

NARIADENIE KOMISIE (EÚ) č. 1300/2014**z 18. novembra 2014****o technických špecifikáciách interoperability týkajúcich sa prístupnosti železničného systému Únie pre osoby so zdravotným postihnutím a osoby so zníženou pohyblivosťou****(Text s významom pre EHP)**

EURÓPSKA KOMISIA,

so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie,

s ohľadom na smernicu Európskeho parlamentu a Rady 2008/57/ES zo 17. júna 2008 o interoperabilite systému železníc v Spoločenstva ⁽¹⁾, a najmä jej článok 6 ods. 1 a článok 8 ods. 1,

keďže:

- (1) V článku 12 nariadenia (ES) č. 881/2004 Európskeho parlamentu a Rady ⁽²⁾ sa od Európskej železničnej agentúry (ďalej len „agentúra“) vyžaduje, aby zabezpečila, že technické špecifikácie interoperability (TSI) budú prispôbené technickému pokroku, vývoju trhu a sociálnym požiadavkám a aby navrhla Komisii všetky zmeny TSI, ktoré považuje za potrebné.
- (2) Rozhodnutím C(2010) 2576 ⁽³⁾ Komisia udelila agentúre mandát na vypracovanie a preskúmanie technických špecifikácií interoperability s cieľom rozšírenia ich rozsahu pôsobnosti na celý železničný systém v Únii. Na základe podmienok tohto mandátu bola agentúra požiadaná, aby rozšírila rozsah pôsobnosti TSI týkajúcej sa prístupnosti systému transeurópskych konvenčných železníc a systému transeurópskych vysokorychlostných železníc podľa rozhodnutia Komisie 2008/164/ES ⁽⁴⁾ pre osoby so zdravotným postihnutím a osoby so zníženou pohyblivosťou na celý železničný systém v Únii.
- (3) Agentúra predložila 6. mája 2013 odporúčanie o schválení TSI týkajúcich sa osôb so zníženou pohyblivosťou.
- (4) Dohovor Organizácie Spojených národov o právach osôb so zdravotným postihnutím, ktorého zmluvnou stranou je Únia a väčšina členských štátov, uznáva prístupnosť za jednu zo svojich všeobecných zásad. V článku 9 sa požaduje od zmluvných štátov, aby prijali primerané opatrenia na zabezpečenie toho, aby osoby so zdravotným postihnutím mali prístup na rovnakom základe s ostatnými. Tieto opatrenia musia zahŕňať identifikáciu a odstraňovanie prekážok a bariér brániacich prístupnosti a musia sa vzťahovať okrem iného na dopravu.
- (5) V smernici 2008/57/ES sa stanovuje „prístupnosť“ ako základná požiadavka železničného systému v Únii.
- (6) V smernici 2008/57/ES sa stanovuje register infraštruktúry a registre vozidiel s uvedením hlavných parametrov, ktoré sa majú uverejniť a pravidelne aktualizovať. V rozhodnutí 2008/164/ES sa ďalej vymedzujú parametre TSI týkajúcich sa „osôb so zníženou pohyblivosťou“, ktoré majú byť zahrnuté v týchto registroch. Keďže ciele týchto registrov sú spojené s povoľovacím konaním a technickou kompatibilitou, považuje sa za potrebné vytvoriť samostatný nástroj pre tieto parametre. Tento súpis majetku by mal umožniť identifikáciu prekážok a bariér, ktoré bránia prístupnosti, a monitorovanie ich postupného odstraňovania.
- (7) V smernici 2008/57/ES sa ustanovuje zásada postupného vykonávania, najmä za predpokladu, že cieľové subsystémy uvedené v TSI možno zavádzať postupne v rámci primeraného časového rámca a že v každej TSI by mala byť uvedená stratégia vykonávania s cieľom dosiahnuť postupný prechod z existujúceho stavu do konečného stavu, v ktorom súlad s TSI bude normou.
- (8) S cieľom postupného odstraňovania všetkých identifikovaných prekážok prístupnosti v rámci primeraného časového rámca prostredníctvom koordinovaného úsilia o obnovu a modernizáciu subsystémov a zavedením prevádzkových opatrení by mali členské štáty stanoviť národné implementačné plány. Keďže však tieto národné realizačné plány nemôžu byť dostatočne podrobné a podliehajú nepredvídateľným zmenám, členské štáty by mali aj naďalej

⁽¹⁾ Ú. v. EÚ L 191, 18.7.2008, s. 1.

⁽²⁾ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 881/2004 z 29. apríla 2004, ktorým sa ustanovuje Európska železničná agentúra (Ú. v. EÚ L 164, 30.4.2004, s. 1).

⁽³⁾ Rozhodnutie Komisie C(2010) 2576 z 29. apríla 2010 o poverení Európskej železničnej agentúry vypracovaním a preskúmaním technických špecifikácií interoperability s cieľom rozšíriť ich rozsah pôsobnosti na celý systém železníc v Európskej únii.

⁽⁴⁾ Rozhodnutie Komisie 2008/164/ES z 21. decembra 2007 o technickej špecifikácii interoperability týkajúcej sa osôb so zníženou pohyblivosťou v transeurópskom konvenčnom železničnom systéme a systéme transeurópskych vysokorychlostných železníc (Ú. v. EÚ L 64, 7.3.2008, s. 72).

predkladať informácie v prípadoch, keď sa pri uvádzaní existujúcich subsystémov do prevádzky po obnove alebo modernizácii vyžaduje nové povolenie na uvedenie do prevádzky a ak sa TSI v plnej miere neuplatňuje v súlade so smernicou 2008/57/ES.

- (9) Únia by mala prijať spoločné priority a kritériá, ktoré by členské štáty mali začleniť do svojich národných realizačných plánov. Príspeje sa tým k dosiahnutiu postupného vykonávania TSI v primeranom časovom rámci.
- (10) S cieľom sledovať technologický vývoj a podporovať modernizáciu by sa mali podporovať inovačné riešenia a za určitých podmienok by mala byť povolená ich realizácia. Pri navrhovaní inovačného riešenia by výrobca alebo jeho oprávnený zástupca mali vysvetliť, ako sa odchyľuje od príslušného oddielu TSI, a inovačné riešenie by mala posúdiť Komisia. Ak je toto hodnotenie pozitívne, agentúra by mala vymedziť príslušné funkčné špecifikácie a špecifikácie rozhraní inovačného riešenia a vypracovať vhodné metódy posudzovania.
- (11) S cieľom zabrániť nepotrebným dodatočným nákladom a administratívne zaťaženiu a s cieľom nezasahovať do existujúcich zmluvných vzťahov, rozhodnutie 2008/164/ES by sa malo uplatňovať na subsystémy a projekty uvedené v článku 9 ods. 1 písm. a) smernice 2008/57/ES aj po jeho zrušení.
- (12) Opatrenia stanovené v tomto nariadení sú v súlade so stanoviskom výboru zriadeného na základe článku 29 ods. 1 smernice 2008/57/ES,

PRIJALA TOTO NARIADENIE:

Článok 1

Predmet úpravy

Týmto nariadením sa stanovujú technické špecifikácie interoperability (ďalej len „TSI“) týkajúce sa prístupnosti železničného systému Únie pre osoby so zdravotným postihnutím a osoby so zníženou pohyblivosťou, tak ako sú stanovené v prílohe.

Článok 2

Rozsah pôsobnosti

1. TSI sa vzťahuje na subsystémy „infraštruktúra“, „prevádzka“, „riadenie dopravy“, „telematické aplikácie“ a „železničné koľajové vozidlá“ podľa opisu v bode 2 prílohy II k smernici 2008/57/ES a v bode 2.1 prílohy k tomuto nariadeniu. Vzťahuje sa na všetky aspekty týchto subsystémov, ktoré sa týkajú prístupnosti pre osoby so zdravotným postihnutím a osoby so zníženou pohyblivosťou.

2. TSI sa uplatňuje na tieto siete:

- a) sieť systému transeurópskych konvenčných železníc podľa vymedzenia v bode 1.1 prílohy I k smernici 2008/57/ES;
- b) sieť systému transeurópskych vysokorýchlostných železníc podľa vymedzenia v bode 2.1 prílohy I k smernici 2008/57/ES;
- c) všetky ostatné časti siete.

TSI sa nevzťahuje na prípady uvedené v článku 1 ods. 3 smernice 2008/57/ES.

3. TSI sa uplatňuje na všetky nové subsystémy „infraštruktúra“ alebo „železničné koľajové vozidlá“ železničného systému v Únii uvedené v odseku 1, ktoré sa uvádzajú do prevádzky po dátume uplatňovania uvedenom v článku 12 pri zohľadnení bodov 7.1.1 a 7.1.2 prílohy.

4. TSI sa neuplatňuje na existujúcu infraštruktúru a koľajové vozidlá železničného systému v Únii uvedené v odseku 1, ktoré sa ku dňu uplatňovania podľa článku 12 už nachádzajú v prevádzke v sieti (alebo jej časti) ktoréhokoľvek členského štátu.

5. TSI sa však uplatňuje na existujúcu infraštruktúru a železničné koľajové vozidlá železničného systému v Únii uvedené v odseku 1 v prípade, že sú predmetom obnovy alebo modernizácie v súlade s článkom 20 smernice 2008/57/ES so zreteľom na článok 8 tohto nariadenia a bod 7.2 prílohy k tomuto nariadeniu.

Článok 3

Posudzovanie zhody

1. Postupy posudzovania zhody komponentov interoperability a subsystémov stanovené v oddiele 6 prílohy musia byť založené na moduloch stanovených v rozhodnutí Komisie 2010/713/EÚ ⁽¹⁾.
2. Osvedčenie o typovej skúške alebo osvedčenie o preskúmaní návrhu komponentov interoperability sa vydáva na obdobie piatich rokov. Počas uvedeného obdobia sa nové komponenty rovnakého typu môžu uvádzať do prevádzky bez nového posudzovania zhody.
3. Osvedčenia uvedené v odseku 2, ktoré boli vydané podľa požiadaviek rozhodnutia 2008/164/ES, zostávajú v platnosti bez toho, aby bolo potrebné nové posudzovanie zhody, a to až do pôvodne stanoveného dátumu skončenia platnosti. Na účely obnovenia osvedčenia sa návrh alebo typ opätovne posúdi iba v porovnaní s novými alebo zmenenými požiadavkami stanovenými v prílohe k tomuto nariadeniu.
4. Univerzálne moduly toaliet, ktoré boli posúdené v súlade s požiadavkami rozhodnutia 2008/164/ES, sa opätovne neposudzujú, ak sú určené pre železničné koľajové vozidlá s existujúcim konštrukčným riešením podľa vymedzenia v nariadení Komisie (EÚ) č. 1302/2014 ⁽²⁾.

Článok 4

Špecifické prípady

1. Vzhľadom na špecifické prípady uvedené v oddiele 7.3 prílohy sú podmienkami, ktoré sa majú splniť na overenie interoperability v súlade s článkom 17 ods. 2 smernice 2008/57/ES, príslušné technické predpisy používané v členskom štáte, ktorý povoľuje uvedenie do prevádzky subsystémov, na ktoré sa vzťahuje toto nariadenie.
2. Do 1. júla 2015 každý členský štát oznámi ostatným členským štátom a Komisii:
 - a) technické predpisy uvedené v odseku 1;
 - b) postupy posudzovania zhody a overovania, ktoré sa majú vykonávať na účely uplatňovania vnútroštátnych predpisov uvedených v odseku 1;
 - c) orgány určené v súlade s článkom 17 ods. 3 smernice 2008/57/ES na vykonávanie postupov posudzovania zhody a overovania, pokiaľ ide o špecifické prípady stanovené v oddiele 7.3 prílohy.

Článok 5

Projekty v pokročilom štádiu vývoja

V súlade s článkom 9 ods. 3 smernice 2008/57/ES každý členský štát do jedného roka od nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia oznámi Komisii zoznam projektov realizovaných na svojom území, ktoré sa nachádzajú v pokročilom štádiu vývoja.

Článok 6

Inovačné riešenia

1. V záujme technologického pokroku môžu byť potrebné inovačné riešenia, ktoré nie sú v súlade so špecifikáciami stanovenými v prílohe, alebo v prípade ktorých nemožno uplatniť metódy posudzovania stanovené v prílohe.
2. Inovačné riešenia sa môžu týkať subsystémov „infraštruktúra“ a „železničné koľajové vozidlá“, ich častí a ich komponentov interoperability.
3. V prípade navrhnutia inovačného riešenia výrobca alebo jeho oprávnený zástupca so sídlom v Únii uvedú, ako sa riešenie odchyľuje od príslušných ustanovení TSI stanovených v prílohe, a tieto odchýlky predloží Komisii na analýzu. Komisia môže požiadať agentúru o stanovisko k navrhovanému inovačnému riešeniu a prípadne môže viesť konzultácie s príslušnými zainteresovanými stranami.

⁽¹⁾ Rozhodnutie Komisie 2010/713/EÚ z 9. novembra 2010 o moduloch na postupy posudzovania zhody, vhodnosti na použitie a overenia ES, ktoré sa majú použiť v technických špecifikáciách pre interoperabilitu prijatých podľa smernice Európskeho parlamentu a Rady 2008/57/ES (Ú. v. EÚ L 319, 4.12.2010, s. 1).

⁽²⁾ Nariadenie Komisie (EÚ) č. 1302/2014 z 18. novembra 2014 o technickej špecifikácii interoperability týkajúcej sa subsystému „železničné koľajové vozidlá – rušne a osobné železničné koľajové vozidlá“ železničného systému v Európskej únii (pozri stranu 228 tohto úradného vestníka).

4. Komisia vydá stanovisko k navrhovanému inovačnému riešeniu. Ak je toto stanovisko pozitívne, vypracujú sa vhodné funkčné špecifikácie a špecifikácie rozhraní a metódy posudzovania potrebné v TSI na umožnenie využívania tohto inovačného riešenia a následne sa počas postupu revízie začlenia do TSI. V prípade záporného stanoviska nie je možné uplatniť inovačné riešenie.

5. Počas revízie TSI sa kladné stanovisko vydané Komisiou považuje za prijateľný prostriedok preukázania zhody so základnými požiadavkami smernice 2008/57/ES a môže sa použiť na posúdenie subsystému a projektov.

Článok 7

Súpis majetku

1. Každý členský štát zabezpečí, aby sa súpis majetku vytvoril a zaviedol do praxe na účely:

- a) identifikácie prekážok prístupnosti;
- b) poskytovania informácií užívateľom;
- c) monitorovania a hodnotenia pokroku v oblasti prístupnosti.

2. Agentúra zriadi pracovnú skupinu poverenú predložením návrhu odporúčania, pokiaľ ide o minimálnu štruktúru a obsah údajov, ktoré sa majú zhromaždiť v súpise majetku, a zabezpečí jej fungovanie. Agentúra predloží Komisii odporúčanie, a to aj pokiaľ ide o obsah, formát údajov, funkčnú a technickú štruktúru, prevádzkový režim, pravidlá vkladania a prezerania údajov, ako aj pravidlá sebahodnotenia a určovania subjektov zodpovedných za poskytovanie údajov. V záujme určenia najvhodnejšieho riešenia sa v odporúčaní zohľadnia predpokladané náklady a prínosy všetkých uvažovaných technických riešení. Musí byť v ňom zahrnutý aj návrh harmonogramu vytvárania súpisov majetku.

3. Na základe odporúčania podľa odseku 2 sa kapitola 7 prílohy musí aktualizovať v súlade s článkom 6 smernice 2008/57/ES.

4. Rozsah týchto súpisov majetku sa vzťahuje prinajmenšom na:

- a) verejné priestory staníc určené na prepravu cestujúcich podľa vymedzenia v bode 2.1.1 prílohy;
- b) železničné koľajové vozidlá podľa vymedzenia v bode 2.1.2 prílohy.

5. Súpis majetku sa musí aktualizovať, aby obsahoval údaje o novej infraštruktúre a železničných koľajových vozidlách a o obnove alebo modernizácii existujúcej infraštruktúry a železničných koľajových vozidiel.

Článok 8

Národné implementačné plány

1. Členské štáty prijímajú národné implementačné plány zahŕňajúce prinajmenšom informácie uvedené v dodatku C k prílohe s cieľom postupného odstránenia všetkých identifikovaných prekážok prístupnosti.

2. Národné implementačné plány musia byť založené na existujúcich národných plánoch a v prípade jeho dostupnosti, na súpise majetku uvedenom v článku 7 alebo na akomkoľvek inom príslušnom a spoľahlivom zdroji informácií.

O rozsahu pôsobnosti a tempe vykonávania národných plánov rozhodnú členské štáty.

3. Doba platnosti národných implementačných plánov musí byť aspoň 10 rokov a musia sa pravidelne aktualizovať, a to aspoň každých päť rokov.

