

Tento dokument slouží výhradně k informačním účelům a nemá žádný právní účinek. Orgány a instituce Evropské unie nenesou za jeho obsah žádnou odpovědnost. Závazná znění příslušných právních předpisů, včetně jejich právních východisek a odůvodnění, jsou zveřejněna v Úředním věstníku Evropské unie a jsou k dispozici v databázi EUR-Lex. Tato úřední znění jsou přímo dostupná přes odkazy uvedené v tomto dokumentu

► **B**

NAŘÍZENÍ KOMISE (EU) č. 1300/2014

ze dne 18. listopadu 2014,

o technických specifikacích pro interoperabilitu týkajících se přístupnosti železničního systému Unie pro osoby se zdravotním postižením a osoby s omezenou schopností pohybu a orientace

(Text s významem pro EHP)

(Úř. věst. L 356, 12.12.2014, s. 110)

Ve znění:

Úřední věstník

Č. Strana Datum

► **M1** Prováděcí nařízení Komise (EU) 2019/772 ze dne 16. května 2019 L 139 I 1 27.5.2019



NAŘÍZENÍ KOMISE (EU) č. 1300/2014

ze dne 18. listopadu 2014,

o technických specifikacích pro interoperabilitu týkajících se přístupnosti železničního systému Unie pro osoby se zdravotním postižením a osoby s omezenou schopností pohybu a orientace

(Text s významem pro EHP)

Článek 1

Předmět

Toto nařízení stanoví technickou specifikaci pro interoperabilitu (TSI) týkající se přístupnosti železničního systému Unie pro osoby se zdravotním postižením a osoby s omezenou schopností pohybu a orientace, jež je uvedena v příloze.

Článek 2

Oblast působnosti

1. Tato TSI platí pro subsystémy infrastruktura, provoz a řízení dopravy, využití telematiky a kolejová vozidla v souladu s jejich popisem v bodě 2 přílohy II směrnice 2008/57/ES a v bodě 2.1 přílohy tohoto nařízení. Týká se všech aspektů těchto subsystémů, které jsou relevantní z hlediska přístupnosti pro osoby se zdravotním postižením a osoby s omezenou schopností pohybu a orientace.

2. Tato TSI platí pro tyto sítě:

- a) síť transevropského konvenčního železničního systému v souladu s její definicí v oddílu 1.1 přílohy I směrnice 2008/57/ES;
- b) síť transevropského vysokorychlostního železničního systému v souladu s její definicí v oddílu 2.1 přílohy I směrnice 2008/57/ES;
- c) veškeré další části sítě.

Tato TSI neplatí pro případy uvedené v čl. 1 odst. 3 směrnice 2008/57/ES.

3. Tato TSI platí pro veškeré nové subsystémy infrastruktury nebo kolejových vozidel železničního systému v Unii uvedené v odstavci 1, které jsou uvedeny do provozu po dni, od kterého se tato TSI podle článku 12 použije, a to s přihlédnutím k bodům 7.1.1 a 7.1.2 přílohy.

4. Tato TSI neplatí pro stávající infrastrukturu nebo kolejová vozidla železničního systému v Unii uvedená v odstavci 1, která ke dni, od kterého se tato TSI podle článku 12 použije, již byla uvedena do provozu v síti jednoho z členských států (nebo její části).

5. Tato TSI však platí pro stávající infrastrukturu a kolejová vozidla železničního systému v Unii uvedená v odstavci 1, pokud procházejí

▼B

obnovou nebo modernizací v souladu s článkem 20 směrnice 2008/57/ES, a to s přihlédnutím k článku 8 tohoto nařízení a k bodu 7.2 přílohy tohoto nařízení.

*Článek 3***Posuzování shody**

1. Postupy posuzování shody prvků a subsystémů interoperability uvedené v oddílu 6 přílohy musí vycházet z modulů stanovených rozhodnutím Komise 2010/713/EU ⁽¹⁾.

2. Certifikát o přezkoušení typu nebo návrhu pro prvky interoperability je platný po dobu pěti let. Během této doby mohou být nové prvky téhož typu uváděny do provozu, aniž by bylo třeba provést nové posouzení shody.

3. Certifikáty uvedené v odstavci 2, které byly vydány v souladu s požadavky rozhodnutí 2008/164/ES zůstávají v platnosti, aniž by bylo třeba provést nové posouzení shody, až do původně stanoveného dne konce jejich platnosti. K prodloužení platnosti certifikátu je návrh nebo typ třeba opětovně posoudit, a to výhradně na základě nových nebo upravených požadavků uvedených v příloze tohoto nařízení.

4. Moduly univerzálních toalet, které byly posouzeny na základě požadavků rozhodnutí Komise 2008/164/ES, se neposuzují znovu, jsou-li určeny pro kolejová vozidla již existujícího návrhu v souladu s jejich definicí v nařízení Komise (EU) č. 1302/2014 ⁽²⁾.

*Článek 4***Zvláštní případy**

1. S ohledem na zvláštní případy uvedené v oddílu 7.3 přílohy jsou podmínkami, které musí být splněny pro ověření interoperability v souladu s čl. 17 odst. 2 směrnice 2008/57/ES, technická pravidla používaná v členském státě, na základě kterých se povoluje uvedení subsystémů, na něž se vztahuje toto nařízení, do provozu.

2. Do 1. července 2015 informují všechny členské státy ostatní členské státy a Komisi o:

- a) technických pravidlech uvedených v odstavci 1;
- b) postupech posuzování shody a ověřování, které mají být prováděny za účelem použití vnitrostátních pravidel uvedených v odstavci 1;

⁽¹⁾ Rozhodnutí Komise 2010/713/EU ze dne 9. listopadu 2010 o modulech pro postupy posuzování shody, vhodnosti pro použití a ES ověřování, které mají být použity v technických specifikacích pro interoperabilitu přijatých na základě směrnice Evropského parlamentu a Rady 2008/57/ES (Úř. věst. L 319, 4.12.2010, s. 1).

⁽²⁾ Nařízení Komise (EU) č. 1302/2014 ze dne 18. listopadu 2014 o technické specifikaci pro interoperabilitu subsystému kolejová vozidla – lokomotivy a kolejová vozidla pro přepravu osob železničního systému v Evropské unii (viz strana 228 v tomto čísle Úředního věstníku).

▼B

- c) subjektech pověřených podle čl. 17 odst. 3 směrnice 2008/57/ES prováděním postupů posuzování shody a ověřování ve vztahu ke zvláštním případům uvedeným v oddílu 7.3 přílohy.

*Článek 5***Projekty v pokročilé fázi rozvoje**

V souladu s čl. 9 odst. 3 směrnice 2008/57/ES vyrozumí všechny členské státy do jednoho roku od vstupu tohoto nařízení v platnost Komisi o seznamu projektů, které se provádějí na jejich území a nacházejí se v pokročilé fázi rozvoje.

*Článek 6***Inovativní řešení**

1. Technologický pokrok může vyžadovat inovativní řešení, která nejsou v souladu se specifikacemi uvedenými v příloze nebo pro něž nelze použít metody posuzování uvedené v příloze.

2. Inovativní řešení se mohou týkat subsystémů infrastruktury a kolejových vozidel, jejich částí a jejich prvků interoperability.

3. Je-li navrhováno inovativní řešení, je výrobce nebo jeho oprávněný zástupce usazený ve Společenství povinen uvést, jak se odchyluje od příslušného ustanovení TSI uvedené v příloze, a předložit ho Komisi k analýze. Komise si k navrhovanému inovativnímu řešení může vyžádat stanovisko agentury a případně konzultovat příslušné zúčastněné strany.

4. Komise k navrhovanému inovativnímu řešení vydá stanovisko. Je-li stanovisko kladné, je nutné vypracovat příslušné funkční specifikace a specifikace rozhraní a rovněž metodu posouzení, jichž je v rámci TSI zapotřebí, aby bylo možné tohoto inovativního řešení využít, a následně je během procesu revize začlenit do TSI. Je-li stanovisko záporné, nelze navrhované inovativní řešení použít.

5. Do dokončení revize TSI je třeba kladné stanovisko vydané Komisí považovat za přijatelný prostředek k zajištění dodržování základních požadavků směrnice 2008/57/ES a lze je použít pro posouzení subsystémů a projektů.

*Článek 7***Soupis aktiv**

1. Všechny členské státy zajistí zřízení a provedení soupisu aktiv s cílem:

- a) určit překážky a bariéry bránící přístupnosti;
- b) poskytovat informace uživatelům;
- c) monitorovat a vyhodnocovat pokrok v oblasti přístupnosti.

▼ B

2. Agentura zřídí a bude koordinovat pracovní skupinu pověřenou vypracováním návrhu doporučení ohledně minimální struktury a obsahu údajů, jež je třeba pro soupisy aktiv shromáždit. Agentura předloží Komisi doporučení, a to mj. k obsahu, formátu údajů, funkční a technické architektuře, provoznímu režimu, pravidlům pro zadávání údajů a konzultacím a pravidlům pro sebehodnocení a určení subjektů odpovědných za poskytování údajů. S cílem stanovit nejživotascopnější řešení toto doporučení zohlední odhadované náklady a přínosy všech posuzovaných technických řešení. Jeho součástí bude návrh časového harmonogramu zřízení soupisů aktiv.

3. Na základě doporučení uvedených v odstavci 2 se kapitola 7 přílohy aktualizuje v souladu s článkem 6 směrnice 2008/57/ES.

4. Z hlediska rozsahu tyto soupisy aktiv zahrnují přinejmenším:

a) veřejné prostory stanic určených k přepravě cestujících v souladu s jejich definicí v bodě 2.1.1 přílohy;

b) kolejová vozidla v souladu s jejich definicí v bodě 2.1.2 přílohy.

5. Soupis aktiv bude aktualizován tak, aby obsahoval údaje o nové infrastruktuře a kolejových vozidlech a o obnově nebo modernizaci stávající infrastruktury a kolejových vozidel.

▼ M1*Článek 7a***Shromáždění, správa a výměna údajů o přístupnosti**

1. Do devíti měsíců od 16. června 2019 každý členský stát rozhodne, které subjekty jsou pověřeny shromážděním, správou a výměnou údajů o přístupnosti.

2. Členské státy mohou Komisi požádat o prodloužení této lhůty. Prodloužení musí být výjimečné, odůvodněné a časově omezené. Zejména je považováno za odůvodněné, pokud nástroj pro shromažďování údajů a provozní režimy popsané v příloze tohoto nařízení nejsou Agenturou Evropské unie pro železnice do dvou měsíců od jeho vstupu v platnost zpřístupněny a nejsou plně funkční.

3. Pro každou stanici existuje subjekt odpovědný za výměnu údajů o přístupnosti.

4. Shromáždění a konverze údajů se dokončí do 36 měsíců od vstupu tohoto nařízení v platnost.

5. Do doby než je architektura pro výměny údajů popsané v oddílech 7.2, 7.3 a 7.4 přílohy I nařízení Komise (EU) č. 454/2011 ⁽¹⁾ zcela funkční, výměnu údajů o přístupnosti tvoří předávání těchto údajů do databáze přístupnosti evropských železničních stanic (ERSAD), kterou vede Agentura Evropské unie pro železnice.

⁽¹⁾ Nařízení Komise (EU) č. 454/2011 ze dne 5. května 2011 o technické specifikaci pro interoperabilitu týkající se subsystému „využití telematiky v osobní dopravě“ transevropského železničního systému (Úř. věst. L 123, 12.5.2011, s. 11).



Článek 8

Vnitrostátní prováděcí plány

1. Členské státy přijmou vnitrostátní prováděcí plány, jejichž součástí musí být alespoň informace uvedené v dodatku C přílohy, a to s cílem postupně odstranit všechny zjištěné překážky v oblasti přístupnosti.

2. Vnitrostátní prováděcí plány vycházejí ze stávajících vnitrostátních plánů a ze soupisu aktiv uvedeného v článku 7, je-li k dispozici, nebo z případných jiných relevantních a spolehlivých zdrojů informací.

O oblasti působnosti a rychlosti provádění vnitrostátních plánů rozhodují členské státy.

3. Vnitrostátní prováděcí plány se uplatňují po dobu nejméně deseti let a pravidelně se aktualizují, a to nejméně jednou za pět let.

4. Vnitrostátní prováděcí plány musí obsahovat strategii, včetně pravidla pro určení priorit, na jehož základě se stanoví kritéria a priority k určení stanic a jednotek kolejových vozidel, jež mají projít obnovou nebo modernizací. Tato strategie bude formulována v součinnosti s provozovatelem (provozovateli) infrastruktury, provozovatelem (provozovateli) stanice, železničním podnikem (podniky) a v případě potřeby dalšími místními orgány (včetně místních dopravních orgánů). Je třeba vést konzultace se sdruženími zastupujícími uživatele, včetně osob se zdravotním postižením a osob s omezenou schopností pohybu a orientace.

5. Ve všech jednotlivých členských státech nahradí pravidlo pro určení priorit uvedené v odstavci 4 pravidlo uvedené v dodatku B přílohy, které platí až do doby, než bude v daném členském státě přijat vnitrostátní prováděcí plán.

6. Členské státy oznámí své vnitrostátní prováděcí plány Komisi nejpozději do 1. ledna 2017. Komise vnitrostátní prováděcí plány a veškeré následné revize oznámené podle odstavce 9 zveřejní na svých internetových stránkách a informuje o nich členské státy prostřednictvím výboru zřízeného podle směrnice 2008/57/ES.

7. Do šesti měsíců od dokončení procesu oznámení vypracuje Komise srovnávací přehled strategií obsažených ve vnitrostátních prováděcích plánech. Na základě tohoto přehledu a v součinnosti s poradním orgánem uvedeným v článku 9 určí společné priority a kritéria k prohloubení procesu uplatňování TSI. Tyto priority budou začleněny do kapitoly 7 přílohy během procesu revize podle článku 6 směrnice 2008/57/ES.

8. Členské státy provedou revizi svých vnitrostátních prováděcích plánů v souladu s prioritami uvedenými v odstavci 7 do dvanácti měsíců ode dne přijetí revidované TSI.

9. Členské státy oznámí revidované vnitrostátní prováděcí plány uvedené v odstavci 8 a případné další změny vnitrostátních prováděcích plánů uvedených v odstavci 3 Komisi nejpozději čtyři týdny ode dne jejich schválení.

Článek 9

Poradní orgán

1. Komise zřídí poradní orgán, který bude Komisi nápomocen při pozorném monitorování procesu uplatňování TSI. Tomuto poradnímu orgánu bude předsedat Komise.

▼B

2. Poradní orgán bude zřízen nejpozději 1. února 2015 a budou v něm zastoupeni představitelé:

- a) členských států, které mají zájem v něm působit,
- b) orgánů zastupujících železniční odvětví,
- c) orgánů zastupujících uživatele,
- d) Evropské agentury pro železnice.

3. Úkoly poradního orgánu zahrnují:

- a) monitorování procesu vypracování minimální struktury údajů pro soupis aktiv,
- b) podporu členských států při pořizování soupisu jejich aktiv a prováděcích plánů,
- c) pomoc Komisi při monitorování procesu uplatňování TSI,
- d) usnadňování výměny osvědčených postupů,
- e) pomoc Komisi při stanovení společných priorit a kritérií pro uplatňování TSI uvedených v článku 8,
- f) případné předkládání doporučení Komisi, zejména za účelem posílení procesu uplatňování TSI.

4. Komise členské státy o činnostech poradního orgánu informuje prostřednictvím výboru zřízeného podle směrnice 2008/57/ES.

Článek 10

Závěrečná ustanovení

Soulad s TSI v plném rozsahu je povinný u projektů, na které se poskytuje finanční podpora Unie na obnovu nebo modernizaci stávajících kolejových vozidel nebo jejich částí nebo na obnovu či modernizaci stávající infrastruktury, zejména stanic nebo jejich částí a nástupišť nebo jejich částí.

Článek 11

Zrušující ustanovení

Rozhodnutí 2008/164/ES se zrušuje s účinkem ode dne 1. ledna 2015.

I nadále však platí pro:

- a) subsystémy schválené v souladu s tímto rozhodnutím;
- b) projekty nových, obnovených nebo modernizovaných subsystémů, které jsou v době vyhlášení tohoto nařízení v pokročilé fázi rozvoje nebo jsou předmětem platné smlouvy;

▼B

- c) projekty nových kolejových vozidel již existujícího návrhu, jak je uvedeno v bodě 7.1.2 přílohy tohoto nařízení.

*Článek 12***Vstup v platnost**

Toto nařízení vstupuje v platnost dvacátým dnem po vyhlášení v *Úředním věstníku Evropské unie*.

Použije se ode dne 1. ledna 2015. Povolení k uvedení do provozu však může být na základě TSI stanovené v příloze tohoto nařízení uděleno již před 1. lednem 2015.

Toto nařízení je závazné v celém rozsahu a přímo použitelné ve všech členských státech.

*PŘÍLOHA*

OBSAH

1. ÚVOD
 - 1.1. Technická oblast působnosti
 - 1.2. Zeměpisná oblast působnosti
2. OBLAST PŮSOBNOSTI TÝKAJÍCÍ SE SUBSYSTÉMŮ A DEFINICE
 - 2.1. Oblast působnosti subsystémů
 - 2.1.1. Oblast působnosti týkající se subsystému infrastruktura
 - 2.1.2. Oblast působnosti týkající se subsystému kolejová vozidla
 - 2.1.3. Oblast působnosti týkající se subsystému provozní aspekty
 - 2.1.4. Oblast působnosti týkající se subsystému využití telematiky v osobní dopravě
 - 2.2. Definice „osoby se zdravotním postižením a osoby s omezenou schopností pohybu a orientace“
 - 2.3. Další definice
3. ZÁKLADNÍ POŽADAVKY
4. POPIS SUBSYSTÉMŮ
 - 4.1. Úvod
 - 4.2. Funkční a technické specifikace
 - 4.2.1. Subsystém infrastruktura
 - 4.2.2. Subsystém kolejová vozidla
 - 4.3. Funkční a technické specifikace rozhraní
 - 4.3.1. Rozhraní se subsystémem infrastruktura
 - 4.3.2. Rozhraní se subsystémem kolejová vozidla
 - 4.3.3. Rozhraní se subsystémem využití telematiky v osobní dopravě
 - 4.4. Provozní pravidla
 - 4.4.1. Subsystém infrastruktura
 - 4.4.2. Subsystém kolejová vozidla
 - 4.4.3. Poskytování pomocného zařízení pro nastupování a poskytování pomoci
 - 4.5. Pravidla údržby
 - 4.5.1. Subsystém infrastruktura
 - 4.5.2. Subsystém kolejová vozidla
 - 4.6. Odborná kvalifikace
 - 4.7. Podmínky ochrany zdraví a bezpečnosti
 - 4.8. Registry infrastruktury a kolejových vozidel
 - 4.8.1. Registr infrastruktury
 - 4.8.2. Registr kolejových vozidel

▼B

- 5. PRVKY INTEROPERABILITY
 - 5.1. Definice
 - 5.2. Inovativní řešení
 - 5.3. Seznam prvků a jejich vlastností
 - 5.3.1. Infrastruktura
 - 5.3.2. Kolejová vozidla
- 6. POSUZOVÁNÍ SHODY A/NEBO VHODNOSTI PRO POUŽITÍ
 - 6.1. Prvky interoperability
 - 6.1.1. Posuzování shody
 - 6.1.2. Použití modulů
 - 6.1.3. Zvláštní postupy posuzování shody
 - 6.2. Subsystémy
 - 6.2.1. ES ověřování (obecně)
 - 6.2.2. Postupy ES ověřování u subsystémů (modulů)
 - 6.2.3. Zvláštní postupy posuzování shody
 - 6.2.4. Technická řešení poskytující předpoklad shody ve fázi návrhu
 - 6.2.5. Posouzení údržby
 - 6.2.6. Posouzení provozních pravidel
 - 6.2.7. Posuzování vozidlových jednotek určených k použití v běžném provozu
- 7. UPLATŇOVÁNÍ TSI
 - 7.1. Uplatnění této TSI na novou infrastrukturu a kolejová vozidla.
 - 7.1.1. Nová infrastruktura
 - 7.1.2. Nová kolejová vozidla
 - 7.2. Uplatnění této TSI na stávající infrastrukturu a kolejová vozidla
 - 7.2.1. Kroky k postupnému přechodu na cílový systém
 - 7.2.2. Uplatnění této TSI na stávající infrastrukturu
 - 7.2.3. Uplatnění této TSI na stávající kolejová vozidla
 - 7.3. Zvláštní případy
 - 7.3.1. Obecně
 - 7.3.2. Seznam zvláštních případů

▼B

Dodatek A:	normy nebo normativní dokumenty uvedené v této tsi
Dodatek B:	Dočasné pravidlo pro stanovení priorit v oblasti modernizace/obnovy stanic
Dodatek C:	Informace, které se musí uvést ve vnitrostátním prováděcím plánu
Dodatek D:	Posuzování prvků interoperability
Dodatek E:	Posuzování subsystémů
Dodatek F:	Obnova nebo modernizace kolejových vozidel
Dodatek G:	Zvukové výstrahy u vnějších dveří pro cestující
Dodatek H:	Schémata vyhrazených sedadel
Dodatek I:	Schémata míst pro invalidní vozíky
Dodatek J:	Schémata průchozích profilů
Dodatek K:	Tabulka šířky chodeb do míst přístupných pro invalidní vozíky v kolejových vozidlech
Dodatek L:	Zóna dosahu osoby na invalidním vozíku
Dodatek M:	Invalidní vozíky, jež lze přepravovat vlakem
Dodatek N:	Značení pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace
Dodatek O:	Seznam technické dokumentace

▼B

1. **ÚVOD**
Cílem této TSI je zvýšit přístupnost železniční dopravy pro osoby se zdravotním postižením a osoby s omezenou schopností pohybu a orientace.
- 1.1. **Technická oblast působnosti**
Technickou oblast působnosti této TSI vymezuje čl. 2 odst. 1 nařízení.
- 1.2. **Zeměpisná oblast působnosti**
Zeměpisnou oblast působnosti této TSI vymezuje článek 2 odst. 2 nařízení.
2. **OBLAST PŮSOBNOSTI TÝKAJÍCÍ SE SUBSYSTÉMŮ A DEFINICE**
 - 2.1. **Oblast působnosti subsystémů**
 - 2.1.1. *Oblast působnosti týkající se subsystému infrastruktura*
Tato TSI platí pro veškeré veřejné prostory stanic určených k přepravě cestujících, které kontroluje železniční podnik, provozovatel infrastruktury nebo provozovatel stanice. K těmto prostorům patří mj. prostory, kde se poskytují informace, kupují a případně označují jízdenky, a také prostory určené k čekání na vlak.
 - 2.1.2. *Oblast působnosti týkající se subsystému kolejová vozidla*
Tato TSI platí pro kolejová vozidla, na která se vztahuje TSI LOC&PAS a která jsou určena k přepravě cestujících.
 - 2.1.3. *Oblast působnosti týkající se subsystému provozní aspekty*
Tato TSI platí pro postupy, které umožňují souvislý provoz subsystémů infrastruktura a kolejová vozidla v případech, kdy jsou cestujícími osoby se zdravotním postižením nebo osoby s omezenou schopností pohybu a orientace.
 - 2.1.4. *Oblast působnosti týkající se subsystému využití telematiky v osobní dopravě*
Tato TSI platí pro vizuální a zvukové informační systémy pro cestující ve stanicích a v kolejových vozidlech.
 - 2.2. **Definice „osoby se zdravotním postižením a osoby s omezenou schopností pohybu a orientace“**
„Osobou se zdravotním postižením a osobou s omezenou schopností pohybu a orientace“ se rozumí každá osoba s trvalým či dočasným fyzickým, mentálním, duševním či smyslovým postižením, jež jí ve spojení s různými překážkami může bránit, aby přepravu využívala plně a efektivně na základě rovnosti s ostatními cestujícími, nebo jejíž pohyb při využívání přepravy je omezen v důsledku věku.

Přeprava nadměrně velkých předmětů (například jízdních kol a neskladných zavazadel) do oblastí působnosti této TSI nespadá.
 - 2.3. **Další definice**
K definicím souvisejícím s kolejovými vozidly viz bod 2.2 TSI LOC&PAS.

▼M1*Údaje o přístupnosti*

Údaje o přístupnosti tvoří informace týkající se přístupnosti stanic osobní železniční dopravy, které je třeba shromáždit, spravovat

▼ **M1**

a vyměňovat, tj. popis vlastností a vybavení stanic osobní železniční dopravy. V případě potřeby je tento popis doplněn o informace o stavu shody stanice s touto TSI.

▼ **B***Bezbariérová přístupová cesta*

Bezbariérová přístupová cesta představuje spojení mezi dvěma nebo více veřejnými prostory určenými k přepravě cestujících, které např. vymezuje bod 2.1.1. Bezbariérovou přístupovou cestu mohou použít všechny osoby se zdravotním postižením a osoby s omezenou schopností pohybu a orientace. Za tímto účelem může být tato cesta rozdělena tak, aby lépe odpovídala potřebám všech osob se zdravotním postižením a s omezenou schopností pohybu a orientace. Spojením všech částí bezbariérové přístupové cesty se vytvoří cesta přístupná pro všechny osoby se zdravotním postižením a osoby s omezenou schopností pohybu a orientace.

Bezschodová cesta

Bezschodová cesta je část bezbariérové cesty, jež vyhovuje potřebám osob se sníženou schopností pohybu. Na bezschodové cestě by pokud možno nemělo docházet ke změnám úrovně, případné nutné změny úrovně jsou řešeny rampami a zdvihacími plošinami.

