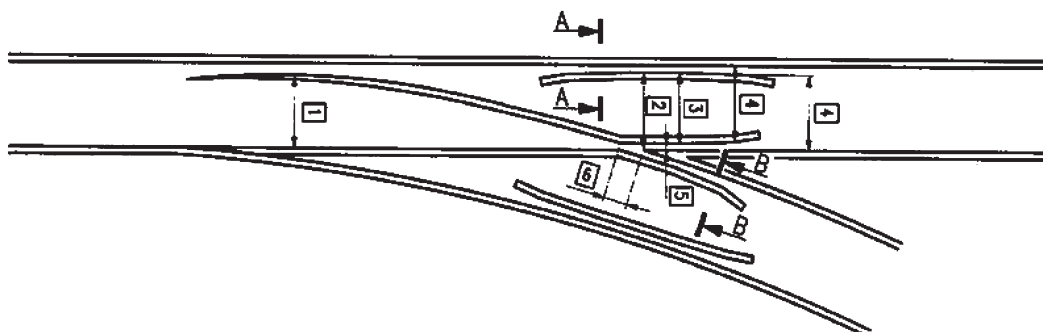
Megjegyzés(3): a 2004/50/EK irányelvvel módosított 96/48/EK irányelv 7. cikkének alkalmazása esetén ez a táblázat tartalmazza az egyes elemek esetében kiválasztott értékeket.

Az infrastruktúra-alrendszer elemei	Hiv. §	(1)	(2)
Névleges nyomtávolság	4.2.2	Y	P
Szerkesztési szelvény	4.2.3	C	P
A legkisebb vágánytengely-távolság	4.2.4	Y	P
Legnagyobb lejtés	4.2.5	Y	P
Legkisebb ívsugár	4.2.6	Y	N
A vágány túlemlése	4.2.7	Y	N
Túlemlés hiány	4.2.8	C	N
Egyenértékű kúposág	4.2.9	Y	N
A vágány geometriai minősége	4.2.10	n.a.	n.a.
Síndőlés	4.2.11	Y	N
Kitérők	4.2.12	Y	P
A vágány állékonysága	4.2.13	C	N
Forgalmi terhelések a műtárgyakon	4.2.14	Y	N
Legnagyobb nyomásgadozás az alagutakban	4.2.16	C	N
Oldalszél	4.2.17	C	n.a.
Elektromos jellemzők	4.2.18	n.a.	n.a.
Zaj és vibráció	4.2.19	n.a.	n.a.
Peronok	4.2.20	C	P

Az infrastruktúra-alrendszer elemei	Hiv. §	(1)	(2)
Megközelítés/behatolás	4.2.22	Y	N
Az utasok és a vonatszemélyzet peronon kívül történő vonatról való leszállítási feltételeinek megléte	4.2.23	C	P
A nagy sebességű vasúti infrastruktúrára vonatkozó ÁME-nek megfelelő tárolóvágányok megléte és helye	4.2.25	C	P
A nagy sebességű vasúti infrastruktúrára vonatkozó ÁME-nek megfelelő vonatokat kiszolgáló helyhez kötött berendezések megléte és helye	4.2.26	C	N
Karbantartási terv	4.5.1	Y	N
Sín	5.3.1	Y	N
Sínleerősítő rendszerek	5.3.2	Y	N
Aljak és alátámasztó szerkezetek	5.3.3	Y	N
Vízfeltöltő csatlakozó	5.3.5	Y	N

E. MELLÉKLET

A kitérők diagramja



1 Vezetéstávolság a váltókban
Freier Durchgang im Zungenbereich
Côte de libre passage de l'aiguillage
Libera passaggio degli aghi

2 Vezetéstávolság
Leitweite
Cote de protection de pointe
Quota di protezione

3 Vezetéstávolság a keresztezési csúcspontban
Leitkantenabstand im Bereich der Herzstückspitze
Cote de libre passage dans le croisement
Quota di libero passaggio

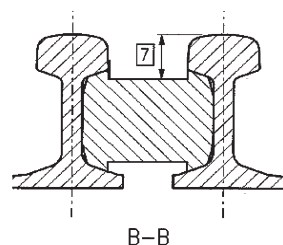
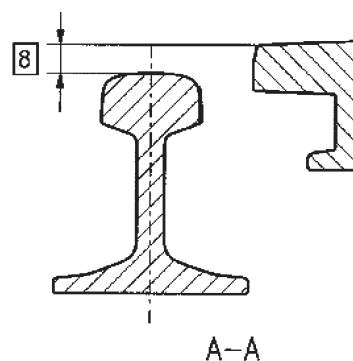
4 Vezetéstávolság a könyöksín kihajlítása belépési pontjában
Freier Durchgang im Bereich Radlenker/Flügelschiene
Cote de libre passage en entrée de contre-rail/de la patte de lièvre
Libera passaggio della controrotaia/piegata a gomito