4. Národné implementačné plány musia obsahovať stratégiu vrátane pravidla stanovovania priorít, na základe ktorého sa stanovujú kritériá a priority pre stanice a železničné koľajové vozidlá určené na obnovu alebo modernizáciu. Táto stratégia sa vypracúva v spolupráci s manažérom(-mi) infraštruktúry, prevádzkovateľom(-mi) stanice, železničným(-i) podnikom(-mi) a, ak je to potrebné, s ďalšími miestnymi orgánmi (vrátane miestnych úradov dopravy). So zastupiteľskými združeniami používateľov vrátane zdravotne postihnutých osôb a osôb so zníženou pohyblivosťou sa uskutočnia konzultácie.

5. V každom členskom štáte sa pravidlom stanovovania priorít uvedeným v odseku 4 nahradí pravidlo stanovené v dodatku B k prílohe, ktoré sa uplatňuje až do prijatia národného implementačného plánu v danom členskom štáte.
6. Členské štáty oznámia svoje národné implementačné plány Komisii najneskôr do 1. januára 2017. Komisia zverejňuje národné implementačné plány a všetky následné revízie, ktoré jej boli oznámené podľa odseku 9, na svojej webovej stránke a informuje o nich členské štáty prostredníctvom výboru zriadeného smernicou 2008/57/ES.
7. Do šiestich mesiacov od ukončenia procesu notifikácie Komisia vypracuje porovnávací prehľad stratégií uvedených v národných implementačných plánoch. Na základe tohto prehľadu a v spolupráci s poradným orgánom uvedeným v článku 9 určí spoločné priority a kritériá na účely ďalšieho vykonávania TSI. Tieto priority musia byť začlenené v kapitole 7 prílohy počas procesu revízie podľa článku 6 smernice 2008/57/ES.
8. Členské štáty preskúmajú svoje národné implementačné plány v súlade s prioritami uvedenými v odseku 7 do dvanástich mesiacov od prijatia revidovanej TSI.
9. Členské štáty oznámia Komisii revidované národné implementačné plány uvedené v odseku 8 a akékoľvek ďalšie aktualizácie národných implementačných plánov uvedené v odseku 3 najneskôr štyri týždne po ich schválení.

Článok 9

Poradný orgán

1. Komisia zriadi poradný orgán na pomoc Komisii pri pozornom sledovaní implementácie TSI. Tomuto poradnému orgánu predsedá zástupca Komisie.
2. Poradný orgán musí byť zriadený najneskôr 1. februára 2015 a tvoria ho:
 - a) členské štáty, ktoré majú záujem o účasť;
 - b) orgány zastupujúce odvetvie železničnej dopravy;
 - c) orgány zastupujúce používateľov;
 - d) Európska železničná agentúra.
3. K úlohám poradného orgánu patrí:
 - a) monitorovanie vývoja minimálnej štruktúry údajov pre inventarizáciu majetku;
 - b) podpora členských štátov pri zostavovaní ich súpisov majetku a implementačných plánov;
 - c) pomoc Komisii pri monitorovaní implementácie TSI;
 - d) uľahčenie výmeny osvedčených postupov;
 - e) pomoc Komisii pri určovaní spoločných priorít a kritérií pre implementáciu TSI podľa článku 8;
 - f) prípadne poskytovanie odporúčaní Komisii, najmä pokiaľ ide o posilnenie implementácie TSI.
4. Komisia informuje členské štáty o činnosti poradného orgánu prostredníctvom výboru zriadeného smernicou 2008/57/ES.

Článok 10

Záverečné ustanovenia

Projekty, ktoré dostávajú finančnú podporu Únie na obnovu alebo modernizáciu existujúcich železničných koľajových vozidiel alebo ich častí alebo na obnovu a modernizáciu existujúcej infraštruktúry, najmä staníc a nástupíšť alebo ich častí, musia byť v úplnom súlade s TSI.

Článok 11**Zrušenie**

Rozhodnutie 2008/164/ES sa zrušuje s účinnosťou od 1. januára 2015.

Naďalej sa však uplatňuje na:

- a) subsystemy povolené v súlade s uvedeným rozhodnutím;
- b) projekty nových, obnovených alebo modernizovaných subsystemov, ktoré sa v čase uverejnenia tohto nariadenia nachádzajú v pokročilom štádiu vývoja alebo sú predmetom zmluvy, ktorá sa vykonáva;
- c) projekty týkajúce sa nových železničných koľajových vozidiel s existujúcim konštrukčným riešením, ako je uvedené v bode 7.1.2 prílohy k tomuto nariadeniu.

Článok 12**Nadobudnutie účinnosti**

Toto nariadenie nadobúda účinnosť dvadsiatym dňom po jeho uverejnení v *Úradnom vestníku Európskej únie*.

Uplatňuje sa od 1. januára 2015. Povoľenie na uvedenie do prevádzky sa však môže udeliť v súlade s TSI podľa prílohy k tomuto nariadeniu pred 1. januárom 2015.

Toto nariadenie je záväzné v celom rozsahu a priamo uplatniteľné vo všetkých členských štátoch.

V Bruseli 18. novembra 2014

Za Komisiu
predseda
Jean-Claude JUNCKER

PRÍLOHA

OBSAH

| | | |
|--------|--|-----|
| 1. | ÚVOD | 118 |
| 1.1. | Technický rozsah pôsobnosti | 118 |
| 1.2. | Geografický rozsah pôsobnosti | 118 |
| 2. | ROZSAH PÔSOBNOSTI SUBSYSTÉMOV A VYMEDZENIE POJMOV | 118 |
| 2.1. | Rozsah pôsobnosti subsystémov | 118 |
| 2.1.1. | Rozsah pôsobnosti týkajúci sa subsystému infraštruktúra | 118 |
| 2.1.2. | Rozsah pôsobnosti týkajúci sa subsystému železničné koľajové vozidlá | 118 |
| 2.1.3. | Rozsah pôsobnosti týkajúci sa subsystému prevádzka a riadenie dopravy | 118 |
| 2.1.4. | Rozsah pôsobnosti týkajúci sa subsystému telematické aplikácie v osobnej doprave | 118 |
| 2.2. | Vymedzenie pojmu „osoba so zdravotným postihnutím a osoba so zníženou pohyblivosťou“ | 118 |
| 2.3. | Vymedzenie ďalších pojmov | 118 |
| 3. | ZÁKLADNÉ POŽIADAVKY | 119 |
| 4. | CHARAKTERISTIKA SUBSYSTÉMOV | 121 |
| 4.1. | Úvod | 121 |
| 4.2. | Funkčné a technické špecifikácie | 122 |
| 4.2.1. | Subsystém infraštruktúra | 122 |
| 4.2.2. | Subsystém železničné koľajové vozidlá | 128 |
| 4.3. | Funkčné a technické špecifikácie rozhraní | 139 |
| 4.3.1. | Rozhrania so subsystému infraštruktúra | 139 |
| 4.3.2. | Rozhrania so subsystémom železničné koľajové vozidlá | 139 |
| 4.3.3. | Rozhrania so subsystémom telematické aplikácie v osobnej doprave | 139 |
| 4.4. | Prevádzkové predpisy | 140 |
| 4.4.1. | Subsystém infraštruktúra | 140 |
| 4.4.2. | Subsystém železničné koľajové vozidlá | 141 |
| 4.4.3. | Poskytovanie pomocných zariadení na nástup a výstup a poskytovanie pomoci | 144 |
| 4.5. | Pravidlá údržby | 144 |
| 4.5.1. | Subsystém infraštruktúra | 144 |
| 4.5.2. | Subsystém železničné koľajové vozidlá | 144 |
| 4.6. | Odborná spôsobilosť | 144 |
| 4.7. | Zdravotné a bezpečnostné podmienky | 145 |
| 4.8. | Registre infraštruktúry a železničných koľajových vozidiel | 145 |
| 4.8.1. | Register infraštruktúry | 145 |
| 4.8.2. | Register železničných koľajových vozidiel | 145 |
| 5. | KOMPONENTY INTEROPERABILITY | 145 |
| 5.1. | Vymedzenie pojmov | 145 |
| 5.2. | Inovačné riešenia | 145 |
| 5.3. | Zoznam komponentov a ich charakteristických vlastností | 145 |

| | | |
|--------|---|-----|
| 5.3.1. | Infraštruktúra | 145 |
| 5.3.2. | Železničné koľajové vozidlá | 147 |
| 6. | POSUDZOVANIE ZHODY A/ALEBO VHODNOSTI NA POUŽITIE | 150 |
| 6.1. | Komponenty interoperability | 150 |
| 6.1.1. | Posudzovanie zhody | 150 |
| 6.1.2. | Uplatňovanie modulov | 151 |
| 6.1.3. | Osobitné postupy posudzovania | 152 |
| 6.2. | Subsystemy | 152 |
| 6.2.1. | Overenie ES (všeobecne) | 152 |
| 6.2.2. | Postup overenia ES subsystému (moduly) | 153 |
| 6.2.3. | Osobitné postupy posudzovania | 153 |
| 6.2.4. | Technické riešenia poskytujúce predpoklad zhody vo fáze návrhu | 153 |
| 6.2.5. | Posudzovanie údržby | 154 |
| 6.2.6. | Posudzovanie prevádzkových predpisov | 154 |
| 6.2.7. | Posudzovanie jednotiek určených na použitie vo všeobecnej prevádzke | 154 |
| 7. | VYKONÁVANIE TSI | 154 |
| 7.1. | Uplatňovanie tejto TSI na novú infraštruktúru a železničné koľajové vozidlá | 154 |
| 7.1.1. | Nová infraštruktúra | 154 |
| 7.1.2. | Nové železničné koľajové vozidlá | 155 |
| 7.2. | Uplatňovanie tejto TSI na existujúcu infraštruktúru a železničné koľajové vozidlá | 155 |
| 7.2.1. | Postupný prechod na cieľový systém | 155 |
| 7.2.2. | Uplatňovanie tejto TSI na existujúcu infraštruktúru | 155 |
| 7.2.3. | Uplatňovanie tejto TSI na existujúce železničné koľajové vozidlá | 155 |
| 7.3. | Špecifické prípady | 156 |
| 7.3.1. | Všeobecne | 156 |
| 7.3.2. | Zoznam špecifických prípadov | 156 |
| | Dodatok A: Normy alebo normatívne dokumenty uvedené v Tejto TSI | 160 |
| | Dodatok B: Dočasné pravidlo Pre stanovenie priorít pri modernizácii a obnove staníc | 161 |
| | Dodatok C: informácie, ktoré sa majú uvádzať v národných realizačných plánoch | 162 |
| | Dodatok D: Posudzovanie komponentov interoperability | 163 |
| | Dodatok E: Posudzovanie subsystémov | 164 |
| | Dodatok F: Obnova alebo modernizácia železničných koľajových vozidiel | 166 |
| | Dodatok G: Zvukové výstražné signály pri vonkajších dverách pre cestujúcich | 168 |
| | Dodatok H: Schémy prednostných sedadiel | 170 |
| | Dodatok I: Schémy miest pre invalidné vozíky | 172 |
| | Dodatok J: Schémy voľne priechodných priestorov | 174 |
| | Dodatok K: Tabuľka šírky chodieb v priestoroch železničných koľajových vozidiel určených pre invalidné vozíky . | 175 |
| | Dodatok L: Dosah používateľa invalidného vozíka | 176 |
| | Dodatok M: Invalidný vozík vhodný na prepravu vlakom | 177 |
| | Dodatok N: Značenie pre osoby so zníženou pohyblivosťou | 178 |

1. ÚVOD

Cieľom tejto TSI je zlepšiť prístup osôb so zdravotným postihnutím a osôb so zníženou pohyblivosťou k železničnej doprave.

1.1. Technický rozsah pôsobnosti

Technický rozsah pôsobnosti tejto TSI je vymedzený v článku 2 ods. 1 nariadenia.

1.2. Geografický rozsah pôsobnosti

Geografický rozsah pôsobnosti tejto TSI je vymedzený v článku 2 ods. 2 nariadenia.

2. ROZSAH PÔSOBNOSTI SUBSYSTÉMOV A VYMEDZENIE POJMOV

2.1. Rozsah pôsobnosti subsystémov

2.1.1. Rozsah pôsobnosti týkajúci sa subsystému infraštruktúra

Táto TSI sa vzťahuje na všetky verejné priestory staníc vyhradené na prepravu cestujúcich, ktoré sú pod kontrolou železničného podniku, manažéra infraštruktúry alebo manažéra stanice. K tomu patrí aj poskytovanie informácií, nákup cestovných lístkov a v prípade potreby kontrola ich platnosti, ako aj možnosť čakania na vlak.

2.1.2. Rozsah pôsobnosti týkajúci sa subsystému železničné koľajové vozidlá

Táto TSI sa vzťahuje na železničné koľajové vozidlá v rozsahu pôsobnosti TSI LOC&PAS, ktoré sú určené na prepravu cestujúcich.

2.1.3. Rozsah pôsobnosti týkajúci sa subsystému prevádzka a riadenie dopravy

Táto TSI sa vzťahuje na postupy, ktoré umožňujú neprerušujúcu prevádzku subsystémov infraštruktúra a železničné koľajové vozidlá v prípade, že cestujúcimi sú osoby so zdravotným postihnutím a osoby so zníženou pohyblivosťou.

2.1.4. Rozsah pôsobnosti týkajúci sa subsystému telematické aplikácie v osobnej doprave

Táto TSI sa vzťahuje na vizuálne a zvukové informačné systémy pre cestujúcich umiestnené v staniciach a železničných koľajových vozidlách.

2.2. Vymedzenie pojmu „osoba so zdravotným postihnutím a osoba so zníženou pohyblivosťou“

„Osoba so zdravotným postihnutím a osoba so zníženou pohyblivosťou“ je akákoľvek osoba, ktorá má trvalé alebo dočasné telesné, mentálne, duševné alebo zmyslové postihnutie, ktoré v súčinnosti s rôznymi prekážkami môže brániť jej plnému a účinnému využívaniu dopravy na rovnocennom základe s ostatnými cestujúcimi, alebo ktorej pohyblivosť je pri využívaní dopravy znížená vzhľadom na jej vek.

Preprava príliš veľkých predmetov (napr. bicyklov a objemnej batožiny) nepatrí do rozsahu pôsobnosti tejto TSI.

2.3. Vymedzenie ďalších pojmov

Vymedzenie pojmov týkajúcich sa železničných koľajových vozidiel sa nachádza v bode 2.2 TSI LOC&PAS.

Bezbariérová trasa

Bezbariérová trasa je spojenie medzi dvoma alebo viacerými verejnými priestormi vyhradenými na prepravu cestujúcich podľa bodu 2.1.1. Môžu sa po nej pohybovať všetky osoby so zdravotným postihnutím a zníženou pohyblivosťou. Na tieto účely môže byť táto trasa rozdelená, aby lepšie spĺňala potreby všetkých osôb so zdravotným postihnutím a zníženou pohyblivosťou. Prepojenie všetkých častí bezbariérovej trasy predstavuje trasu prístupnú pre všetky osoby so zdravotným postihnutím a zníženou pohyblivosťou.

Trasa bez schodov

Trasa bez schodov je časť bezbariérovej trasy, ktorá spĺňa potreby osôb so zníženou pohyblivosťou. Úrovňovým zmenám sa zabráňuje, a ak to nie je možné, premostujú sa prostredníctvom rámp alebo zdvižných plošín.

„Hmatové značky“ a „hmatové ovládacie zariadenia“

„Hmatové značky“ a „hmatové ovládacie zariadenia“ sú značky alebo ovládacie zariadenia vrátane vyčnievajúcich piktogramov, vyčnievajúcich znakov alebo Braillovho písma.

Manažér stanice

Manažér stanice je organizačná jednotka v členskom štáte, ktorá bola poverená riadením železničnej stanice a ktorou môže byť manažér infraštruktúry.

Bezpečnostné informácie

Bezpečnostné informácie sú informácie, ktoré musia byť cestujúcim poskytnuté tak, aby vopred vedeli, ako sa majú správať v prípade núdze.

Bezpečnostné pokyny

Bezpečnostné pokyny sú pokyny, ktoré musia byť cestujúcim poskytnuté v prípade núdze tak, aby porozumeli, čo majú robiť.

Úrovňový prístup

Úrovňový prístup je prístup z nástupišťa do dverí železničného koľajového vozidla, pri ktorom možno preukázať, že:

- medzera medzi prahom týchto dverí (alebo predĺženej mostíkovej plošiny týchto dverí) a nástupišťom nepresahuje 75 mm meraných horizontálne a 50 mm meraných vertikálne a
- železničné koľajové vozidlo nemá žiadny vnútorný schod medzi prahom dverí a vstupným priestorom.