„Hmatové značky“ a „hmatové ovládací prvky“

„Hmatové značky“ a „hmatové ovládací prvky“ jsou značky nebo ovládací prvky, včetně vyvýšených piktogramů, vyvýšených znaků nebo Braillova písma.

Provozovatel stanice

Provozovatel stanice je organizační subjekt v členském státě, kterému byla svěřena odpovědnost za provoz železniční stanice, přičemž provozovatelem stanice může být i provozovatel infrastruktury.

Bezpečnostní informace

Bezpečnostní informace jsou informace, které musí být poskytovány cestujícím s cílem je předem seznámit s tím, jak se mají chovat v případě nouzové situace.

Bezpečnostní pokyny

Bezpečnostní pokyny jsou pokyny, které musí být cestujícím poskytovány v případě nouzové situace, s cílem aby porozuměli, jak mají jednat.

Úrovňový přístup

Úrovňový přístup je přístup z nástupiště ke dveřnímu prostoru kolejového vozidla, u kterého lze prokázat, že:

- mezera mezi prahem dotčených dveří (nebo rozloženou přemostující plošinou v jejich prostoru) a nástupištěm nepřesahuje 75 mm měřeno vodorovně a 50 mm měřeno svisle a
- v dotčeném kolejovém vozidle se mezi prahem dveří a představkem nenachází žádné vnitřní schody.

3. ZÁKLADNÍ POŽADAVKY

V následujících tabulkách se uvádějí základní požadavky, které stanoví příloha III směrnice 2008/57/ES a kterým pro oblast působnosti této TSI odpovídají specifikace uvedené v oddíle 4 této TSI.

Základní požadavky, které tabulka neuvádí, nejsou z hlediska působnosti této TSI relevantní.



Tabulka 1

Základní požadavky na subsystém infrastruktura

Infrastruktura		Odkaz na základní požadavky v příloze III směrnice 2008/57/ES					
Prvek z oblasti TSI	Bod této přílohy, na který se odkazuje	Bezpečnost	Spolehlivost a dostupnost	Ochrana zdraví	Ochrana životního prostředí	Technická kompatibilita	Přístupnost ⁽¹⁾
Parkovací místa pro osoby se zdravotním postižením a osoby s omezenou schopností pohybu a orientace	4.2.1.1						2.1.2
Bezbariérová přístupová cesta	4.2.1.2	2.1.1					2.1.2
Dveře a vchody	4.2.1.3	1.1.1 2.1.1					2.1.2
Povrchy podlah	4.2.1.4	2.1.1					2.1.2
Označení průhledných překážek	4.2.1.5	2.1.1					2.1.2
Toalety a zařízení pro přebalování dětí	4.2.1.6	1.1.5 2.1.1					2.1.2
Nábytek a volně stojící zařízení	4.2.1.7	2.1.1					2.1.2
Místa výdeje jízdenek, informační přepážky a místa pomoci zákazníkům	4.2.1.8	2.1.1	2.7.3			2.7.1	2.1.2 2.7.5
Osvětlení	4.2.1.9	2.1.1					2.1.2
Vizuální informace, rozmístění značek, piktogramy, tištěné a dynamické informace	4.2.1.10					2.7.1	2.1.2 2.7.5
Mluvené informace	4.2.1.11	2.1.1	2.7.3			2.7.1	2.1.2 2.7.5
Šířka a okraj nástupiště	4.2.1.12	2.1.1					2.1.2
Konec nástupiště	4.2.1.13	2.1.1					2.1.2
Pomocná zařízení pro nastupování na nástupištích	4.2.1.14	1.1.1					2.1.2
Úrovňové přechody tratí na stanicích	4.2.1.15	2.1.1					2.1.2

⁽¹⁾ Základní požadavky dané směrnicí Komise 2013/9/EU ze dne 11. března 2013, kterou se mění příloha III směrnice 2008/57/ES (Úř. věst. L 68 12. 3. 2013. s. 55).



Tabulka 2

Základní požadavky na subsystém kolejová vozidla

Kolejová vozidla		Odkaz na základní požadavky v příloze III směrnice 2008/57/ES					
Prvek z oblasti TSI	Bod této přílohy, na který se odkazuje	Bezpečnost	Spolehlivost a dostupnost	Ochrana zdraví	Ochrana životního prostředí	Technická kompatibilita	Přístupnost
Sedadla	4.2.2.1			1.3.1			2.4.5
Místa pro invalidní vozíky	4.2.2.2	2.4.1					2.4.5
Dveře	4.2.2.3	1.1.1 1.1.5 2.4.1	1.2				2.4.5
Osvětlení	4.2.2.4	2.4.1					2.4.5
Toalety	4.2.2.5	2.4.1					2.4.5
Průchozí profily	4.2.2.6			1.3.1			2.4.5
Informace pro zákazníky	4.2.2.7	2.4.1	2.7.3			2.7.1	2.4.5 2.7.5
Změny výšky	4.2.2.8	1.1.5					2.4.5
Madla	4.2.2.9	1.1.5					2.4.5
Vybavení na spaní s přístupností pro invalidní vozíky	4.2.2.10	2.4.1					2.4.5
Poloha schůdku pro nastupování do vozidla a vystupování z něj	4.2.2.11	1.1.1	2.4.2			1.5 2.4.3	2.4.5
Pomocná zařízení pro nastupování	4.2.2.12	1.1.1				1.5 2.4.3	2.4.5

4. POPIS SUBSYSTÉMŮ

4.1. Úvod

- 1) Železniční systém, na který se vztahuje směrnice 2008/57/ES a jehož součástí subsystémy jsou, je integrovaný systém, jehož soulad musí být ověřen. Tento soulad musí být zkontrolován především s ohledem na specifikace každého subsystému, na jeho rozhraní se systémem, ve kterém je integrován, i na pravidla provozu a údržby.

▼B

- 2) Funkční a technické specifikace subsystémů a jejich rozhraní popsané v bodech 4.2 a 4.3 kromě případů, kdy je to nezbytně nutné pro interoperabilitu železniční sítě Unie, nenafizují použití specifických technologií nebo technických řešení. Inovativní řešení k zajištění interoperability však mohou vyžadovat nové specifikace a/nebo nové způsoby posuzování. Aby byla umožněna technologická inovace, musí být tyto specifikace a způsoby posuzování vypracovány postupem popsaným v článku 6 nařízení.
- 3) Základní parametry pro subsystém infrastruktura a subsystém kolejová vozidla týkající se přístupnosti pro osoby se zdravotním postižením a osoby s omezenou schopností pohybu a orientace jsou uvedeny v bodě 4.2 těchto TSI a zohledňují všechny platné základní požadavky. Provozní požadavky a úkoly se uvádějí v TSI OPE a v bodě 4.4 těchto TSI.

4.2. **Funkční a technické specifikace**

4.2.1. *Subsystém infrastruktura*

- 1) Vzhledem k základním požadavkům uvedeným v oddílu 3 jsou funkční a technické specifikace subsystému infrastruktura týkající se přístupnosti pro osoby se zdravotním postižením a osoby s omezenou schopností pohybu a orientace seřazeny takto:
 - Parkovací místa pro osoby se zdravotním postižením a osoby s omezenou schopností pohybu a orientace
 - Bezbariérové přístupové cesty
 - Dveře a vchody
 - Povrchy podlah
 - Označení průhledných překážek
 - Toalety a zařízení pro přebalování dětí
 - Nábytek a volně stojící zařízení
 - Místa výdeje jízdenek, informační přepážky a místa pomoci zákazníkům
 - Osvětlení
 - Vizualní informace, rozmístění značek, piktogramy, tištěné a dynamické informace
 - Mluvené informace
 - Šířka a okraj nástupiště
 - Konec nástupiště
 - Pomocná zařízení pro nastupování skladovaná na nástupištích
 - Úrovňové přechody kolejí
- 2) Základní parametry uvedené v bodech 4.2.1.1–4.2.1.15 platí pro oblast působnosti subsystému infrastruktura vymezenou v bodě 2.1.1; lze je rozdělit do dvou kategorií:
 - Základní parametry, u kterých je nutné upřesnit technické podrobnosti, např. parametry týkající se nástupišť a přístupových cest k nim. V tomto prvním případě jsou základní parametry konkrétně popsány a technické podrobnosti, kterým je ke splnění požadavku třeba vyhovět, podrobně rozvedeny.

▼B

- Základní parametry, u kterých není nutné upřesňovat technické podrobnosti, např. hodnota ramp nebo vlastnosti parkovacích stání. V tomto druhém případě je základní parametr vymezen jako funkční požadavek, který lze splnit využitím různých technických řešení.

Tabulka 3 níže uvádí kategorie všech jednotlivých základních parametrů.

Tabulka 3

Kategorie základních parametrů

Základní parametr	Stanovené technické podrobnosti	Pouze funkční požadavek
Parkovací místa pro osoby se zdravotním postižením a osoby s omezenou schopností pohybu a orientace		Celý bod 4.2.1.1
Bezbariérová přístupová cesta	Umístění bezbariérových cest Šířka bezbariérové přístupové cesty Práh Dvojí madla Typ zdvihací plošiny Výška znaků Braillova písma	Podrobné vlastnosti
	Bod 4.2.1.3 podbod 2: šířka dveří Bod 4.2.1.3 podbod 4: výška zařízení pro obsluhu dveří	Bod 4.2.1.3 podbod 1: Bod 4.2.1.3 podbod 3:
Povrchy podlah		Celý bod 4.2.1.4
		Celý bod 4.2.1.5
Toalety a zařízení pro přebalování dětí		Celý bod 4.2.1.6
Nábytek a volně stojící zařízení		Celý bod 4.2.1.7
Místa výdeje jízdenek, informační přepážky a místa pomoci zákazníkům	Bod 4.2.1.8 podbod 5: průchod u zařízení na kontrolu jízdenek	Bod 4.2.1.8 podbody 1–4 Bod 4.2.1.8 podbod 6:
Osvětlení	Bod 4.2.1.9 podbod 3: Osvětlení na nástupištích	Bod 4.2.1.9 podbod 1, bod 4.2.1.9 podbod 2, bod 4.2.1.9 podbod 4: osvětlení na jiných místech
Vizuální informace, rozmístění značek, piktogramy, tištěné a dynamické informace	Podrobnosti o informacích, které je třeba poskytovat Umístění informací	Podrobné charakteristiky vizuálních informací
Mluvené informace	Celý bod 4.2.1.11	
Šířka a okraj nástupiště	Celý bod 4.2.1.12	
Konec nástupiště	Celý bod 4.2.1.13	
Pomocná zařízení pro nastupování skladovaná na nástupištích	Celý bod 4.2.1.14	
Úrovňové přechody tratí na stanicích	Celý bod 4.2.1.15	

▼B**4.2.1.1. Parkovací místa pro osoby se zdravotním postižením a osoby s omezenou schopností pohybu a orientace**

- 1) Pokud při nádraží existuje vyhrazené parkoviště, měla by zde být v dostatečném počtu vyhrazena vhodně uzpůsobená parkovací místa pro osoby se zdravotním postižením a osoby s omezenou schopností pohybu a orientace, které jsou oprávněny je využívat, přičemž tato stání by měla být v rámci parkoviště umístěna pokud možno co nejbližší k přístupnému vchodu.

4.2.1.2. Bezbariérová přístupová cesta

- 1) K dispozici musí být bezbariérové přístupové cesty spojující tyto veřejné prostory infrastruktury (pokud tyto prostory existují):
 - zastávky a stanoviště jiných navazujících druhů dopravy v okolí stanice (například taxíků, autobusů, tramvají, metra, přívozu apod.)
 - parkoviště
 - přístupné vchody a východy
 - informační přepážky
 - vizuální a zvukové informační systémy
 - místa výdeje jízdenek
 - místa pomoci zákazníkům
 - prostory určené k čekání na vlak
 - toalety
 - nástupiště
- 2) Bezbariérové přístupové cesty musí být co nejkratší.
- 3) Povrch podlah bezbariérových přístupových cest musí být nízko-reflexní.

4.2.1.2.1. Pohyb ve vodorovném směru

- 1) Veškeré bezbariérové cesty, lávky a podchody musí mít průjezdnou šířku nejméně 160 cm, a to s výjimkou prostor uvedených v bodě 4.2.1.3 podbodě 2 (dveře), bodě 4.2.1.12 podbodě 3 (nástupiště) a bodě 4.2.1.15 podbodě 2 (úrovňové přechody).
- 2) Jsou-li na vodorovné cestě umístěny prahy, musí se svým bezprostředním okolím opticky kontrastovat a jejich výška nesmí přesahovat 2,5 cm.

4.2.1.2.2. Pohyb ve svislém směru

- 1) Pokud na bezbariérové cestě dochází ke změně úrovně, musí být pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace jako alternativa ke schodům k dispozici bezschodová cesta.
- 2) Schodiště na bezbariérové cestě musí mít šířku nejméně 160 cm, měřeno mezi madly. Minimálně první a poslední schod musí být označen opticky kontrastním pruhem, přičemž alespoň před prvním schodem směrem dolů musí být na chodníku umístěno hmatové výstražné značení.
- 3) Nejsou-li nainstalovány zdvihací plošiny, jsou osobám se zdravotním postižením a osobám s omezenou schopností pohybu a orientace, které nemohou využít schody, k dispozici rampy. Jejich sklon musí být mírný. Prudší sklon je přípustný pouze u krátkých ramp.
- 4) Schody a rampy musí být vybaveny madly na obou stranách a ve dvou úrovních.

▼B

- 5) Nejsou-li nainstalovány rampy, musí být k dispozici zdvihací plošiny, a to alespoň typu 2 v souladu se specifikací, na niž se odkazuje v indexu 1 v dodatku A. Použití zdvihacích plošin typu 1 je přípustné pouze ve stanicích, které procházejí obnovou či modernizací.
- 6) Pohyblivé schody a pohyblivé chodníky musí být navrženy v souladu se specifikací, na niž se odkazuje v indexu 2 v dodatku A.
- 7) Úrovňové přechody kolejí mohou být součástí bezbariérové cesty, pouze pokud splňují požadavky stanovené v bodě 4.2.1.15.

4.2.1.2.3. Značení přístupové cesty

- 1) Bezbariérové přístupové cesty musí být zřetelně označeny vizuálními informacemi, které podrobně popisuje bod 4.2.1.10.
- 2) Informace o bezbariérové přístupové cestě musí být zrakově postiženým osobám poskytovány minimálně hmatovým značením na chodníku a jeho opticky kontrastním povrchem. Tento podbod neplatí pro bezbariérové cesty na parkoviště a z nich.
- 3) Jako doplněk nebo jako alternativu k těmto prostředkům lze uplatnit technická řešení využívající dálkově řízená zvuková zařízení nebo telefonní aplikace. Pokud mají tyto prostředky sloužit jako alternativa, považují se za inovativní řešení.
- 4) Pokud jsou podél bezbariérových přístupových cest k nástupišti v dosahu madla nebo zdi, musí obsahovat stručnou informaci (například číslo nástupiště nebo informaci o směru) vyjádřenou Braillovým či prismatickým písmem nebo čísly na madlech nebo na zdi ve výšce mezi 145 cm a 165 cm.

4.2.1.3. Dveře a vchody

- 1) Tento bod platí pro všechny dveře a vchody na bezbariérových cestách, a to s výjimkou vstupních dveří na toalety, které nejsou určeny pro osoby se zdravotním postižením a osoby s omezenou schopností pohybu a orientace.
- 2) Dveře musí mít minimální použitelnou světlou šířku 90 cm a musí být navrženy tak, aby je mohly obsluhovat osoby se zdravotním postižením a osoby s omezenou schopností pohybu a orientace.
- 3) Je přípustné používat ruční, poloautomatické nebo automatické dveře.
- 4) Zařízení pro obsluhu dveří musí být dostupné ve výšce mezi 80 cm a 110 cm.

4.2.1.4. Povrchy podlah

- 1) Veškeré podlahové krytiny, jakož i povrchy podlah a schodů musí být protiskluzové.
- 2) Uvnitř budov stanice nesmí na plochách pro pěší nerovnosti přesahovat 0,5 cm, a to s výjimkou prahů, drenážních kanálů a hmatového značení na chodníku.

4.2.1.5. Označení průhledných překážek

- 1) Průhledné překážky na cestách využívaných cestujícími nebo podél nich tvořené skleněnými dveřmi nebo průhlednými stěnami musí být označeny. Toto značení musí na tyto průhledné překážky zřetelně upozorňovat. Toto značení se nevyžaduje, pokud jsou cestující před nárazem chráněni jiným způsobem, například madly nebo spojenými lavicemi.

▼B**4.2.1.6. Toalety a zařízení pro přebalování dětí**

- 1) Pokud jsou na stanici k dispozici toalety, musí být alespoň jedna kabina určená pro obě pohlaví přístupná pro osoby na invalidním vozíku.
- 2) Jsou-li na stanici toalety, musí být k dispozici zařízení pro přebalování dětí přístupné pro muže i ženy.

4.2.1.7. Nábytek a volně stojící zařízení

- 1) Veškerý nábytek a volně stojící zařízení stanice musí být vůči svému okolí opticky kontrastní a mít oblé hrany.
- 2) V okolí stanice musí být nábytek a volně stojící zařízení (včetně předmětů na konzolách a zavěšených předmětů) umístěny tak, aby nevidomým nebo zrakově postiženým osobám nepřekážely, nebo musí být jejich poloha pro nevidomé osoby používající dlouhou hůl zjištělná.
- 3) Na každém nástupišti, kde mohou cestující čekat na vlaky, a všech prostorách určených k čekání musí být alespoň jedna část vybavena sezením a místem pro invalidní vozík.
- 4) Je-li tento prostor chráněn před vlivy počasí, musí být přístupný osobám na invalidním vozíku.

4.2.1.8. Místa výdeje jízdenek, informační přepážky a místa pomoci zákazníkům

- 1) Vyskytují-li se podél bezbariérové přístupové cesty přepážky s osobním prodejem jízdenek, informační přepážky a místa pomoci zákazníkům, musí být minimálně jedna přepážka přístupná pro osoby na invalidním vozíku a osoby malého vzrůstu a minimálně jedna přepážka vybavena systémem s indukční smyčkou pro naslouchadlo.
- 2) Je-li u přepážky s prodejem jízdenek mezi cestujícím a prodejcem umístěna skleněná přepážka, musí být buď odnímatelná, nebo vybavena komunikačním systémem. Takováto případná skleněná přepážka musí být vyrobena z čirého skla.
- 3) Jsou-li nainstalována elektronická zařízení, která prodáváci zobrazují cenu, musí být rovněž nainstalována zařízení, která zobrazují cenu osobě kupující jízdenku.
- 4) Jsou-li na bezbariérové přístupové cestě ve stanici nainstalovány prodejní automaty jízdenek, musí alespoň jeden z nich mít rozhraní, na které dosáhne osoba na invalidním vozíku a lidé malého vzrůstu.
- 5) Jsou-li nainstalována zařízení na kontrolu jízdenek, musí alespoň jedno zařízení mít volný průchod o šířce nejméně 90 cm a musí pojmout obsazený invalidní vozík o délce až 1 250 mm. V případě modernizace nebo obnovy je přípustná minimální šířka 80 cm.
- 6) Používají-li se turnikety, musí být osobám se zdravotním postižením a osobám s omezenou schopností pohybu a orientace po celou provozní dobu dostupný přístupový bod bez turniketu.

4.2.1.9. Osvětlení

- 1) Intenzita osvětlení vnějších prostor stanice musí být taková, aby umožňovala najít cestu a aby při ní bylo viditelné označení změn úrovně, dveří a vstupů.

▼B

- 2) Intenzita osvětlení podél bezbariérových přístupových cest musí odpovídat vizuálním nárokům, které se na cestující kladou. Zvláštní pozornost je třeba věnovat změnám úrovně, prostorám pro prodej jízdenek a prodejním automatům na ně, informačním přepážkám a informačním displejům.
- 3) Nástupiště musí být osvětlena v souladu se specifikací, na niž se odkazuje v indexu 3 a indexu 4 v dodatku A.
- 4) Nouzové osvětlení musí zajistit dostatečnou viditelnost k evakuaci a k nalezení protipožárního a bezpečnostního vybavení.

4.2.1.10. Vizualní informace, rozmístění značek, pikto-gramy, tištěné a dynamické informace

- 1) Musí být poskytnuty tyto informace:
 - bezpečnostní informace a bezpečnostní pokyny,
 - tabulky s výstrahami, zákazy a příkazy,
 - informace týkající se odjezdu vlaků,
 - informace týkající se identifikace vybavení stanice, je-li k dispozici, a přístupových cest k tomuto vybavení.
- 2) Fonty písma, symboly a piktogramy použité ve vizuálních informacích musí opticky kontrastovat se svým okolím.
- 3) Na všech místech, kde se musí cestující rozhodnout, kterou z cest zvolí, jakož i v daných intervalech podél vlastní cesty musí být rozmístěny značky. Značení, symboly a piktogramy musí být používány jednotně po celé délce cesty.
- 4) Informace týkající se odjezdu vlaků (včetně konečné stanice, zastávek a čísla nástupiště a času) musí být alespoň na jednom místě ve stanici dostupné ve výšce nepřesahující 160 cm. Tento požadavek platí pro veškeré poskytované informace, ať už tištěné, nebo dynamické.
- 5) Typ písma použitého v textech musí být snadno čitelný.
- 6) Veškeré tabulky s bezpečnostními informacemi, výstrahami, příkazy a zákazy musí obsahovat piktogramy.
- 7) Značení hmatovými informacemi musí být použito:
 - na toaletách, pro případné funkční informace a přivolání pomoci,
 - ve výtazích v souladu se specifikací, na niž se odkazuje v indexu 1 v dodatku A.
- 8) Časové údaje vyjádřené číslicemi se uvádějí ve 24hodinovém formátu.
- 9) Symbol invalidního vozíku v souladu s dodatkem N se uvede na těchto grafických symbolech a piktogramech:
 - směrových informacích pro zvláštní cesty pro invalidní vozíky,
 - označení toalet přístupných osobám na invalidních vozících a případně dalšího vybavení,

▼B

— ukazatelích místa nástupu osob na invalidních vozících, je-li na nástupišti uvedena informace o řazení vlaku.

Tyto symboly lze kombinovat se symboly dalšími (například výtah, toaleta apod.).

- 10) Jsou-li nainstalovány indukční smyčky, musí být označeny znakem popsaným v dodatku N.
- 11) Na toaletách přístupných osobám na invalidních vozících, kde jsou k dispozici sklopná madla, musí být uveden grafický symbol zobrazující madlo ve sklopené i ve vzpřímené poloze.
- 12) Na jednom místě se vedle sebe nesmí nacházet více než pět piktogramů společně se směrovou šipkou ukazující jeden směr.
- 13) Displeje musí odpovídat požadavkům stanoveným v bodě 5.3.1.1. V tomto bodě se pojmem „displej“ rozumí jakékoliv zařízení podporující dynamické informace.

4.2.1.11. Mluvené informace

- 1) Mluvené informace musí mít minimální úroveň indexu přenosu řeči pro místní rozhlas (STI-PA) 0,45, a to v souladu se specifikací, na niž se odkazuje v indexu 5 v dodatku A.

4.2.1.12. Šířka a okraj nástupiště

- 1) Nebezpečná oblast nástupiště začíná hranou nástupiště přilehlou ke koleji a je definována jako oblast, kde při průjezdu nebo příjezdu vlaků nesmí stát cestující.
- 2) Je přípustné, aby se šířka nástupiště po celé jeho délce měnila.
- 3) Minimální šířka nástupiště bez překážek je dána součtem šířky nebezpečné zóny a šířky dvou průchodů v obou směrech o šířce 80 cm (160 cm). Tento rozměr se u konců nástupiště může zúžit na 90 cm.
- 4) Výskyt překážek v průchodu o šířce 160 cm je přípustný. Vybavení potřebné pro signalizační systém a bezpečnostní vybavení se v tomto bodě nepovažuje za překážky. Minimální vzdálenost mezi překážkami a nebezpečnou zónou udává tato tabulka:

Tabulka 4

Minimální vzdálenost mezi překážkami a nebezpečnou zónou

Délka překážek (měřená rovnoběžně s hranou nástupiště)	Minimální vzdálenost od nebezpečné zóny
Méně než 1 m (poznámka 1) – malá překážka	80 cm

▼B

Délka překážek (měřená rovnoběžně s hranou nástupiště)	Minimální vzdálenost od nebezpečné zóny
Od 1 m a méně než 10 m – velká překážka	120 cm

Poznámka 1: Pokud vzdálenost mezi dvěma malými překážkami nedosahuje 2,4 m měřeno rovnoběžně s hranou nástupiště, považují se takovéto překážky za jednu velkou překážku.

Poznámka 2: Je přípustné, aby se v rámci této minimální vzdálenosti mezi velkou překážkou a nebezpečnou zónou nacházely další malé překážky, musí však být dodrženy požadavky týkající se malých překážek (minimální vzdálenost od nebezpečné zóny a od jiné malé překážky).