5 A nyomcsatorna minimális szélessége
Kleinste Rillenweite
Ornière minimale
Larghezza della gola

6 A kereszteződés vezetetlen hossza
Herzstücklänge
Lacune d'ornière
Spazio nocivo

7 A nyomcsatorna mélysége
Rillentiefe
Profondeur d'ornière
Profondità della gola

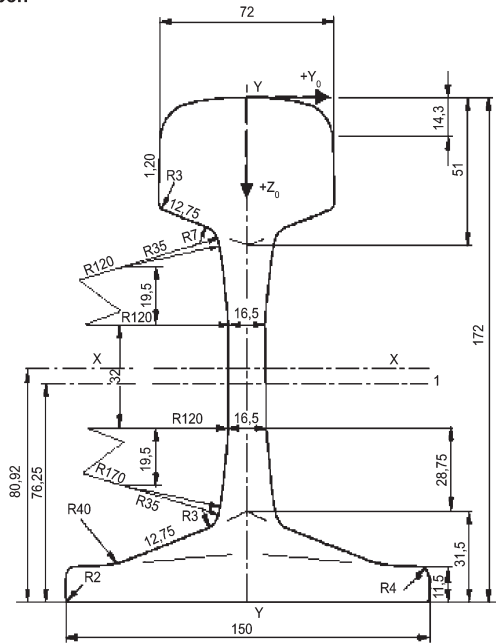
8 A terelő sín magassága a tősin felett
Radlenkerüberhöhung
Surélévation du contre rail
Altezza della controrotaia



F. MELLÉKLET

60 E2 sínprofil

Méretetek mm-ben



A sínfej koordinátái

Y_0	Z_0	Y_0	Z_0	Y_0	Z_0
0,0	0,000	$\pm 12,5$	0,429	$\pm 25,0$	2,393
$\pm 0,5$	0,001	$\pm 13,0$	0,469	$\pm 25,5$	2,541
$\pm 1,0$	0,002	$\pm 13,5$	0,511	$\pm 26,0$	2,699
$\pm 1,5$	0,004	$\pm 14,0$	0,555	$\pm 26,5$	2,871
$\pm 2,0$	0,008	$\pm 14,5$	0,602	$\pm 27,0$	3,062
$\pm 2,5$	0,012	$\pm 15,0$	0,651	$\pm 27,5$	3,278
$\pm 3,0$	0,018	$\pm 15,5$	0,702	$\pm 28,0$	3,518
$\pm 3,5$	0,025	$\pm 16,0$	0,756	$\pm 28,5$	3,788
$\pm 4,0$	0,033	$\pm 16,5$	0,812	$\pm 29,0$	4,089
$\pm 4,5$	0,042	$\pm 17,0$	0,871	$\pm 29,5$	4,421
$\pm 5,0$	0,053	$\pm 17,5$	0,934	$\pm 30,0$	4,784
$\pm 5,5$	0,066	$\pm 18,0$	0,999	$\pm 30,5$	5,179
$\pm 6,0$	0,080	$\pm 18,5$	1,068	$\pm 31,0$	5,605
$\pm 6,5$	0,096	$\pm 19,0$	1,141	$\pm 31,5$	6,063
$\pm 7,0$	0,114	$\pm 19,5$	1,217	$\pm 32,0$	6,553
$\pm 7,5$	0,134	$\pm 20,0$	1,297	$\pm 32,5$	7,077
$\pm 8,0$	0,155	$\pm 20,5$	1,382	$\pm 33,0$	7,641
$\pm 8,5$	0,178	$\pm 21,0$	1,471	$\pm 33,5$	8,256
$\pm 9,0$	0,204	$\pm 21,5$	1,565	$\pm 34,0$	8,946
$\pm 9,5$	0,230	$\pm 22,0$	1,664	$\pm 34,5$	9,759
$\pm 10,0$	0,258	$\pm 22,5$	1,769	$\pm 35,0$	10,841
$\pm 10,5$	0,289	$\pm 23,0$	1,880	$\pm 35,5$	12,244
$\pm 11,0$	0,321	$\pm 23,5$	1,997	$\pm 36,0$	14,300
$\pm 11,5$	0,355	$\pm 24,0$	2,121		
$\pm 12,0$	0,391	$\pm 24,5$	2,253		