3. ZÁKLADNÉ POŽIADAVKY

V nasledujúcich tabuľkách sú uvedené základné požiadavky podľa prílohy III k smernici 2008/57/ES, ktoré spĺňajú špecifikácie stanovené v oddiele 4 tejto TSI v rozsahu pôsobnosti tejto TSI.

Základné požiadavky, ktoré nie sú uvedené v tabuľke, nie sú relevantné v rámci rozsahu pôsobnosti tejto TSI.

Tabuľka 1

Základné požiadavky pre subsystém infraštruktúra

| Infraštruktúra | | Odkaz na základné požiadavky v prílohe III k smernici 2008/57/ES | | | | | |
|--|--------------------------------|--|-----------------------------|---------|------------------------------|------------------------|----------------------------|
| Prvok v rámci TSI | Referenčný bod v tejto prílohe | Bezpečnosť | Spolahlivosť a použiteľnosť | Zdravie | Ochrana životného prostredia | Technická zlučiteľnosť | Prístupnosť ⁽¹⁾ |
| Miesta na parkovanie pre osoby so zdravotným postihnutím a osoby so zníženou pohyblivosťou | 4.2.1.1 | | | | | | 2.1.2 |
| Bezbariérová trasa | 4.2.1.2 | 2.1.1 | | | | | 2.1.2 |
| Dvere a vstupné priestory | 4.2.1.3 | 1.1.1 2.1.1 | | | | | 2.1.2 |

| Infraštruktúra | | Odkaz na základné požiadavky v prílohe III k smernici 2008/57/ES | | | | | |
|---|--------------------------------|--|-----------------------------|---------|------------------------------|------------------------|----------------------------|
| Prvok v rámci TSI | Referenčný bod v tejto prílohe | Bezpečnosť | Spolahlivosť a použiteľnosť | Zdravie | Ochrana životného prostredia | Technická zlučiteľnosť | Prístupnosť ⁽¹⁾ |
| Povrchy podláh | 4.2.1.4 | 2.1.1 | | | | | 2.1.2 |
| Zvýraznenie priehľadných prekážok | 4.2.1.5 | 2.1.1 | | | | | 2.1.2 |
| Toalety a priestory na prebaľovanie detí | 4.2.1.6 | 1.1.5 2.1.1 | | | | | 2.1.2 |
| Vybavenie a voľne stojace zariadenia | 4.2.1.7 | 2.1.1 | | | | | 2.1.2 |
| Predaj cestovných lístkov, informačné pulty a miesta poskytovania asistenčných služieb zákazníkom | 4.2.1.8 | 2.1.1 | 2.7.3 | | | 2.7.1 | 2.1.2 2.7.5 |
| Osvetlenie | 4.2.1.9 | 2.1.1 | | | | | 2.1.2 |
| Vizuálne informácie: orientačné značky, piktogramy, tlačené alebo dynamické informácie | 4.2.1.10 | | | | | 2.7.1 | 2.1.2 2.7.5 |
| Hlasové informácie | 4.2.1.11 | 2.1.1 | 2.7.3 | | | 2.7.1 | 2.1.2 2.7.5 |
| Šírka nástupištia a okraj nástupištia | 4.2.1.12 | 2.1.1 | | | | | 2.1.2 |
| Koniec nástupištia | 4.2.1.13 | 2.1.1 | | | | | 2.1.2 |
| Pomocné zariadenia na nástup a výstup na nástupištiach | 4.2.1.14 | 1.1.1 | | | | | 2.1.2 |
| Úrovňové koľajové priechody na staniaciach | 4.2.1.15 | 2.1.1 | | | | | 2.1.2 |

(¹) Základná požiadavka na základe smernice Komisie 2013/9/EÚ z 11. marca 2013, ktorou sa mení príloha III k smernici 2008/57/ES (Ú. v. EÚ L 68, 12.3.2013, s. 55).

Tabuľka 2

Základné požiadavky pre subsystém železničné koľajové vozidlá

| Železničné koľajové vozidlá | | Odkaz na základné požiadavky v prílohe III k smernici 2008/57/ES | | | | | |
|--------------------------------|--------------------------------|--|-----------------------------|---------|------------------------------|------------------------|-------------|
| Prvok v rámci TSI | Referenčný bod v tejto prílohe | Bezpečnosť | Spolahlivosť a použiteľnosť | Zdravie | Ochrana životného prostredia | Technická zlučiteľnosť | Prístupnosť |
| Sedadlá | 4.2.2.1 | | | 1.3.1 | | | 2.4.5 |
| Priestory pre invalidné vozíky | 4.2.2.2 | 2.4.1 | | | | | 2.4.5 |

| Železničné koľajové vozidlá | | Odkaz na základné požiadavky v prílohe III k smernici 2008/57/ES | | | | | |
|--|--------------------------------|--|-----------------------------|---------|------------------------------|------------------------|----------------|
| Prvok v rámci TSI | Referenčný bod v tejto prílohe | Bezpečnosť | Spôľahlivosť a použiteľnosť | Zdravie | Ochrana životného prostredia | Technická zlučiteľnosť | Prístupnosť |
| Dvere | 4.2.2.3 | 1.1.1 1.1.5 2.4.1 | 1.2 | | | | 2.4.5 |
| Osvetlenie | 4.2.2.4 | 2.4.1 | | | | | 2.4.5 |
| Toalety | 4.2.2.5 | 2.4.1 | | | | | 2.4.5 |
| Voľne prístupné priestory | 4.2.2.6 | | | 1.3.1 | | | 2.4.5 |
| Informácie pre zákazníkov | 4.2.2.7 | 2.4.1 | 2.7.3 | | | 2.7.1 | 2.4.5 2.7.5 |
| Výškové zmeny | 4.2.2.8 | 1.1.5 | | | | | 2.4.5 |
| Držadlá | 4.2.2.9 | 1.1.5 | | | | | 2.4.5 |
| Priestory na spanie prístupné pre invalidné vozíky | 4.2.2.10 | 2.4.1 | | | | | 2.4.5 |
| Umiestnenie nástupných a výstupných schodíkov vozidla | 4.2.2.11 | 1.1.1 | 2.4.2 | | | 1.5 2.4.3 | 2.4.5 |
| Pomocné zariadenia na nástup do vozidla a výstup z vozidla | 4.2.2.12 | 1.1.1 | | | | 1.5 2.4.3 | 2.4.5 |

4. CHARAKTERISTIKA SUBSYSTÉMOV

4.1. Úvod

1. Systém železníc Únie, na ktorý sa vzťahuje smernica 2008/57/ES a ktorého súčasťou sú dané subsystemy, je integrovaný systém, ktorého konzistentnosť je potrebné overovať. Túto konzistentnosť je nevyhnutné kontrolovať, najmä pokiaľ ide o špecifikácie každého subsystemu, jeho rozhrania so systémom, do ktorého je integrovaný, ako aj pokiaľ ide o predpisy prevádzky a údržby.
2. Funkčné a technické špecifikácie subsystemov a ich rozhraní, opísané v bodoch 4.2 a 4.3, nepredpisujú použitie špecifických technológií alebo technických riešení, okrem prípadov, keď je to krajne nevyhnutné na účely interoperability železničnej siete v Únii. Inovačné riešenia pre interoperabilitu si však môžu vyžadovať nové špecifikácie a/alebo nové metódy posudzovania. S cieľom umožniť technologickú inováciu je potrebné tieto špecifikácie a metódy posudzovania vypracúvať na základe postupu, ktorý je opísaný v článku 6 nariadenia.
3. S prihliadnutím na všetky uplatniteľné základné požiadavky sú základné parametre týkajúce sa prístupnosti pre osoby so zdravotným postihnutím a osoby so zníženou pohyblivosťou stanovené pre subsystemy infraštruktúra a železničné koľajové vozidlá v bode 4.2 tejto TSI. Prevádzkové požiadavky a zodpovednosti sú stanovené v TSI OPE a v bode 4.4 tejto TSI.

4.2. Funkčné a technické špecifikácie

4.2.1. Subsystem infraštruktúra

1. Vzhľadom na základné požiadavky uvedené v oddiele 3 sú funkčné a technické špecifikácie subsystému infraštruktúra týkajúce sa prístupnosti pre osoby so zdravotným postihnutím a osoby so zníženou pohyblivosťou zoradené takto:

- Miesta na parkovanie pre osoby so zdravotným postihnutím a osoby so zníženou pohyblivosťou
- Bezbariérové trasy
- Dvere a vstupné priestory
- Povrchy podláh
- Zvýraznenie priehľadných prekážok
- Toalety a priestory na prebaľovanie detí
- Vybavenie a voľne stojace zariadenia
- Predaj cestovných lístkov, informačné pulty a miesta poskytovania asistenčných služieb zákazníkom
- Osvetlenie
- Vizuálne informácie: orientačné značky, piktogramy, tlačené alebo dynamické informácie
- Hlasové informácie
- Šírka nástupišťa a okraje nástupíšť
- Koniec nástupíšť
- Pomocné zariadenia na nástup a výstup uložené na nástupištiach
- Úrovňové koľajové priechody

2. Základné parametre, ktoré sú stanovené v bodoch 4.2.1.1 až 4.2.1.15, sa vzťahujú na rozsah pôsobnosti subsystému infraštruktúra vymedzený v bode 2.1.1, a môžu byť rozdelené do dvoch kategórií:

- Tie, pri ktorých je potrebné určiť technické podrobnosti, ako sú napríklad parametre týkajúce sa nástupíšť a prístupu k nim. V tomto prvom prípade sú základné parametre konkrétne opísané a sú podrobne stanovené technické podrobnosti, ktoré musia byť splnené na účely splnenia požiadavky.
- Tie, pri ktorých nie je potrebné určiť technické podrobnosti, ako je napríklad počet rámp alebo vlastnosti miest na parkovanie. V tomto druhom prípade je základný parameter určený ako funkčná požiadavka, ktorú možno splniť uplatnením viacerých technických riešení.

V tabuľke 3 sa uvádza kategória všetkých základných parametrov.

Tabuľka 3

Kategórie základných parametrov

| Základný parameter | Poskytnuté technické podrobnosti | Iba funkčná požiadavka |
|--|---|----------------------------------|
| Miesta na parkovanie pre osoby so zdravotným postihnutím a osoby so zníženou pohyblivosťou | | Celý bod 4.2.1.1 |
| Bezbariérová trasa | Poloha trás Šírka bezbariérovej trasy Prah Dvojité držadlá Typ zdvižných plošín Výška znakov Braillovoho písma | Podrobné charakteristiky |
| | 4.2.1.3 bod 2: Šírka dverí 4.2.1.3 bod 4: Výška ovládacích zariadení dverí | 4.2.1.3 bod 1: 4.2.1.3 bod 3: |

| Základný parameter | Poskytnuté technické podrobnosti | Iba funkčná požiadavka |
|---|--|---|
| Povrchy podláh | | Celý bod 4.2.1.4 |
| | | Celý bod 4.2.1.5 |
| Toalety a priestory na prebaľovanie detí | | Celý bod 4.2.1.6 |
| Vybavenie a voľne stojace zariadenia | | Celý bod 4.2.1.7 |
| Predaj cestovných lístkov, informačné pulty a miesta poskytovania asistenčných služieb zákazníkom | 4.2.1.8 bod 5: Priechod pri prístrojoch na kontrolu cestovných lístkov | 4.2.1.8 body 1 až 4 4.2.1.8 bod 6 |
| Osvetlenie | 4.2.1.9 bod 3: Osvetlenie na nástupištiach | 4.2.1.9 bod 1, 4.2.1.9 bod 2, 4.2.1.9 bod 4: Osvetlenie na iných miestach |
| Vizuálne informácie: orientačné značky, piktogramy, tlačené alebo dynamické informácie | Podrobnosti o poskytovaných informáciách Umiestnenie informácií | Podrobné vlastnosti vizuálnych informácií |
| Hlasové informácie | Celý bod 4.2.1.11 | |
| Šírka nástupišťa a okraj nástupišťa | Celý bod 4.2.1.12 | |
| Koniec nástupišťa | Celý bod 4.2.1.13 | |
| Pomocné zariadenia na nástup a výstup uložené na nástupištiach | Celý bod 4.2.1.14 | |
| Úrovňové koľajové priechody pre cestujúcich na staniciach | Celý bod 4.2.1.15 | |

4.2.1.1. Miesta na parkovanie pre osoby so zdravotným postihnutím a osoby so zníženou pohyblivosťou

1. Ak sa na stanici nachádzajú osobitné miesta na parkovanie, musí medzi ne patriť dostatočný počet prispôbených miest na parkovanie rezervovaných pre osoby so zdravotným postihnutím a osoby so zníženou pohyblivosťou, ktoré majú právo ich využívať v rámci celého priestoru určeného na parkovanie a musia byť umiestnené čo najbližšie k prístupnému vchodu.

4.2.1.2. Bezbariérová trasa

1. Musia byť k dispozícii bezbariérové trasy, ktoré spájajú tieto verejné priestory v rámci infraštruktúry, ak existujú:
 - miesta zastavenia iných dopravných prostriedkov v areáli stanice (napr. taxíky, autobusy, električky, metro, trajekty atď.),
 - parkoviská,
 - prístupné vchody a východy,
 - informačné pulty,
 - vizuálne a zvukové informačné systémy,
 - miesta na predaj cestovných lístkov,
 - asistenčné služby zákazníkom,
 - čakárne,
 - toalety,
 - nástupištia.

2. Dĺžka bezbariérovej trasy musí zodpovedať najkratšej skutočnej vzdialenosti.
3. Povrch podlahy a terénu bezbariérových trás musí mať nízku hodnotu svetelnej odrazivosti.

4.2.1.2.1. Horizontálny pohyb

1. Všetky bezbariérové trasy, nadchody pre chodcov a podchody musia mať voľnú šírku najmenej 160 cm s výnimkou priestorov uvedených v ustanovení 4.2.1.3 bode 2 (dvere), 4.2.1.12 bode 3 (nástupištia) a 4.2.1.15 bode 2 (úrovňové priechody).
2. V prípade, že sú na horizontálnej trase namontované prahy, musia kontrastovať s okolitou podlahou a nesmú byť vyššie ako 2,5 cm.

4.2.1.2.2. Vertikálny pohyb

1. Ak sa na bezbariérovej trase nachádza zmena úrovne, musí ako alternatíva schodov existovať pre osoby so zníženou pohyblivosťou trasa bez schodov.
2. Schodištia na bezbariérovej trase musia mať šírku meraní medzi drážkami minimálne 160 cm. Prínajmenej prvý a posledný schod musia byť označené kontrastným pásom a pred prvým zostupným schodom musia byť nainštalované prinajmenšom hmatové výstražné povrchové indikátory.
3. Pre osoby so zdravotným postihnutím a osoby so zníženou pohyblivosťou, ktoré nie sú schopné používať schody v prípade, že neexistuje možnosť použitia zdvižných plošín, musia byť namontované rampy. Musia mať mierny sklon. Strmý sklon je povolený iba pri krátkych vzdialenostiach.
4. Na schodoch a rampách musia byť dráždla na oboch stranách a na dvoch úrovniach.
5. V prípade, že nie sú k dispozícii rampy, musia byť zabezpečené zdvižné plošiny prinajmenšom typu 2 v súlade so špecifikáciou uvedenou v dodatku A indexovom čísle 1. Zdvižné plošiny typu 1 sú povolené iba v prípade staníc, ktoré prechádzajú obnovou alebo modernizáciou.
6. Pohyblivé schody a pohyblivé chodníky musia byť navrhnuté v súlade so špecifikáciou uvedenou v dodatku A indexovom čísle 2.
7. Úrovňové koľajové priechody môžu byť súčasťou bezbariérovej trasy, ak spĺňajú požiadavky bodu 4.2.1.15.

4.2.1.2.3. Označenie trasy

1. Bezbariérové trasy sa musia jasne označiť prostredníctvom vizuálnych informácií, ktoré sú podrobne uvedené v bode 4.2.1.10.
2. Informácie o bezbariérovej trase sa osobám so zrakovým postihnutím poskytujú prinajmenšom hmatovými a kontrastnými podlahovými indikátormi. Tento odsek sa nevzťahuje na bezbariérové trasy smerujúce k parkoviskám a od nich.
3. Technické riešenia s použitím diaľkovo ovládaných zvukových zariadení alebo telefónnych aplikácií možno používať ako doplnkové alebo alternatívne riešenie. Ak sú tieto riešenia určené na alternatívne použitie, musí sa k nim pristupovať ako k inovačným riešeniam.
4. Ak sa na bezbariérovej trase k nástupištiu nachádzajú na dosah dráždla alebo steny, musia byť na dráždle alebo na stene vo výške od 145 cm do 165 cm uvedené stručné informácie (napr. číslo nástupišťa alebo informácie o smere) v Braillovom písme alebo prostredníctvom reliéfnych písmen alebo čísel.