- 5) Pokud jsou na palubě vlaků nebo na nástupišťích doplňková zařízení, která umožňují osobám na invalidním vozíku nastoupit do vlaku nebo z něj vystoupit, musí být v místě, kde se tato zařízení pravděpodobně budou používat, mezi okrajem zařízení směrem k místu na úrovni nástupiště, odkud invalidní vozík najíždí nebo kam se spouští, zajištěn volný prostor (bez překážek) o šířce nejméně 150 cm. Nové stanice musí tento požadavek splňovat pro všechny vlaky, které budou u nástupiště zastavovat.
- 6) Hranice nebezpečné zóny, která se od hrany nástupiště přilehlé ke koleji nachází nejdále, musí být vizuálně označena a na chodníku opatřena hmatovým značením.
- 7) Vizualním značením musí být opticky kontrastní, protiskluzový výstražný pruh o šířce nejméně 10 cm.
- 8) Hmatové značení na chodníku může být dvojího typu:
 - vzor upozorňující na ohrožení na hranici nebezpečné zóny,
 - vodící vzor vymezující cestu na bezpečné straně nástupiště.
- 9) Barva materiálu na hraně nástupiště přilehlé ke kolejím musí opticky kontrastovat s tmavým kolejovým prostorem.

4.2.1.13. Konec nástupiště

- 1) Konec nástupiště je opatřen zábranou, která brání vstupu nepovolaných osob, nebo vizualním značením a hmatovým značením na chodníku se vzorem, který upozorňuje na nebezpečí.

4.2.1.14. Pomocná zařízení pro nastupování skladovaná na nástupišťích

- 1) Používá-li se na nástupišti rampa, musí splňovat požadavky bodu 5.3.1.2.
- 2) Používá-li se na nástupišti zdvihací plošina, musí splňovat požadavky bodu 5.3.1.3.
- 3) Musí být zajištěn bezpečný způsob skladování pomocných zařízení pro nastupování, a to včetně přenosných ramp, tak aby takto uskladněná zařízení cestujícím nepřekážela a neohrožovala je.

4.2.1.15. Přechody koleji pro cestující k nástupišťím

- 1) Podle vnitrostátních pravidel je přípustné, aby součástí bezschodové nebo bezbariérové cesty ve stanicích byly úrovněvé přechody koleji.
- 2) Pokud se úrovněvé přechody koleji používají jako součást bezschodových cest, které fungují jako doplněk jiných cest, musí tyto úrovněvé přechody splňovat tyto požadavky:
 - mít minimální šířku 120 cm (pokud jejich délka nedosahuje 10 m) nebo 160 cm (při délce od 10 m),
 - mít mírný sklon, prudší sklon je přípustný pouze u krátkých ramp,

▼B

- být navrženy tak, aby nemohlo dojít k zachycení nejmenšího kolečka invalidního vozíku definovaného v dodatku M mezi plochou přechodu a kolejí,
 - pokud se na vstupu úrovnových přechodů používají bezpečnostní zpomalující zatačky, které brání neúmyslnému či neřízenému přechodu kolejí, může být minimální šířka průchodu v rovné části cesty a ve zpomalující zatačce i menší než 120 cm, přičemž musí minimálně dosahovat 90 cm a musí osobě na invalidním vozíku poskytovat dostatek prostoru pro pohyb a změny směru.
- 3) Pokud se úrovnové přechody kolejí používají jako součást bezbariérových cest, které představují jedinou cestu pro všechny cestující, musí tyto úrovnové přechody splňovat tyto požadavky:
- vyhovovat všem specifikacím uvedeným výše,
 - být opatřeny vizuálním i hmatovým značením vymezujícím začátek a konec povrchu přechodu,
 - být pod dozorem, nebo být v souladu s vnitrostátními pravidly opatřeny vybavením pro bezpečný přechod nevidomých či zrakově postižených osob a/nebo být provozovány jako bezpečný přechod pro zrakově postižené osoby.
- 4) Nelze-li některý z výše uvedených požadavků splnit, nelze úrovnový přechod kolejí považovat za součást bezschodové či bezbariérové cesty.

4.2.2. *Subsystém kolejová vozidla*

- 1) Vzhledem k základním požadavkům uvedeným v oddílu 3 jsou funkční a technické specifikace subsystému kolejová vozidla týkající se přístupnosti pro osoby se zdravotním postižením a osoby s omezenou schopností pohybu a orientace seřazeny takto:
- Sedadla
 - Místa pro invalidní vozíky
 - Dveře
 - Osvětlení
 - Toalety
 - Průchozí profily
 - Informace pro zákazníky
 - Změny výšky
 - Madla
 - Vybavení na spaní s přístupností pro invalidní vozíky
 - Poloha schůdku pro nastupování do vozidla a vystupování z něj

4.2.2.1. *S e d a d l a*

4.2.2.1.1. *Obecně*

- 1) Držadla nebo svislá madla či jiné prvky, jež lze při pohybu uličkou použít k zajištění osobní stability, musí být nainstalovány na všech sedadlech na straně uličky, kromě sedadel, jež se ve vzprímené poloze nacházejí ve vzdálenosti do 200 mm od:
- zadní strany jiného sedadla orientovaného proti směru jízdy a vybaveného držadlem nebo svislým madlem nebo jiným prvkem, které lze použít k zajištění osobní stability,
 - madla nebo příčky.

▼B

- 2) Držadla nebo jiné prvky, které lze použít k zajištění osobní stability, musí být umístěny ve výšce mezi 800 mm a 1 200 mm nad podlahou, měřeno od středu použitelné části držadla, nesmí vyčnívat do průchozího profilu a musí opticky kontrastovat se sedadlem.
- 3) V prostorech k sezení vybavených pevnými podélnými sedadly musí být k zajištění osobní stability využita madla. Tato madla musí být umístěna ve vzdálenosti nejvýše 2 000 mm od sebe a musí být umístěna ve výšce mezi 800 mm a 1 200 mm nad podlahou a musí opticky kontrastovat s okolním interiérem vozu.
- 4) Držadla a jiné prvky nesmějí mít ostré hrany.

4.2.2.1.2. Vyhrazená sedadla

4.2.2.1.2.1. Obecně

- 1) Nejméně 10 % sedadel v rámci fixní vlakové soupravy nebo v rámci jednotlivého kolejového vozidla či jednotlivé třídy musí tvořit sedadla vyhrazená pro osoby se zdravotním postižením a osoby s omezenou schopností pohybu a orientace.
- 2) Vyhrazená sedadla a vozidla, v nichž se nacházejí, musí být označena značkami v souladu s dodatkem N. Musí být také uvedeno, že ostatní cestující musí tato sedadla v případě potřeby uvolnit osobám oprávněným je používat.
- 3) Vyhrazená sedadla se musí nacházet v prostoru pro cestující a v blízkosti vnějších dveří. Ve dvoupodlažních kolejových vozidlech či soupravách se vyhrazená sedadla mohou nacházet na obou podlažích.
- 4) Úroveň prvků na vyhrazených sedadlech musí být minimálně stejná jako u prvků na standardních sedadlech stejného typu.
- 5) Jsou-li sedadla určitého typu vybavena opěrkami rukou, musí být vyhrazená sedadla stejného typu vybavena pohyblivými opěrkami rukou. Tento požadavek se nevztahuje na opěrky rukou podél skříně vozidla nebo stěny příčky mezi oddíly. Pohyblivé opěrky rukou se musí sklápět do polohy paralelní s opěradlem sedadla, a umožňovat tak volný přístup k sedadlu a případným sousedním vyhrazeným sedadlům.
- 6) Jako vyhrazená sedadla nesmí sloužit sklápěcí sedadla.
- 7) Každé vyhrazené sedadlo a prostor, který je k dispozici pro osobu na něm sedící, musí splňovat požadavky podle obrázků H1 až H4 v dodatku H.
- 8) Celá užitečná sedací plocha vyhrazeného sedadla musí být široká nejméně 450 mm (viz obrázek H1).
- 9) Svršek čalounění všech vyhrazených sedadel musí být na předním okraji sedadla mezi 430 mm a 500 mm nad úrovní podlahy.
- 10) Světlá výška nad každým sedadlem musí být nejméně 1 680 mm od úrovně podlahy, kromě dvoupodlažních vlaků, u nichž jsou nad sedadly k dispozici police na zavazadla. V takovém případě je pro vyhrazená sedadla pod policemi na zavazadla přípustná snížená světlá výška 1 520 mm, a to za předpokladu, že nejméně 50 % vyhrazených sedadel má stále světlou výšku 1 680 mm.

▼B

- 11) Jsou-li nainstalována sklápěcí sedadla, musí se rozměry měřit u sedadel v plně vzpřímené poloze.

4.2.2.1.2.2. Sedadla v uspořádání za sebou

- 1) Jsou-li jako vyhrazená sedadla určena sedadla v uspořádání za sebou, musí mezera před každým sedadlem splňovat požadavek na obrázku H2.
- 2) Vzdálenost mezi předním povrchem opěradla sedadla a svislou rovinou procházející nejzadnější částí předcházejícího sedadla musí být nejméně 680 mm, přičemž požadovaný prostor mezi sedadly se měří od středu sedadla 70 mm nad místem, kde čalounění navazuje na opěradlo zad.
- 3) Rovněž mezi předním okrajem čalounění sedadla a uvedenou svislou rovinou předcházejícího sedadla musí být volný prostor nejméně 230 mm.

4.2.2.1.2.3. Sedadla v uspořádání proti sobě

- 1) Jsou-li jako vyhrazená sedadla určena sedadla v uspořádání proti sobě, musí být vzdálenost mezi předními okraji čalounění každého sedadla nejméně 600 mm (viz obrázek H3). Tuto vzdálenost je třeba dodržet i v případě, kdy jedno ze sedadel uspořádaných proti sobě není sedadlem vyhrazeným.
- 2) Jsou-li vyhrazená sedadla uspořádaná proti sobě vybavena stolem, musí být vodorovná světlá vzdálenost mezi předním okrajem čalounění sedadla a okrajem stolu nejméně 230 mm (viz obrázek H4). Pokud jedno ze sedadel uspořádaných proti sobě není vyhrazeným sedadlem, lze vzdálenost mezi ním a stolem snížit, a to za předpokladu, že zůstane zachována vzdálenost mezi předními okraji čalounění sedadel 600 mm. U stolků upevněných na boční stěně, jež nezasahují nad středovou osu sedadla u okna, není třeba shodu s tímto podbodem ověřovat.

4.2.2.2. Místa pro invalidní vozíky

- 1) Podle délky vlaku, do níž se nepočítá lokomotiva nebo tažný vůz, nesmí být počet dostupných míst pro invalidní vozíky nižší než počet uvedený v následující tabulce:

Tabulka 5

Minimální počet míst pro invalidní vozíky podle délky vlaku

Délka vlaku	Počet míst pro invalidní vozíky ve vlaku
Méně než 30 m	1 místo pro invalidní vozíky
30 až 205 metrů	2 místa pro invalidní vozíky
Více než 205 a méně než 300 metrů	3 místa pro invalidní vozíky
Více než 300 metrů	4 místa pro invalidní vozíky

- 2) K zajištění stability musí být místo pro invalidní vozíky koncipováno tak, aby čelo invalidního vozíku směřovalo buď ve směru, nebo proti směru jízdy.

▼B

- 3) V celé délce místa pro invalidní vozík musí být od podlahy přinejmenším do výše 1 450 mm zachována šířka 700 mm, přičemž po obou stranách překážky, která by zasahovala do prostoru pro ruce osoby na invalidním vozíku (např. stěna nebo konstrukce) musí navíc být k dispozici volný prostor se světlou šířkou 50 mm, a to ve výšce 400 mm až 800 mm nad úrovní podlahy (pokud bok invalidního vozíku na jedné straně sousedí s uličkou, požadavek na dodatečnou světlou šířku 50 mm se na tuto stranu nevztahuje, protože prostor uličky se považuje za volný prostor).
- 4) Minimální vzdálenost v podélné rovině mezi zadní stranou místa pro invalidní vozík a další plochou musí odpovídat obrázkům I1 až I3 v dodatku I.
- 5) V určeném prostoru se mezi podlahou a stropem vozidla nesmí kromě police na zavazadla nad hlavou, vodorovného madla připevněného ke stěně nebo stropu vozu, jež odpovídá požadavkům stanoveným v bodě 4.2.2.9, či stolku nacházet žádné překážky.
- 6) Zadní stranu místa pro invalidní vozík musí tvořit konstrukce nebo jiný přijatelný prvek o šířce alespoň 700 mm. Výška konstrukce nebo prvku musí být taková, aby zabránila převrácení vozíku dozadu, pokud je o ni/něj vozík zadní částí opřený.
- 7) V místě pro vozík pro invalidy může být nainstalováno sklápěcí nebo skládací sedadlo, nesmí však ve složené poloze zasahovat do rozměrových požadavků na místo pro vozík pro invalidy.
- 8) V místech pro invalidní vozíky nebo bezprostředně před ně se nesmí napevno připevňovat žádná zařízení, jako např. držáky na jízdní kola či stojany na lyže.
- 9) Vedle všech míst pro invalidní vozík, nebo naproti nim musí být k dispozici alespoň jedno sedadlo určené pro doprovod osoby na invalidním vozíku. Toto sedadlo musí poskytovat stejnou míru pohodlí jako ostatní sedadla pro cestující, přičemž může být také umístěno na protější straně uličky.
- 10) Ve vlacích, jejichž návrhová rychlost přesahuje 250 km/h, vyjma dvoupodlažních vlaků, musí mít osoba na invalidním vozíku možnost přesunout se z místa pro invalidní vozík na sedadlo pro cestující s pohyblivou opěrkou ruky. Tento přesun provádí osoba na invalidním vozíku samostatně. V tomto případě je přípustné, aby se sedadlo pro doprovod posunulo do jiné řady. Tento požadavek platí pro místa pro invalidní vozíky ve vlaku až do počtu uvedeného v tabulce 5.
- 11) Místo pro invalidní vozík musí být vybaveno zařízením pro přivolání pomoci, které v případě nebezpečí umožňuje osobě na invalidním vozíku informovat osobu, která může podniknout odpovídající kroky.
- 12) Jak vyplývá z obrázku L1 v dodatku L, musí být zařízení pro přivolání pomoci umístěno v pohodlném dosahu osoby na invalidním vozíku.
- 13) Zařízení pro přivolání pomoci nesmí být umístěno v úzkém vybrání, které by znemožňovalo přímou úmyslnou obsluhu dlaní, je však přípustné, aby bylo vybaveno ochranou před nezáměrnou aktivací.
- 14) Rozhraní u zařízení pro přivolání pomoci musí odpovídat definici uvedené v bodě 5.3.2.6.

▼B

- 15) Bezprostředně vedle místa pro invalidní vozík nebo na něm se musí nacházet značka v souladu s dodatkem N, která dané místo označuje jako místo pro invalidní vozík.

4.2.2.3. Dveře

4.2.2.3.1. Obecně

- 1) Tyto požadavky platí pouze pro vstupní dveře do jiné veřejně přístupné části vlaku, a to s výjimkou dveří na toalety.
- 2) Ovládací zařízení, jímž se otevírají nebo zavírají dveře s ruční obsluhou, které využívá veřejnost, musí být možno aktivovat dlaní ruky, a to s vynaložením síly nejvýše 20 N.
- 3) Ovládací prvky dveří, ať už ruční, tlačítkové nebo jiné, musí opticky kontrastovat s povrchem, na kterém jsou umístěny.
- 4) Jejich rozhraní pro cestující musí odpovídat specifikacím v bodě 5.3.2.1.
- 5) Pokud jsou zařízení pro otevírání a zavírání dveří umístěna nad sebou, musí horní zařízení vždy sloužit k otevírání.

4.2.2.3.2. Vnější dveře

- 1) Všechny vnější dveřní vchody pro cestující musí mít při otevření minimální použitelnou světlou šířku 800 mm.
- 2) Ve vlacích, jejichž návrhová rychlost nedosahuje 250 km/h, musí mít dveře pro úrovňový přístup s invalidním vozíkem podle definice v bodě 2.3 při otevření minimální použitelnou světlou šířku 1 000 mm.
- 3) Všechny vnější dveřní vchody pro cestující musí být zvnějšku označeny tak, aby opticky kontrastovaly s boční stranou skříně vozu, který je obklopuje.
- 4) Vnější dveře určené k přístupu s invalidním vozíkem musí být k místům určeným pro invalidní vozíky ze všech vstupních dveří nejbližší.
- 5) Dveře, které se mají použít pro přístup s invalidním vozíkem, musí být zřetelně označeny v souladu s dodatkem N.
- 6) Umístění vnějších dveří musí být zevnitř vozu zřetelně vyznačeno pomocí opticky kontrastní podlahy v jejich blízkosti.
- 7) Při uvolnění dveří k otevření musí být dán signál, který je jasně slyšitelný a viditelný pro osoby uvnitř i vně vlaku. Tento výstražný signál musí trvat po dobu nejméně pěti sekund, a to pokud nedojde k aktivaci dveří; v tomto případě může signál skončit po 3 sekundách.
- 8) Pokud se dveře otevírají automaticky nebo je dálkově otevírá strojvedoucí nebo jiný člen doprovodu vlaku, musí výstražný signál od okamžiku, kdy se dveře začnou otevírat, trvat po dobu nejméně 3 sekund.
- 9) Bezprostředně před automatickým či dálkovým zavřením dveří musí být dán výstražný signál slyšitelný a viditelný pro osoby uvnitř i vně vlaku. Tento výstražný signál musí začít minimálně dvě sekundy předtím, než se dveře začnou zavírat, a pak trvat po celou dobu zavírání dveří.

▼B

- 10) Zdroj zvuku pro dveřní výstražný signál se musí nacházet poblíž ovládacího zařízení, nebo poblíž dveří, pokud toto ovládací zařízení chybí.
- 11) Vizualní signál musí být viditelný uvnitř i vně vlaku a musí být umístěn tak, aby se minimalizovala možnost clonění cestujícími, kteří se nacházejí v představku.
- 12) Výstražné zvukové signály u dveří pro cestující musí odpovídat specifikaci v dodatku G.
- 13) Aktivaci dveří musí provádět buď doprovod vlaku, nebo musí probíhat poloautomaticky (tj. obsluha cestujícími pomocí tlačítka) či automaticky.
- 14) Ovládací prvky dveří se musí nacházet buď vedle křídla dveří, nebo na něm.
- 15) Střed vnějšího ovládacího zařízení, jímž se dveře otevírají a který lze aktivovat z nástupiště, nesmí být níže než 800 mm a výše než 1 200 mm nad nástupištěm měřeno svisle, a to na žádném z nástupišť, pro něž je vlak navržen. Je-li vlak navržen pro provoz na nástupištích jediné výšky, nesmí být střed vnějšího ovládacího zařízení, jímž se otevírají dveře, níže než 800 mm a výše než 1 100 mm měřeno svisle nad nástupištěm této výšky.
- 16) Střed vnitřního ovládacího zařízení, kterým se otevírají vnější dveře, musí být umístěn nejméně 800 mm a nejvýše 1 100 mm měřeno svisle nad úrovní podlahy vozu.

4.2.2.3.3. Vnitřní dveře

- 1) Součástí vnitřních automatických a poloautomatických dveří musí být zařízení, které při pohybu dveří chrání cestující před zachycením.
- 2) Vnitřní dveře, které jsou upraveny pro přístup osob na invalidních vozících, musí mít minimální použitelnou světlou šířku 800 mm.
- 3) Síla potřebná k otevření nebo zavření dveří s ruční obsluhou nesmí přesahovat 60 N.
- 4) Střed ovládacího zařízení vnitřních dveří musí být umístěn nejméně 800 mm a nejvýše 1 100 mm měřeno svisle nad úrovní podlahy vozidla.
- 5) Automatické spojovací dveře mezi vozy se musí otevírat buď synchronně jako pár, nebo musí druhé dveře automaticky zjistit přítomnost osoby, která se k nim přibližuje, a otevřít se.
- 6) Pokud více než 75 % povrchu dveří tvoří průhledný materiál, musí být opatřeny jasným vizuálním značením.

4.2.2.4. Osvětlení

- 1) Minimální průměrná hodnota intenzity osvětlení v prostorech pro cestující musí odpovídat bodu 4.1.2 specifikace, na niž se odkazuje v indexu 6 v dodatku A. Požadavky na jednotnost těchto hodnot nejsou pro shodu s touto TSI relevantní.

4.2.2.5. Toalety

- 1) Je-li vlak vybaven toaletami, musí v něm být k dispozici univerzální toaleta, která je přístupná z míst pro invalidní vozíky.

▼B

- 2) Standardní toaleta musí odpovídat požadavkům stanoveným v bodech 5.3.2.2 a 5.3.2.3.
- 3) Univerzální toaleta musí odpovídat požadavkům stanoveným v bodech 5.3.2.2 a 5.3.2.4.
- 4) Je-li vlak vybaven toaletami, musí v něm být k dispozici zařízení pro přebalování dětí. Pokud nejsou k dispozici samostatné prostory pro přebalování dětí, nebo pokud k dispozici jsou, ale nejsou přístupné pro osoby na invalidním vozíku, musí být součástí univerzálních toalet stůl pro přebalování dětí. Tento stůl musí odpovídat požadavkům stanoveným v bodě 5.3.2.5.

4.2.2.6. Průchozí profily

- 1) Od vstupu do vozidla musí být průchozí profil zajištěn:
 - přes vozy podle obrázku J1 v dodatku J,
 - mezi spojenými vozy jedné soupravy podle obrázku J2 v dodatku J,
 - ke dveřím pro přístup s invalidním vozíkem, místům pro invalidní vozíky a prostorům přístupným pro invalidní vozíky, a to včetně vybavení na spaní a univerzálních toalet, jsou-li k dispozici, a od těchto míst podle obrázku J3 v dodatku J.
- 2) Požadavek na minimální výšku není třeba ověřovat:
 - v žádné z prostor dvoupodlažních vozů,
 - u spojovacích můstků a dveřních prostor jednopodlažních vozů.

V těchto prostorách je v důsledku konstrukčních omezení (průřez, fyzický prostor) přípustná snížená světlá výška.
- 3) Vedle místa pro invalidní vozík a na jiných místech, na nichž se mají invalidní vozíky otáčet o 180°, musí být zajištěn otáčecí prostor o průměru nejméně 1 500 mm. Místo pro invalidní vozík může být součástí kruhu otáčení.
- 4) Je-li zapotřebí, aby osoba na invalidním vozíku změnila směr, musí šířka průchozího profilu obou dotčených chodeb odpovídat tabulce K1 v dodatku K.

4.2.2.7. Informace pro zákazníky

4.2.2.7.1. Obecně

- 1) Musí být poskytnuty tyto informace:
 - bezpečnostní informace a bezpečnostní pokyny,
 - v případě nouze zvukové bezpečnostní pokyny spolu s vizuálními signály,
 - tabulky s výstrahami, zákazy a příkazy
 - informace týkající se trasy vlaku, včetně informací o zpožděních a neplánovaných zastávkách,
 - informace týkající se umístění palubního vybavení.
- 2) Vizualní informace musí opticky kontrastovat se svým okolím.

▼B

- 3) Typ písma použitého v textech musí být snadno čitelný.
- 4) Časové údaje vyjádřené číslicemi se uvádějí ve 24hodinovém formátu.

4.2.2.7.2. Značení, piktogramy a hmatové informace

- 1) Veškeré tabulky s bezpečnostními informacemi, výstrahami, příkazy a zákazy musí obsahovat piktogramy a musí být provedeny v souladu se specifikací, na níž se odkazuje v indexu 7 v dodatku A.
- 2) Na jednom místě se vedle sebe nesmí nacházet více než pět piktogramů společně se směrovou šipkou ukazující jeden směr.
- 3) Symbol invalidního vozíku v souladu s dodatkem N se uvede na těchto piktogramech:

- informace o směru k vybavení přístupnému osobám na invalidním vozíku,
- označení umístění dveří pro přístup s invalidním vozíkem z vnější strany vlaku,
- označení míst pro invalidní vozíky uvnitř vlaku,
- označení univerzálních toalet.

Tyto symboly lze kombinovat s jinými symboly (například: číslo vozu, toaleta atd.).

- 4) Jsou-li nainstalovány indukční smyčky, musí být označeny piktogramem odpovídajícím požadavkům stanoveným v dodatku N.
- 5) Na univerzálních toaletách, kde jsou k dispozici sklopná madla, musí být uveden piktogram zobrazující madlo ve složené i rozložené poloze.
- 6) Pokud se v kolejovém vozidle nacházejí místa s rezervací, musí být číslo nebo písmeno vozu (používané v rezervačním systému) z vnější strany uvedeno na všech vstupních dveřích nebo vedle nich. Příslušné číslo či písmeno se uvádí znaky vysokými nejméně 70 mm a musí být viditelné při zavřených i otevřených dveřích.
- 7) Pokud jsou sedadla označena čísla nebo písmeny, musí být toto číslo nebo písmeno uvedeno na každém z nich nebo vedle něj, a to znaky vysokými nejméně 12 mm. Tato čísla a písmena musí opticky kontrastovat se svým okolím.
- 8) Značení hmatovými informacemi musí být použito:
 - na toaletách a vybavení na spaní s přístupností pro invalidní vozíky, u případných funkčních informací a zařízení pro přivolání pomoci,
 - v kolejových vozidlech u tlačítka k otevírání/zavírání dveří, jež jsou přístupné cestujícím, a zařízení pro přivolání pomoci.

4.2.2.7.3. Dynamické vizuální informace

- 1) Konečná stanice nebo trasa musí být zobrazena z vnější strany vlaku orientované k nástupišti, a to minimálně na každém druhém kolejovém vozidle vlaku v místě, kde se nacházejí alespoň jedny ze vstupních dveří pro cestující.
- 2) Pokud jsou vlaky provozovány v systému, kdy jsou na nástupišti minimálně každých 50 metrů poskytovány dynamické vizuální informace, a informace o konečné stanici nebo o trase jsou uvedeny také v přední části vlaku, není povinné poskytovat informace na bocích vlaku.