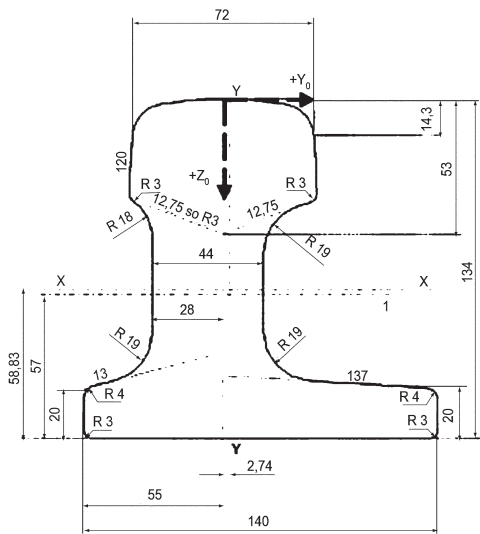
Magyarázat

a márkajelzés középvonala

Keresztmetszeti terület	: 76,70	cm ²
Méterenkénti tömeg	: 60,21	kg/m
Tehetlenségi nyomaték, x-x tengely (J_{x-x})	: 3 038,3	cm ⁴
Ellenállási nyomaték – fej (K_f)	: 333,6	cm ³
Ellenállási nyomaték – talp (K_t)	: 375,5	cm ³
Tehetlenségi nyomaték, y-y tengely (J_{y-y})	: 512,3	cm ⁴
Ellenállási nyomaték, y-y tengely (K_{y-y})	: 68,3	cm ³

60 E2 A1 sínprofil

Méretetek mm-ben



A sínfej koordinátái

Y ₀	Z ₀	Y ₀	Z ₀	Y ₀	Z ₀
0,0	0,000	±12,5	0,429	±25,0	2,393
±0,5	0,001	±13,0	0,469	±25,5	2,541
±1,0	0,002	±13,5	0,511	±26,0	2,699
±1,5	0,004	±14,0	0,555	±26,5	2,871
±2,0	0,008	±14,5	0,602	±27,0	3,062
±2,5	0,012	±15,0	0,651	±27,5	3,278
±3,0	0,018	±15,5	0,702	±28,0	3,518
±3,5	0,025	±16,0	0,756	±28,5	3,788
±4,0	0,033	±16,5	0,812	±29,0	4,089
±4,5	0,042	±17,0	0,871	±29,5	4,421
±5,0	0,053	±17,5	0,934	±30,0	4,784
±5,5	0,066	±18,0	0,999	±30,5	5,179
±6,0	0,080	±18,5	1,068	±31,0	5,605
±6,5	0,096	±19,0	1,141	±31,5	6,063
±7,0	0,114	±19,5	1,217	±32,0	6,553
±7,5	0,134	±20,0	1,297	±32,5	7,077
±8,0	0,155	±20,5	1,382	±33,0	7,641
±8,5	0,178	±21,0	1,471	±33,5	8,256
±9,0	0,204	±21,5	1,565	±34,0	8,946
±9,5	0,230	±22,0	1,664	±34,5	9,759
±10,0	0,258	±22,5	1,769	±35,0	10,841
±10,5	0,289	±23,0	1,880	±35,5	12,244
±11,0	0,321	±23,5	1,997	±36,0	14,300
±11,5	0,355	±24,0	2,121		
±12,0	0,391	±24,5	2,253		