4.2.1.3. Dvere a vstupné priestory

1. Tento bod sa vzťahuje na všetky dvere a vstupné priestory na bezbariérových trasách s výnimkou dverí poskytujúcich prístup k toaletám, ktoré nie sú určené osobám so zdravotným postihnutím a osobám so zníženou pohyblivosťou.
2. Dvere musia mať svetlú využiteľnú šírku najmenej 90 cm a musia umožňovať ich použitie osobami so zdravotným postihnutím a osobami so zníženou pohyblivosťou.
3. Dvere môžu byť manuálne ovládané, poloautomatické alebo automatické.
4. Ovládacie zariadenia dverí musia byť dostupné vo výške od 80 cm do 110 cm.

- 4.2.1.4. Povrchy podláh
1. Všetky podlahové krytiny, povrchy a nášlapné povrchy schodov musia byť protišmykové.
 2. V staničných budovách nesmú nerovnosti na žiadnom mieste plochy podlahy pre chodcov presahovať 0,5 cm s výnimkou prahov, odvodňovacích žlabov a hmatových podlahových indikátorov.
- 4.2.1.5. Zvýraznenie priehľadných prekážok
1. Priehľadné prekážky tvorené sklenenými dverami alebo priehľadnými stenami na trasách alebo pozdĺž trás používaných cestujúcimi musia byť označené. Tieto označenia musia zvýrazňovať priehľadné prekážky. Ak sú cestujúci chránení pred nárazom iným spôsobom, napr. držadlami alebo súvislým radom lavičiek, nie sú tieto označenia potrebné.
- 4.2.1.6. Toalety a priestory na prebaľovanie detí
1. Ak sa na stanici nachádzajú toalety, minimálne jedna spoločná kabínka pre mužov aj ženy musí byť prístupná pre invalidný vozík.
 2. Ak sa na stanici nachádzajú toalety, musia byť k dispozícii priestory na prebaľovanie detí prístupné pre mužov aj ženy.
- 4.2.1.7. Vybavenie a voľne stojace zariadenia
1. Všetky prvky vybavenia a voľne stojacich zariadení na staniciach musia farebne kontrastovať s pozadím a musia mať zaoblené hrany.
 2. Vybavenie a voľne stojace zariadenia (vrátane zariadení umiestnených na konzolách alebo zavesených) musia byť v areáli stanice umiestnené tak, aby neprekážali nevidiacim osobám alebo osobám so zrakovým postihnutím, alebo ich osoba musí byť schopná identifikovať s použitím dlhej palice.
 3. Na každom nástupišti, kde cestujúci môžu čakať na vlak, a v každej čakárni musí byť minimálne jeden priestor vybavený zariadeniami na sedenie a priestorom pre invalidný vozík.
 4. V prípade, že tento priestor je chránený pred vplyvmi počasia, musí byť prístupný pre používateľov invalidných vozíkov.
- 4.2.1.8. Predaj cestovných lístkov, informačné pulty a miesta poskytovania asistenčných služieb zákazníkom
1. Ak sa na bezbarierovej trase nachádzajú pulty na manuálny predaj cestovných lístkov, informačné pulty a miesta poskytovania asistenčných služieb zákazníkom, prinajmenšom jeden pult musí byť prístupný pre používateľov invalidných vozíkov a osoby nízkeho vzrastu a aspoň jeden pult musí byť vybavený systémom indukčnej slučky pre pomoc sluchovo postihnutým.
 2. Ak je medzi cestujúcim a predávajúcou osobou za predajným pultom sklenená bariéra, musí byť buď odnímateľná, alebo musí byť k dispozícii dorozumievacie zariadenie. Akákoľvek sklenená bariéra musí byť z číreho skla.
 3. Ak sú predávajúcej osobe k dispozícii elektronické prístroje, ktoré jej zobrazujú informácie o cenách, aj osoba kupujúca lístok musí mať k dispozícii takéto prístroje, ktoré jej zobrazujú informácie o cenách.
 4. Ak sú na stanici na bezbarierovej trase umiestnené automaty na predaj cestovných lístkov, minimálne jeden z týchto automatov musí mať ovládacie rozhranie dostupné pre používateľov invalidného vozíka a osoby nízkeho vzrastu.
 5. Ak sú namontované prístroje na kontrolu cestovných lístkov, minimálne pri jednom z týchto prístrojov musí byť voľný priechod s minimálnou šírkou 90 cm a musí byť umožnený prechod obsadeného invalidného vozíka s dĺžkou až 1 250 mm. V prípade obnovy alebo modernizácie je povolená minimálna šírka 80 cm.
 6. V prípade, že sa na mieste používajú turnikety, musí byť k dispozícii iný než turniketový prístupový bod prístupný pre osoby so zdravotným postihnutím a osoby so zníženou pohyblivosťou počas celej prevádzky.
- 4.2.1.9. Osvetlenie
1. Intenzita osvetlenia vonkajších priestorov stanice musí byť dostatočná na uľahčenie orientácie a zvýraznenie zmien úrovne, dverí a vstupov.
 2. Intenzita osvetlenia na bezbarierových trasách musí byť prispôbená zrakovej záťaži cestujúceho. Osobitná pozornosť sa musí venovať zmenám úrovne, priestorom a automatom na predaj cestovných lístkov, informačným pultom a informačným tabuľiam.

3. Nástupištia musia byť osvetlené v súlade so špecifikáciou uvedenou v dodatku A indexovom čísle 3 a 4.
 4. Núdzové osvetlenie musí zabezpečovať dostatočnú viditeľnosť na účely evakuácie a identifikácie protipožiarneho a bezpečnostného vybavenia.
- 4.2.1.10. Vizuálne informácie: orientačné značky, piktogramy, tlačené alebo pohyblivé informácie
1. Musia byť poskytnuté tieto informácie:
 - bezpečnostné informácie a bezpečnostné pokyny,
 - výstražné, zákazové a príkazové značky,
 - informácie o odchodoch vlakov,
 - označenie prípadných zariadení na stanici a prístupových trás k nim.
 2. Písmo, symboly a piktogramy používané na vizuálne zobrazovanie informácií musia kontrastovať s ich pozadím.
 3. Orientačné značky musia byť k dispozícii na všetkých miestach, na ktorých sa cestujúci musia rozhodovať o ďalšej trase, ako aj v určitých rozstupoch pozdĺž trasy. Pozdĺž celej trasy sa musia jednotným spôsobom používať označenia, symboly a piktogramy.
 4. Prinajmenšom na jednom mieste v rámci stanice musia byť k dispozícii informácie o odchodoch vlakov (vrátane cieľovej stanice, medzistávkových zastávok, čísla nástupišťa a času) v maximálnej výške 160 cm. Táto požiadavka sa vzťahuje bez rozdielu na akékoľvek poskytované tlačené a pohyblivé informácie.
 5. Typ písma použitý v textoch musí byť ľahko čitateľný.
 6. Všetky bezpečnostné, výstražné, príkazové a zákazové značky musia obsahovať piktogramy.
 7. Hmatové informačné označenie musí byť umiestnené na týchto miestach:
 - na toaletách (informácie o fungovaní a v prípade potreby informácie o uskutočnení núdzového volania),
 - na zdvižných plošinách v súlade so špecifikáciou uvedenou v dodatku A indexovom čísle 1.
 8. Informácie o čase v digitálnej podobe (číslíce) musia byť uvedené v režime 24 hodín.
 9. Na týchto špecifických grafických symboloch a piktogramoch musí byť uvedený symbol invalidného vozíka v súlade s dodatkom N:
 - informácie o smere na trasách určených pre invalidné vozíky,
 - označenie toaliet a ďalších zariadení prístupných pre invalidné vozíky, ak sú k dispozícii,
 - označenie miesta na naloženie invalidného vozíka, ak sú na nástupišti k dispozícii informácie o usporiadaní vlaku.

Symboly sa môžu kombinovať s inými symbolmi (napr. zdvižná plošina, toaleta atď.).
 10. V prípade, že sú namontované indukčné slučky, musia byť označené značkou podľa dodatku N.
 11. Na toaletách prístupných pre osoby používajúce invalidný vozík, na ktorých sú k dispozícii sklopné držadlá, musí byť vyznačený grafický symbol znázorňujúci držadlo v sklopenej a nesklopenej polohe.
 12. Na jednom mieste nesmie byť vedľa seba viac ako päť piktogramov spolu so šípkou určujúcou jeden smer.
 13. Obrazovky musia byť v súlade s požiadavkami bodu 5.3.1.1. V tomto bode sa za „obrazovku“ považuje akýkoľvek nosič pohyblivých informácií.
- 4.2.1.11. Hlasové informácie
1. Hodnota úrovne STI-PA hlasových informácií musí byť minimálne 0,45 v súlade so špecifikáciou uvedenou v dodatku A indexovom čísle 5.
- 4.2.1.12. Šírka nástupišťa a okraj nástupišťa
1. Nebezpečná zóna nástupišťa sa začína na okraji nástupišťa príľahom ku koľaji a je vymedzená ako zóna, v ktorej cestujúci nesmú stáť pri prechode alebo príchode vlakov.
 2. Šírka nástupišťa sa môže pozdĺž celej dĺžky nástupišťa meniť.

3. Minimálna šírka nástupišta bez prekážok musí zahŕňať šírku nebezpečnej zóny plus šírku dvoch protismerných voľných priechodov o šírke 80 cm (160 cm). Tento rozmer sa môže na koncoch nástupišta zúžiť až na 90 cm.
4. Na tomto voľnom priechode širokom 160 cm sú povolené prekážky. Na účely tohto bodu sa zariadenia potrebné pre systém návštenia a bezpečnostné zariadenia nepovažujú za prekážky. Minimálna vzdialenosť prekážok od nebezpečnej zóny musí spĺňať hodnoty podľa tejto tabuľky:

Tabuľka 4

Minimálna vzdialenosť prekážok a nebezpečnej zóny

| Dĺžka prekážok (meraná rovnobežne s okrajom nástupišta) | Minimálna vzdialenosť od nebezpečnej zóny |
|---|---|
| < 1 m (pozri pozn. 1) – malá prekážka | 80 cm |
| 1 m až < 10 m – veľká prekážka | 120 cm |

Poznámka 1: Ak je vzdialenosť medzi dvoma malými prekážkami meraná rovnobežne s okrajom nástupišta menšia ako 2,4 m, považujú sa za jednu veľkú prekážku.

Poznámka 2: V rámci tejto minimálnej vzdialenosti medzi veľkou prekážkou a nebezpečnou zónou sú povolené ďalšie malé prekážky, pokiaľ sú splnené požiadavky na malé prekážky (minimálna vzdialenosť od nebezpečnej zóny a minimálna vzdialenosť od najbližšej malej prekážky).

5. Ak sú vo vlakoch alebo na nástupištiach pomocné zariadenia, ktoré umožňujú osobám používajúcim invalidný vozík nastúpiť do vlaku alebo z neho vystúpiť, musí byť na mieste, na ktorom sa predpokladá, že sa tieto zariadenia budú používať, voľný priestor (bez prekážok) 150 cm medzi okrajom zariadenia a miestom, kde invalidný vozík nastupuje alebo vystupuje na úrovni nástupišta. Na novej stanici musí byť táto požiadavka splnená v prípade všetkých vlakov, ktoré budú zastavovať na príslušnom nástupišti.
6. Hranica nebezpečnej zóny, najvzdialenejšia od okraja nástupišta prilahlého ku koľaji, musí byť označená vizuálnymi a hmatovými podlahovými indikátormi.
7. Vizuálne označenie musí byť kontrastný, protišmykový a výstražný pás so šírkou minimálne 10 cm.
8. Hmatové podlahové indikátory môžu existovať ako jeden z dvoch typov:
 - upozorňujúci diagram, ktorý upozorňuje na riziko na hranici nebezpečnej zóny,
 - vodiaci pás informujúci o smere pohybu na bezpečnej strane nástupišta.
9. Materiál použitý na okraji nástupišta prilahlého ku koľaji musí kontrastovať s jej tmavým priestorom.

4.2.1.13. Koniec nástupišta

1. Na konci nástupišta musí byť namontovaná buď zábrana, ktorá znemožňuje prístup verejnosti, alebo na ňom musí byť vizuálne označenie a hmatové podlahové indikátory s upozorňujúcim diagramom informujúcim o riziku.

4.2.1.14. Pomocné zariadenia na nástup a výstup uložené na nástupištiach

1. V prípade, že sa na nástupišti používa rampa, musí spĺňať požiadavky bodu 5.3.1.2.
2. V prípade, že sa na nástupišti používa zdvižná plošina, musí spĺňať požiadavky bodu 5.3.1.3.
3. Musí byť zabezpečený spôsob bezpečného uskladnenia, aby pomocné zariadenia na nástup a výstup vrátane prenosných rämp neprekážali cestujúcim a nepredstavovali pre nich nebezpečenstvo.

4.2.1.15. Koľajové priechody na nástupištia pre cestujúcich

1. Úrovňové koľajové priechody na staniach možno používať ako súčasť bezschodovej trasy alebo bezbariérovej trasy v súlade s vnútroštátnymi predpismi.
2. Ak sa úrovňové koľajové priechody používajú ako súčasť trás bez schodov popri iných trasách, musia:
 - mať minimálnu šírku 120 cm (pri dĺžke menej ako 10 m) alebo 160 cm (pri dĺžke 10 m a viac),
 - mať mierny sklon; strmý sklon je povolený iba na rampách pri krátkych vzdialenostiach,

- byť skonštruované tak, aby ani najmenšie koliesko invalidného vozíka podľa dodatku M nemohlo uviaznuť medzi povrchom priechodu a koľajnicou,
 - v prípade, že sú pred vstupom na úrovňové priechody vybavené bezpečnostnými obmedzeniami s cieľom zabrániť neúmyselnému/nekontrolovanému prekračovaniu koľají, minimálna šírka chodníka v priamom smere a vrátane obmedzenia môže byť menej ako 120 cm ale najmenej 90 cm; dostatočným spôsobom umožňovať pohyb používateľom invalidného vozíka.
3. Ak sa úrovňové koľajové priechody používajú ako súčasť bezbariérových trás a ako jediné riešenie pre všetkých cestujúcich, musia:
- spĺňať všetky vyššie uvedené špecifikácie,
 - mať vizuálne a hmatové označenia na určenie začiatku a konca priechodu,
 - byť strážené alebo na základe vnútroštátnych predpisov musí byť zabezpečené zariadením na bezpečný prechod nevidiacich osôb alebo osôb so zrakovým postihnutím a/alebo úrovňové priechody musia byť prevádzkované tak, aby umožňovali bezpečný prechod osôb so zrakovým postihnutím.
4. Ak nie je možné splniť akúkoľvek z vyššie uvedených požiadaviek, úrovňový priechod sa nepovažuje za súčasť trasy bez schodov.

4.2.2. *Subsystém železničné koľajové vozidlá*

1. Vzhľadom na základné požiadavky uvedené v oddiele 3 sú funkčné a technické špecifikácie subsystému železničné koľajové vozidlá týkajúce sa prístupnosti pre osoby so zdravotným postihnutím a osoby so zníženou pohyblivosťou zoradené takto:

- Sedadlá
- Priestory pre invalidné vozíky
- Dvere
- Osvetlenie
- Toalety
- Voľne priechodné priestory
- Informácie pre zákazníkov
- Výškové zmeny
- Držadlá
- Priestory na spanie prístupné pre invalidné vozíky
- Poloha schodíka na nástup a výstup z vozidla

4.2.2.1. Sedadlá

4.2.2.1.1. Všeobecne

1. Rukoväte, zvislé držadlá alebo iné prvky, ktoré možno použiť na udržanie stability pri prechode uličkou, musia byť k dispozícii na všetkých sedadlách pri uličke s výnimkou prípadu, keď sa sedadlo vo vzpriamenej polohe nachádza do 200 mm od:
- operadla ďalšieho sedadla orientovaného opačným smerom, ktoré je vybavené rukoväťou alebo zvislým držadlom alebo inými prvkami, ktoré možno použiť na udržanie stability osoby
 - držadla alebo priečky.
2. Rukoväte alebo iné prvky, ktoré možno použiť na udržanie stability osoby, musia byť umiestnené vo výške od 800 mm do 1 200 mm nad podlahou meranej od stredu použiteľnej časti rukoväte, nesmú vyčnievať do voľne priechodného priestoru a musia kontrastovať so sedadlom.
3. V záujme udržania stability osoby sa držadlá musia používať vo vozidlách, kde sú sedadlá pevne umiestnené v pozdĺžnom smere. Tieto držadlá musia byť od seba vzdialené maximálne 2 000 mm, musia byť umiestnené vo výške od 800 mm do 1 200 mm nad podlahou a musia kontrastovať s okolitým interiérom vozidla.
4. Rukoväte alebo iné prvky nesmú mať ostré hrany.