▼B

- 3) Konečná stanice nebo trasa vlaku musí být zobrazena uvnitř každého vozidla.
- 4) Příští zastávka vlaku musí být zobrazena tak, aby ji bylo možno přečíst nejméně z 51 % sedadel pro cestující uvnitř každého vozidla, jakož i z 51 % vyhrazených sedadel a ze všech míst pro invalidní vozíky.
- 5) Tato informace musí být zobrazena nejméně dvě minuty před příjezdem do dané stanice. Pokud vlak podle jízdního řádu do příští stanice dojede dříve než za dvě minuty, musí být příští stanice zobrazena okamžitě po odjezdu ze stanice předchozí.
- 6) Požadavek zobrazovat konečnou stanici a informace o příští zastávce tak, aby byly viditelné z 51 % sedadel pro cestující, neplatí pro vozy s oddíly do 8 sedadel, do nichž se vstupuje z boční chodby. Tyto informace ovšem musí být viditelné pro osoby stojící v chodbě vně oddílu i pro osobu na místě pro invalidní vozík.
- 7) Informaci o příští zastávce lze zobrazit na stejném zařízení jako konečnou stanici. Toto zařízení však ihned po zastavení vlaku musí opět ukazovat konečnou stanici.
- 8) Je-li systém automatizován, musí umožňovat potlačení nebo opravu nesprávných či zavádějících informací.
- 9) Vnitřní i vnější displeje musí odpovídat specifikacím stanoveným v bodě 5.3.2.7. V tomto bodě se pojmem „displej“ rozumí jakékoliv zařízení podporující dynamické informace.

4.2.2.7.4. Dynamické zvukové informace

- 1) Vlak musí být vybaven vlakovým rozhlasem, který může strojvůdce nebo jiný člen doprovodu vlaku, jehož specifickým úkolem je péče o cestující, použít buď pro běžná, nebo nouzová hlášení.
- 2) Vlakový rozhlas může být ovládán ručně, řízen automaticky nebo fungovat na základě přednastaveného programu. Je-li vlakový rozhlas automatizován, musí umožňovat potlačení nebo opravu nesprávných či zavádějících informací.
- 3) Vlakový rozhlas musí umožňovat oznámení konečné stanice a příští zastávky vlaku, a to na všech zastávkách nebo při odjezdu z nich.
- 4) Vlakový rozhlas musí umožňovat oznámení příští zastávky vlaku nejméně dvě minuty před příjezdem vlaku do dané stanice. Pokud vlak do příští stanice podle jízdního řádu dojede dříve než za dvě minuty, musí být příští zastávka oznámena okamžitě po odjezdu ze stanice předchozí.
- 5) Mluvené informace musí mít minimální úroveň indexu přenosu řeči pro místní rozhlas (STI-PA) 0,45, a to v souladu se specifikací, na niž se odkazuje v indexu 5 v dodatku A. Vlakový rozhlas musí tento požadavek splňovat na všech místech k sezení a místech pro invalidní vozíky.

4.2.2.8. Změny výšky

- 1) Výška vnitřních schůdků (tj. schůdků, které neslouží k nástupu do vlaku) nesmí přesahovat 200 mm a jejich hloubka musí být minimálně 280 mm, měřeno ve středové ose schůdků. U dvoupodlažních vlaků je přípustné u schůdků pro přístup do horního a spodního podlaží snížit hloubku na 270 mm.

▼B

- 2) Alespoň první a poslední schůdek musí být po celé své šířce označeny opticky kontrastním pruhem o šířce 45 mm až 55 mm, a to na svrchní i čelní straně hrany schůdku.
- 3) Schodiště tvořená více než třemi schůdky musí být na obou stranách a ve dvou úrovních vybavena madly. Vyšší madlo musí být umístěno ve výšce 850 mm až 1 000 mm nad úrovní podlahy. Nižší madlo musí být umístěno ve výšce 500 mm až 750 mm nad úrovní podlahy.
- 4) Schodiště tvořená jedním, dvěma nebo třemi schůdky musí být na obou stranách vybavena alespoň jedním madlem nebo jiným prvkem, který lze použít k zajištění osobní stability.
- 5) Madla musí odpovídat bodu 4.2.2.9.
- 6) Mezi představkem u vnějších dveří přístupných pro invalidní vozíky, místem pro invalidní vozíky, univerzálním lůžkovým či lehátkovým oddílem a univerzální toaletou se kromě prahu dveří, jehož výška nesmí přesáhnout 15 mm, nesmí nacházet žádné schůdky, a to s výjimkou případů, kdy je u schůdku k dispozici zvedací plošina. Zvedací plošina musí odpovídat požadavkům v bodě 5.3.2.10.
- 7) Sklon ramp v kolejových vozidlech nesmí přesáhnout tyto hodnoty:

Tabulka 6

Maximální sklon ramp v kolejových vozidlech

Délka rampy	Maximální sklon (ve stupních)	Maximální sklon (v %)
Na cestách mezi představkem u vnějších dveří přístupných pro invalidní vozíky, místem pro invalidní vozíky, vybavení na spaní s přístupností pro invalidní vozíky a univerzální toaletou		
Do 840 mm v jednopodlažních vozech	6,84	12
Do 840 mm ve dvoupodlažních vozech	8,5	15
Více než 840 mm	3,58	6,25
V ostatních prostorech vlaku		
Více než 1 000 mm	6,84	12
600 mm až 1 000 mm	8,5	15
Méně než 600 mm	10,2	18
<i>Poznámka:</i> Tyto sklony musí být měřeny, když je vozidlo v klidu na přímé a rovné trati.		

4.2.2.9. Madla

- 1) Všechna madla ve vozidle musí mít kruhový průřez a vnější průměr 30 mm až 40 mm, přičemž světlá vzdálenost mezi nimi a všemi plochami v jejich blízkosti musí dosahovat nejméně 45 mm.
- 2) Jsou-li madla zakřivená, musí být poloměr vnitřní strany zakřivení nejméně 50 mm.
- 3) Všechna madla musí opticky kontrastovat se svým okolím.

▼B

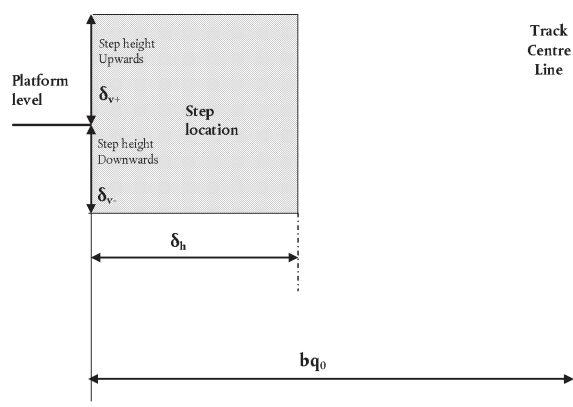
- 4) Prostory vnějších dveří musí být po obou stranách vybaveny madly, která musí být umístěna uvnitř a co možná nejbližší vnější stěně vozidla. Výjimku z tohoto požadavku lze u jedné strany dveřního prostoru uplatnit v případě, pokud se na této straně nachází nějaké zařízení, např. vagónová zdvihací plošina.
- 5) Tato madla tvoří:
 - svislá madla, jež musí nad prahem prvního schodu u všech vnějších dveří dosahovat výšky 700 mm až 1 200 mm,
 - doplňková madla ve výši 800 mm až 900 mm nad prvním použitelným schůdkem, která jsou u dveří s více než dvěma nástupními schůdky rovnoběžná s přímkou spojující hrany schůdků.
- 6) Pokud je průchozí profil spojovacího můstku užší než 1 000 mm a delší než 2 000 mm, musí být na vnitřních spojovacích můstcích nebo vedle nich nainstalována madla nebo držadla pro cestující.
- 7) Při velikosti průchozího profilu spojovacího můstku od 1 000 mm musí být ve spojovacím můstku k dispozici madla nebo držadla.

4.2.2.10. Vybavení na spaní s přístupností pro invalidní vozíky

- 1) Je-li ve vlaku k dispozici vybavení na spaní pro cestující, musí být součástí vlaku kolejové vozidlo s nejméně jedním vybavením na spaní s přístupností pro invalidní vozík.
- 2) Pokud je součástí vlaku více než jedno kolejové vozidlo s vybavením na spaní pro cestující, musí mít vlak nejméně dvojí vybavení na spaní s přístupností pro invalidní vozík.
- 3) Pokud má kolejové vozidlo vybavení na spaní s přístupností pro invalidní vozíky, musí být vnější strana příslušných dveří vozidla i dané vybavení na spaní s přístupností pro invalidní vozíky opatřeny značkou v souladu s dodatkem N.
- 4) Vnitřní prostor vybavení na spaní s přístupností pro invalidní vozíky musí zohledňovat požadavky stanovené v bodě 4.2.2.6 týkající se úkonů, které se u osoby na invalidním vozíku ve vybavení na spaní očekávají.
- 5) Součástí vybavení na spaní musí být nejméně dvě zařízení pro přivolání pomoci, jejichž aktivací se vyše signál osobě, která může podniknout odpovídající kroky; aktivací těchto zařízení přitom nemusí dojít k zahájení komunikace.
- 6) Rozhraní u zařízení pro přivolání pomoci musí odpovídat definici uvedené v bodě 5.3.2.6.
- 7) Jedno ze zařízení pro přivolání pomoci musí být umístěno nejméně 450 mm nad úrovní podlahy, měřeno svisle od povrchu podlahy ke středu ovládacího zařízení. Toto zařízení musí být umístěno tak, aby na něj mohla dosáhnout osoba ležící na zemi.
- 8) Druhé zařízení pro přivolání pomoci musí být umístěno nejméně 600 mm a nejvýše 800 mm nad úrovní podlahy, měřeno svisle od povrchu podlahy ke středu ovládacího zařízení.
- 9) Každé z těchto dvou zařízení pro přivolání pomoci musí být v prostoru vybavení na spaní umístěno na jiné svislé ploše.
- 10) Zařízení pro přivolání pomoci se musí od ostatních ovládacích prvků vybavení na spaní lišit, mít jinou barvu než ostatní ovládací prvky a opticky kontrastovat se svým okolím.

▼ B**4.2.2.11. Poloha schůdku pro nastupování do vozidla a vystupování z něj****4.2.2.11.1. Všeobecné požadavky**

- 1) Musí být prokázáno, že bod nacházející se uprostřed hrany schůdku pro nastupování u všech vstupních dveří pro cestující na obou stranách kolejového vozidla v provozním stavu s novými koly stojícího středem v ose kolejí, se nachází uvnitř plochy označené jako „umístění schůdku“ na obrázku 1 níže.

OBRÁZEK 1

- 2) Hodnoty bq_0 , δ_h , δ_{v+} a δ_{v-} závisí na typu nástupiště, u kterého má kolejové vozidlo zastavovat. Stanoví se takto:

— bq_0 se vypočte na základě rozchodu kolejí, na nichž má být vlak provozován, a to v souladu se specifikací, na niž se odkazuje v indexu 8 v dodatku A. Rozchody jsou definovány v kapitole 4.2.3.1 TSI INF.

— δ_h , δ_{v+} a δ_{v-} jsou definovány v tabulkách 7 až 9.

Tabulka 7 platí pro všechna kolejová vozidla, která mají při běžném provozu zastavovat u nástupiště o výšce 550 mm:

*Tabulka 7***Hodnoty δ_h , δ_{v+} a δ_{v-} pro nástupiště o výšce 550 mm**

	δ_h mm	δ_{v+} mm	δ_{v-} mm
Na přímé rovné trati	200	230	160
Na trati s obloukem o poloměru 300 m	290	230	160

Tabulka 8 platí pro všechna kolejová vozidla, která mají při běžném provozu zastavovat u nástupiště o výšce 760 mm:

*Tabulka 8***Hodnoty δ_h , δ_{v+} a δ_{v-} pro nástupiště o výšce 760 mm**

	δ_h mm	δ_{v+} mm	δ_{v-} mm
Na přímé rovné trati	200	230	160
Na trati s obloukem o poloměru 300 m	290	230	160

▼B

Tabulka 9 platí pro všechna kolejová vozidla, která mají při běžném provozu zastavovat jak u nástupišť o výšce 760 mm, tak u nástupišť o výšce 550 mm a která mají dva nebo více schůdků pro nastupování:

U prvního schůdku se použijí hodnoty z tabulky 7 a u dalšího schůdku směrem dovnitř kolejového vozidla se vychází z nominální výšky nástupiště 760 mm a těchto hodnot:

Tabulka 9

Hodnoty δ_h , δ_{v+} a δ_v pro druhý schod nástupiště o výšce 760 mm

	δ_h mm	δ_{v+} mm	δ_v mm
Na přímé rovné trati	380	230	160
Na trati s obloukem o poloměru 300 m	470	230	160

- 3) Technická dokumentace podle požadavku stanoveného v bodě 4.2.12 TSI LOC&PAS musí obsahovat informace o výšce a vzdálenosti teoretického nástupiště od nejbližší kolejnice, z kterých vyplývá výškový rozdíl (δ_{v+}) 230 mm a horizontální mezera (δ_h) 200 mm od bodu nacházejícího se uprostřed hrany nejnižšího schůdku kolejového vozidla na přímé rovné trati.

4.2.2.11.2. Schůdky pro nastupování a vystupování

- 1) Všechny schůdky pro nastupování a vystupování musí být protiskluzové a jejich efektivní světlá šířka se musí rovnat šířce dveřního otvoru.
- 2) Vnitřní schůdky pro nastupování musí mezi svými svislými hranami dosahovat hloubky minimálně 240 mm a jejich výška smí činit maximálně 200 mm. Výšku každého ze schůdků je možno zvýšit na maximálně 230 mm, pokud lze prokázat, že se tím dosáhne snížení celkového počtu potřebných schůdků o jeden.
- 3) Výška jednotlivých schůdků musí být stejná.
- 4) Alespoň první a poslední schod musí být na svrchní straně své hrany přinejmenším v rozsahu 80 % své šířky označeny opticky kontrastním pruhem o šířce 45 mm až 55 mm. Obdobným pruhem musí být na své čelní straně označen i poslední schůdek na vstupu do vlaku.
- 5) Vnější pevný nebo pohyblivý schůdek pro nastupování smí mít výšku mezi schůdky maximálně 230 mm a musí mít hloubku minimálně 150 mm.
- 6) Pokud je nainstalováno stupátko, které tvoří rozšíření prahu dveří směrem ven z vozidla a jehož úroveň odpovídá úrovni podlahy kolejového vozidla, nepovažuje se pro účely této specifikace za schůdek. Mezi úrovní podlahové plochy u prahu a úrovní plochy na vnější straně vozidla je přípustný rovněž malý pokles (nanejvýš o 60 mm), který slouží jako vodící a těsnicí prvek dveří a který se nepovažuje za schůdek.
- 7) Přístup do představku kolejového vozidla musí zajišťovat nejvýše 4 schůdky, z nichž jeden může být vnější.
- 8) Kolejová vozidla, která mají při běžném provozu zastavovat u nástupišť o výšce nedosahující 380 mm a jejichž vstupní dveře pro cestující se nachází nad úrovní pojezdu, nemusí body 2 a 5 výše splňovat, pokud lze prokázat, že se takto dosáhne rovnoměrnějšího rozdělení výše schůdků.

▼B**4.2.2.12. Pomocná zařízení pro nastupování**

- 1) Musí být zajištěn bezpečný systém skladování pomocných zařízení pro nastupování včetně přenosných ramp tak, aby v případě náhlého zastavení nedošlo k jejich nárazu do invalidního vozíku nebo zdravotních pomůcek cestujících a aby pro ně tato zařízení nepředstavovala žádné riziko.
- 2) V kolejových vozidlech se v souladu s pravidly stanovenými v bodě 4.4.3 mohou nacházet tato pomocná zařízení pro nastupování:

4.2.2.12.1. Pohyblivé schůdky a přemostující plošina

- 1) Pohyblivé schůdky jsou výsuvné zařízení, které je zabudováno do kolejového vozidla, nachází se pod úrovní prahu, je plně automatické a aktivuje se spolu se sekvencí otevírání a zavírání dveří.
- 2) Přemostující plošina je výsuvné zařízení, jež je zabudováno do kolejového vozidla, nachází se co nejbližší úrovní prahu dveří, je plně automatické a aktivuje se spolu se sekvencí otevírání a zavírání dveří.
- 3) V případě, že pohyblivé schůdky nebo přemostující plošina při vysunutí překračují mez přípustnou podle pravidel pro rozchod, musí být vlak při vysunutých schůdkách nebo plošině imobilizován.
- 4) Vysunutí pohyblivých schůdků nebo přemostující plošiny musí být dokončeno předtím, než přes ně budou cestující díky otevřeným dveřím moci přecházet, a naopak, zasouvání schůdků nebo plošiny může začít až poté, kdy už dveře nejsou otevřeny natolik, že by umožňovaly přechod.
- 5) Pohyblivé schůdky a přemostující plošina musí odpovídat požadavkům stanoveným v bodě 5.3.2.8.

4.2.2.12.2. Vagónová rampa

- 1) Vagónová rampa je zařízením, které je umístěno mezi prahem dveří kolejového vozidla a nástupištěm. Vagónová rampa může být ruční, poloautomatická či automatická.
- 2) Vagónová rampa musí odpovídat požadavkům v bodě 5.3.2.9.

4.2.2.12.3. Vagónová zdvihací plošina

- 1) Vagónová zdvihací plošina je zařízení, které je zabudováno do dveřního prostoru kolejového vozidla a jež musí být schopno překonat maximální rozdíl úrovní mezi podlahou vozidla a staničním nástupištěm, kde se používá.
- 2) Pokud je zdvihací plošina ve složené poloze, dveřní prostor musí mít použitelnou šířku v souladu s bodem 4.2.2.3.2.
- 3) Vagónová zdvihací plošina musí odpovídat požadavkům stanoveným v bodě 5.3.2.10.

4.3. Funkční a technické specifikace rozhraní**4.3.1. Rozhraní se subsystémem infrastruktura***Tabulka 10***Rozhraní se subsystémem infrastruktura**

Rozhraní se subsystémem infrastruktura			
Rozhraní se subsystémem infrastruktura			
TSI PRM		TSI INF	
Parametr	Bod	Parametr	Bod
Poloha schůdku pro nastupování do vozidla a vystupování z něj	4.2.2.11	Nástupiště	Bod 4.9.2

▼ **B**

Rozhraní se subsystémem infrastruktura			
TSI PRM		TSI INF	
Parametr	Bod	Parametr	Bod
Zvláštní případy u polohy schůdků pro nastupování do vozidla a vystupování z něj	7.3.2.6	Zvláštní případy u nástupišť	7.7

4.3.2. *Rozhraní se subsystémem kolejová vozidla*

Tabulka 11

Rozhraní se subsystémem kolejová vozidla

Rozhraní se subsystémem kolejová vozidla			
TSI PRM		TSI LOC&PAS	
Parametr	Bod	Parametr	Bod
Subsystém kolejová vozidla	4.2.2	Prvky týkající se cestujících	4.5.2

4.3.3. *Rozhraní se subsystémem využití telematiky v osobní dopravě*

Tabulka 12

Rozhraní se subsystémem „Využití telematiky v osobní dopravě“

Rozhraní se subsystémem využití telematiky v osobní dopravě (TAP)			
TSI PRM		TSI TAP	
Parametr	Bod	Parametr	Bod
Přístupnost stanice Pomoc při nastupování do vlaku a vystupování z něj	4.4.1	Poskytování informací o přepravě osob se zdravotním postižením a osob s omezenou schopností pohybu a orientace a o pomoci těmto osobám	4.6.2
Pomoc při nastupování do vlaku a vystupování z něj	4.4.2	Poskytování informací o přepravě osob se zdravotním postižením a osob s omezenou schopností pohybu a orientace a o pomoci těmto osobám	4.6.2
Přístup a rezervace	4.4.2	Zpracování dostupnosti/rezervace	4.9.2
Vizuální informace	4.2.1.10	Poskytování informací v prostoru stanice	4.2.12
Mluvené informace	4.2.1.11	Poskytování informací v prostoru stanice	4.2.12
Informace pro zákazníky	4.2.2.7	Poskytování informací v prostoru kolejového vozidla	4.2.13

4.4. **Provozní pravidla**

Následující provozní pravidla nejsou součástí posouzení subsystémů.

▼B

Tato TSI nestanoví provozní pravidla pro evakuaci v případě rizikových situací, ale pouze příslušné technické požadavky. Účelem technických požadavků na infrastrukturu a kolejová vozidla je usnadnit evakuaci všech osob, včetně osob se zdravotním postižením a osob s omezenou schopností pohybu a orientace

4.4.1. *Subsystém infrastruktura*

Z hlediska základních požadavků uvedených v oddílu 3 jsou pro subsystém infrastruktura specifická tato provozní pravidla týkající se přístupnosti pro osoby se zdravotním postižením a osoby s omezenou schopností pohybu a orientace:

— Obecně

Provozovatel infrastruktury nebo provozovatel stanice musí mít vypracovány písemné zásady k zajištění přístupu k osobní infrastruktuře pro všechny osoby se zdravotním postižením a osoby s omezenou schopností pohybu a orientace po celou provozní dobu v souladu s technickými požadavky této TSI. Tyto zásady navíc musí být kompatibilní se zásadami železničního podniku, který případně může mít zájem zařízení využívat (viz bod 4.4.2). Tyto zásady musí být uplatňovány prostřednictvím poskytnutí dostatečných informací personálu, vypracováním postupu a pomocí školení. Zásady pro infrastrukturu musí mimo jiné zahrnovat provozní pravidla pro tyto situace:

— Přístupnost stanice

Musí být vypracována provozní pravidla, která zajistí, aby byly k dispozici informace týkající se míry přístupnosti všech stanic.

— Stanice bez personálu – výdej jízdenek zrakově postiženým cestujícím

Musí být vypracována a zavedena provozní pravidla pro stanice bez personálu, kde se výdej jízdenek zajišťuje prostřednictvím automatů (viz bod 4.2.1.8). V těchto případech musí být vždy k dispozici alternativní způsob výdeje jízdenek dostupný pro zrakově postižené cestující (např. možnost nákupu buď ve vlaku, nebo v cílové stanici).

— Kontrola jízdenek – turnikety

Pokud se pro kontrolu jízdenek používají turnikety, musí být zavedena provozní pravidla, které zajistí, že pro osoby se zdravotním postižením a osoby s omezenou schopností pohybu a orientace bude přes tyto kontrolní body k dispozici alternativní přístup. Tento zvláštní přístup musí umožňovat vstup osobám na invalidních vozících, přičemž kontrolu zde může provádět personál nebo automatická zařízení.

— Osvětlení na nástupištích

Na nástupištích, kde se neočekává příjezd vlaku, je přípustné vypnout osvětlení.

— Vizualní a mluvené informace – zajištění souladu

Musí být zavedena provozní pravidla k zajištění souladu mezi základními vizualními a mluvenými a informacemi (viz body 4.2.1.10 a 4.2.1.11). Personál zajišťující oznamování musí k dosažení plného souladu základních informací dodržovat standardizované postupy.

Reklamy se nesmí kombinovat s informacemi o trasách.

▼B

Poznámka: Obecné informace o veřejných dopravních službách se pro účel tohoto bodu za reklamy nepovažují.

— Zvukový informační systém pro cestující na požádání

Pokud základní mluvené informace nejsou poskytovány prostřednictvím staničního rozhlasu (viz bod 4.2.1.11), musí být zavedena provozní pravidla, jež zajistí poskytnutí alternativního informačního systému, který cestujícím umožní získat ve stanici tytéž informace ve zvukové podobě (např. telefonní informační služba s obsluhou nebo telefonní informační služba automatická).

— Nástupiště – zóna použití pomocného zařízení pro nastupování s invalidním vozíkem

Železniční podnik a provozovatel infrastruktury nebo provozovatel stanice společně určí prostor(y) na nástupišti, kde se bude toto zařízení pravděpodobně používat, přičemž zohlední variace řazení vlaků.

Musí být zavedena provozní pravidla, která podle umístění této zóny (těchto zón) použití pokud možno určí místo zastavení vlaků.

— Bezpečnost ručních a elektrických pomocných zařízení pro nastupování

Musí být zavedena provozní pravidla týkající se obsluhy pomocných zařízení pro nastupování personálem stanice (viz bod 4.2.1.14).

Musí být zavedeno provozní pravidlo týkající se použití pohyblivé bezpečnostní zábrany na zdvihacích plošinách pro invalidní vozíky personálem stanice (viz bod 4.2.1.14).

Musí být zavedena provozní pravidla, aby bylo zajištěno, že personál dokáže bezpečně obsluhovat rampy pro nastupování, pokud jde o jejich rozkládání, zajištění, zdvihání, spouštění a skládání (viz bod 4.2.1.14).

— Pomoc při nastupování do vlaku a vystupování z něj

Musí být zavedena provozní pravidla, která zajistí, že si personál bude vědom, že osoby se zdravotním postižením a osoby s omezenou schopností pohybu a orientace mohou při nastupování do vlaku nebo vystupování z něj potřebovat pomoc, a že personál tuto pomoc v případě potřeby poskytne.

Podmínky, za nichž se poskytuje pomoc osobám se zdravotním postižením a osobám s omezenou schopností pohybu a orientace, stanoví nařízení (ES) č. 1371/2007 ⁽¹⁾.

— Úrovňové přechody kolejí s dozorem

Pokud jsou úrovňové přechody kolejí s dozorem povoleny, musí být zavedena provozní pravidla, která zajistí, že personál na úrovňovém přechodu kolejí s dozorem poskytne osobám se zdravotním postižením a osobám s omezenou schopností pohybu a orientace odpovídající pomoc, která mimo jiné obnáší i sdělení, kdy je bezpečné koleje přejít.