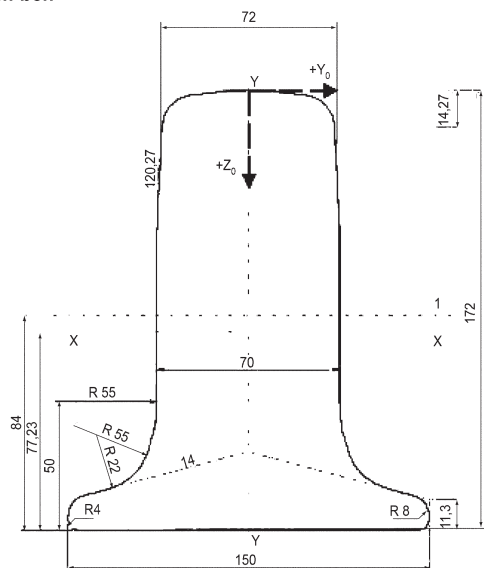
Magyarázat

a márkajelzés középvonala

Keresztmetszeti terület	: 92,95	cm ²
Méterenkénti tömeg	: 72,97	kg/m
Tehetlenségi nyomaték, x-x tengely (J _{x-x})	: 1 726,9	cm ⁴
Ellenállási nyomaték – fej (K _f)	: 229,7	cm ³
Ellenállási nyomaték – talp (K _t)	: 293,5	cm ³
Tehetlenségi nyomaték, y-y tengely (J _{y-y})	: 741,2	cm ⁴
Ellenállási nyomaték, y-y tengely (K _{y-y})	: 128,4	cm ³
Ellenállási nyomaték, y-y tengely (K _{y-y})	: 90,1	cm ³

60 E2 A1 sínprofil

Méretek mm-ben



A sínfej koordinátái

Y_0	Z_0	Y_0	Z_0	Y_0	Z_0
0,0	0,000	$\pm 12,5$	0,429	$\pm 25,0$	2,393
$\pm 0,5$	0,001	$\pm 13,0$	0,469	$\pm 25,5$	2,541
$\pm 1,0$	0,002	$\pm 13,5$	0,511	$\pm 26,0$	2,699
$\pm 1,5$	0,004	$\pm 14,0$	0,555	$\pm 26,5$	2,871
$\pm 2,0$	0,008	$\pm 14,5$	0,602	$\pm 27,0$	3,062
$\pm 2,5$	0,012	$\pm 15,0$	0,651	$\pm 27,5$	3,278
$\pm 3,0$	0,018	$\pm 15,5$	0,702	$\pm 28,0$	3,518
$\pm 3,5$	0,025	$\pm 16,0$	0,756	$\pm 28,5$	3,788
$\pm 4,0$	0,033	$\pm 16,5$	0,812	$\pm 29,0$	4,089
$\pm 4,5$	0,042	$\pm 17,0$	0,871	$\pm 29,5$	4,421
$\pm 5,0$	0,053	$\pm 17,5$	0,934	$\pm 30,0$	4,784
$\pm 5,5$	0,066	$\pm 18,0$	0,999	$\pm 30,5$	5,179
$\pm 6,0$	0,080	$\pm 18,5$	1,068	$\pm 31,0$	5,605
$\pm 6,5$	0,096	$\pm 19,0$	1,141	$\pm 31,5$	6,063
$\pm 7,0$	0,114	$\pm 19,5$	1,217	$\pm 32,0$	6,553
$\pm 7,5$	0,134	$\pm 20,0$	1,297	$\pm 32,5$	7,077
$\pm 8,0$	0,155	$\pm 20,5$	1,382	$\pm 33,0$	7,641
$\pm 8,5$	0,178	$\pm 21,0$	1,471	$\pm 33,5$	8,256
$\pm 9,0$	0,204	$\pm 21,5$	1,565	$\pm 34,0$	8,946
$\pm 9,5$	0,230	$\pm 22,0$	1,664	$\pm 34,5$	9,759
$\pm 10,0$	0,258	$\pm 22,5$	1,769	$\pm 35,0$	10,611
$\pm 10,5$	0,289	$\pm 23,0$	1,880	$\pm 35,5$	12,244
$\pm 11,0$	0,321	$\pm 23,5$	1,997	$\pm 36,0$	14,300
$\pm 11,5$	0,355	$\pm 24,0$	2,121		
$\pm 12,0$	0,391	$\pm 24,5$	2,253		

Magyarázat

a márkajelzés középvonala

Keresztmetszeti terület	:	141,71	cm ²
Méterenkénti tömeg	:	111,24	kg/m
Tetehetlenségi nyomaték, x-x tengely (J_{x-x})	:	3 737,3	cm ⁴
Ellenállási nyomaték – fej (K_f)	:	394,3	cm ³
Ellenállási nyomaték – talp (K_t)	:	483,9	cm ³
Tetehetlenségi nyomaték, y-y tengely (J_{y-y})	:	992,3	cm ⁴
Ellenállási nyomaték, y-y tengely (K_{y-y})	:	132,3	cm ³

60 E2 A1 sínprofil

G. MELLÉKLET

(fenntartva)

H. MELLÉKLET:

A nyitott kérdések felsorolása

Globális keretmerekesség (lásd: 4.2.15.),

Zúzottkő-felverés (lásd: 4.2.27.)