4.2.2.1.2. Prednostné sedadlá

4.2.2.1.2.1. Všeobecne

1. Najmenej 10 percent sedadiel pevnej vlakovej súpravy alebo samotného vozidla a triedy musí byť stanovených ako prednostné sedadlá určené pre osoby so zdravotným postihnutím a osoby so zníženou pohyblivosťou.
2. Prednostné sedadlá a vozidlá, v ktorých sú tieto sedadlá k dispozícii, musia byť označené značkami, ktoré spĺňajú ustanovenia dodatku N. Musí byť na nich uvedené, že ostatní cestujúci musia v prípade potreby tieto sedadlá uvoľniť osobám, ktoré sú ich oprávnené používať.
3. Prednostné sedadlá sa musia nachádzať v priestore pre cestujúcich a v tesnej blízkosti vonkajších dverí. V poschodových vozidlách alebo vlakových súpravách môžu byť prednostné sedadlá umiestnené na oboch poschodiach.
4. Úroveň vybavenia namontovaného na prioritných sedadlách musí byť prinajmenšom rovnakej úrovne ako úroveň vybavenia namontovaného na bežných sedadlách toho istého typu.
5. V prípade, že sú na sedadlách niektorého typu namontované opierky na ruky, na prednostných sedadlách toho istého typu musia byť namontované pohyblivé opierky na ruky. Výnimkou sú opierky na ruky umiestnené na stene skrine vozidla alebo na priečkach v prípade priestorov pre cestujúcich. Pohyblivé operadlo na ruky musí byť možné umiestniť do polohy súbežne s čalúnením operadla sedadla, aby bol umožnený neobmedzený prístup k sedadlu alebo ktorémukoľvek susediacemu prednostnému sedadlu.
6. Prednostné sedadlá nesmú byť sklápacie.
7. Každé prednostné sedadlo a priestor k dispozícii pre jeho užívateľa musia spĺňať požiadavky obrázkov H1 až H4 v dodatku H.
8. Šírka celého užitočného povrchu na sedenie prednostného sedadla musí byť minimálne 450 mm (pozri obrázok H1).
9. Vrchná najvyššia časť každého čalúnenia prednostného sedadla sa musí nachádzať vo výške od 430 do 500 mm nad úrovňou podlahy pri prednom okraji sedadla.
10. Voľná výška nad každým sedadlom musí byť minimálne 1 680 mm od úrovne podlahy, pričom výnimku tvoria poschodové vlaky, v ktorých sú batožinové police umiestnené nad sedadlami. V takomto prípade sa pri prednostných sedadlách umiestnených pod batožinovými policami povoľuje znížená výška 1 520 mm za predpokladu, že minimálne pri 50 % prednostných sedadiel ostane svetlá výška 1 680 mm.
11. Ak sú namontované sklápacie sedadlá, rozmery sa musia zisťovať meraním vtedy, keď sú sedadlá vo vzpriamenej polohe.

4.2.2.1.2.2. Sedadlá umiestnené v jednom smere

1. Ak sú k dispozícii prednostné sedadlá umiestnené v jednom smere, voľný priestor pred každým sedadlom musí spĺňať požiadavky obrázku H2.
2. Vzďialenosť medzi predným povrchom operadla chrbta sedadla a zvislou rovinou prechádzajúcou najzadnejšou časťou sedadla vpredu musí byť minimálne 680 mm, pričom priestor medzi sedadlami sa musí merať od stredu sedadla vo výške 70 mm nad miestom, kde sa stretá čalúnenie sedacej časti s operadlom chrbta.
3. Medzi predným okrajom čalúnenia sedacej časti sedadla a tou istou zvislou rovinou pre sedadlo vpredu musí byť voľný priestor minimálne 230 mm.

4.2.2.1.2.3. Sedadlá umiestnené oproti sebe

1. Ak sú k dispozícii prednostné sedadlá umiestnené oproti sebe, vzdialenosť medzi prednými okrajmi čalúnenia sedacej časti sedadiel musí byť minimálne 600 mm (pozri obrázok H3). Táto vzdialenosť musí byť dodržaná aj v prípade, že jedno z týchto sedadiel nie je prednostné sedadlo.
2. V prípade, že sú prednostné sedadlá umiestnené oproti sebe vybavené stolíkom, musí byť medzi predným okrajom čalúnenia sedacej časti sedadla a najbližším okrajom stolíka svetlá vodorovná vzdialenosť minimálne 230 mm (pozri obrázok H4). V prípade, že jedno z týchto sedadiel nie je prednostné sedadlo, jeho vzdialenosť od stolíka môže byť menšia za predpokladu, že sa zachová vzdialenosť medzi prednými okrajmi čalúnenia sedacej časti sedadiel 600 mm. Stolíky, ktoré sú namontované na bočných stenách a ktorých dĺžka nepresahuje cez os sedadla pri okne, nemusia byť zohľadňované na účely súladu s týmto odsekom.

4.2.2.2. Miesta pre invalidné vozíky

1. V závislosti od dĺžky jednotky bez rušňa alebo predného hnacieho vozidla, musí byť v danej jednotke minimálne taký počet miest pre invalidné vozíky, aký sa uvádza v nasledujúcej tabuľke:

Tabuľka 5

Minimálny počet miest pre invalidný vozík na dĺžku jednotky

| Dĺžka jednotky | Počet miest pre invalidné vozíky na jednotku |
|----------------------------|--|
| Menej ako 30 m | 1 miesto pre invalidný vozík |
| 30 až 205 metrov | 2 miesta pre invalidný vozík |
| Viac ako 205 do 300 metrov | 3 miesta pre invalidný vozík |
| Viac ako 300 metrov | 4 miesta pre invalidný vozík |

2. V záujme zabezpečenia stability musí byť miesto pre invalidný vozík navrhnuté tak, aby sa invalidný vozík mohol umiestniť v smere alebo proti smeru jazdy.
3. Šírka miesta pre invalidný vozík po celej jeho dĺžke musí byť 700 mm od úrovne podlahy až po maximálnu výšku 1 450 mm. Vo výške od 400 mm do 800 mm nad úrovňou podlahy musí byť k dispozícii dodatočná šírka 50 mm ako voľný priestor na ruky na každej strane, ktorá susedí s akoukoľvek prekážkou (napr. stena alebo konštrukcia), ktorá obmedzuje voľný priestor pre ruky používateľov invalidných vozíkov (ak jedna strana invalidného vozíka susedí s uličkou, neplatí pri uvedenej strane invalidného vozíka požiadavka dodatočných 50 mm, keďže to už je voľný priestor).
4. Minimálna vzdialenosť v pozdĺžnej rovine medzi zadnou časťou miesta pre invalidné vozíky a najbližším ďalším povrchom musí byť v súlade s dodatkom I obrázkami I1 až I3.
5. Vo vymedzenom mieste sa nesmie nachádzať žiadna prekážka medzi podlahou a stropom vozidla s výnimkou batožinovej police umiestnenej nad hlavou, vodorovného držadla v súlade s požiadavkami bodu 4.2.2.9 upevneného na stenu alebo strop vozidla alebo stolíka.
6. Na zadnej strane miesta pre invalidný vozík musí byť k dispozícii konštrukcia alebo iné vhodné zariadenie široké minimálne 700 mm. Výška konštrukcie alebo zariadenia musí byť dostatočná na to, aby sa invalidný vozík umiestnený chrbtom k tejto konštrukcii alebo zariadeniu neprevrhol smerom dozadu.
7. Na mieste pre invalidný vozík môžu byť namontované sklápacie sedadlá, v zloženej polohe však nesmú porušovať požiadavky na rozmery miesta pre invalidný vozík.
8. Na mieste pre invalidný vozík alebo priamo pred ním nie je povolené namontovať žiadne trvalé zariadenie (napr. držiaky na bicykle alebo lyže).
9. Minimálne jedno sedadlo, ktoré susedí s miestom pre invalidný vozík alebo sa nachádza oproti nemu, musí byť k dispozícii pre osobu sprevádzajúcu používateľa invalidného vozíka. Toto sedadlo musí byť rovnako pohodlné ako ostatné sedadlá pre cestujúcich a môže byť umiestnené aj na opačnej strane uličky.
10. Vo vlakoch s konštrukčnou rýchlosťou vyššou ako 250 km/h s výnimkou poschodových vlakov musí byť pre používateľa invalidného vozíka využívajúceho miesto pre invalidný vozík možné presunúť sa na sedadlo pre cestujúcich, ktoré musí byť vybavené pohyblivou opierkou na ruky. Používateľ invalidného vozíka sa musí vedieť presunúť samostatne. V takomto prípade je možné preložiť sedadlo sprevádzajúcej osoby do iného radu. Táto požiadavka sa uplatňuje pri počte miest pre invalidné vozíky na jednotku stanovenom v tabuľke 5.
11. Miesto pre invalidný vozík musí byť vybavené zariadením na privolanie pomoci, prostredníctvom ktorého musí mať používateľ invalidného vozíka v prípade nebezpečenstva možnosť informovať osobu, ktorá môže prijať primerané opatrenia.
12. Zariadenie na privolanie pomoci musí byť umiestnené v dosahu stanovenom v dodatku L obrázku L1 tak, aby ho používateľ invalidného vozíka mohol pohodlne dosiahnuť.

13. Zariadenie na privolanie pomoci nesmie byť umiestnené v úzkom výklenku, ktorý zabraňuje okamžitému ovládaniu dlaňou ruky, môže však byť chránené pred neúmyselným použitím.
14. Rozhranie zariadenia na privolanie pomoci musí byť v súlade s bodom 5.3.2.6.
15. Bezprostredne vedľa miesta pre invalidný vozík alebo priamo na ňom musí byť umiestnená značka v súlade s dodatkom N, ktorou sa toto miesto označuje ako miesto pre invalidný vozík.

4.2.2.3. Dvere

4.2.2.3.1. Všeobecne

1. Tieto požiadavky sa vzťahujú iba na dvere poskytujúce prístup k inej verejne prístupnej časti vlaku s výnimkou dvier toalety.
2. Na zatvorenie a otvorenie manuálne ovládaných dverí určených pre verejnosť musí byť možné obsluhovať ovládacie zariadenie dlaňou ruky s použitím sily maximálne 20 N.
3. Ovládacie zariadenia dverí, či už manuálne, tlačidlá alebo iné zariadenia, musia kontrastovať s povrchom, na ktorom sú namontované.
4. Ich používateľské rozhranie musí spĺňať špecifikácie bodu 5.3.2.1.
5. Ak sú ovládacie zariadenia na otváranie a zatváranie nad sebou, horným zariadením sa musí vždy ovládať otvorenie.

4.2.2.3.2. Vonkajšie dvere

1. Všetky otvory vonkajších dverí pre cestujúcich musia mať pri otvorení voľnú využiteľnú šírku minimálne 800 mm.
2. Vo vlakoch s konštrukčnou rýchlosťou menej ako 250 km/h musia mať prístupové dvere pre invalidné vozíky s úroveňným prístupom podľa bodu 2.3 pri otvorení minimálnu voľnú využiteľnú šírku 1 000 mm.
3. Všetky vonkajšie dvere pre cestujúcich musia byť na vonkajšej strane označené spôsobom, ktorý kontrastuje s okolitou skriňou vozidla.
4. Otvory vonkajších dverí určených na prístup invalidných vozíkov musia byť otvormi dverí najbližšími miestam vymedzeným pre invalidné vozíky.
5. Dvere, ktoré sa majú využívať ako prístupové dvere pre invalidné vozíky, musia byť jasne označené značkou v súlade s dodatkom N.
6. Poloha otvorov vonkajších dverí musí byť v interiéri vozidla jasne označená s použitím kontrastnej podlahy v príslušnom priestore.
7. Keď sa dvere odblokujú na účely ich otvorenia, musí zaznieť signál, ktorý bude jasne počuteľný a viditeľný osobami vo vlaku aj mimo vlaku. Tento výstražný signál musí znieť minimálne päť sekúnd, ak sa dvere neotvárajú, môže však po troch sekundách doznieť, ak sa medzitým dvere pohli.
8. Ak dvere automaticky alebo na diaľku otvorí vodič alebo iný člen vlakového personálu, výstražný signál musí trvať minimálne 3 sekundy od momentu, od ktorého sa dvere začnú otvárať.
9. Keď sa automaticky alebo na diaľku ovládané dvere začnú zatvárať, musia byť na to osoby vnútri aj mimo vlaku upozornené zvukovým a viditeľným výstražným signálom. Výstražný signál sa musí spustiť najmenej 2 sekundy pred tým, ako sa dvere začnú zatvárať, a musí trvať počas zatvárania dverí.
10. Zdroj zvukových výstražných signálov musí byť umiestnený na mieste v blízkosti ovládacieho zariadenia alebo, ak takéto zariadenie nie je k dispozícii, tak v blízkosti dverového otvoru.
11. Vizualný signál musí byť viditeľný zvnútra aj zvonku vlaku a musí byť umiestnený tak, aby bola minimalizovaná možnosť, že ho zakryjú cestujúci nachádzajúci sa vo vstupnom priestore.
12. Akustické výstražné signály dverí musia spĺňať špecifikácie v dodatku G.
13. Dvere sa aktivujú buď pôsobením vlakového personálu, poloautomaticky (t. j. ak cestujúci stlačí tlačidlo) alebo automaticky.
14. Ovládacie zariadenie dverí musí byť umiestnené vedľa krídla dverí alebo na ňom.

15. Stred ovládacích zariadení vonkajších dverí, ktoré sa dajú ovládať z nástupišťa, sa musí v prípade všetkých nástupíšť, pre ktoré je vlak skonštruovaný, nachádzať vo výške najmenej 800 mm a najviac 1 200 mm meranej zvisle nad úrovňou nástupišťa. Ak je vlak skonštruovaný pre jednotnú výšku nástupíšť, stred ovládacích zariadení vonkajších dverí nesmie byť pri zvislom meraní nižšie ako 800 mm a vyššie ako 1 100 mm nad úrovňou nástupišťa.
16. Stred vnútorných ovládacích zariadení vonkajších dverí sa musí nachádzať vo výške najmenej 800 mm a najviac 1 100 mm meranej zvisle nad úrovňou podlahy vozidla.

4.2.2.3.3. Vnútorne dvere

1. Na vnútorných automatických a poloautomatických dverách musia byť namontované zariadenia, ktoré zabráňujú tomu, aby cestujúci počas prevádzky vo dverách uviazol.
2. Vnútorne dvere, ktoré sú prístupné pre používateľov invalidných vozíkov, musia mať voľnú využiteľnú šírku minimálne 800 mm.
3. Sila potrebná na otvorenie alebo zatvorenie manuálne ovládaných dverí nesmie presiahnuť 60 N.
4. Stred ovládacích zariadení vnútorných dverí sa musí nachádzať vo výške od 800 mm a do 1 100 mm meranej zvisle nad úrovňou podlahy vozidla.
5. Automatické spojovacie dvere medzi vozidlami musia fungovať buď synchronne ako pár alebo druhé dvere musia automaticky zaregistrovať osobu blížiacu sa k nim a otvoriť sa.
6. Ak viac ako 75 % povrchu dverí tvorí priehľadný materiál, musia byť dvere zreteľne označené viditeľnými označeniami.

4.2.2.4. Osvetlenie

1. Minimálne hodnoty priemerného osvetlenia v priestoroch pre cestujúcich musia spĺňať požiadavky bodu 4.1.2 špecifikácie uvedenej v dodatku A indexovom čísle 6. Požiadavky týkajúce sa jednotnosti týchto hodnôt sa neuplatňujú na účely súladu s touto TSI.

4.2.2.5. Toalety

1. Ak je vlak vybavený toaletami, musí byť k dispozícii univerzálna toaleta prístupná z miesta pre invalidný vozík.
2. Štandardná toaleta musí byť v súlade s požiadavkami bodov 5.3.2.2 a 5.3.2.3.
3. Univerzálna toaleta musí byť v súlade s požiadavkami bodov 5.3.2.2 a 5.3.2.4.
4. Ak je vlak vybavený toaletami, musí byť k dispozícii zariadenie na prebaľovanie detí. Ak nie sú k dispozícii osobitné zariadenia na prebaľovanie detí alebo ak sú k dispozícii osobitné zariadenia na prebaľovanie detí, ktoré nie sú prístupné používateľom invalidného vozíka, súčasťou univerzálnych toaliet musí byť stolík na prebaľovanie. Musí byť v súlade s požiadavkami bodu 5.3.2.5.