4.4.2. *Subsystém kolejová vozidla*

Z hlediska základních požadavků uvedených v oddílu 3 jsou pro subsystém kolejová vozidla specifická tato provozní pravidla týkající se přístupnosti pro osoby se zdravotním postižením a osoby s omezenou schopností pohybu a orientace:

— Obecně

⁽¹⁾ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1371/2007 ze dne 23. října 2007 o právech a povinnostech cestujících v mezinárodní železniční dopravě (Úř. věst. L 315, 3.12.2007, s. 14).

▼B

Železniční podnik musí mít vypracovány písemné zásady k zajištění přístupu k osobním kolejovým vozidlům po celou provozní dobu v souladu s technickými požadavky této TSI. Tyto zásady navíc musí být kompatibilní s případnými zásadami provozovatele infrastruktury nebo provozovatele stanice (viz bod 4.4.1). Tyto zásady musí být uplatňovány prostřednictvím poskytnutí dostatečných informací personálu, vypracováním postupu a pomocí školení. Zásady pro subsystém kolejová vozidla musí mimo jiné zahrnovat provozní pravidla pro následující situace:

— Přístup k vyhrazeným sedadlům a jejich rezervace

Sedadla klasifikovaná jako „vyhrazená“ mohou být: i) bez rezervace, nebo ii) s rezervací (viz bod 4.2.2.1.2). V případě i) se cestující na základě provozních pravidel (tj. použití informačních tabulek) žádají, aby zajistili, že se přednostně dostane všem osobám se zdravotním postižením a osobám s omezenou schopností pohybu a orientace, které jsou oprávněny tato sedadla využívat, a že obsazená vyhrazená sedadla budou případně uvolněna. V případě ii) musí železniční podnik zavést provozní pravidla, která zajistí, aby rezervační systém jízdenek zohledňoval potřeby osob se zdravotním postižením a osob s omezenou schopností pohybu a orientace. Tato pravidla zajistí, aby vyhrazená sedadla byla zpočátku k dispozici pouze pro rezervaci požadovanou osobami se zdravotním postižením a osobami s omezenou schopností pohybu a orientace, a to až do určité doby před odjezdem, kdy proběhne uzávěrka. V tomto okamžiku se vyhrazená sedadla zpřístupní všem cestujícím, včetně osob se zdravotním postižením a osob s omezenou schopností pohybu a orientace.

— Převoz vodicích a asistenčních psů

Musí být vypracována provozní pravidla, která zajistí, že osoby se zdravotním postižením a osoby s omezenou schopností pohybu a orientace s vodicím nebo asistenčním psem nebudou mít povinnost platit příplatek.

— Přístup k místům pro invalidní vozíky a jejich rezervace

Pravidla pro přístup k vyhrazeným místům k sezení a jejich rezervaci se týkají i míst pro invalidní vozíky, přičemž tato místa jsou přednostně vyhrazena osobám na invalidním vozíku. Provozními pravidly se navíc musí vedle místa pro invalidní vozík nebo naproti němu zajistit místo k sezení pro osoby doprovodu (které nejsou osobami s omezenou schopností pohybu a orientace), a to buď i) s rezervací, nebo ii) bez rezervace.

— Přístup k univerzálním lůžkovým a lehátkovým oddílům a jejich rezervace

Výše popsaná pravidla pro rezervaci vyhrazených míst k sezení platí také pro univerzální lůžkový nebo lehátkový oddíl (viz bod 4.2.2.10). Provozní pravidla však musí bránit obsazení nerezervovaných univerzálních lůžkových a lehátkových oddílů (tj. tato místa musí být vždy rezervována předem).

— Aktivace vnějších dveří doprovodem vlaku

Musí být zavedena provozní pravidla týkající se postupu aktivace vnějších dveří doprovodem vlaku k zajištění bezpečnosti všech cestujících, včetně osob se zdravotním postižením a osob s omezenou schopností pohybu a orientace (viz bod 4.2.2.3.2).

— Zařízení pro přivolání pomoci na místech pro invalidní vozíky, univerzálních toaletách či vybavení na spaní s přístupností pro invalidní vozíky

▼B

Musí být zavedena provozní pravidla, která zajistí odpovídající reakci a kroky vlakového doprovodu v případě aktivace zařízení pro přivolání pomoci (viz podbody 4.2.2.2, 4.2.2.5 a 4.2.2.10). Reakce a podniknuté kroky se v závislosti na původu volání pomoci mohou lišit.

— Zvukové bezpečnostní pokyny v případě nouze

Musí být zavedena provozní pravidla týkající se sdělování zvukových bezpečnostních pokynů cestujícím v případě nouze (viz bod 4.2.2.7.4). Tato pravidla musí popisovat i charakter pokynů a způsob jejich přenosu.

— Vizualní a zvukové informace – kontrola reklam

Musí být k dispozici podrobnosti o trase nebo síti, kde se vlak provozuje (o způsobu poskytování této informace rozhodne železniční podnik).

Reklamy se nesmí kombinovat s informacemi o trasách.

Poznámka: Obecné informace o veřejných dopravních službách se pro účel tohoto bodu za reklamy nepovažují.

— Automatické informační systémy – ruční oprava nesprávných nebo zavádějících informací

Musí být zavedena provozní pravidla umožňující doprovodu vlaku potvrzovat automatické informace a ty chybné opravovat (viz bod 4.2.2.7).

— Pravidla pro oznamování konečné stanice a příští zastávky

Musí být zavedena provozní pravidla, která zajistí ohlášení příští zastávky nejpozději 2 minuty před vlastním zastavením v této stanici (viz bod 4.2.2.7).

— Pravidla řazení vlaku k zajištění možnosti použít pomocná zařízení pro nastupování s invalidními vozíky s ohledem na uspořádání nástupišť

Musí být zavedena provozní pravidla tak, aby se zohlednily variace řazení vlaku a aby s ohledem na místo zastavení vlaků mohly být určeny bezpečné zóny použití pomocných zařízení pro nastupování s invalidním vozíkem.

— Bezpečnost ručních a elektrických pomocných zařízení pro nastupování

Musí být zavedena provozní pravidla týkající se obsluhy pomocného zařízení pro nastupování doprovodem vlaku a personálem stanice. V případě ručně ovládaných zařízení se musí odpovídajícími postupy zajistit, aby obsluha těchto zařízení vyžadovala od personálu minimální fyzickou námahu. V případě zařízení na elektrický pohon se musí odpovídajícími postupy zajistit nouzový režim bezpečného provozu pro případ výpadku proudu. Musí být zavedeno provozní pravidlo týkající se použití pohyblivé bezpečnostní zábrany na zdvihacích plošinách pro invalidní vozíky vlakovým doprovodem nebo personálem stanice.

Musí být zavedena provozní pravidla, aby bylo zajištěno, že vlakový doprovod a personál stanice dokáže bezpečně obsluhovat rampy pro nastupování, pokud jde o jejich rozkládání, zajištění, zdvihání, spouštění a skládání.

▼B

— Pomoc při nastupování do vlaku a vystupování z něj

Musí být zavedena provozní pravidla, která zajistí, že si personál bude vědom, že osoby se zdravotním postižením a osoby s omezenou schopností pohybu a orientace mohou při nastupování do vlaku nebo vystupování z něj potřebovat pomoc, a že personál tuto pomoc v případě potřeby poskytne.

Podmínky, za nichž se poskytuje pomoc osobám se zdravotním postižením a osobám s omezenou schopností pohybu a orientace, stanoví nařízení (ES) č. 1371/2007.

Nástupiště – zóna použití pomocného zařízení pro nastupování s invalidním vozíkem

Železniční podnik a provozovatel infrastruktury nebo provozovatel stanice společně určí místo na nástupišti, kde se bude toto zařízení pravděpodobně používat, a prověří jeho použitelnost. Toto místo musí být kompatibilní se stávajícími nástupišti, kde bude vlak pravděpodobně zastavovat.

V důsledku výše popsaného opatření bude místo zastavení vlaku v určitých případech nutno upravit tak, aby byl tento požadavek splněn.

Provozní pravidla musí být zavedena tak, aby zohledňovala variace řazení vlaku (viz bod 4.2.1.12), aby mohla být určena místa zastavení vlaku s ohledem na zóny použití pomocných zařízení pro nastupování.

— Nouzový způsob použití pohyblivých schůdků

Musí být zavedena provozní pravidla pro nouzové složení nebo rozložení přemostňující plošiny v případě výpadku proudu.

— Provozní kombinace kolejových vozidel vyhovujících a nevyhovujících této TSI

Při sestavování vlaku tvořeného kombinací vyhovujících a nevyhovujících kolejových vozidel musí být realizovány provozní postupy, které zajistí, že ve vlaku budou v souladu s touto TSI k dispozici nejméně dvě místa pro invalidní vozík. Pokud jsou ve vlaku k dispozici toalety, je třeba zajistit, aby osoby na invalidním vozíku měly přístup k univerzální toaletě.

Při těchto kombinacích kolejových vozidel musí být zavedeny a dodržovány postupy, které zajistí poskytování vizuálních a zvukových informací o trase ve všech vozidlech.

Je přípustné, aby při použití v těchto soupravách dynamické informační systémy a zařízení pro přivolání pomoci v místech pro invalidní vozíky, na univerzálních toaletách či v prostoru vybavení na spaní s přístupností pro invalidní vozíky, nebyly plně funkční.

— Sestavování vlaků z jednotlivých vozidel vyhovujících této TSI

Pokud se vlak sestavuje z vozidel, která byla jednotlivě posouzena jako v souladu s požadavky stanovenými v bodě 6.2.7, musí být zavedeny provozní postupy, které zajistí, aby bodu 4.2 této TSI vyhovovala celá vlaková souprava.

4.4.3. *Poskytování pomocného zařízení pro nastupování a poskytování pomoci*

Provozovatel infrastruktury nebo provozovatel stanice a železniční podnik se dohodnou na poskytování a správě pomocného zařízení pro nastupování, jakož i na poskytování pomoci a náhradní dopravy v souladu s nařízením č. 1371/2007 a určí, která strana bude

▼B

odpovědná za zajištění provozu pomocných zařízení pro nastupování či náhradní dopravy. Provozovatel infrastruktury (nebo provozovatel(é) stanice) a železniční podnik zajistí, že rozdělení odpovědností, na kterém se dohodnou, bude celkově nejživotaschopnějším řešením.

V těchto dohodách se musí určit:

- staniční nástupiště, kde pomocné zařízení pro nastupování musí provozovat provozovatel infrastruktury nebo provozovatel stanice, a kolejová vozidla, u kterých se bude používat,
- staniční nástupiště, kde pomocné zařízení pro nastupování musí provozovat železniční podnik, a kolejová vozidla, u kterých se bude používat,
- kolejová vozidla, u kterých pomocné zařízení pro nastupování musí zajistit a provozovat železniční podnik, a staniční nástupiště, kde se bude používat,
- kolejová vozidla, u kterých pomocné zařízení pro nastupování musí zajistit železniční podnik a provozovat provozovatel infrastruktury nebo provozovatel stanice, a nástupiště, kde se bude používat,
- podmínky poskytnutí náhradní dopravy pokud:
 - k nástupišti nevede bezbariérová cesta, nebo
 - pokud nelze poskytnout pomoc při přistavení pomocného zařízení pro nastupování mezi nástupiště a kolejové vozidlo.

4.5. **Pravidla údržby**

4.5.1. *Subsystém infrastruktura*

Provozovatel infrastruktury nebo provozovatel stanice musí mít zavedeny postupy, jejichž součástí je i poskytnutí náhradní pomoci osobám se zdravotním postižením a osobám s omezenou schopností pohybu a orientace během údržby, výměny nebo opravy zařízení, která tyto osoby využívají.

4.5.2. *Subsystém kolejová vozidla*

Železniční podnik musí mít pro případ poškození vybavení, které bylo nainstalováno pro potřeby osob se zdravotním postižením a osob s omezenou schopností pohybu a orientace (včetně hmatových značek), připraveny postupy, které umožní opravu nebo výměnu tohoto zařízení do 6 pracovních dnů od nahlášení poškození.

4.6. **Odborná kvalifikace**

K obsluze a údržbě subsystému infrastruktura či kolejová vozidla v souladu s technickou oblastí působnosti vymezenou v bodě 1.1 a v souladu s bodem 4.4, v němž se uvádí seznam provozních pravidel, jichž se týká tato TSI, musí mít personál tuto odbornou kvalifikaci:

Odborné školení personálu, který plní úkoly vlakového doprovodu, poskytuje služby a pomoc cestujícím na stanici a prodává jízdenky, musí zahrnovat téma povědomí o problematice postižení a rovnoprávnosti, včetně specifických potřeb všech osob se zdravotním postižením a osob s omezenou schopností pohybu a orientace.

▼B

Odborné školení techniků a vedoucích pracovníků odpovědných za údržbu a provoz infrastruktury a kolejových vozidel musí zahrnovat povědomí o problematice postižení a rovnoprávnosti, včetně specifických potřeb všech osob se zdravotním postižením a osob s omezenou schopností pohybu a orientace.

4.7. **Podmínky ochrany zdraví a bezpečnosti**

Ani pokud jde o oblast působnosti této TSI ani pokud jde o její provádění, neexistují žádné specifické požadavky týkající se podmínek ochrany zdraví a bezpečnosti personálu potřebného k provozování subsystému infrastruktura a kolejová vozidla.

4.8. **Registry infrastruktury a kolejových vozidel**

4.8.1. *Registr infrastruktury*

Vlastnosti infrastruktury, jež je třeba zaznamenávat v „registru železniční infrastruktury“, jsou uvedeny v prováděcím rozhodnutí Komise 2011/633/EU ⁽¹⁾.

4.8.2. *Registr kolejových vozidel*

Vlastnosti kolejových vozidel, jež je třeba zaznamenávat v „evropském registru povolených typů železničních vozidel“, jsou uvedeny v prováděcím rozhodnutí Komise 2011/665/EU ⁽²⁾.

5. **PRVKY INTEROPERABILITY**

5.1. **Definice**

Ve smyslu čl. 2 písm. f) směrnice 2008/57/ES se „prvky interoperability“ rozumějí veškeré základní konstrukční části, skupiny konstrukčních částí, pod sestavy nebo úplně sestavy zařízení, která jsou nebo mají být v budoucnu zahrnuta do subsystému a na nichž přímo nebo nepřímo závisí interoperabilita železničního systému. Pojem „prvku“ zahrnuje jak hmotné, tak nehmotné předměty, jako je programové vybavení.

5.2. **Inovativní řešení**

Podle bodu 4.1 této TSI mohou inovativní řešení vyžadovat nové specifikace a/nebo způsoby posuzování. Tyto specifikace a způsoby posuzování musí být vypracovány na základě postupu popsaného v článku 6 tohoto nařízení.

5.3. **Seznam prvků a jejich vlastnosti**

Prvky interoperability jsou upraveny v příslušných ustanoveních směrnice 2008/57/ES a jejich seznam je uveden níže.

5.3.1. *Infrastruktura*

Jako prvky interoperability subsystému infrastruktura jsou určeny tyto prvky:

5.3.1.1. *Displeje*

- 1) Displeje musí mít takovou velikost, aby mohly zobrazovat názvy jednotlivých stanic nebo celá slova zobrazovaného hlášení. Každý název stanice či jednotlivá slova hlášení se musí zobrazit na dobu nejméně 2 sekund.
- 2) Při použití displeje s posouváním textu (svislým nebo vodorovným) se musí každé slovo zobrazit celé po dobu nejméně 2 sekund a rychlost vodorovného posouvání textu nesmí přesáhnout 6 znaků za sekundu.

⁽¹⁾ Prováděcí rozhodnutí Komise 2011/633/EU ze dne 15. září 2011 o společných specifikacích registru železniční infrastruktury (Úř. věst. L 256, 1.10.2011, s. 1).

⁽²⁾ Prováděcí rozhodnutí Komise 2011/665/EU ze dne 4. října 2011 o evropském registru povolených typů železničních vozidel (Úř. věst. L 264, 8.10.2011, s. 32).

▼B

- 3) Při návrhu a posuzování displejů je třeba zohlednit prostor, v němž se použijí a který je definován maximální vzdáleností pro čtení, jež se stanoví podle tohoto vzorce:

Vzdálenost pro čtení v mm děleno 250 = velikost písma (například: $10\,000\text{ mm}/250 = 40\text{ mm}$).

5.3.1.2. Rampy na nástupišti

- 1) Při návrhu a posuzování ramp je třeba zohlednit prostor, v němž se použijí a který je definován maximálním výškovým rozdílem, jež lze s pomocí rampy při maximálním sklonu 18 % překonat.
- 2) Rampy musí být použitelné pro invalidní vozík s vlastnostmi uvedenými v dodatku M.
- 3) Rampa musí mít nosnost nejméně 300 kg při zatížení ve středu zařízení rozloženém na ploše $660\text{ mm} \times 660\text{ mm}$.
- 4) Pokud je rampa vybavena elektrickým pohonem, musí umožňovat ruční obsluhu v případě výpadku proudu.
- 5) Povrch rampy musí být protiskluzový a musí mít efektivní světlou šířku nejméně 760 mm.
- 6) Rampy se světlou šířkou než menší 1 000 mm musí mít po obou bocích zvednuté okraje pro ochranu před sklouznutím koleček pomůcky pro podporu mobility.
- 7) Obruby na obou koncích rampy musí být zkosené a nesmí být vyšší než 20 mm. Obruby musí být opatřeny výstražnými kontrastními pásy.
- 8) Rampa musí být vybavena mechanismem, který bezpečně udržuje její polohu tak, aby při nastupování a vystupování nemohlo dojít k posuvu.
- 9) Rampa musí být vybavena opticky kontrastním značením.

5.3.1.3. Zdvihací plošiny na nástupišti

- 1) Při návrhu a posuzování zdvihacích plošin je třeba zohlednit prostor, v němž se použijí a který je definován maximálním výškovým rozdílem, jež lze s pomocí zdvihací plošiny překonat.
- 2) Zdvihací plošiny musí být použitelné pro invalidní vozík s vlastnostmi uvedenými v dodatku M.
- 3) Zdvihací plošiny musí mít nosnost nejméně 300 kg při zatížení ve středu zařízení rozloženém na ploše $660\text{ mm} \times 660\text{ mm}$.
- 4) Povrch zdvihací plošiny musí být protiskluzový.
- 5) Při povrchu musí mít zdvihací plošina světlou šířku nejméně 800 mm a délku 1 200 mm. V souladu s dodatkem M musí být navíc k dispozici prostor o délce 50 mm pro nohy, a to ve výšce nad 100 mm od úrovně zdvihací plošiny, což platí pro umístění invalidního vozíku čelem i zády k vlaku.
- 6) Přemostňující plošina přes mezeru mezi zdvihací plošinou a podlahou vozu musí mít šířku nejméně 760 mm.
- 7) Obsluha každého z případných ovládacích prvků používaných k rozložení, spouštění na úroveň země, zdvihání a skládání musí probíhat souvislým stiskem, přičemž systém ovládání nesmí umožňovat nesprávné pořadí kroků při zdvihání/spouštění, pokud je plošina obsazena.

▼B

- 8) Zdvihací plošina musí umožňovat náhradní způsob rozložení, spuštění na úroveň země při obsazení zdvihací plošiny a zdvižení a složení prázdné zdvihací plošiny v případě výpadku napájení.
- 9) Žádná část zdvihací plošiny se během spouštění a zdvihání osoby nesmí pohybovat rychlostí přesahující 150 mm/s a nesmí přesahovat rychlost 600 mm/s při rozkládání nebo skládání (s výjimkou případů ručního rozkládání nebo skládání).
- 10) Vodorovné a svislé zrychlení obsazené zdvihací plošiny nesmí přesahovat 0,3 g.
- 11) Zdvihací plošina musí být vybavena zábranami, jež při jejím použití zamezují sjetí kteréhokoli z koleček invalidního vozíku s plošiny.
- 12) Dokud se zdvihací plošina nedostane do cílové horní polohy, musí být invalidní vozík na straně plošiny směrem k vozu chráněn před sjetím s okraje plošiny pomocí pohyblivé zábrany nebo zabudovaného prvku.
- 13) Každá ze stran zdvihací plošiny, která ve zdvižené poloze přesahuje úroveň vozidla, musí být opatřena zábranou o výšce nejméně 25 mm. Tyto zábrany nesmí překážet při pojezdění do uličky vozu nebo z ní.
- 14) Zábrana na nájezdové straně (vnější zábrana), která v poloze zdvihací plošiny na úrovni země funguje jako nájezdová rampa, musí při zdvižení či zavření být s to zadržet elektrický invalidní vozík a zabránit mu v přejetí, nebo musí být případně zajištěn doplňkový systém, který elektrický vozík zadrží a zabráni mu přejet zábranu.
- 15) Zdvihací plošina musí umožňovat umístění obsazeného invalidního vozíku čelem i zády k vlaku.
- 16) Zdvihací plošina musí být vybavena opticky kontrastním značením.

5.3.2. *Kolejová vozidla*

Jako prvky interoperability subsystému kolejová vozidla jsou určeny tyto prvky:

5.3.2.1. *Rozhraní ovládacího zařízení dveří*

- 1) Ovládací zařízení dveří připravené k použití musí být vybaveno vizuální signalizací umístěnou přímo na zařízení nebo vedle něj, která se aktivuje, jakmile je zařízení možno použít, a musí být možné ovládat jej dlaní ruky s vynaložením síly nejvýše 15 N.
- 2) Toto zařízení musí být rozpoznatelné hmatem (například pomocí hmatových značek), přičemž součástí takového označení musí být informace o funkci zařízení.

5.3.2.2. *Standardní a univerzální toalety: společné parametry*

- 1) Střed každé dveřní kliky, zámku nebo ovládacího zařízení dveří z vnější i vnitřní strany prostoru toalety musí být umístěn ve výšce minimálně 800 mm a maximálně 1 100 mm nad úroveň prahu dveří.
- 2) Uzamčení dveří musí být signalizováno vizuálně i hmatově (nebo zvukově), a to na vnitřní i vnější straně dveří toalety.
- 3) Jakékoliv ovládací zařízení dveří a další vybavení uvnitř prostoru toalety (s výjimkou vybavení pro přebalování dětí a zařízení pro přivolání pomoci) musí být možné ovládat s vynaložením síly nepřesahující 20 N.
- 4) Veškerá ovládací zařízení, a to včetně splachovacího systému, musí být opticky kontrastní vůči povrchu okolí a musí být rozpoznatelné dotykem.

▼B

5) Musí být poskytnuty jasné a přesné informace o obsluze všech ovládacích prvků, a to za použití piktogramů, a musí být rozpoznatelné hmatově.

6) Toaletní sedátko, víko a všechna madla musí být vůči svému okolí opticky kontrastní.

5.3.2.3. Standardní toaleta

1) Standardní toaleta není konstruována pro přístup osobám na invalidním vozíku.

2) Využitelná šířka dveří musí být nejméně 500 mm.

3) Vedle toaletní mísy a umyvadla musí být nainstalováno svislé a/nebo vodorovné madlo v souladu s požadavky bodu 4.2.2.9.

5.3.2.4. Univerzální toaleta

1) Univerzální toaleta je toaleta určená pro použití všemi cestujícími včetně všech cestujících se zdravotním postižením a s omezenou schopností pohybu a orientace.

2) Oblast použití univerzálních toalet se stanoví v závislosti na použité metodě posuzování (A nebo B podle bodu 6.1.3.1).

3) Využitelná světlá šířka vstupních dveří toalety musí být minimálně 800 mm. V případě, že mají dveře automatické či poloautomatické ovládání, musí umožňovat částečné otevření tak, aby mohl asistent osoby na invalidním vozíku opustit prostor toalety a opětovně do něj vstoupit.

4) Vnější strana dveří musí být označena značkou v souladu s dodatkem N.

5) V toaletní kabině musí být dostatek prostoru, aby bylo možné s invalidním vozíkem s parametry stanovenými v dodatku M zajet do polohy, jež umožňuje laterální i diagonální přesun osoby na invalidním vozíku na toaletní sedátko.

6) Před toaletním sedátkem musí být podél jeho profilu volný prostor o rozměru nejméně 700 mm.

7) Po obou stranách toaletního sedátka musí být umístěno vodorovné madlo splňující požadavky stanovené v bodě 4.2.2.9, které dosahuje alespoň k přednímu okraji toaletního sedátka.

8) Madlo na straně přístupné pro invalidní vozík musí být sklopné tak, aby osobě na invalidním vozíku umožňovalo volný přesun na toaletní sedátko a z něj.

9) Povrch sklopeného toaletního sedátka se musí nacházet ve výšce 450 až 500 mm nad úrovní podlahy.

10) Veškeré příslušenství musí být pro osobu na invalidním vozíku snadno přístupné.

11) Toaletní kabina musí být vybavena nejméně dvěma zařízeními pro přivolání pomoci, jejichž aktivací se vyše signál osobě, která může podniknout odpovídající kroky; aktivací těchto zařízení přitom nemusí dojít k zahájení komunikace.

12) Rozhraní u zařízení pro přivolání pomoci musí odpovídat definici uvedené v bodě 5.3.2.6.

13) Jedno ze zařízení pro přivolání pomoci musí být umístěno nejvýše 450 mm nad úrovní podlahy, měřeno svisle od povrchu podlahy ke středu ovládacího zařízení. Toto zařízení musí být umístěno tak, aby na něj mohla dosáhnout osoba ležící na zemi.