A peron hasznos szélessége (lásd: 4.2.20.3.)

Tűzbiztonság és biztonság a vasúti alagutakban (lásd: 4.2.21.),

I. MELLÉKLET

A nagy sebességű vasúti infrastruktúrára vonatkozó ÁME-ben használt kifejezések meghatározása

Meghatározandó kifejezés	Meghatározás
Riasztási határérték / Auslösewert / Limite d'alerte	A meghatározást lásd a 4.2.10.2. szakaszban
Zúzottkő-felverés / Schotterflug / Envol de ballast	Aerodinamikai jelenség, amelynek során a zúzottkő felle-rődik.
Alátámasztó szerkezet / Weichenschwelle / Support de voie	A kitérőkben használt talpfa.
Túlemelés hiány / Überhöungsfehlbetrag / Insuffisance de devers	A meghatározást lásd a 4.2.8. szakaszban
Keresztezési szintkülönbség / Gegenseitige Höhenlage / Nivellement transversal	A keresztezési szintkülönbség az egyik sín másikhöz viszonyított magassága, oldalirányban mérve a vágányon keresztül az egyes sínek futófelületeinek középpontjai között.
Sínkorona / Schienenoberkante / Niveau supérieur du champignon du rail	Lásd az 5.3.1.1. pontban lévő ábrát.
Tervezési érték / Planungswert / Valeur de conception	Gyártási vagy szerkezeti tűrés nélküli elméleti érték
Vágánytengely-távolság / Gleisabstand / Entraxe	Két egymás melletti vágány tengelye közötti vízszintes távolság
Elágazó vágány (a kitérőkben) / Zweiggleis / Voie déviée	A főirányból elágazó vágány
Dinamikus oldalirányú erő / Dynamische Querkraft / Effort dynamique transversal	A meghatározást lásd a nagy sebességű vasúti járművekre vonatkozó ÁME-ben
Dinamikus rugalmasság [a sínleerősítő rendszer esetében] / Dynamische Steifigkeit / Rigidité dynamique	A meghatározást lásd az EN 13481-1 szabvány 3.21. pontjában
Dinamikus rugalmasság [a közbetétlemez esetében] / Dynamische Steifigkeit / Rigidité dynamique	A meghatározást lásd az EN 13481-1 szabvány 3.21. pontjában
Egyenértékű kúposág / Äquivalente Konizität / Conicité équivalente	A meghatározást lásd a 4.2.9.1. pontban.
A kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő bevezetett rendszerem/ herkömmliche Interoperabilitätskomponente/ Constituent d'interopérabilité „établi”	A meghatározást lásd a 6.1.2. pontban.
A terelő sín magassága a tősin felett/ Radlenkerüberhöhung/ Surélévation du contre-rail	A meghatározást lásd az E. mellékletben (8. pont)
A nyomtávolság normál kereszteződésekben / Leitweite / Cote de protection de pointe	A meghatározást lásd az E. mellékletben (2. pont)
A nyomcsatorna mélysége / Rillentiefe / profondeur d'ornièrre	A meghatározást lásd az E. mellékletben (7. pont)
Alagútszelvény [alagút esetében] / Lichter Querschnitt / section libre	Az alagút űrszelvényének területe a folyamatos akadályok kivételével (például: vágány, menekülő útvonalak)
Vezetéstávolság a könyöksín kihajlítási belépési pontjában Freier Durchgang im Bereich Radlenker/Flügelschiene Cote de libre passage en entrée de contre-rail/de la patte de lièvre	A meghatározást lásd az E. mellékletben (4. pont)
Vezetéstávolság a keresztezési csúcspontban/ Leitkantenabstand im Bereich der Herzstückspitze/ Cote de libre passage dans le croisement	A meghatározást lásd az E. mellékletben (3. pont)
Vezetéstávolság a váltókban / Freier Durchgang im Zungenbereich / Cote de libre passage de l'aiguillage	A meghatározást lásd az E. mellékletben (1. pont)
Érintési pont / Tangentenpunkt / point de tangence	Lásd az 5.3.1.1. pontban lévő ábrát.