4.2.2.6. Voľne priechodné priestory

1. Od vstupu do vozidla musí prierez voľne priechodného priestoru spĺňať tieto požiadavky:
 - cez vozidlo: podľa obrázku J1 v dodatku J,
 - medzi spojenými vozidlami jednej vlakovéj súpravy: podľa obrázku J2 v dodatku J,
 - smerom k dverám prístupným pre invalidné vozíky, miestam pre invalidné vozíky a priestorom prístupným pre invalidné vozíky vrátane priestorov na spanie a univerzálnych toaliet, ak sú k dispozícii, a smerom od nich: podľa obrázku J3 v dodatku J.
2. Súlad s požiadavkou na minimálnu výšku nie je potrebné overovať v týchto priestoroch:
 - všetky priestory poschodových vozidiel,
 - priechody medzi vozidlami a priestory dverí v jednopodlažných vozidlách.

V uvedených priestoroch je povolená nižšia voľná výška v dôsledku konštrukčných obmedzení (obrys, fyzický priestor).

3. Vedľa miesta pre invalidný vozík a na ďalších miestach s predpokladaným otáčaním invalidných vozíkov o 180 stupňov musí byť k dispozícii priestor na otáčanie s priemerom minimálne 1 500 mm. Miesto pre invalidný vozík môže byť súčasťou priestoru na otáčanie.
4. Ak používateľ invalidného vozíka musí vykonať zmenu smeru, šírka voľného priestoru v oboch chodbách musí byť v súlade s hodnotami podľa tabuľky K1 v dodatku K.

4.2.2.7. Informácie pre zákazníkov

4.2.2.7.1. Všeobecne

1. Musia byť poskytnuté tieto informácie:
 - bezpečnostné informácie a bezpečnostné pokyny,
 - zvukové bezpečnostné pokyny v kombinácii s vizuálnymi signálmi v prípade núdze,
 - výstražné, zákazové a príkazové značky,
 - informácie o trase vlaku vrátane informácií o meškaniach a neplánovaných zastaveniach,
 - informácie týkajúce sa umiestnenia zariadení vo vlaku.
2. Vizuálne informácie musia kontrastovať so svojim pozadím.
3. Typ písma použitý v textoch musí byť ľahko čitateľný.
4. Informácie o čase v digitálnej podobe (čísllice) musia byť uvedené v režime 24 hodín.

4.2.2.7.2. Označenia, piktogramy a hmatové informácie

1. Všetky bezpečnostné, výstražné, príkazové a zákazové značky musia obsahovať piktogramy a musia byť navrhnuté podľa špecifikácie uvedenej v dodatku A index 7.
2. Na jednom mieste nesmie byť vedľa seba viac ako päť piktogramov spolu so šípku určujúcou jeden smer.
3. Na týchto špecifických piktogramoch musí byť uvedený symbol invalidného vozíka v súlade s dodatkom N:
 - informácie o smere týkajúce sa zariadení prístupných pre invalidné vozíky,
 - označenie umiestnenia dverí prístupných pre invalidné vozíky z vonkajšej strany vlaku,
 - označenie miesta pre invalidný vozík vo vlaku,
 - označenie univerzálnych toaliet.

Symbody sa môžu kombinovať s inými symbolmi (napr. číslo vozňa, toalety atď.).

4. V prípade, že sú namontované indukčné slučky, musia byť označené piktogramom v súlade s dodatkom N.
5. Na univerzálnych toaletách, na ktorých sú k dispozícii sklopné držadlá, musí byť vyznačený piktogram znázorňujúci držadlo v sklopenej a nesklopenej polohe.
6. Ak sú vo vozidle k dispozícii rezervované sedadlá, na vonkajšej strane každých vstupných dverí alebo v ich blízkosti musí byť zobrazené číslo alebo písmeno označujúce dané vozidlo (podľa rezervačného systému). Toto číslo alebo písmeno musí byť zobrazené znakmi s výškou najmenej 70 mm a musí byť viditeľné pri otvorených aj zatvorených dverách.
7. Čísla alebo písmená označujúce sedadlá musia byť zobrazené na každom sedadle alebo v jeho blízkosti a výška znakov nesmie byť menej ako 12 mm. Takéto čísla a písmená musia kontrastovať so svojim pozadím.
8. Hmatové informačné označenie musí byť umiestnené na týchto miestach:
 - toalety a priestory na spanie prístupné pre invalidné vozíky, pokiaľ ide o informácie o funkciách a prípadne zariadeniach na privolanie pomoci,
 - železničné koľajové vozidlá, pokiaľ ide o tlačidlá na otvorenie a zatvorenie dverí cestujúcich a zariadenia privolaní pomoci.

4.2.2.7.3. Dynamické vizuálne informácie

1. Cieľová stanica alebo trasa vlaku musia byť zobrazené na vonkajšej strane vlaku na strane nástupišťa v blízkosti najmenej jedných vstupných dverí pre cestujúcich a prinajmenšom na každom druhom vozidle vlaku.
2. Ak sa vlaky prevádzkujú v systéme, v rámci ktorého sa dynamické vizuálne informácie zobrazujú na nástupištiach staníc každých 50 metrov alebo menej, a ak sú informácie o cieľovej stanici alebo trase k dispozícii aj na čele vlaku, nie je potrebné uvádzať informácie na stranách vozidiel.
3. Cieľová stanica alebo trasa vlaku musia byť zobrazené vnútri každého vozidla.
4. Nasledujúca zastávka vlaku musí byť zobrazená tak, aby bola čitateľná minimálne z 51 % sedadiel cestujúcich vnútri každého vozidla vrátane 51 % prednostných miest, ako aj zo všetkých miest pre invalidné vozíky.
5. Táto informácia musí byť zobrazená minimálne dve minúty pred príchodom na príslušnú stanicu. Ak plánovaný čas jazdy do nasledujúcej stanice je menej ako dve minúty, musí byť zobrazená okamžite po odchode z predchádzajúcej stanice.
6. Požiadavka viditeľnosti informácie o cieľovej stanici a nasledujúcej zastávke z 51 % miest cestujúcich sa nevzťahuje na vozne s oddielmi s maximálnym počtom 8 miest, ktoré sú dostupné z príľahlej chodby. Tieto informácie však musí vidieť osoba stojaca v chodbe mimo oddielu, ako aj cestujúci, ktorý využíva miesto pre invalidný vozík.
7. Informácie o nasledujúcej zastávke sa môžu zobrazovať na rovnakom nosiči ako cieľová stanica. Hneď ako však vlak zastaví, musí sa znovu zobraziť cieľová stanica.
8. Ak je systém automatizovaný, musí byť možné predísť nesprávnym alebo zavádzajúcim informáciám alebo ich opraviť.
9. Vnútorne a vonkajšie obrazovky musia spĺňať požiadavky bodu 5.3.2.7. V tomto bode sa za „obrazovku“ považuje akýkoľvek nosič dynamických informácií.

4.2.2.7.4. Dynamické zvukové informácie

1. Vlak musí byť vybavený vlakovým rozhlasovým systémom, ktorý v prípade bežných alebo núdzových hlásení používa vodič alebo iný člen vlakového personálu, ktorý je osobitne zodpovedný za cestujúcich.
2. Prevádzka vlakového rozhlasového systému môže byť manuálna, automatizovaná alebo vopred naprogramovaná. Ak je vlakový rozhlasový systém automatizovaný, musí byť možné predísť nesprávnym alebo zavádzajúcim informáciám alebo ich opraviť.
3. Vlakový rozhlasový systém musí umožňovať ohlasovanie cieľovej a nasledujúcej zastávky vlaku na každej zastávke, alebo pri odchode z každej zastávky.
4. Vlakový rozhlasový systém musí umožňovať ohlasovanie nasledujúcej zastávky vlaku aspoň dve minúty pred príchodom vlaku na uvedenú zastávku. Ak je plánovaný čas jazdy do nasledujúcej stanice menej ako dve minúty plánovaného času jazdy, musí byť ohlásená okamžite po odchode z predchádzajúcej stanice.
5. Hodnota úrovne STI-PA hlasových informácií musí byť minimálne 0,45 v súlade so špecifikáciou uvedenou v dodatku A indexovom čísle 5. Vlakový rozhlasový systém musí spĺňať túto požiadavku v prípade každého umiestnenia sedadla a miesta pre invalidný vozík.

4.2.2.8. Výškové zmeny

1. Vnútorne schodíky (okrem schodíkov pre vstup zvonku) musia mať výšku maximálne 200 mm a hĺbku minimálne 280 mm meranú na úrovni stredovej osi schodov. Pokiaľ ide o poschodové vlaky, je prípustné znížiť túto hodnotu na 270 mm v prípade schodov vedúcich na horné poschodie a dolné poschodie.
2. Prvý a posledný schod musí byť označený kontrastným pásom šírky od 45 mm do 55 mm, ktorý sa nachádza pozdĺž celej šírky schodov na prednom a hornom povrchu zaoblenej hrany schodu.
3. Na schodisku zloženom z viac než troch schodov musia byť držadlá na oboch stranách a na dvoch úrovniach. Vyššie položené držadlo musí byť umiestnené vo výške 850 mm až 1 000 mm nad úrovňou podlahy. Nižšie položené držadlo musí byť umiestnené vo výške 500 mm až 750 mm nad úrovňou podlahy.

4. Na schodisku zloženom z jedného, dvoch alebo troch schodov musí byť na oboch stranách najmenej jedno držadlo alebo iný prvok, ktorý možno použiť na udržanie stability osoby.
5. Držadlá musia byť v súlade s bodom 4.2.2.9.
6. Žiadne schody nesmú byť medzi vstupným priestorom s vonkajšími dverami prístupnými pre invalidný vozík, miestom pre invalidný vozík, univerzálnym priestorom na spanie a univerzálnou toaletou s výnimkou prahu dverí, ktorého výška nesmie presiahnuť 15 mm alebo s výnimkou prípadu, že na prekonanie schodu je k dispozícii zdvižná plošina. Zdvižná plošina musí spĺňať požiadavky bodu 5.3.2.10.
7. V prípade rámp v železničných koľajových vozidlách nesmie maximálny sklon presiahnuť tieto hodnoty:

Tabuľka 6

Maximálny sklon rámp v železničných koľajových vozidlách

| Dĺžka rampy | Maximálny sklon (v stupňoch) | Maximálny sklon (v %) |
|--|---------------------------------|-----------------------|
| Trasy medzi vstupným priestorom s vonkajšími dvermi prístupnými pre invalidné vozíky, miestom pre invalidný vozík, priestorom na spanie prístupným pre invalidný vozík a univerzálnou toaletou | | |
| Až 840 mm v jednopodlažných vozňoch | 6,84 | 12 |
| Až 840 mm v poschodových vozňoch | 8,5 | 15 |
| > 840 mm | 3,58 | 6,25 |
| Iné priestory vlaku | | |
| > 1 000 mm | 6,84 | 12 |
| 600 mm až 1 000 mm | 8,5 | 15 |
| Menej ako 600 mm | 10,2 | 18 |
| <i>Poznámka:</i> Tieto sklony sa musia merať vtedy, keď vozidlo stojí na priamej a rovnej trati. | | |

4.2.2.9. Držadlá

1. Všetky držadlá namontované vo vozidle musia mať okrúhly prierez s vonkajším priemerom od 30 mm do 40 mm a ich voľná vzdialenosť od akéhokoľvek vedľajšieho povrchu okrem ich upevnení musí byť minimálne 45 mm.
2. Ak je držadlo zaoblené, polomer vnútornej strany oblúka musí byť minimálne 50 mm.
3. Všetky držadlá musia kontrastovať so svojím pozadím.
4. Vonkajšie vstupné dvere musia mať držadlá na oboch stranách dverí, a to upevnené zvnútra čo možno najbližšie k vonkajšej stene vozidla. Výnimkou môže byť jedna strana dverí, ak je na nich namontované zariadenie, napríklad vozidlová zdvižná plošina.
5. Na držadlá sa vzťahujú tieto požiadavky:
 - pri všetkých vonkajších vstupných dverách musia byť zvislé držadlá umiestnené v rozmedzí od 700 mm do 1 200 mm nad prahom prvého schodíka,
 - pri dverách s viac ako dvoma vstupnými schodíkmi musia byť prídavné držadlá umiestnené vo výške od 800 mm do 900 mm nad prvým použiteľným schodíkom a rovnobežne s priamkou spájajúcou hrany schodíka.
6. Ak voľný priestor priechodu medzi vozidlami určených na používanie cestujúcimi je užší ako 1 000 mm a dlhší ako 2 000 mm, musia byť držadlá alebo rukoväte v tomto priechode alebo blízko pri ňom.

7. Ak je voľný priestor priechodu medzi vozidlami širší alebo rovný 1 000 mm, musia byť držadlá alebo rukoväte namontované v priechode medzi vozidlami.

4.2.2.10. Priestory na spanie prístupné pre invalidné vozíky

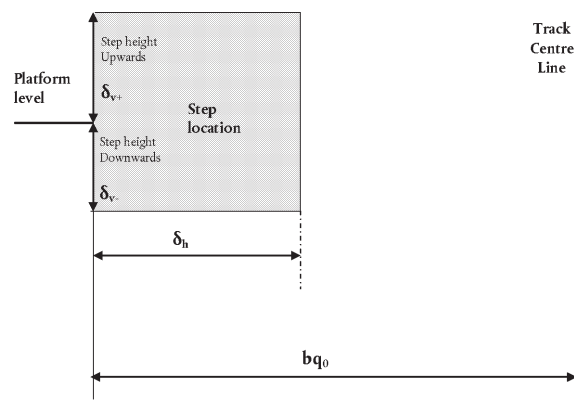
1. Ak je vlak vybavený priestormi na spanie pre cestujúcich, musí v ňom byť začlenené vozidlo s minimálne jedným priestorom na spanie prístupným pre invalidné vozíky.
2. Ak sa vo vlaku nachádza viac ako jeden priestor na spanie pre cestujúcich, musia byť k dispozícii minimálne dva priestory na spanie prístupné pre invalidné vozíky.
3. Ak je v železničnom vozidle zabezpečený priestor na spanie prístupný pre invalidné vozíky, vonkajšia časť príslušných dverí vozidla a dvere do priestoru na spanie prístupného pre invalidné vozíky musia byť označené značkou v súlade s dodatkom N.
4. Vnútrojšok priestoru na spanie prístupného pre invalidné vozíky musí dodržiavať požiadavky bodu 4.2.2.6, pokiaľ ide o činnosti, ktorých vykonávanie sa očakáva od používateľa invalidného vozíka v priestore na spanie.
5. Priestor na spanie musí byť vybavený prinajmenšom dvoma zariadeniami na privolanie pomoci, ktoré v prípade aktivácie vyšlú signál osobe, ktorá je schopná prijať primerané opatrenia; nemusí byť pritom nadviazané spojenie.
6. Rozhranie zariadení na privolanie pomoci musí byť v súlade s bodom 5.3.2.6.
7. Jedno zariadenie na privolanie pomoci musí byť umiestnené vo výške maximálne 450 mm nad podlahou meranej zvisle od povrchu podlahy k strednej časti ovládacieho zariadenia. Zariadenie musí byť umiestnené tak, aby na ovládacie zariadenie mohla dosiahnuť osoba ležiaca na podlahe.
8. Druhé zariadenie na privolanie pomoci nesmie byť umiestnené nižšie ako 600 mm a vyššie ako 800 mm nad úrovňou podlahy merané zvisle k strednej časti ovládacieho zariadenia.
9. Tieto dve zariadenia na privolanie pomoci sa musia nachádzať na rozdielnych zvislých povrchoch priestoru na spanie.
10. Zariadenia na privolanie pomoci sa musia odlišovať od akéhokoľvek iného ovládacieho zariadenia vnútri priestoru na spanie, ich farba musí byť odlišná od farby iných ovládacích zariadení a kontrastovať s ich pozadím.

4.2.2.11. Poloha schodíka na nástup do vozidla a výstup z vozidla

4.2.2.11.1. Všeobecné požiadavky

1. Musí sa preukázať, že bod umiestnený v strede zaoblenej hrany nástupného schodíka všetkých prístupových dverí pre cestujúcich na oboch stranách vozidla v prevádzkyschopnom stave s novými kolesami stojacimi centrálny na koľajniciach, sa nachádza v rámci plochy označenej v nasledujúcom obrázku ako „poloha schodíka“.

Obrázok 1



2. Hodnoty bq_0 , δ_h , δv_+ a δv_- sú závislé od typu nástupištia, na ktorom majú železničné koľajové vozidlá zastavovať. Pri týchto hodnotách platí toto:
- bq_0 sa vypočíta na základe rozchodu koľaje, ktorá je určená na prevádzku vlaku v súlade so špecifikáciou uvedenou v dodatku A, index 8. Rozchody sú vymedzené v kapitole 4.2.3.1 TSI INF.
 - Hodnoty δ_h , δv_+ a δv_- sú vymedzené v tabuľkách 7 až 9.