▼B

- 14) Druhé zařízení pro přivolání pomoci musí být umístěno nejméně 800 mm a nejvýše 1 100 mm nad úrovní podlahy, měřeno svisle od povrchu podlahy ke středu ovládacího zařízení.
- 15) Každé z těchto dvou zařízení pro přivolání pomoci musí být v kabince umístěno na jiné svislé ploše, aby na ně bylo možné dosáhnout z různých míst.
- 16) Ovládání zařízení pro přivolání pomoci se musí od všech ostatních ovládacích prvků na toaletě lišit, mít jinou barvu než ostatní ovládací prvky a opticky kontrastovat se svým okolím.
- 17) Pokud je součástí vybavení stůl pro přebalování dětí, musí se ve sklopené poloze jeho použitelná plocha nacházet ve výšce 800 mm až 1 000 mm nad úrovní podlahy.

5.3.2.5. Stůl pro přebalování dětí

- 1) Použitelná plocha stolu pro přebalování dětí musí být minimálně 500 mm široká a 700 mm dlouhá.
- 2) Stůl musí být navržen tak, aby se zabránilo náhodnému sklouznutí dítěte, nesmí mít ostré hrany a musí mít nosnost nejméně 80 kg.
- 3) Stůl musí být možné složit jednou rukou a s vynaložením síly nepřesahující 25 N.

5.3.2.6. Rozhraní zařízení pro přivolávání pomoci

Zařízení pro přivolání pomoci:

- 1) musí být opatřeno značkou se zeleným nebo žlutým pozadím (v souladu se specifikací, na niž se odkazuje v indexu 10 v dodatku A) a bílým symbolem zvonku či telefonu; tato značka může být umístěna na tlačítku, na jeho obrubě nebo na samostatném piktogramu;
- 2) musí být opatřeno hmatovými symboly;
- 3) musí uživateli vizuálně a zvukově signalizovat, že došlo k aktivaci;
- 4) v případě potřeby musí poskytovat doplňující provozní informace;
- 5) musí se dát obsluhovat dlaní ruky, a to s vynaložením síly nepřesahující 30 N.

5.3.2.7. Vnitřní a vnější displeje

- 1) Každý název stanice (který může být zkrácen) nebo slova zobrazeného hlášení se musí zobrazit po dobu nejméně 2 sekund.
- 2) Při použití displeje s (vodorovným nebo svislým) posouváním textu, se musí každé slovo zobrazit celé po dobu nejméně 2 sekund a rychlost vodorovného posouvání textu nesmí v průměru přesáhnout 6 znaků za sekundu.
- 3) Typ písma použitého v textech musí být snadno čitelný.
- 4) Velká písmena a číslice používané na předních vnějších displejích musí být vysoké nejméně 70 mm, u postranních displejů pak nejméně 35 mm.
- 5) Při návrhu a posuzování displejů je třeba zohlednit prostor, v němž se použijí a který je definován maximální vzdáleností pro čtení, jež se stanoví podle tohoto vzorce:

▼B

Tabulka 13

Prostor použití vnitřních displejů v kolejových vozidlech.

Vzdálenost pro čtení	Výška velkých písmen a číslic
Méně než 8 750 mm	(Vzdálenost pro čtení/250) v mm
8 750 až 10 000 mm	35 mm
Více než 10 000 mm	(Vzdálenost pro čtení/285) v mm

5.3.2.8. Pomocná zařízení pro nastupování: pojízdné schůdky a přemostňující plošiny

- 1) Při návrhu a posuzování pojízdných schůdků nebo přemostňujících plošin je třeba zohlednit prostor, v němž se použijí a který je definován šířkou dveřního prostoru, pro který je lze použít.
- 2) Mechanická odolnost zařízení musí odpovídat specifikaci, na niž se odkazuje v indexu 11 v dodatku A.
- 3) Musí být nainstalován vhodný mechanismus k zajištění stability zařízení v rozložené i složené poloze.
- 4) Povrch zařízení musí být protiskluzový a musí mít efektivní světlou šířku shodnou se šířkou dveřního otvoru.
- 5) Zařízení musí být vybaveno systémem zjišťování překážek v souladu se specifikací, na niž se odkazuje v indexu 11 v dodatku A.
- 6) Zařízení musí umožňovat náhradní způsob rozložení a složení v případě výpadku proudu.

5.3.2.9. Pomocná zařízení pro nastupování: vagónové rampy

- 1) Při návrhu a posuzování vagónových ramp je třeba zohlednit prostor, v němž se použijí a který je definován maximálním výškovým rozdílem, jež lze s pomocí rampy při maximálním sklonu 18 % překonat.
- 2) Rampy musí mít nosnost nejméně 300 kg při zatížení ve středu plošiny rozloženém na ploše 660 mm × 660 mm.
- 3) Nástupní rampou musí buď umístit ručně personál, nebo ji musí být možné rozložit poloautomaticky mechanickými prostředky, které obsluhuje personál, nebo cestující.
- 4) Pokud je rampa vybavena elektrickým pohonem, musí umožňovat ruční obsluhu v případě výpadku proudu.
- 5) Povrch rampy musí být protiskluzový a musí mít efektivní světlou šířku nejméně 760 mm.
- 6) Rampy se světlou šířkou než menší 1 000 mm musí mít po obou bocích zvednuté okraje pro ochranu před sklouznutím koleček pomůcky pro podporu mobility.
- 7) Obruby na obou koncích rampy musí být zkosené a nesmí být vyšší než 20 mm. Obruby musí být opatřeny výstražnými kontrastními pásy.
- 8) Rampa musí být při použití během nastupování a vystupování zajištěna tak, aby při nájezdu nebo výjezdu nedošlo k jejímu posuvu.
- 9) Poloautomatická rampa musí být vybavena zařízením se schopností zastavit danou fázi pohybu, pokud se její přední okraj při pohybu dostane do kontaktu s jakýmkoliv předmětem či osobou.

▼B

10) Rampa musí být vybavena opticky kontrastním značením.

5.3.2.10. Pomocná zařízení pro nastupování: vagónové zdvihací plošiny

- 1) Při návrhu a posuzování zdvihacích plošin je třeba zohlednit prostor, v němž se použijí a který je definován maximálním výškovým rozdílem, jež lze s pomocí zdvihací plošiny překonat.
- 2) Povrch zdvihací plošiny musí být protiskluzový. Při povrchu musí mít zdvihací plošina světlou šířku nejméně 760 mm a délku 1 200 mm. V souladu s dodatkem M musí být navíc k dispozici prostor o délce 50 mm pro nohy, a to ve výšce nad 100 mm od úrovně zdvihací plošiny, což platí pro umístění invalidního vozíku čelem i zády k vlaku.
- 3) Přemostující plošina přes mezeru mezi zdvihací plošinou a podlahou vozu musí mít šířku nejméně 720 mm.
- 4) Zdvihací plošina musí mít nosnost nejméně 300 kg ve středu zařízení a rozloženou na plochu 660 mm × 660 mm.
- 5) Obsluha každého z případných ovládacích prvků používaných k rozložení, spouštění na úroveň země, zdvihání a skládání musí probíhat souvislým stiskem, přičemž systém ovládání nesmí umožňovat nesprávné pořadí kroků při zdvihání/spouštění, pokud je plošina obsazena.
- 6) Zdvihací plošina musí umožňovat náhradní způsob rozložení, spuštění na úroveň země při obsazení zdvihací plošiny a zdvižení a složení prázdné zdvihací plošiny v případě výpadku napájení.
- 7) Žádná část zdvihací plošiny se během spouštění a zdvihání osoby nesmí pohybovat rychlostí přesahující 150 mm/s a nesmí přesahovat rychlost 600 mm/s při rozkládání nebo skládání (s výjimkou případů ručního rozkládání nebo skládání).
- 8) Vodorovné a svislé zrychlení obsazené zdvihací plošiny nesmí přesahovat 0,3 g.
- 9) Zdvihací plošina musí být vybavena zábranami, jež při jejím použití zamezují sjetí kteréhokoli z koleček invalidního vozíku s plošiny.
- 10) Dokud se zdvihací plošina nedostane do cílové horní polohy, musí být invalidní vozík na straně plošiny směrem k vozu chráněn před sjetím s okraje plošiny pomocí pohyblivé zábrany nebo zabudovaného prvku.
- 11) Každá ze stran zdvihací plošiny, která ve zdvižené poloze přesahuje úroveň vozidla, musí být opatřena zábranou o výšce nejméně 25 mm. Tyto zábrany nesmí překážet při pojíždění do uličky vozu nebo z ní.
- 12) Zábrana na nájezdové straně (vnější zábrana), která v poloze zdvihací plošiny na úrovni země funguje jako nájezdová rampa, musí při zdvižení či zavření být s to zadržet elektrický invalidní vozík a zabránit mu v přejetí, nebo musí být případně zajištěn doplňkový systém, který elektrický vozík zadrží a zabráni mu přejetí zábranu.
- 13) Zdvihací plošina musí umožňovat umístění obsazeného invalidního vozíku čelem i zády k vlaku.
- 14) Zdvihací plošina musí být vybavena opticky kontrastním značením.

▼B

6. POSUZOVÁNÍ SHODY A/NEBO VHODNOSTI PRO POUŽITÍ
 Příslušné moduly pro postupy posuzování shody, vhodnosti pro použití a ES ověřování jsou uvedeny v rozhodnutí č. 2010/713/EU.

6.1. **Prvky interoperability**

6.1.1. *Posuzování shody*

Před uvedením prvku interoperability na trh musí výrobce nebo jeho oprávněný zástupce usazený ve Společenství vydat ES prohlášení o shodě nebo o vhodnosti k použití v souladu s čl. 13 odst. 1 a přílohou IV směrnice 2008/57/ES.

Posouzení shody prvku interoperability musí být v souladu s předepsaným modulem (předepsanými moduly) toho kterého prvku; tyto moduly jsou popsány v bodě 6.1.2 této TSI.

6.1.2. *Použití modulů*

Moduly pro ES prohlášení o shodě prvků interoperability jsou uvedeny v tabulce níže:

Tabulka 14

Moduly pro ES prohlášení o shodě prvků interoperability

Modul CA	Interní řízení výroby
Modul CA1	Interní řízení výroby spolu s ověřováním výrobku na základě individuální kontroly
Modul CA2	Interní řízení výroby spolu s ověřováním výrobku v náhodně zvolených intervalech
Modul CB	ES přezkoušení typu
Modul CC	Shoda s typem založená na interním řízení výroby
Modul CD	Shoda s typem založená na systému řízení jakosti výrobního procesu
Modul CF	Shoda s typem na základě ověřování výrobku
Modul CH	Shoda založená na komplexním systému řízení jakosti
Modul CH1	Shoda založená na komplexním systému řízení jakosti a přezkoušení konstrukce
Modul CV	Ověření typu zkouškou za provozu (vhodnost pro použití)

Výrobce nebo jeho zplnomocněný zástupce usazený v Unii zvolí pro účely posouzení prvku jeden z modulů uvedených v následující tabulce nebo jednu z jejich zde uvedených kombinací:

Tabulka 15

Kombinace modulů pro ES prohlášení o shodě prvků interoperability

Bod této přílohy	Posuzované prvky	Modul CA	Modul CA1 nebo CA2 (*)	Modul CB +CC	Modul CB +CD	Modul CB +CF	Modul CH (*)	Modul CH1
5.3.1.1	Displeje		X	X	X		X	X

▼B

Bod této přílohy	Posuzované prvky	Modul CA	Modul CA1 nebo CA2 (*)	Modul CB +CC	Modul CB +CD	Modul CB +CF	Modul CH (*)	Modul CH1
5.3.1.2 a 5.3.1.3	Rampy a zdvihací plošiny na nástupišti		X		X	X	X	X
5.3.2.1	Rozhraní ovládacího zařízení dveří	X		X			X	
5.3.2.2, 5.3.2.3 a 5.3.2.4	Moduly toalet		X	X	X		X	X
5.3.2.5	Stůl pro přebalování dětí	X		X			X	
5.3.2.6	Zařízení pro přivolání pomoci	X		X			X	
5.3.2.7	Vnitřní a vnější displeje		X	X	X		X	X
5.3.2.8 až 5.3.2.10	Zařízení pro nastupování		X		X	X	X	X

(*) Moduly CA1, CA2 nebo CH lze použít pouze v případě výrobků zhotovených podle návrhu, jenž byl vytvořen a již použit u výrobků, které byly uvedeny na trh před uplatněním příslušných TSI pro dotčené výrobky, a to jestliže výrobce oznámenému subjektu prokáže, že přezkum návrhu a přezkoušení typu pro předchozí použití byly provedeny za srovnatelných podmínek a byly splněny požadavky této TSI; toto prokázání musí být zdokumentováno, přičemž se má za to, že vykazuje stejnou míru průkaznosti jako modul CB nebo přezkoušení konstrukce v rámci modulu CH1.

Případy, kdy se použijí zvláštní postupy posuzování shody, jsou uvedeny v bodě 6.1.3.

6.1.3. Zvláštní postupy posuzování shody

6.1.3.1. Modul univerzální toalety

Prostor uvnitř toaletní kabiny, díky kterému lze s invalidním vozíkem s parametry stanovenými v dodatku M zajet do polohy, jež umožňuje laterální i diagonální přesun osoby na invalidním vozíku na toaletní sedátko, se posoudí za použití metody A popsané ve specifikaci, na niž se odkazuje v indexu 9 v dodatku A.

Pokud metodu A nelze použít, je jako alternativu možné uplatnit metodu B popsanou ve specifikaci, na niž se odkazuje v indexu 9 v dodatku A. Tuto možnost lze využít jen v těchto případech:

- u vozidel, u nichž využitelná šířka podlahy nedosahuje 2 400 mm,
- při obnově nebo modernizaci stávajících kolejových vozidel.

6.1.3.2. Modul toalety a modul univerzální toalety

Pokud není modul toalety nebo modul univerzální toalety konstruován jako samostatný oddíl, lze jeho vlastnosti posuzovat na úrovni subsystému.

6.2. Subsystémy

6.2.1. ES ověřování (obecně)

Postupy ES ověřování u subsystémů jsou popsány v článku 18 a příloze VI směrnice 2008/57/ES.

▼B

ES ověření se musí provést v souladu s předepsaným modulem (předepsanými moduly) uvedeným(i) v bodě 6.2.2 této TSI.

U subsystému infrastruktura platí, že pokud žadatel prokáže, že zkoušky nebo posouzení subsystému nebo jeho části jsou totožné nebo v případech předchozího použití dané konstrukce proběhly úspěšně, musí oznámený subjekt tyto výsledky při ověřování ES zohlednit.

Postup schválení a obsah posouzení musí po dohodě stanovit žadatel a oznámený subjekt v souladu s požadavky definovanými v této TSI a ve shodě s pravidly stanovenými v oddíle 7 této TSI.

6.2.2. *Postupy ES ověřování u subsystémů (modulů)*

Moduly, podle nichž se u příslušných subsystémů provádí ověřování ES, jsou uvedeny v této tabulce:

Tabulka 16

Moduly pro ES ověřování subsystémů

Modul SB	ES přezkoušení typu
Modul SD	ES ověřování založené na systému řízení jakosti výrobního procesu
Modul SF	ES ověřování založené na ověřování výrobku
Modul SG	ES ověřování založené na ověřování vozidlové jednotky
Modul SH1	ES ověřování založené na komplexním systému řízení jakosti a přezkoušení konstrukce

Žadatel zvolí jeden z modulů uvedených v tabulce 17 nebo jednu z jejich zde uvedených kombinací.

Tabulka 17

Kombinace modulů pro ES ověřování subsystémů

Posuzovaný subsystém	Modul SB + SD	Modul SB + SF	Modul SG	Modul SH1
Subsystém kolejová vozidla	X	X		X
Subsystém infrastruktura			X	X

Vlastnosti subsystému, které jsou předmětem posuzování během příslušných fází, jsou uvedeny pro subsystém infrastruktura uvedeny v tabulce E.1 a pro subsystém kolejová vozidla v tabulce E.2 v dodatku E k této TSI. Žadatel musí potvrdit, že každý vyráběný subsystém vyhovuje typu.

6.2.3. *Zvláštní postupy posuzování shody*

6.2.3.1. *Sedadlo, na které se osoba na invalidním vozíku může přesunout*

Posouzení požadavků na zajištění sedadel, na která se osoba na invalidním vozíku může přesunout, spočívá pouze v ověření, zda jsou tato sedadla k dispozici a zda jsou vybavena pohyblivými opěrkami rukou. Zejména se neposuzuje způsob přesunu.

▼B**6.2.3.2. Poloha schůdku pro nastupování do vozidla a vystupování z něj**

Tento požadavek se ověří výpočtem s použitím nominálních hodnot uvedených v konstrukčním výkresu daného vozu a nominálních hodnot nástupiště nebo nástupišť, u kterých má dotčené kolejové vozidlo zastavovat. Vnější okraj podlahy u vstupních dveří pro cestující se považuje za schůdek.

6.2.4. Technická řešení poskytující předpoklad shody ve fázi návrhu

Ve smyslu této TSI lze subsystém infrastruktura považovat za celek tvořený sledem opakujících se subkomponent, jako jsou například:

- parkovací zařízení,
- dveře a vstupy, průhledné překážky s označením,
- hmatové značení na povrchu chodníku, hmatové informace na bezbariérových přístupových cestách,
- rampy a schůdky s madly,
- upevnění a viditelné označení vybavení,
- přepážky, kde se vydávají jízdenky a poskytují informace,
- automaty na výdej a zařízení na kontrolu jízdenek,
- vizuální informace, rozmístění značek, piktogramy, tištěné a dynamické informace,
- nástupiště včetně konců a okrajů a případně přístřešků a prostorů určených k čekání na vlak,
- úrovně přechody kolejí.

U těchto subkomponentů subsystému infrastruktura lze předpoklad shody posuzovat ve fázi návrhu před provedením konkrétního projektu a nezávisle na něm. Ve fázi návrhu vydá oznámený subjekt dočasné prohlášení o ověření („ISV“).

6.2.5. Posouzení údržby

V souladu s čl. 18 odst. 3 směrnice 2008/57/ES oznámený subjekt odpovídá za sestavení souboru technické dokumentace, který zahrnuje požadovanou dokumentaci pro provoz a údržbu.

Oznámený subjekt ověří pouze to, zda je požadovaná dokumentace pro provoz a údržbu vymezená v bodě 4.5 této TSI k dispozici. Oznámený subjekt nemá povinnost ověřovat informace obsažené v příslušné dokumentaci.

6.2.6. Posouzení provozních pravidel

V souladu s články 10 a 11 směrnice 2004/49/ES musí železniční podniky a provozovatelé infrastruktury, kteří žádají o nové bezpečnostní osvědčení či povolení nebo o jeho změnu, u svých systémů zajišťování bezpečnosti prokázat soulad s provozními pravidly TSI.

Pro účely této TSI nemá oznámený subjekt povinnost ověřovat žádné provozní pravidlo, a to i pokud je toto pravidlo uvedeno v bodě 4. 4.

6.2.7. Posuzování vozidlových jednotek určených k použití v běžném provozu

Jsou-li kolejová vozidla dodávána jako jednotlivá vozidla, a nikoliv jako fixní vozidlová jednotka, musí být u těchto vozidel provedeno posouzení z hlediska příslušných bodů této TSI, přičemž je přípustné, pokud místa pro invalidní vozíky, vybavení přístupné pro osoby na invalidním vozíku nebo univerzální toaleta nejsou k dispozici ve všech vozidlech.

▼B

Oznámený subjekt neověřuje oblast použití, pokud jde o typ kolejových vozidel, která ve spojení s posuzovanou jednotkou zajišťují úplný soulad vlaku s ustanoveními této TSI.

Jakmile je pro takovouto jednotku vydáno povolení k uvedení do provozu, musí železniční podnik při sestavování vlaku s dalšími kompatibilními vozidly zajistit soulad s požadavky bodu 4.2 této TSI na úrovni vlakové soupravy, a to podle pravidel uvedených v bodě 4.2.2.5 TSI OPE (řazení vlaku).

7. UPLATŇOVÁNÍ TSI

7.1. Uplatnění této TSI na novou infrastrukturu a kolejová vozidla.

7.1.1. *Nová infrastruktura*

Tato TSI ve své oblasti působnosti platí pro všechny nové stanice.

Tato TSI neplatí pro nové stanice, na které bylo ke dni, počínaje kterým se tato TSI použije, vydáno stavební povolení, které jsou k tomuto dni předmětem již uzavřené smlouvy o provedení stavby nebo u kterých k tomuto dni probíhá konečná fáze výběrového řízení. V těchto případech se nicméně ve své stanovené oblasti působnosti uplatní TSI PRM 2008⁽¹⁾. U projektů stanic, u nichž se bude muset použít TSI PRM 2008, je přípustné (ale ne povinné) použít revidovanou verzi buď pro celý projekt, nebo pro jednotlivé části; v případě použití omezeného na jednotlivé části musí žadatel zdůvodnit a dokumentovat, že příslušné požadavky zůstávají zachovány a musí to být schváleno oznámeným subjektem.

Případy, kdy se do provozu navrácí stanice, která byla pro odbavování cestujících po dlouhou dobu uzavřena, lze považovat za obnovu či modernizaci ve smyslu bodu 7.2.

Provozovatel stanice by ve všech případech výstavby nové stanice měl uspořádat konzultace se subjekty odpovědnými za správu okolí stanice, aby se zajistilo splnění požadavků na přístupnost, a to nejen v rámci vlastní stanice, ale také na přístupu k ní. U multimodálních stanic by měly ve věci přístupu k železnici a dalším druhům dopravy proběhnout konzultace i s dalšími orgány činnými v oblasti dopravy.

7.1.2. *Nová kolejová vozidla*

Tato TSI se ve své oblasti působnosti vztahuje na všechny jednotky kolejových vozidel uvedené do provozu po dni, počínaje kterým se tato TSI použije, a to s výjimkou případů, kdy se uplatní body 7.1.1.2 („Přechodné období“) a 7.1.3.1 („Subsystém Kolejová vozidla“) TSI LOC&PAS.

7.2. Uplatnění této TSI na stávající infrastrukturu a kolejová vozidla

7.2.1. *Kroky k postupnému přechodu na cílový systém*

Tato TSI platí pro subsystémy, jež prochází obnovou nebo modernizací.

⁽¹⁾ Rozhodnutí Komise 2008/164/ES ze dne 21. prosince 2007 o technické specifikaci pro interoperabilitu týkající se osob s omezenou schopností pohybu a orientace v transevropském konvenčním a vysokorychlostním železničním systému (Úř. věst. L 64, 7.3.2008, s. 72).

▼B

Tato TSI neplatí pro stanice procházející obnovou či modernizací, na které bylo ke dni, počínaje kterým se tato TSI použije, vydáno stavební povolení, které jsou k tomuto dni předmětem již uzavřené smlouvy o provedení stavby nebo u kterých k tomuto dni probíhá konečná fáze výběrového řízení.

Tato TSI neplatí pro kolejová vozidla procházející obnovou či modernizací, která jsou ke dni, počínaje kterým se tato TSI použije, předmětem již uzavřené smlouvy nebo u kterých k tomuto dni probíhá konečná fáze výběrového řízení.

U stávající infrastruktury a kolejových vozidel je zastřešujícím cílem této TSI dosáhnout souladu se svými požadavky prostřednictvím vymezení a postupného odstraňování stávajících překážek v oblasti přístupnosti.

Členské státy zajistí vytvoření soupisů aktiv a přijmou příslušné prováděcí plány, aby se dosáhlo cíle tohoto nařízení.

▼M1

7.2.1.1. Soupis aktiv – infrastruktura

7.2.1.1.1. Funkční a technická architektura

Funkcí soupisu aktiv je:

- 1) identifikovat stávající překážky a bariéry přístupnosti;
- 2) poskytovat praktické informace uživatelům;
- 3) monitorovat a vyhodnocovat pokrok v oblasti přístupnosti.

Architektura pro výměnu údajů o přístupnosti je stanovena v nařízení (EU) č. 454/2011 (TSI TAP)

Na formátování a výměnu údajů o přístupnosti se použijí tyto normy:

- 1) CEN/TS 16614-1 2014, Veřejná doprava – Výměna informací o síti a jízdních řádech (NeTEx) – Část 1: Topologie formátu výměny sítě veřejné dopravy 2014-05-14
- 2) EN 12896-1:2016 Veřejná doprava. Referenční datový model. Společné koncepty (transmodel)

Pro konkrétní zamýšlené užití je harmonizovaný specifický profil transmodelu stanoven v technické dokumentaci uvedené v indexu I v dodatku O.

7.2.1.1.2. Pravidla pro zadávání a sebehodnocení údajů o přístupnosti

Pravidla pro zadávání a sebehodnocení údajů o přístupnosti jsou tato:

- 1) subjekty, které shromažďují údaje o přístupnosti týkající se aktiv, musí být nezávislé na subjektech pověřených každodenním řízením těchto aktiv;
- 2) při prvním shromažďování údajů o přístupnosti po vstupu prováděcího nařízení Komise (EU) 2019/772 ⁽¹⁾ v platnost, může být do soupisu u stavu shody stanic s touto TSI zaneseno, že nebyl posouzen;

⁽¹⁾ Prováděcí nařízení Komise (EU) 2019/772 ze dne 16. května 2019, kterým se mění nařízení Komise (EU) č. 1300/2014, pokud jde o soupis aktiv s cílem určit překážky a bariéry bránící přístupnosti, poskytovat informace uživatelům a monitorovat a vyhodnocovat pokrok v oblasti přístupnosti (Úř. věst. L 139 I, 27.5.2019, s. 1).