Meghatározandó kifejezés	Meghatározás
Globális keretmerevség / Gesamtsteifigkeit des Gleises / Rigidité globale de la voie	A sín kitérésének mértéke a kerék terhelése alatt
Azonnali beavatkozási határérték / Soforteingriffsschwelle / Limite d'intervention immédiate	A meghatározást lásd a 4.2.10.2. szakaszban
Beavatkozási határérték / Eingriffsschwelle / Limite d'intervention	A meghatározást lásd a 4.2.10.2. szakaszban
Elszigetelt hibák / Einzelfehler / Défaits isolés	A vágány geometriájának karbantartási figyelmet igénylő állapota.
Szintbeli kereszteződés / Bahnübergang / passage à niveau	Közúttal vagy egy vagy több vasúti vágánnyal való kereszteződés azonos magasságban
Tervezési folyóméter tömeg / Metergewicht / Masse Linéaire théorique	Az új sín elméleti tömege kg/m-ben.
Legkisebb úrszelvény / Mindestlichtraum / Gabarit minimal d'infrastructure	A meghatározást lásd a 4.2.3. szakaszban
Névleges nyomtávolság / Nennspurweite / Ecartement nominal de la voie	A nyomtávolságot azonosító egyetlen érték
Zúzottkő nélküli vágány / Schotterloser Oberbau / Voie sans ballast	Olyan vágány, amelyet nem zúzottkő támaszt alá
A kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő újszerű rendszerelem	Lásd a 6.1.2. szakaszt
Dugattyúhatás [föld alatti állomásokon] / Kolbeneffekt / Effet de pistonnement	A vonat futása szerinti zárt terek és az állomások más terei közötti, erőteljes légáramlást okozó nyomásingadozás
Nyíltvonali és állomási átmenő fővágány/ Freie Strecke / Voie courante	Kitérők nélküli vágányszakasz
Kvázi statikus irányító erő, Yqst / Quasistatische Querkraft / Effort de guidage quasi-statique	A meghatározást lásd a nagy sebességű vasúti járművekre vonatkozó ÁME-ben
Sínfejprofil / Schienenkopfprofil / Profil du champignon du rail	A sín kerékkel érintkező részének alakja
Síndőlés / Schienenneigung / Inclinaison du rail	A vágányban lévő sín szimmetriatengelye és a vágány futófelületére állított merőleges közötti szög.
Közbetétlemez / Zwischenlage / semelle sous rail	A sín és az azt tartó alj vagy talplemez között elhelyezett rugalmas réteg.
Kinematikus referenciaprofil / Kinematische Referenzfahrzeugbegrenzung / Profil cinématique de référence	A meghatározást lásd a nagy sebességű vasúti járművekre vonatkozó ÁME-ben.
Ellenív / S-Kurven / Courbes et contre-courbes	Két ellentétesen görbülő, egymáshoz illeszkedő ív
Futási instabilitás / Instabiles Laufverhalten / Instabilité de marche	A meghatározást lásd a nagy sebességű vasúti járművekre vonatkozó ÁME-ben.
Mozgó keresztezési csúcs / Bewegliches Herzstück / Coeur à pointe mobile	Olyan kereszteződés, amelyben a csúcsbetét oldalra elmozdítható, és lezárja a nyomcsatornát, hogy folyamatos alátámasztást adjon a kerekeknek.
Kitérők / Weichen und Kreuzungen / Appareils de voie	Váltókat és kereszteződéseket tartalmazó vágány
Átmenő útvonal (a kitérőkben) / Stammgleis/ Voie directe	A vágány általános irányával megegyező útvonal
A vágány túlemelése / Überhöhung / dévers de la voie	A meghatározást lásd a 4.2.7. szakaszban
Vágánytengely / Gleisachse / axe de la voie	Két sín közötti középpont a futófelület síkjában.

Meghatározandó kifejezés	Meghatározás
Nyomtávolság / Spurweite / écartement de la voie	Egy vágány két szemben lévő sínjének szelvénypontja (érintkezési pontja) közötti távolság az EN 13848-1 szabvány szerint.
Síktorzulás / Gleisverwindung / Gauche	A meghatározást lásd a 4.2.10.4.1. szakaszban.
Vezetetlen hossz [tompá kereszteződés esetén] / Führungslose Stelle / Lacune dans la traversée	A tompa kereszteződés azon része, ahol a kerék nem kap vezetést.
Hasznos hossz [peron esetében] / Bahnsteignutzlänge / longueur utile de quai	A meghatározást lásd a 4.2.20.2. szakaszban
Hasznos szélesség [peron esetében] / Nutzbare Bahnsteigbreite / Largeur utile de quai	A peron hasznos hosszával együtt megadja a peronnak az utasok rendelkezésére álló területét