Tabuľka 7 pre všetky železničné koľajové vozidlá, ktoré majú za bežnej prevádzky zastavovať na nástupištiach s výškou 550 mm:

Tabuľka 7

Hodnoty δ_h , δv_+ a δv_- pre nástupištia s výškou 550 mm

| | δ_h (mm) | δv_+ (mm) | δv_- (mm) |
|------------------------------------|-----------------|-------------------|-------------------|
| na priamej rovnej koľaji | 200 | 230 | 160 |
| na koľaji s polomerom oblúka 300 m | 290 | 230 | 160 |

Tabuľka 8 pre všetky železničné koľajové vozidlá, ktoré majú za bežnej prevádzky zastavovať na nástupištiach s výškou 760 mm:

Tabuľka 8

Hodnoty δ_h , δv_+ a δv_- pre nástupištia s výškou 760 mm

| | δ_h (mm) | δ_h (mm) | δv_- (mm) |
|------------------------------------|-----------------|-----------------|-------------------|
| na priamej rovnej koľaji | 200 | 230 | 160 |
| na koľaji s polomerom oblúka 300 m | 290 | 230 | 160 |

Tabuľka 9 pre všetky železničné koľajové vozidlá, ktoré majú za bežnej prevádzky zastavovať na nástupištiach s výškou 760 mm a 550 mm a ktoré majú minimálne dva nástupné schodíky:

Na jeden schodík sa vzťahujú hodnoty podľa tabuľky 7 a na ďalší schodík v smere do vnútra vozidla sa vzťahujú tieto hodnoty na základe menovitej výšky nástupištia 760 mm:

Tabuľka 9

Hodnoty δ_h , δv_+ a δv_- pre druhý schodík pri nástupištiach s výškou 760 mm

| | δ_h (mm) | δv_+ (mm) | δv_- (mm) |
|------------------------------------|-----------------|-------------------|-------------------|
| na priamej rovnej koľaji | 380 | 230 | 160 |
| na koľaji s polomerom oblúka 300 m | 470 | 230 | 160 |

3. V technickej dokumentácii podľa bodu 4. 2.12 TSI LOC&PAS musia byť uvedené informácie o výške a odstupe teoretického nástupištia, výsledkom ktorých je zvislá medzera (δv_+) 230 mm a vodorovná medzera (δ_h) 200 mm od bodu umiestneného v strede zaoblenej hrany najnižšieho schodíka železničného koľajového vozidla stojaceho na priamej rovnej koľaji.

4.2.2.11.2. Schodíky na nástup a výstup

1. Všetky schodíky na nástup a výstup musia byť protišmykové a ich efektívna voľná šírka musí byť rovnaká ako šírka vchodu.
2. Schodíky vo vnútri vozidla určené na nástup zvonku musia mať minimálnu hĺbku 240 mm medzi zvislými hranami schodíka a maximálnu výšku 200 mm. Výška každého schodíka môže byť zvýšená na maximálne 230 mm, ak možno preukázať, že sa tým dosiahne zníženie počtu požadovaných schodíkov o jeden.
3. Všetky schodíky musia byť rovnako vysoké.
4. Minimálne prvý a posledný schodík musia byť označené kontrastným pásom šírky od 45 mm do 55 mm, ktorý sa musí rozprestierať minimálne na 80 % šírky schodíkov na hornom povrchu zaoblenej hrany schodíka. Podobný pás musí označovať predný povrch posledného schodíka na vstupe do jednotky.
5. Pevný alebo pohyblivý vonkajší schodík na nástup musí mať maximálny výškový odstup 230 mm od ďalšieho schodíka a minimálnu hĺbku 150 mm.
6. Ak je k dispozícii stúpadlo, ktoré predstavuje predĺženie prahu dverí na vonkajšej strane vozidla, a ak nie je žiaden výškový rozdiel medzi stúpadlom a podlahou vozidla, toto stúpadlo sa na účely tejto špecifikácie nepovažuje za schodík. Minimálne zníženie úrovne, maximálne 60 mm, medzi povrchom podlahy na prahu dverí a povrchom podlahy vonkajšej časti vozidla, určené na vedenie a uzatvorenie dverí, je takisto prípustné a nepovažuje sa za schodík.
7. Prístup do vstupného priestoru vozidla sa musí dosiahnuť prostredníctvom maximálne 4 schodíkov, z ktorých jeden môže byť vonkajší.
8. Železničné koľajové vozidlá určené v bežnej prevádzke na zastavenie na existujúcich nástupištiach nižších ako 380 mm, ktoré majú nástupné dvere pre cestujúcich nad podvozkami, nemusia spĺňať požiadavky bodov 2 a 5, ak možno preukázať, že sa tým dosiahne rovnomernejšie rozloženie výšky schodíkov.

4.2.2.12. Pomocné zariadenia na nástup do vozidla a výstup z vozidla

1. Musí byť k dispozícii zabezpečený systém uskladnenia, aby sa zaistilo, že pomocné zariadenia vrátane prenosných rámp, nebudú brániť pohybu invalidného vozíka alebo inej pohybovej pomôcky alebo predstavovať pre cestujúcich nebezpečenstvo v prípade náhleho zastavenia.
2. Podľa predpisov vymedzených v bode 4.4.3 sa môžu v železničných koľajových vozidlách nachádzať tieto druhy pomocných zariadení na nástup do vozidla a výstup z vozidla:

4.2.2.12.1. Pohyblivý schodík a mostíková plošina

1. Pohyblivý schodík je výsuvné zariadenie zabudované do vozidla pod úrovňou prahu dverí vozidla, je plne automatické a aktivuje sa v spojení s postupmi otvárania a zatvárania dverí.
2. Mostíková plošina je výsuvné zariadenie zabudované do vozidla čo najbližšie k úrovni prahu dverí vozidla, je plne automatické a aktivuje sa v spojení s postupmi otvárania a zatvárania dverí.
3. V prípade, že sa pohyblivý schodík alebo mostíková plošina vysúva až za hranicu povolenú podľa pravidiel pre obrysy, vlak musí byť pri vysunutom schodíku alebo plošine znehybnený.
4. Pohyblivý schodík alebo mostíková plošina sa musí vysunúť ešte predtým, ako sa otvorením dverí umožní cestujúcim prejsť, a naopak, schodík alebo mostíková plošina sa môže začať zasúvať len vtedy, ak už otvorením dverí nie je umožnené cestujúcim prejsť.
5. Pohyblivé schodíky a mostíkové plošiny musia spĺňať požiadavky bodu 5.3.2.8.

4.2.2.12.2. Vozidlová rampa

1. Vozidlová rampa je zariadenie umiestnené medzi prahom dverí vozidla a nástupišťom. Môže byť ovládaná manuálne, poloautomaticky alebo automaticky.
2. Vozidlové rampy musia spĺňať požiadavky bodu 5.3.2.9.

4.2.2.12.3. Vozidlová zdvižná plošina

1. Vozidlová zdvižná plošina je zariadenie zabudované do dverového otvoru vozidla, ktoré musí byť schopné prekonať maximálny výškový rozdiel medzi podlahou vozidla a nástupišťom stanice, na ktorom sa prevádzkuje.
2. Ak je zdvižná plošina uskladnená, minimálna využiteľná šírka dverového otvoru musí spĺňať požiadavky 4.2.2.3.2.
3. Vozidlové zdvižné plošiny musia spĺňať požiadavky bodu 5.3.2.10.

4.3. Funkčné a technické špecifikácie rozhraní

4.3.1. Rozhrania so subsystémom infraštruktúra

Tabuľka 10

Rozhranie so subsystémom infraštruktúra

| Rozhranie so subsystémom infraštruktúra | | | |
|--|----------|--|-------|
| TSI PRM | | TSI INF | |
| Parameter | Bod | Parameter | Bod |
| Poloha schodíka na nástup do vozidla a výstup z vozidla | 4.2.2.11 | Nástupišťa | 4.2.9 |
| Špecifické prípady týkajúce sa polohy schodíka na nástup do vozidla a výstup z vozidla | 7.3.2.6 | Špecifické prípady týkajúce sa nástupíšť | 7.7 |

4.3.2. Rozhrania so subsystémom železničné koľajové vozidlá

Tabuľka 11

Rozhranie so subsystémom železničné koľajové vozidlá

| Rozhranie so subsystémom železničné koľajové vozidlá | | | |
|--|-------|-------------------------------|-------|
| TSI PRM | | TSI LOC&PAS | |
| Parameter | Bod | Parameter | Bod |
| Subsystém železničné koľajové vozidlá | 4.2.2 | Prvky týkajúce sa cestujúcich | 4.2.5 |

4.3.3. Rozhrania so subsystémom telematické aplikácie v osobnej doprave

Tabuľka 12

Rozhrania so subsystémom telematické aplikácie v osobnej doprave

| Rozhranie so subsystémom telematické aplikácie v osobnej doprave | | | |
|--|-------|--|-------|
| TSI PRM | | TSI TAP | |
| Parameter | Bod | Parameter | Bod |
| Prístupnosť staníc Pomoc pri nástupe a výstupe | 4.4.1 | Spracovanie informácií o preprave a pomoci pre osoby so zdravotným postihnutím a osoby so zníženou pohyblivosťou | 4.2.6 |

| Rozhranie so subsystémom telematické aplikácie v osobnej doprave | | | |
|--|----------|--|------------|
| TSI PRM | | TSI TAP | |
| Parameter | Bod | Parameter | Bod |
| Pomoc pri nástupe do vlaku a výstupe z vlaku | 4.4.2 | Spracovanie informácií o preprave a pomoci pre osoby so zdravotným postihnutím a osoby so zníženou pohyblivosťou | 4.2.6 |
| Prístup a rezervácie | 4.4.2 | Spracovanie otázok o prístupnosti/ rezerváciách | 4.2.9 |
| Vizuálne informácie | 4.2.1.10 | Poskytovanie informácií v priestoroch stanice | 4.2.12 |
| Hlasové informácie | 4.2.1.11 | Spracovanie poskytovania informácií v priestoroch stanice | 4. 2. 2012 |
| Informácie pre zákazníkov | 4.2.2.7 | Poskytovanie informácií vo vlakoch | 4.2.13 |

4.4. Prevádzkové predpisy

Tieto prevádzkové predpisy nie sú súčasťou posudzovania subsystémov.

V tejto TSI sa nešpecifikujú prevádzkové predpisy týkajúce sa evakuácie v prípade nebezpečenstva, ale len príslušné technické požiadavky. Účelom technických požiadaviek na infraštruktúru a železničné koľajové vozidlá je uľahčiť evakuáciu pre všetkých vrátane osôb so zdravotným postihnutím a osôb so zníženou pohyblivosťou.

4.4.1. Subsystém infraštruktúra

Vzhľadom na základné požiadavky uvedené v oddiele 3 sú prevádzkové predpisy špecifické pre subsystém infraštruktúra týkajúce sa prístupnosti pre osoby so zdravotným postihnutím a osoby so zníženou pohyblivosťou takéto:

— Všeobecne

Manažér infraštruktúry alebo manažér stanice musia mať písomnú stratégiu na zabezpečenie toho, aby všetky osoby so zdravotným postihnutím a osoby so zníženou pohyblivosťou mali prístup k infraštruktúre pre cestujúcich, a to počas celej prevádzky v súlade s technickými požiadavkami tejto TSI. Táto stratégia musí byť ďalej v súlade so zásadami železničného podniku, ktorý prípadne môže prejavíť záujem o využívanie zariadení (pozri bod 4.4.2). Táto stratégia sa musí vykonávať prostredníctvom zabezpečenia primeraných informácií, postupov a odbornej prípravy pre personál. Stratégia týkajúca sa infraštruktúry musí zahŕňať okrem iného aj prevádzkové predpisy pre tieto situácie:

— Prístupnosť staníc

Na zabezpečenie dostupnosti informácií o stupni prístupnosti všetkých staníc sa musia prijať prevádzkové predpisy.

— Stanice bez personálu – Predaj cestovných lístkov cestujúcim so zrakovým postihnutím

Prevádzkové predpisy musia byť stanovené písomne a vykonávané s ohľadom na stanice bez personálu, na ktorých sa na predaj cestovných lístkov používajú automaty (pozri oddiel 4.2.1.8). V takýchto situáciách musí byť vždy k dispozícii alternatívny spôsob predaja cestovných lístkov prístupný pre cestujúcich so zrakovým postihnutím (napríklad možnosť nákupu vo vlaku alebo v cieľovej stanici).

— Kontrola cestovných lístkov – turnikety

Ak sa na kontrolu cestovných lístkov používajú turnikety, musia sa vykonávať prevádzkové predpisy, ktorými sa pre osoby so zdravotným postihnutím a pre osoby so zníženou pohyblivosťou poskytne paralelný prístup cez tieto kontrolné miesta. Tento osobitný prístup musí umožniť prechod osôb používajúcich invalidný vozík a môže ho ovládať personál alebo môže byť automatický.

- Osvetlenie na nástupištiach
Je povolené vypnúť osvetlenie na nástupištiach, na ktorých sa neočakáva žiadny vlak.
- Dosiahnutie súladu medzi vizuálnymi a hlasovými informáciami
Musia sa vykonávať prevádzkové predpisy na zabezpečenie súladu medzi základnými vizuálnymi a hlasovými informáciami (pozri body 4.2.1.10 a 4.2.1.11). Personál, ktorý ohlasuje informácie, musí dodržiavať štandardné postupy, aby sa dosiahol úplný súlad základných informácií.
Reklamy sa nesmú kombinovať s informáciami o trase vlakov.
Poznámka: Na účely tohto bodu sa všeobecné informácie o službách verejnej dopravy nepovažujú za reklamu.
- Systém hlásenia informácií pre cestujúcich na požiadanie
V prípade, že sa hlasové informácie neposkytujú prostredníctvom rozhlasového systému na stanici (pozri bod 4.2.1.11), musia sa zaviesť prevádzkové predpisy na zabezpečenie iného informačného systému, prostredníctvom ktorého môžu cestujúci akusticky získavať na stanici tie isté informácie (napr. telefonická informačná služba zabezpečená personálom alebo automaticky).
- Nástupište – prevádzková zóna pre pomocné zariadenie na nástup a výstup invalidného vozíka
Železničný podnik a manažér infraštruktúry alebo manažér stanice musia spoločne vymedziť zónu (zóny) na nástupišti, kde sa bude zariadenie pravdepodobne používať pri zohľadnení rôznych zostáv vlakov.
Musia sa vykonávať prevádzkové predpisy, ktorými sa v prípade potreby určí miesto zastavenia vlakov podľa umiestnenia tejto prevádzkovej zóny (alebo zón).
- Bezpečnosť manuálne ovládaných a elektrických pomocných zariadení na nástup a výstup invalidného vozíka
Musia sa vykonávať prevádzkové predpisy týkajúce sa ovládania pomocných zariadení na nástup a výstup personálom stanice (pozri bod 4.2.1.14).
Musí sa vykonávať prevádzkový predpis, pokiaľ ide o obsluhu pohyblivej bezpečnostnej bariéry upevnenej na zdvižnej plošine pre invalidné vozíky personálom (pozri bod 4.2.1.14).
Musia sa vykonávať prevádzkové predpisy na zaistenie bezpečného ovládania pomocných rámp na nástup a výstup personálom, pokiaľ ide o uvedenie do pracovnej polohy, zabezpečenie, zdvihnutie, zníženie a uskladnenie (pozri bod 4.2.1.14).
- Pomoc pri nástupe do vlaku a výstupe z vlaku
Musia sa vykonávať prevádzkové predpisy na zabezpečenie toho, aby si personál uvedomoval skutočnosť, že osoby so zdravotným postihnutím a osoby so zníženou pohyblivosťou môžu pri nástupe do vozidla a výstupe z vozidla požiadať o pomoc, a aby v prípade potreby takúto pomoc poskytol.
Podmienky poskytnutia pomoci osobám so zdravotným postihnutím a osobám so zníženou pohyblivosťou sú vymedzené v nariadení (ES) č. 1371/2007 ⁽¹⁾.
- Stráženie úrovňové koľajové priechody
Ak sú povolené stráženie úrovňové koľajové priechody, musia sa vykonávať prevádzkové predpisy na zabezpečenie toho, aby personál strážiaci úrovňové koľajové priechody poskytol primeranú pomoc osobám so zdravotným postihnutím a osobám so zníženou pohyblivosťou, k čomu patrí aj informácia, kedy je bezpečné prejsť cez trať.