▼ M1

- 3) jestliže stanice prochází modernizací, obnovou nebo jakýmkoliv jiným druhem prací plánovanými vnitrostátním prováděcím plánem pro tuto TSI, příslušné údaje o přístupnosti se aktualizují, případně včetně stavu shody s touto TSI;
- 4) stav shody s touto TSI lze aktualizovat na základě ISV, jak je popsáno v bodě 6.2.4 této TSI;
- 5) provozní stav vybavení není třeba inventarizovat.

Komisi se zpřístupní nástroj pro shromažďování údajů, jehož provozní režimy jsou popsány v technické dokumentaci uvedené v indexu 2 v dodatku O.

Alternativně, existují-li strukturované údaje o přístupnosti a lze je konvertovat do harmonizovaného profilu, lze předat tyto údaje po konverzi. Metodika pro konverzi existujících údajů o přístupnosti a komunikační protokol jsou stanoveny v technické dokumentaci uvedené v indexu 3 v dodatku O.

7.2.1.1.3. Pravidla pro konzultace

Z ERSAD:

- 1) veřejnost má přístup k informacím na veřejných internetových stránkách, které spravuje Agentura Evropské unie pro železnice;
- 2) registrované vnitrostátní orgány mohou získat veškeré údaje o přístupnosti, které se týkají členského státu;
- 3) Komise a agentura mohou získat veškeré údaje o přístupnosti.

Databáze ERSAD, kterou spravuje agentura, není propojena s jinými databázemi.

7.2.1.1.4. Pravidla pro řízení zpětné vazby od uživatelů

Zpětná vazba od uživatelů může být ve formě:

- 1) institucionální zpětné vazby od sdružení uživatelů, včetně organizací zastupujících osoby se zdravotním postižením: lze využít stávajících struktur, pokud zahrnují zástupce organizací osob se zdravotním postižením a osob s omezenou schopností pohybu a orientace a zachycují stav na odpovídající úrovni, nikoliv však nezbytně na vnitrostátní úrovni. Postup poskytování zpětné vazby je organizovaný, aby umožňoval účast těchto organizací na rovném základě;
- 2) individuální zpětné vazby: návštěvníci internetových stránek mají možnost nahlašovat nesprávné informace týkající se údajů o přístupnosti ohledně jednotlivých stanic a obdržet potvrzení o doručení připomínky.

V obou situacích subjekty odpovědně za shromažďování, správu a výměnu údajů zpětnou vazbu od uživatelů odpovídajícím způsobem vyhodnotí.

▼ B

7.2.2. Uplatnění této TSI na stávající infrastrukturu

U infrastruktury je shoda s touto TSI povinná v případě součástí, jež procházejí obnovou nebo modernizací. Tato TSI nicméně umožňuje, aby byl soulad u stávající infrastruktury s ohledem na vlastnosti původního železničního systému dosažen prostřednictvím postupných zlepšení v oblasti přístupnosti.

▼B

Kromě tohoto postupného přístupu jsou u cílového systému v případě stávající infrastruktury povoleny tyto výjimky:

- pokud je bezbariérová cesta vytvořena na stávajících lávkách pro pěši, schodištích a podchodech, a to včetně dveří, zdvihacích plošin a zařízení na kontrolu jízdenek, není shoda s požadavky na rozměry, pokud jde o šířku těchto součástí, povinná,
- shoda s požadavky na minimální šířku nástupiště není povinná u stávajících stanic, pokud je příčinou neshody to, že se na nástupišti nacházejí určité překážky (např. sloupy konstrukce, schodišťové šachty, výtahy apod.), nebo přítomnost stávajících kolejí, přičemž jejich přesun pravděpodobně nebude možný,
- je-li stávající stanice nebo její část stavební památkou, která je chráněna vnitrostátním právem, lze požadavky této TSI přizpůsobit tak, aby nedošlo k porušení vnitrostátních právních předpisů, jimiž se řídí ochrana dotčené budovy.

7.2.3. *Uplatnění této TSI na stávající kolejová vozidla*

U kolejových vozidel je shoda součástí, jež procházejí obnovou nebo modernizací, s touto TSI upravena v dodatku F.

7.3. **Zvláštní případy**

7.3.1. *Obecně*

Zvláštní případy uvedené v bodě 7.3.2 popisují zvláštní opatření, která jsou nezbytná a která byla povolena v konkrétních sítích jednotlivých členských států.

Tyto specifické případy se klasifikují takto:

- případy „P“: „trvalé“ případy,
- případy „T“: „dočasné“ případy, u kterých se plánuje, že se cílového systému podaří dosáhnout v budoucnu.

7.3.2. *Seznam zvláštních případů*

7.3.2.1. *Vyhrazená sedadla (bod 4.2.2.1)*

Zvláštní případy „P“ u Německa a Dánska

Jako vyhrazená sedadla musí být určeno 10 % z celkového počtu sedadel. Ve vlacích s nepovinnou a povinnou rezervací musí být nejméně 20 % těchto vyhrazených sedadel opatřeno piktogramem, u zbylých 80 % vyhrazených sedadel musí být možno využít objednání nebo rezervace předem.

U vlaků bez možnosti rezervace musí být všechna vyhrazená sedadla opatřena zvláštním piktogramem v souladu s bodem 4.2.2.1.2.1.

7.3.2.2. *Místa pro invalidní vozíky (bod 4.2.2.2)*

Zvláštní případ „P“ u Francie v síti „Ile de France“

Počet míst pro invalidní vozíky je omezen na dvě v každé jednotce určené k použití na linkách A, B, C, D a E sítě Ile de France Express, a to nezávisle na její délce.

7.3.2.3. *Vnější dveře (bod 4.2.2.3.2)*

Zvláštní případ „P“ u Francie v síti „Ile de France“

S ohledem na krátké doby stání a krátké intervaly mezi jednotlivými stanicemi se u jednotek určených k provozu na linkách A, B, C, D a E sítě Ile de France Express nevyžaduje zvukový signál uvolnění vstupních dveří pro cestující k otevření.

▼B**7.3.2.4. Průchozí profily (bod 4.2.2.6)**

Zvláštní případ „P“ u Velké Británie, Severního Irska a Irska

Vzhledem k omezenému průjezdnému průřezu, zakřivení tratí a z toho vyplývající omezené šířky vozů lze bod 4.2.2.6 (první odrážka) splnit jen na přístupu k vyhrazeným sedadlům.

Tento zvláštní případ nebrání přístupu kolejových vozidel splňujících ustanovení TSI do vnitrostátní sítě.

7.3.2.5. Změny výšky (bod 4.2.2.8)

Zvláštní případ „P“ u Francie v síti „Ile de France“

Výška vnitřních schůdků (tj. schůdků, které neslouží k nástupu do vlaku) nesmí přesahovat 208 mm a jejich hloubka musí být minimálně 215 mm, měřeno ve středové ose schůdků.

7.3.2.6. Poloha schůdku pro nastupování a vystupování z vozidla (bod 4.2.2.11)

Zvláštní případ „P“ u Estonska týkající se všech kolejových vozidel, která mají při běžném provozu zastavovat u nástupišť o výšce 200 mm

V tomto případě musí hodnoty δ_h , δ_{v+} a δ_{v-} odpovídat údajům v této tabulce:

Tabulka 18

Hodnoty δ_h , δ_{v+} a δ_{v-} pro zvláštní případ u Estonska, Lotyšska a Litvy

	δ_h mm	δ_{v+} mm	δ_{v-} mm
Na přímé rovné trati	200	400	Nepoužije se

Zvláštní případ „P“ u Finska

Při provozu na linkách ve Finsku se vyžaduje doplňkový schůdek. Tento první použitelný schůdek musí být proveden tak, aby maximální konstrukční obrys vozidla splňoval požadavky uvedené ve specifikaci, na niž se odkazuje v indexu 14 v dodatku A, přičemž hodnoty δ_h , δ_{v+} a δ_{v-} musí odpovídat údajům v této tabulce:

Tabulka 19

Hodnoty δ_h , δ_{v+} a δ_{v-} pro zvláštní případ u Finska

	δ_h mm	δ_{v+} mm	δ_{v-} mm
Na přímé rovné trati	200	230	160
Na trati s obloukem o poloměru 300 m	410	230	160

Zvláštní případ „P“ u Německa týkající se všech kolejových vozidel, která mají při běžném provozu zastavovat u nástupišť o výšce 960 mm:

V tomto případě musí hodnoty δ_h , δ_{v+} a δ_{v-} odpovídat údajům v této tabulce:



Tabulka 20

Hodnoty δ_h , δ_{v+} a δ_{v-} pro zvláštní případ u Německa

	δ_h mm	δ_{v+} mm	δ_{v-} mm
Na přímé rovné trati	200	230	230
Na trati s obloukem o poloměru 300 m	290	230	230

Zvláštní případ „P“ u Rakouska a Německa týkající se všech kolejových vozidel, která mají při běžném provozu zastavovat u nástupišť o výšce nižší než 550 mm

V tomto případě musí hodnoty δ_h , δ_{v+} a δ_{v-} kromě požadavků stanovených v bodě 4.2.2.11.1 podbodě 2 odpovídat údajům v této tabulce:

Tabulka 21

Hodnoty δ_h , δ_{v+} a δ_{v-} pro zvláštní případ u Rakouska a Německa pro nízká nástupiště

	δ_h mm	δ_{v+} mm	δ_{v-} mm
Na přímé rovné trati	200	310	Nepoužije se
Trat' s obloukem o poloměru 300 m	290	310	Nepoužije se

Zvláštní případ „P“ u Irska týkající se všech kolejových vozidel, která mají při běžném provozu zastavovat u nástupišť o výšce 915 mm

V tomto případě musí hodnoty δ_h , δ_{v+} a δ_{v-} odpovídat údajům v této tabulce:

Tabulka 22

Hodnoty δ_h , δ_{v+} a δ_{v-} pro zvláštní případ u Irska

	δ_h mm	δ_{v+} mm	δ_{v-} mm
Na přímé rovné trati	275	250	—
Na trati s obloukem o poloměru 300 m	275	250	—

Zvláštní případ „P“ u Portugalska v síti s rozchodem 1 668 mm

První použitelný schůdek u kolejových vozidel určených k provozu v síti s rozchodem kolejí 1 668 mm musí odpovídat hodnotám stanoveným v bodě 4.2.2.11.1 podbodě 5 v tabulce 9, přičemž tento požadavek platí i pro kolejová vozidla navržená v souladu s požadavky na interoperabilní rozchody provozovaná na trati s rozchodem 1 668 mm nebo na trati s rozchodem 1 435 mm na tříkolejnicové trati (1 668 mm a 1 435 mm).

V síti s kolejemi o nominálním rozchodu 1 668 mm jsou povolena nástupiště s výškou 685 mm nebo 900 mm nad úrovní temene kolejnic.

Provedení prahu vstupních dveří u nových kolejových vozidel příměstských linek musí být optimalizováno pro nástup z nástupišť s výškou 900 mm.

▼B

Zvláštní případ „P“ u Španělska v síti s rozchodem 1 668 mm

Poloha prvního použitelného schůdku u kolejových vozidel určených k provozu na španělských železničních tratích s rozchodem kolejí 1 668 mm musí odpovídat rozměrům stanoveným v následujících tabulkách, a to v závislosti na průjezdném průřezu dané tratě a výšce nástupiště:

Tabulka 23

Zvláštní případ u Španělska – hodnoty δ_h , δ_{v+} a δ_{v-} a bq_0 na přímé rovné trati

Přímá rovná trať				
Poloha schůdku	Průjezdný průřez trati			
	GEC16 nebo GEB16	GHE16		Tříkolejnicová trať (poznámka 1)
		760 nebo 680 mm.	550 mm	
δ_h mm	275	275	255	316,5
δ_{v+} mm	230			
δ_{v-} mm	160			
bq_0	1 725	1 725	1 705	1 766,5

Tabulka 24

Zvláštní případ u Španělska – hodnoty δ_h , δ_{v+} a δ_{v-} a bq_0 na trati s obloukem o poloměru 300 m

Trať s obloukem o poloměru 300 m				
Poloha schůdku	Průjezdný průřez trati			
	GEC16 nebo GEB16	GHE16		Tříkolejnicová trať (poznámka 1)
		760 nebo 680 mm.	550 mm	
δ_h mm	365	365	345	406,5
δ_{v+} mm	230			
δ_{v-} mm	160			
bq_0	1 737,5	1 737,5	1 717,5	1 779

Poznámka 1: Tyto hodnoty se použijí v případech, kdy se společná kolejnice nachází nejbližší nástupišti. Pokud se společná kolejnice nachází nejdále od nástupiště, musí poloha prvního použitelného schůdku v závislosti na průjezdném průřezu dané tratě a výšce nástupiště odpovídat příslušným rozměrům stanoveným ve sloupcích pro dvoukolejnicovou trať s rozchodem 1 668 mm.

Zvláštní případ „P“ u Spojeného království týkající se všech kolejových vozidel, která mají v běžném provozu zastavovat u nástupiště o nominální výšce 915 mm

Nástupní schůdky pro cestující mohou být navrženy tak, aby se při zastavení vozidla u nástupiště s nominální britskou výškou 915 mm dosáhlo příslušných hodnot δ_h , δ_{v+} a δ_{v-} .

▼B

Hodnoty δ_h , δ_{v+} a δ_{v-} podle této tabulky:

Tabulka 25

Hodnoty δ_h , δ_{v+} a δ_{v-} pro zvláštní případ u Spojeného království

	δ_h mm	δ_{v+} mm	δ_{v-} mm
Na přímé rovné trati	200	230	160
Na trati s obloukem o poloměru 300 m	290	230	160

Alternativně lze použít polohu schůdků stanovenou ve vnitrostátních technických pravidlech, jež se pro tyto účely oznámí.



Dodatek A

Normy nebo normativní dokumenty uvedené v této TSI

Index	TSI		Normativní dokument	
	Posuzované vlastnosti	Bod této přílohy	Číslo dokumentu	Povinná ustanovení
1	Rozměry zdvihací plošiny Hmatové značení	4.2.1.2.2 4.2.1.10	EN 81-70:2003+A1:2004	Bod 5.3.1, tabulka 1 Příloha E.4
2	Konstrukce eskalátorů a pohyblivých chodníků	4.2.1.2.2	EN 115-1:2008+A1:2010	
3	Osvětlení na nástupištích	4.2.1.9	EN 12464-2:2014	Tabulka 5.12, vyjma bodů 5.12.16 a 5.12.19
4	Osvětlení na nástupištích	4.2.1.9	EN 12464-1:2011	Bod 5.53.1
5	Index přenosu řeči ve stanicích a kolejových vozidlech	4.2.1.11 4.2.2.7.4	EN 60268-16:2011	Příloha B
6	Osvětlení v kolejových vozidlech	4.2.2.4	EN 13272:2012	Bod 4.1.2
7	Tabulky s bezpečnostními informacemi, výstrahami, zákazy a příkazy	4.2.2.7.2	ISO 3864-1:2011	Vše
8	Výpočet hodnoty bq_0	4.2.2.11.1	EN 15273-1:2013	Bod H.2.1.1
9	Posouzení modulu univerzální toalety	6.1.3.1	TS 16635:2014	Vše
10	Definice barev	5.3.2.6	ISO 3864-1:2011 ISO 3864-4:2011	Kapitola 11
11	Mechanická odolnost pomocného zařízení pro nastupování Zjišťování překážek	5.3.2.8 5.3.2.8	FprEN 14752:2014	Bod 4.2.2 Bod 5.4
12	Symbol pro označení prostor přístupných pro invalidní vozíky	Dodatek N N.3	ISO 7000:2004 ISO 7001:2007	Symbol 0100 Symbol PIPF 006
13	Symbol pro označení indukční smyčky	Dodatek N N.3	ETSI EN 301 462 (2000-03)	4.3.1.2
14	Zvláštní případ u Finska	7.3.2.6	EN 15273-2:2013	Příloha F

▼B*Dodatek B***Dočasné pravidlo pro stanovení priorit v oblasti modernizace/obnovy stanic**

Při obnově nebo modernizaci stanic, **které denně neodbaví více než 1 000 cestujících, přičemž počet odbavených cestujících se počítá jako průměr součtu nastupujících a vystupujících cestujících za období 12 měsíců**, nemusí být tyto stanice vybaveny zdvihacími plošinami či rampami, které by jinak k zajištění bezschodové cesty byly zapotřebí, pokud je v jiné stanici na stejné trase v okruhu 50 km k dispozici plně vyhovující bezbariérová přístupová cesta. V těchto případech musí být stanice navrženy tak, aby v budoucnu umožňovaly umístění zdvihací plošiny a/nebo ramp, a aby tak stanice umožňovala přístup všem osobám se zdravotním postižením a s omezenou schopností pohybu a orientace. Zajištění přepravy osob se zdravotním postižením a s omezenou schopností pohybu a orientace mezi touto nepřístupnou stanicí a nejbližší přístupnou stanicí na stejné trase musí upravovat příslušné vnitrostátní předpisy, přičemž tato přeprava musí být zajištěna dopravními prostředky, jež jsou pro tyto osoby přístupné.



Dodatek C

Informace, které se musí uvést ve vnitrostátním prováděcím plánu

Souvislosti

- Nástin situace (fakta a čísla – sociální údaje – vývoj v oblasti potřeb mobility a v oblasti omezené schopnosti pohybu a orientace)
- Legislativní kontext
- Metodika pro vypracovávání národního prováděcího programu (sdružení a místní orgány v oblasti dopravy, s nimiž proběhly konzultace, styčné body s ostatními národními prováděcími programy atd.)

Současná situace

- Přehled soupisů: stanice
- Přehled soupisů: kolejová vozidla
- Přehled soupisů: provozní pravidla

Definice strategie

- Pravidlo pro stanovování priorit
- Kritéria, na jejichž základě se v rámci plánu zpracovávají jednotlivé subsystémy

Technické a provozní prostředky

- Rozsah modernizace nebo obnovy stanic a kolejových vozidel
- Veškeré ostatní práce zaměřené na odstranění překážek v oblasti přístupnosti, jež nespadají do působnosti článku 20 směrnice 2008/57/ES
- Zavedení provozních opatření (poskytnutí pomoci) s cílem kompenzovat zbývající nedostatky v oblasti přístupnosti

Financování

- Křížové odkazy na smluvní ujednání (článek 30 směrnice 2012/34/EU ⁽¹⁾) a smlouvy o veřejných službách (nařízení (ES) č. 1370/2007 ⁽²⁾)
- Jiné zdroje

Následná opatření a zpětná vazba

- Aktualizace soupisu aktiv a porovnání s danými cíli
- Aktualizace plánu

⁽¹⁾ Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 2012/34 ze dne 21. listopadu 2012 o vytvoření jednotného evropského železničního prostoru (Úř. věst. L 342, 14.12.2012, s. 32).

⁽²⁾ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007 ze dne 23. října 2007 o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici a silnici a o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 1191/69 a č. 1107/70 (Úř. věst. L 315, 3.12.2007, s. 1).



Dodatek D

Posuzování prvků interoperability

D.1 OBLAST PŮSOBNOSTI

V tomto dodatku je popsáno posouzení shody a vhodnosti, které se používá u prvků interoperability.

D.2 VLASTNOSTI

Vlastnosti prvků interoperability, které je třeba posoudit v různých fázích návrhu, vývoje a výroby, jsou v tabulce D.1 označeny znakem X.

Tabulka D.1

Posuzování prvků interoperability

1	2	3	4	5
Posuzování v následující fázi	Fáze návrhu a vývoje			
	Fáze výroby			Posuzované prvky a vlastnosti interoperability
	Přezkum návrhu a/ nebo jeho přezkoušení	Přezkum výrobního procesu	Typové zkoušky	Ověření shody s typem
5.3.1.1 Displeje	X		X	X
5.3.1.2 Rampy na nástupišti	X		X	X
5.3.1.3 Zdvihací plošiny na nástupišti	X		X	X
5.3.2.1 Rozhraní ovládacího zařízení dveří	X		X	X
5.3.2.2 a 5.3.2.3 Standardní toalety	X		X	X
5.3.2.2 a 5.3.2.4 Univerzální toalety	X		X	X
5.3.2.5 Zařízení pro přebalování dětí	X		X	X
5.3.2.6 Zařízení pro přivolání pomoci	X		X	X
5.3.2.7 Displeje	X		X	X
5.3.2.8 Pojízdne schůdky a přemostující plošiny	X		X	X
5.3.2.9 Vagónové rampy	X		X	X
5.3.2.10 Vagónové zdvihací plošiny	X		X	X



Dodatek E

Posuzování subsystémů

E.1 OBLAST PŮSOBNOSTI

V tomto dodatku je popsáno posuzování shody u subsystémů.

E.2 VLASTNOSTI A MODULY

Vlastnosti subsystému, které je třeba posoudit v různých fázích návrhu, vývoje a výroby, jsou v tabulce E.1 (subsystém infrastruktura) a v tabulce E.2 (subsystém kolejová vozidla) označeny znakem X.

Tabulka E.1

Posuzování subsystému infrastruktura (vyrobené a dodané jako jeden celek)

1	2	3
Posuzované vlastnosti	Fáze návrhu a vývoje	Fáze výroby
	Přezkum návrhu a/nebo jeho přezkoušení	Kontrola na místě
Parkovací místa pro osoby se zdravotním postižením a osoby s omezenou schopností pohybu a orientace	X	(X) (*)
Bezbariérové přístupové cesty	X	(X) (*)
Značení přístupové cesty	X	(X) (*)
Dveře a vchody	X	(X) (*)
Povrchy podlah	X	(X) (*)
Průhledné překážky	X	(X) (*)
Toalety	X	(X) (*)
Nábytek a volně stojící zařízení	X	(X) (*)
Výdej jízdenek/přepážka nebo prodejní automat/informační přepážka/zařízení na kontrolu jízdenek/turnikety/místa pomoci zákazníkům	X	(X) (*)
Osvětlení	X	X
Vizuální informace, rozmístění značek, pikto-gramy, tištěné a dynamické informace	X	(X) (*)
Mluvené informace	X	X
Šířka a okraj nástupiště	X	(X) (*)
Konec nástupiště	X	(X) (*)
Úrovňové přechody tratí na stanicích	X	(X) (*)

(*) Pokud se realizace liší od pravidel návrhu nebo prověřených výkresů, musí se zajistit výkresy skutečného stavu nebo se musí provést kontrola na místě.



Tabulka E.2

Posuzování subsystému kolejová vozidla (vyrobených a dodaných jako sériové výrobky)

1	2	3	4
Posuzované vlastnosti	Fáze návrhu a vývoje		Fáze výroby
	Přezkum návrhu a/ nebo jeho přezkoušení	Typové zkoušky	Rutinní zkouška
Sedadla			
Obecně	X	X	
Vyhrazená sedadla (obecně)	X		
Sedadla v uspořádání za sebou	X	X	
Sedadla v uspořádání proti sobě	X	X	
Místa pro invalidní vozíky	X	X	
Dveře			
Obecně	X	X	
Vnější dveře	X	X	
Vnitřní dveře	X	X	
Osvětlení		X	
Toalety	X		
Průchozí profily	X		
Informace pro zákazníky			
Obecně	X	X	
Rozmístění značek, piktogramy a hmatové informace	X	X	
Dynamické vizuální informace	X	X	
Dynamické zvukové informace	X	X	
Změny výšky	X		
Madla	X	X	
Vybavení na spaní s přístupností pro invalidní vozíky	X	X	
Poloha schůdku pro nastupování do vozidla a vystupování z něj			
Všeobecné požadavky	X		
Schůdky pro nastupování a vystupování	X		
Pomocná zařízení pro nastupování	X	X	X

▼B*Dodatek F***Obnova nebo modernizace kolejových vozidel**

Při obnově nebo modernizaci kolejových vozidel musí být dodrženy požadavky této TSI; soulad s obsahem této TSI přitom není povinný v těchto případech:

Konstrukce

Soulad s obsahem této TSI není povinný, pokud by práce v tomto směru vyžadovala konstrukční změny dveřních otvorů (vnitřních nebo vnějších), pojezdů, deformačních nosníků, skříně vozidla, ochrany před najetím, nebo obecněji pokud by práce v tomto směru vyžadovala opětovné potvrzení konstrukční integrity vozidla.

Sedadla

Soulad s požadavky bodu 4.2.2.1 na madla na opěradlech sedadel je povinný pouze při obnově nebo modernizaci uspořádání sedadel v celém vozidle.

Soulad s požadavky bodu 4.2.2.1.2 na rozměry vyhrazených sedadel a okolního prostoru je povinný pouze pokud se mění uspořádání sedadel v celém vlaku a pokud jej lze dosáhnout, aniž by došlo ke snížení stávající kapacity vlaku. V tomto případě musí být při zachování stávající kapacity zajištěn maximální počet vyhrazených sedadel.

Soulad s požadavky na světlou výšku nad vyhrazeným místem k sezení není povinný, pokud je omezujícím faktorem police na zavazadla, která při obnově nebo modernizaci neprocházejí konstrukční úpravou.

Místa pro invalidní vozíky

Zajištění míst pro invalidní vozíky je povinné pouze tehdy, pokud dochází ke změně uspořádání míst k sezení v rámci celé vlakové soupravy. Pokud však vstupní dveřní otvor nebo průchozí profily nelze upravit tak, aby umožňovaly přístup osobám na invalidním vozíku, nemusí být při změně uspořádání míst k sezení místo pro invalidní vozík zajištěno. Místa pro invalidní vozíky vytvořená ve stávajících kolejových vozidlech smí být uspořádána v souladu s obrázkem I4 v dodatku I.

Umístění zařízení pro přivolání pomoci v místech pro invalidní vozíky není povinné, pokud vozidlo nemá elektrický komunikační systém, který lze přizpůsobit tak, aby do něj takovéto zařízení mohlo být začleněno.

Zajištění sedadla, na které se osoba na invalidním vozíku může přesunout, je povinné, pouze pokud tento krok nevyžaduje změnu uspořádání stávajícího místa pro invalidní vozík.

Vnější dveře

Soulad s požadavky na označení umístění otvorů vnějších dveří zevnitř pomocí opticky kontrastních ploch na úrovni podlahy je povinný pouze při obnově nebo modernizaci podlahové krytiny.

Soulad s požadavky na zajištění signalizace při otevírání a zavírání dveří je povinný pouze při obnově nebo modernizaci systému ovládání dveří.

Plný soulad s požadavky týkajícími se umístění a osvětlení ovládacích prvků dveří je povinný pouze při obnově nebo modernizaci systému ovládání dveří a tehdy, pokud je možné ovládací prvky dveří přemístit bez úpravy konstrukce vozidla nebo dveří. V tomto případě však musí být obnovené nebo modernizované ovládací prvky dveří umístěny co nejblíže předepsanému umístění.

▼ B*Vnitřní dveře*

Soulad s požadavky týkajícími se síly potřebné k obsluze ovládacích prvků dveří a jejich umístění je povinný pouze při obnově nebo modernizaci dveří a mechanismu a/nebo ovládání dveří.

Osvětlení

Soulad s příslušným požadavkem není povinný, je-li možno prokázat, že elektrický systém nemá dostatečnou kapacitu pro další zatížení, nebo že toto osvětlení v daném místě nelze zabudovat bez konstrukčních změn (dveřního otvoru apod.).

Toalety

Zajistit plně vyhovující univerzální toaletu je povinné pouze při celkové obnově nebo modernizaci stávajících toalet, a pokud je zajištěno místo pro invalidní vozík a pokud lze vyhovující univerzální toaletu zabudovat bez konstrukčního zásahu do skříně vozidla.

Umístění zařízení pro přivolání pomoci na univerzální toaletě není povinné, pokud vozidlo nemá elektrický komunikační systém, který lze přizpůsobit tak, aby do něj takového zařízení mohlo být začleněno.

Průchozí profily

Soulad s požadavky bodu 4.2.2.6 je povinný, pouze pokud se mění uspořádání míst k sezení v celém vozidle a je zajištěno místo pro invalidní vozík.

Soulad s požadavky na průchozí profily mezi spojenými vozy je povinný pouze při obnově nebo modernizaci spojovacího můstku.

Informace

Soulad s požadavky bodu 4.2.2.7 na informace o trase není při obnově nebo modernizaci povinný. Pokud však je jako součást programu obnovy nebo modernizace instalován automatický systém pro poskytování informací o trase, musí splňovat požadavky tohoto bodu.

Soulad s ostatními částmi bodu 4.2.2.7 je povinný při každé obnově nebo modernizaci značení nebo povrchové úpravy interiéru.

Změny výšky

Soulad s požadavky bodu 4.2.2.8 není při obnově nebo modernizaci povinný; výjimku představuje výstražný optický kontrastní pruh na hranách schůdků, který musí být při obnově nebo modernizaci materiálu povrchu schodů zajištěn.

Madla

Soulad s požadavky bodu 4.2.2.9 je povinný pouze při obnově nebo modernizaci stávajících madel.

Vybavení na spaní s přístupností pro invalidní vozíky

Soulad s požadavkem na zajištění vybavení na spaní s přístupností pro invalidní vozíky je povinný pouze při obnově nebo modernizaci stávajícího vybavení na spaní.

▼B

Umístění zařízení pro přivolání pomoci v prostoru vybavení na spaní s přístupností pro invalidní vozíky není povinné, pokud vozidlo nemá elektrický komunikační systém, který lze přizpůsobit tak, aby do něj takového zařízení mohlo být začleněno.

Polohy schůdků, schůdky a pomocná zařízení pro nastupování

Soulad s požadavky bodů 4.2.2.11 a 4.2.2.12 není při obnově nebo modernizaci povinný; výjimku představuje případ, kdy se instalují pohyblivé schůdky nebo jiná zabudovaná pomocná zařízení pro nastupování, která pak musí být v souladu s příslušnými podbody těchto bodů této TSI.

Pokud je však při obnově nebo modernizaci vytvořeno místo pro invalidní vozík v souladu s bodem 4.2.2.3, je povinné zajistit nějakou formu pomocného zařízení pro nastupování v souladu s bodem 4.4.3.

▼B*Dodatek G***Zvukové výstrahy u vnějších dveří pro cestující****Otevírání dveří – vlastnosti**

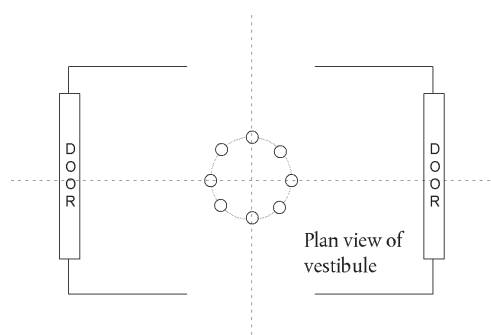
- pomalu pulzující vícetónový signál (nejvýše 2 pulsy za sekundu) tvořený 2 kombinovanými tóny
- Kmitočty
 - 2 200 Hz $\pm$ 100 Hz
- a
 - 1 760 Hz $\pm$ 100 Hz
- hladina akustického tlaku
 - zajištěná buď:
 - adaptivním zvukovým výstražným zařízením s nastavenou hladinou akustického tlaku minimálně 5 dB L_{Aeq} nad úrovní pozadí a maximálně 70 dB $L_{Aeq,T}$ (+ 6/- 0),
 - nebo neadaptivním zařízením s nastavenou úrovní akustického tlaku 70 dB $L_{Aeq,T}$ (+ 6/- 0),
 - Měření uvnitř se provádí ve středu představku ve výšce 1,5 m nad úrovní podlahy. (T = celková doba trvání zvuku) za použití měřicího pole (vodorovného a pak svislého) a průměru zjištěných hodnot,
 - Měření venku se provádí v ose dveří 1,5 m od boku skříně ve výšce 1,5 m nad úrovní nástupiště. (T = celková doba trvání zvuku) za použití měřicího pole (vodorovného a pak svislého) a průměru zjištěných hodnot,

Zavírání dveří – vlastnosti

- Rychle pulzující tón (6–10 pulsů za sekundu)
- Kmitočet
 - 1 900 Hz $\pm$ 100 Hz
- Hladina akustického tlaku
 - zajištěná buď:
 - adaptivním zvukovým výstražným zařízením s nastavenou hladinou akustického tlaku minimálně 5 dB L_{Aeq} nad úrovní pozadí a maximálně 70 dB $L_{Aeq,T}$ (+ 6/- 0),
 - nebo neadaptivním zařízením s nastavenou úrovní akustického tlaku 70 dB $L_{Aeq,T}$ (+ 6/- 0),
 - Měření uvnitř se provádí ve středu představku ve výšce 1,5 m nad úrovní podlahy. (T = celková doba trvání zvuku) za použití měření akustického halo (vodorovného a pak svislého) a průměru zjištěných hodnot.
 - Měření venku se provádí v ose dveří 1,5 m od boku skříně ve výšce 1,5 m nad úrovní nástupiště. (T = celková doba trvání zvuku) za použití měření akustického halo (vodorovného a pak svislého) a průměru zjištěných hodnot,

▼ B**Metoda měření zvukové výstrahy u vnějších dveří pro cestující uvnitř (otevírání a zavírání)**

- zkoušky se provádí v přístavku za použití průměru zjištěných hodnot z pole tvořeného více mikrofony (určených k měření hluku houkačky v kabině v souladu s TSI pro hluk 2006/66/ES⁽¹⁾); pole sestává z 8 mikrofonů umístěných rovnoměrně v kruhu o poloměru 250 mm;
- Zkouška se provádí s vodorovně uspořádaným polem (vzdálenost všech mikrofonů od úrovně podlahy je stejná, viz obrázek G1). Pro účely posouzení se použijí průměry hodnot zjištěných u 8 mikrofonů.

*Obrázek G1***Vodorovné uspořádání pole****Metoda měření zvukové výstrahy u vnějších dveří pro cestující venku (otevírání a zavírání)**

- zkoušky se provádí za použití průměru zjištěných hodnot z pole tvořeného více mikrofony (určených k měření hluku houkačky v kabině v souladu s TSI pro hluk Rozhodnutím Komise 2006/66/ES); pole sestává z 8 mikrofonů umístěných rovnoměrně v kruhu o poloměru 250 mm;
- u zkoušky venku by se měla zohlednit výška nástupiště, jež je specifická pro trasu, na níž má být vozidlo provozováno (pokud se na této trase vyskytují nástupiště s různou výškou, použije se výška nižší, tj. provozuje-li se vozidlo na trase s nástupištěm o výšce 760 mm a 550 mm, provede se zkouška pro nižší z nich, tedy pro nástupiště o výšce 550 mm);
- zkoušení se provádí s vodorovně uspořádaným polem (vzdálenost všech mikrofonů od úrovně podlahy je stejná). Pro účely posouzení se použijí průměry hodnot zjištěných u 8 mikrofonů.

Pokud se používá adaptivní zvukové výstražné zařízení, musí toto zařízení před vlastní výstražnou sekvencí nejprve určit hladinu hluku v okolí. V potaz se bere kmitočtové pásmo od 500 Hz do 5 000 Hz.

Opatření k prokázání souladu se provedou u dveří na třech místech vlaku.

Poznámka: Dveře by při zkoušce výstrahy při zavírání měly být plně otevřeny a při zkoušce výstrahy při otevírání plně zavřeny.

⁽¹⁾ Rozhodnutí Komise 2006/66/ES ze dne 23. prosince 2005 o technické specifikaci pro interoperabilitu subsystému „Kolejová vozidla – hluk“ transevropského konvenčního železničního systému (Úř. věst. L 37, 8.2.2006, s.1).

▼ **B**

Dodatek H

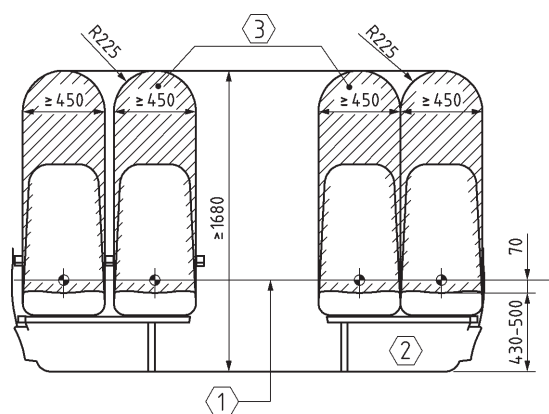
Schémata vyhrazených sedadel

Legenda k obrázkům H1 až H4

- 1 Úroveň měření u povrchů sedadel
- 2 Vzdálenost mezi sedadly
- 3 Výška nad sedadlem

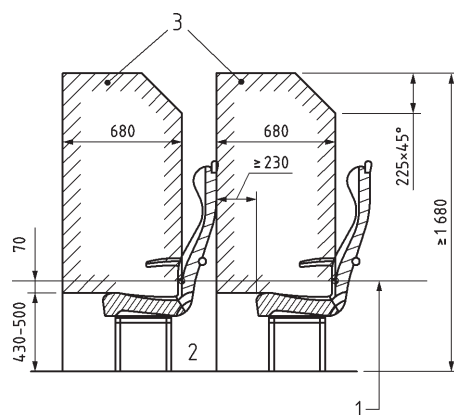
Obrázek H1

Výška nad vyhrazeným sedadlem



Obrázek H2

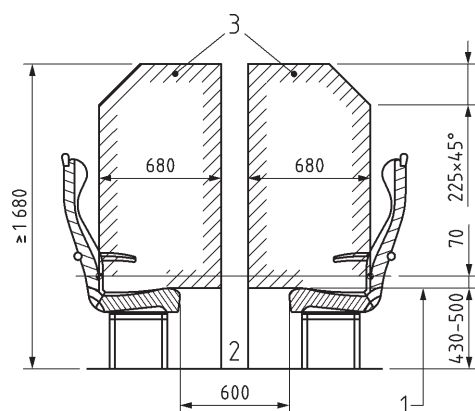
Vyhrazená sedadla v uspořádání za sebou



▼ B

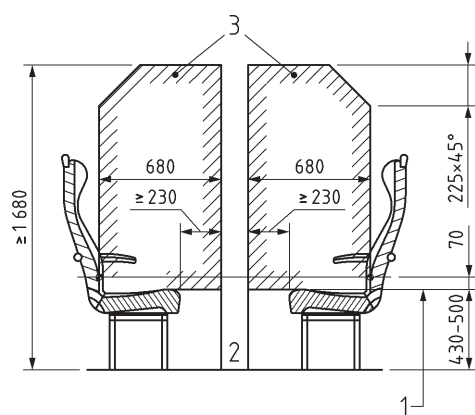
Obrázek H3

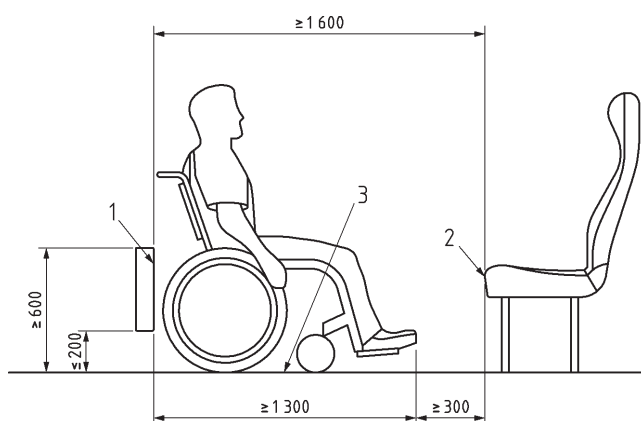
Vyhrazená sedadla v uspořádání proti sobě



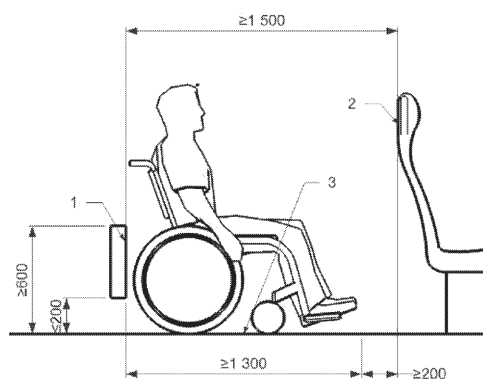
Obrázek H4

Vyhrazená sedadla v uspořádání proti sobě se sklopeným stolkem



▼B*Dodatek I***Schémata míst pro invalidní vozíky***Obrázek I1***Místo pro invalidní vozíky v uspořádání míst proti sobě**

- 1 Konstrukce za místem pro invalidní vozík
- 2 Přední okraj čalounění sedadla pro cestujícího
- 3 Místo pro invalidní vozík

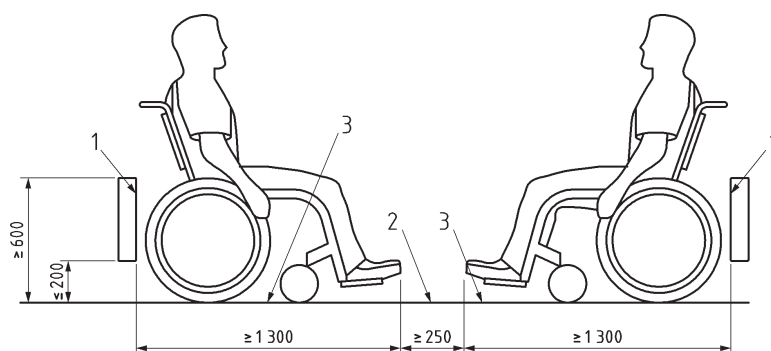
*Obrázek I2***Místo pro invalidní vozíky v uspořádání míst za sebou**

- 1 Konstrukce za místem pro invalidní vozík
- 2 Zadní strana předcházejícího sedadla pro cestující
- 3 Místo pro invalidní vozík

▼ B

Obrázek 13

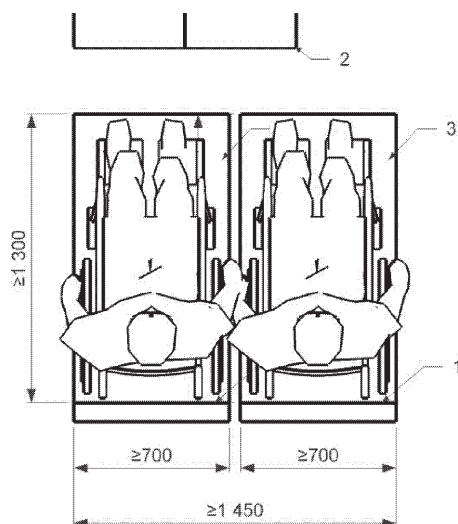
Dvě místa pro invalidní vozíky v uspořádání proti sobě



- 1 Konstrukce za místem pro invalidní vozík
- 2 Prostor mezi místy pro invalidní vozík o rozměru minimálně 250 mm
- 3 Místo pro invalidní vozík

Obrázek 14

Dvě místa pro invalidní vozíky vedle sebe (pouze u kolejových vozidel po modernizaci/obnově)



- 1 Konstrukce za místem pro invalidní vozík
- 2 Konstrukce před místem pro invalidní vozík
- 3 Místo pro dva invalidní vozíky

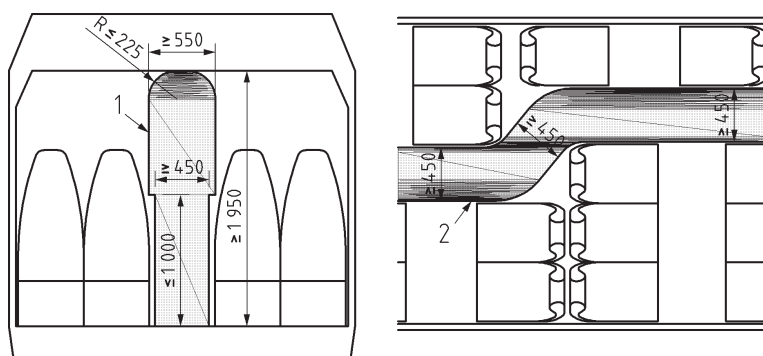
▼ **B**

Dodatek J

Schémata průchozích profilů

Obrázek J1

Minimální šířka průchozího profilu od podlahy do výšky 1 000 mm

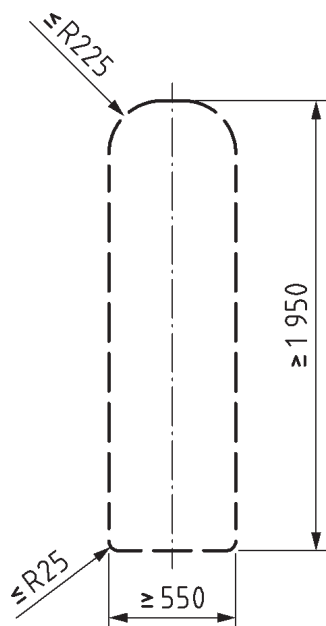


1 Průřez průchozího profilu

2 Půdorys ve výšce 25–975 mm nad úrovní podlahy

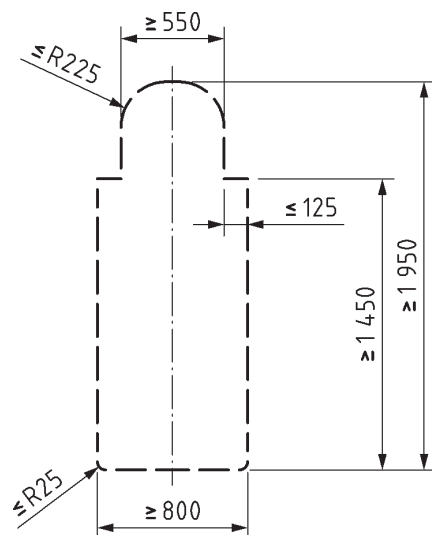
Obrázek J2

Minimální průchozí profil mezi spojenými vozidly jedné soupravy



▼ B

Obrázek J3

Minimální průchozí profil cesty k místům pro invalidní vozíky

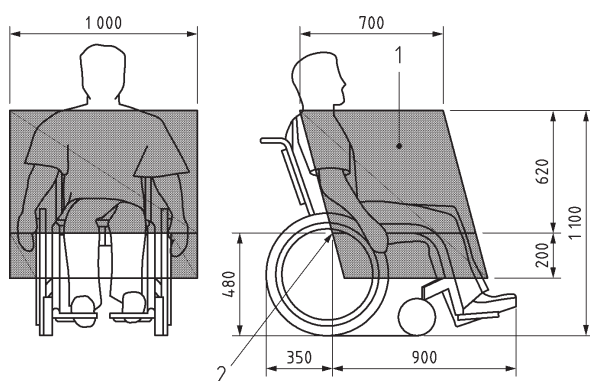


Dodatek K

Tabulka šířky chodeb do míst přístupných pro invalidní vozíky v kolejových vozidlech

Tabulka K1

Průchozí profil chodby (v mm)	1 200	1 100	1 000	900	850	800
Použitelná šířka dveří nebo šířka průchozího profilu kolmo navazující chodby (v mm)	800	850	900	1 000	1 100	1 200

▼B*Dodatek L***Zóna dosahu osoby na invalidním vozíku***Obrázek L1***Dosah osoby na invalidním vozíku**

1 Pohodlný dosah

2 referenční bod sedadla



Dodatek M

Invalidní vozíky, jež lze přepravovat vlakem

M.1 OBLAST PŮSOBNOSTI

Tento dodatek uvádí maximální technická omezení pro invalidní vozík, který lze přepravovat vlakem.

M.2 VLASTNOSTI

Minimální technické požadavky jsou:

Základní rozměry

- šířka 700 mm a minimálně 50 mm na každé straně pro ruce při pohybu
- délka 1 200 mm a 50 mm na nohy

Kola

- nejmenší kolečko musí být schopno překonat mezeru o rozměrech 75 mm vodorovně a 50 mm svisle

Výška

- maximálně 1 375 mm včetně případu obsazení mužem s 95. výškovým percentilem

Kruh otáčení

- 1 500 mm

Hmotnost

- u elektrického invalidního vozíku, u něhož není zapotřebí poskytovat pomoc při přesunu přes pomocné zařízení pro nastupování, smí hmotnost včetně uživatele (a případných zavazadel) dosahovat maximálně 300 kg
- u ručního invalidního vozíku smí hmotnost včetně uživatele (a případných zavazadel) dosahovat maximálně 200 kg

Výška překážky, kterou lze překonat, a světlá výška invalidního vozíku

- výška překážky, kterou lze překonat: maximálně 50 mm
- světlá výška invalidního vozíku: minimálně 60 mm (pod opěrkami nohou) při úhlu stoupání 10° ve svrchní části a pohybu vpřed

Maximální bezpečný sklon, při kterém zůstane invalidní vozík stabilní:

- musí být zajištěna dynamická stabilita ve všech směrech v úhlu 6°
- musí být zajištěna statická stabilita ve všech směrech (i při brzdění) v úhlu 9°

Dodatek N:

▼B*Dodatek N***Značení pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace****N.1 OBLAST PŮSOBNOSTI**

Tato příloha uvádí specifické značení používané pro subsystémy infrastruktura i kolejová vozidla.

N.2 ROZMĚRY ZNAČEK

Rozměry značení pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace v subsystému infrastruktura se vypočítají na základě vzorce:

— vzdálenost pro čtení v mm děleno $250 \times 1,25$ = velikost rámečku v mm, pokud se použije rámeček.

Značení pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace uvnitř kolejových vozidel musí mít stranu o délce minimálně 60 mm, a to s výjimkou symbolů pro označení příslušenství na toaletách či v prostorech pro přebalování dětí, které mohou být menší.

Značení pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace na vnější straně kolejových vozidel musí mít stranu o délce minimálně 85 mm.

N.3 SYMBOLY POUŽÍVANÉ NA ZNAČKÁCH

Na značkách, jejichž použití stanoví bod 4.2.1.10, musí být bílý symbol na tmavě modrém pozadí. Kontrast tmavě modré vůči bílé musí mít hodnotu 0,6.

Jsou-li tyto značky umístěny na tmavě modrý panel, je přípustné zaměnit mezi sebou barvy symbolu a pozadí (tj. použít tmavě modrou pro symbol a bílou pro pozadí).

Mezinárodní symbol vozíku pro invalidy

Na značce, již se označují prostory přístupné pro invalidní vozíky, se musí nacházet symbol odpovídající specifikacím, na něž se odkazuje v indexu 12 v dodatku A.

Symbol indukční smyčky

Na značce, již se označují místa vybavená indukční smyčkou, se musí nacházet symbol odpovídající specifikacím, na něž se odkazuje v indexu 13 v dodatku A.

Symbol vyhrazeného místa k sezení

Na značce, již se označují místa s vyhrazenými sedadly, se musí nacházet symboly odpovídající obrázku N1.

Obrázek N1

Symbole vyhrazených sedadel

▼ M1*Dodatek O***Seznam technické dokumentace**

Index číslo	Označení
1	Harmonizovaný specifický profil pro Výměnu informací o síti a jízdních řádech (NeTEx) používaný pro popis stanic
2	Provozní režimy nástroje pro shromažďování údajů
3	Metodika pro konverzi existujících údajů o přístupnosti, včetně popisu vnějšího rozhraní a komunikačního protokolu