4.4.2. *Subsystém železničné koľajové vozidlá*

Vzhľadom na základné požiadavky uvedené v oddiele 3 sú prevádzkové predpisy špecifické pre subsystém železničné koľajové vozidlá týkajúce sa prístupnosti pre osoby so zdravotným postihnutím a osoby so zníženou pohyblivosťou takéto:

- Všeobecne
Železničný podnik musí mať písomnú stratégiu na zabezpečenie prístupu k osobným železničným koľajovým vozidlám počas celej prevádzky v súlade s technickými požiadavkami tejto TSI. Okrem toho musí byť táto stratégia v prípade potreby v súlade so stratégiou manažéra infraštruktúry alebo manažéra

⁽¹⁾ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1371/2007 z 23. októbra 2007 o právach a povinnostiach cestujúcich v železničnej preprave (Ú. v. EÚ L 315, 3.12.2007, s. 14).

stanice (pozri bod 4.4.1). Táto stratégia sa musí vykonávať prostredníctvom zabezpečenia primeraných informácií, postupov a odbornej prípravy pre personál. Stratégia pre železničné koľajové vozidlá musí okrem iného zahŕňať aj prevádzkové predpisy pre tieto situácie:

— Prístup k prednostným sedadlám a ich rezervácia

V súvislosti so sedadlami zaradenými do kategórie „prednostné“ môžu existovať dve situácie: i) nerezervované a ii) rezervované (pozri bod 4.2.2.1.2). V prípade i) sú prevádzkové predpisy určené pre iných cestujúcich (napríklad prostredníctvom označení), na základe ktorých sa od nich vyžaduje, aby dali prednosť všetkým osobám so zdravotným postihnutím a osobám so zníženou pohyblivosťou, ktoré sú oprávnené využívať takéto sedadlá, a aby obsadené prednostné sedadlá v prípade potreby uvoľnili. V prípade ii) musí prevádzkové predpisy vykonávať železničný podnik s cieľom zabezpečiť, aby systém rezervácie lístkov zohľadňoval potreby osôb so zdravotným postihnutím a osôb so zníženou pohyblivosťou. Takýmito predpismi sa zabezpečí, aby si prednostné sedadlá mohli najprv rezervovať iba osoby so zdravotným postihnutím a osoby so zníženou pohyblivosťou, a to až do stanovenej lehoty pred odchodom. Po uplynutí tejto lehoty budú prednostné sedadlá k dispozícii všetkým cestujúcim vrátane osôb so zdravotným postihnutím a osôb so zníženou pohyblivosťou.

— Preprava vodiacich psov

Musia sa prijať prevádzkové predpisy, ktorými sa zabezpečí, aby sa na osoby so zdravotným postihnutím a osoby so zníženou pohyblivosťou s vodiacim psom nevzťahovali osobitné príplatky.

— Prístup k miestam pre invalidné vozíky a ich rezervácia

Pravidlá prístupu k prednostným sedadlám a ich rezervácie sa vzťahujú aj na miesta pre invalidné vozíky, v prípade ktorých majú prednosť iba osoby využívajúce invalidný vozík. Okrem toho sa na základe prevádzkových predpisov musí pre sprevádzajúce osoby (nie PRM), ktoré i) nemajú či ii) majú rezervované miesto, zabezpečiť sedadlo vedľa alebo oproti miestu pre invalidný vozík.

— Prístup do univerzálnych priestorov na spanie a ich rezervácia

Pravidlá týkajúce sa rezervácie prednostných sedadiel sa vzťahujú aj na univerzálne priestory na spanie (pozri bod 4.2.2.10). Na základe prevádzkových predpisov sa však musí zabezpečiť, aby sa univerzálne priestory na spanie neobsadzovali bez rezervácie (t. j. rezervácia bude vždy nevyhnutná).

— Vlakový personál – aktivácia vonkajších dverí

Musia sa vykonávať prevádzkové predpisy vzhľadom na postup aktivácie vonkajších dverí vlakovým personálom, aby sa zabezpečila bezpečnosť všetkých cestujúcich vrátane osôb so zdravotným postihnutím a osôb so zníženou pohyblivosťou (pozri bod 4.2.2.3.2).

— Zariadenie na privolanie pomoci na mieste pre invalidné vozíky, univerzálne toalety a priestory na spanie prístupné pre invalidné vozíky

Musia sa vykonávať prevádzkové predpisy, aby sa zabezpečila primeraná reakcia a kroky zo strany personálu v prípade aktivácie zariadenia na privolanie pomoci (pozri body 4.2.2.2, 4.2.2.5 a 4.2.2.10). Reakcia a kroky sa môžu líšiť v závislosti od pôvodu núdzového volania.

— Zvukové bezpečnostné pokyny pre prípad núdze

Musia sa vykonávať prevádzkové predpisy vzhľadom na prenos zvukových bezpečnostných pokynov pre cestujúcich v prípade núdze (pozri bod 4.2.2.7.4). V týchto predpisoch sa musí zohľadňovať charakter pokynov a ich prenosu.

— Vizuálne a hlasové informácie – kontrola reklamy

Musia byť k dispozícii podrobné údaje o trase vlaku alebo sieti, v ktorej vlak premáva (železničný podnik určí spôsob poskytnutia týchto informácií).

Reklamy sa nesmú kombinovať s informáciami o trase vlakov.

Poznámka: Na účely tohto bodu sa všeobecné informácie o službách verejnej dopravy nepovažujú za reklamu.

— Automatický informačný systém – manuálna oprava nesprávnych alebo zavádzajúcich informácií

Musia sa vykonávať prevádzkové predpisy na účely potvrdenia platnosti a zabezpečenia opravy chybných automatických informácií vlakovým personálom (pozri bod 4.2.2.7).

- Predpisy o hlásení cieľovej stanice a nasledujúcej zastávky

Musia sa vykonávať prevádzkové predpisy na zabezpečenie ohlásenia nasledujúcej zastávky najneskôr 2 minúty pred príchodom na príslušnú stanicu (pozri bod 4.2.2.7).
- Predpisy o vlakovej zostave s cieľom umožniť používanie pomocných zariadení na nástup a výstup invalidného vozíka na základe usporiadania nástupísk

Musia sa vykonávať prevádzkové predpisy s cieľom zohľadniť rôzne vlakové zostavy, aby sa na základe miest zastavenia vlaku mohli stanoviť bezpečné prevádzkové zóny pre pomocné zariadenia na nástup a výstup invalidného vozíka.
- Bezpečnosť manuálne ovládaných a elektrických pomocných zariadení na nástup a výstup invalidného vozíka

Musia sa vykonávať prevádzkové predpisy v súvislosti s ovládaním pomocných zariadení na nástup a výstup vlakovým personálom alebo personálom stanice. V prípade manuálne ovládaných zariadení sa musí prostredníctvom postupov zabezpečiť, aby od personálu vyžadovalo minimálne fyzické úsilie. V prípade elektrických zariadení sa musí prostredníctvom postupov zabezpečiť núdzový režim prevádzky odolný proti výpadkom pre prípad výpadku energie. Musí sa vykonávať prevádzkový predpis týkajúci sa používania pohyblivej bezpečnostnej bariéry upevnenej na zdvižných plošinách pre invalidné vozíky vlakovým personálom alebo personálom stanice.

Musia sa vykonávať prevádzkové predpisy na zabezpečenie bezpečného ovládania pomocných rámp pri nástupe a výstupe vlakovým personálom a personálom stanice, pokiaľ ide o uvedenie do pracovnej polohy, zabezpečenie, zdvihnutie, zníženie a uskladnenie.
- Pomoc pri nástupe a výstupe

Musia sa vykonávať prevádzkové predpisy na zabezpečenie toho, aby si personál uvedomoval skutočnosť, že osoby so zdravotným postihnutím a osoby so zníženou pohyblivosťou môžu pri nástupe do vlaku a výstupe z vlaku požiadať o pomoc, a aby v prípade potreby takúto pomoc poskytol.

Podmienky poskytnutia pomoci osobám so zdravotným postihnutím a osobám so zníženou pohyblivosťou sú vymedzené v nariadení (ES) č. 1371/2007.

Nástupište – prevádzková zóna pre pomocné zariadenie na nástup a výstup invalidného vozíka

Železničný podnik a manažér infraštruktúry alebo manažér stanice musia spoločne vymedziť zónu na nástupišti, kde sa bude zariadenie pravdepodobne používať, a musia preukázať jej oprávnenosť. Táto zóna musí byť kompatibilná s existujúcimi nástupišťami, pri ktorých bude vlak pravdepodobne zastavovať.

V dôsledku uvedených ustanovení musí byť miesto zastavenia vlaku v niektorých prípadoch upravené, aby bola splnená táto požiadavka.

Musia sa vykonávať prevádzkové predpisy s cieľom zohľadniť rôzne vlakové zostavy (pozri bod 4.2.1.12), aby sa miesta zastavenia vlakov mohli stanoviť vzhľadom na prevádzkové zóny pre pomocné zariadenia.
- Použitie pohyblivých schodíkov v prípade núdze

Musia sa vykonávať prevádzkové predpisy v súvislosti s núdzovým uskladnením alebo použitím mostíkovej plošiny v prípade výpadku elektriny.
- Prevádzkové kombinácie železničných koľajových vozidiel vyhovujúcich tejto TSI a nevyhovujúcich tejto TSI

Pri zostavovaní vlaku z kombinácie železničných koľajových vozidiel, z ktorých nie všetky spĺňajú tieto špecifikácie, sa musia vykonávať prevádzkové postupy na zabezpečenie toho, aby boli vo vlaku k dispozícii minimálne dve miesta pre invalidné vozíky, ktoré spĺňajú požiadavky tejto TSI. Ak sú vo vlaku k dispozícii toalety, musí byť zabezpečený prístup používateľov invalidných vozíkov k univerzálnym toaletám.

V prípade takýchto kombinácií železničných koľajových vozidiel musia byť zavedené postupy na zabezpečenie dostupnosti vizuálnych a zvukových informácií o trase vlaku vo všetkých vozidlách.

Je prípustné, aby systémy dynamických informácií a zariadenia na privolanie pomoci na miestach pre invalidné vozíky/v univerzálnych toaletách/v priestoroch na spanie prístupných pre invalidné vozíky neboli počas prevádzky v takýchto zostavách plne funkčné.

— Zostavovanie vlakov z jednotlivých vozidiel vyhovujúcich tejto TSI

V prípade, že z vozidiel, ktoré boli posudzované individuálne v súlade s oddielom 6.2.7, vytvorí zostava, musia byť zavedené prevádzkové postupy na zabezpečenie toho, aby celý vlak splňal požiadavky bodu 4.2 tejto TSI.

4.4.3. *Poskytovanie pomocných zariadení na nástup a výstup a poskytovanie pomoci*

Manažér infraštruktúry alebo manažér stanice a železničný podnik uzatvoria dohodu o poskytovaní pomocných zariadení na nástup a výstup a o zaobchádzaní s nimi, ako aj o poskytovaní pomoci a alternatívnej prepravy v súlade s nariadením 1371/2007, v ktorej sa určí, ktorý subjekt je zodpovedný za prevádzku pomocných zariadení a náhradnej prepravy. Manažér infraštruktúry [alebo manažér(-i) stanice] a železničný podnik musia zabezpečiť, aby rozdelenie úloh, na ktorom sa dohodnú, bolo čo najschodnejším celkovým riešením.

V týchto dohodách vymedzia:

- nástupištia na stanici, na ktorých musí manažér infraštruktúry alebo manažér stanice zabezpečiť pomocné zariadenie na nástup a výstup, a železničné koľajové vozidlá, pri ktorých sa bude toto zariadenie používať,
- nástupištia na stanici, na ktorých musí železničný podnik obsluhovať pomocné zariadenie, a železničné koľajové vozidlá, pri ktorých sa bude toto zariadenie používať,
- železničné koľajové vozidlá, v ktorých musí železničný podnik zabezpečiť a obsluhovať pomocné zariadenie, a nástupište na stanici, na ktorom sa bude toto zariadenie používať,
- železničné koľajové vozidlá, v ktorých musí železničný podnik zabezpečiť a manažér infraštruktúry alebo manažér stanice obsluhovať pomocné zariadenie, a nástupište na stanici, na ktorom sa bude toto zariadenie používať,
- podmienky poskytovania náhradnej prepravy v prípade, že:
 - nástupište nie je prístupné prostredníctvom bezbariérovej trasy, alebo
 - nemožno poskytnúť pomoc pri použití pomocného zariadenia pri nástupe a výstupe medzi nástupišťom a železničným koľajovým vozidlom.

4.5. **Pravidlá údržby**

4.5.1. *Subsystém infraštruktúra*

Manažér infraštruktúry alebo manažér stanice musia mať zavedené postupy, ku ktorým patrí poskytovanie alternatívnej pomoci osobám so zdravotným postihnutím a osobám so zníženou pohyblivosťou počas údržby, výmeny alebo opravy zariadení určených na používanie osobami so zdravotným postihnutím a osobami so zníženou pohyblivosťou.

4.5.2. *Subsystém železničné koľajové vozidlá*

Ak sa zistí chyba zariadenia zabudovaného pre osoby so zdravotným postihnutím a osoby so zníženou pohyblivosťou (vrátane hmatových značiek), železničný podnik musí zabezpečiť postupy na opravu alebo výmenu zariadenia do 6 pracovných dní od nahlásenia chyby.

4.6. **Odborná spôsobilosť**

Odborná spôsobilosť personálu nevyhnutná na prevádzku a údržbu subsystémov infraštruktúra a železničné koľajové vozidlá v súlade s technickým rozsahom pôsobnosti vymedzeným v bode 1.1 a v súlade s bodom 4.4, v ktorom sa uvádza zoznam prevádzkových predpisov, na ktoré sa vzťahuje táto TSI, je takáto:

Odborná príprava personálu vykonávajúceho úlohy sprevádzania vo vlaku, poskytovania služieb a asistencie pre cestujúcich na stanici a úlohu predaja cestovných lístkov, musí zahŕňať aj otázky informovanosti o postihnutí a rovnosti, vrátane špecifických potrieb všetkých osôb so zdravotným postihnutím a osôb so zníženou pohyblivosťou.

Odborná príprava technických a riadiacich pracovníkov zodpovedných za údržbu a prevádzku infraštruktúry alebo železničných koľajových vozidiel musí zahŕňať otázky informovanosti o postihnutí a rovnosti, vrátane špecifických potrieb všetkých osôb so zdravotným postihnutím a osôb so zníženou pohyblivosťou.

4.7. **Zdravotné a bezpečnostné podmienky**

Neexistujú špecifické požiadavky v rozsahu pôsobnosti tejto TSI týkajúce sa zdravotných a bezpečnostných podmienok pre personál, ktorý je potrebný na prevádzku subsystému infraštruktúra alebo železničné koľajové vozidlá, ani požiadavky na implementáciu TSI.

4.8. **Registre infraštruktúry a železničných koľajových vozidiel**

4.8.1. *Register infraštruktúry*

Zoznam charakteristických vlastností infraštruktúry, ktoré musia byť zaznamenané v „registri železničnej infraštruktúry“, je uvedený vo vykonávacom rozhodnutí Komisie 2011/633/EÚ ⁽¹⁾.

4.8.2. *Register železničných koľajových vozidiel*

Zoznam charakteristických vlastností železničných koľajových vozidiel, ktoré musia byť zaznamenané v „európskom registri schválených typov vozidiel“, je uvedený vo vykonávacom rozhodnutí Komisie 2011/665/EÚ ⁽²⁾.

5. **KOMPONENTY INTEROPERABILITY**

5.1. **Vymedzenie pojmov**

Podľa článku 2 písm. f) smernice 2008/57/ES znamenajú „komponenty interoperability“ akýkoľvek základný komponent, skupinu komponentov, montážne podskupiny alebo úplné montážne celky začlenené alebo určené na začlenenie do subsystému, od ktorých priamo alebo nepriamo závisí interoperabilita systému železníc. Pojem „komponent“ sa vzťahuje na hmotné aj nehmotné predmety, ako napr. softvér.

5.2. **Inovačné riešenia**

Ako sa uvádza v bode 4.1 tejto TSI, inovačné riešenia si môžu vyžadovať novú špecifikáciu a/alebo nové spôsoby posudzovania. Tieto špecifikácie a metódy posudzovania musia byť vypracované na základe postupu uvedeného v článku 6 nariadenia.

5.3. **Zoznam komponentov a ich charakteristických vlastností**

Na komponenty interoperability uvedené ďalej sa vzťahujú príslušné ustanovenia smernice 2008/57/ES.

5.3.1. *Infraštruktúra*

Medzi komponenty interoperability pre infraštruktúru patria tieto prvky.

5.3.1.1. *Obrazovky*

1. Obrazovky musia byť dostatočne veľké na to, aby zobrazovali názvy jednotlivých staníc alebo slová hlásení. Každý názov stanice alebo slová hlásení sa musia zobrazit' najmenej na 2 sekundy.
2. Ak sa používa obrazovka s funkciou rolovania (horizontálne alebo vertikálne), každé úplné slovo sa musí zobrazovať minimálne 2 sekundy a rýchlosť horizontálneho rolovania nesmie presiahnuť 6 znakov za sekundu.
3. Obrazovky musia byť navrhnuté a posúdené pre oblasť použitia, ktorá je vymedzená maximálnou vzdialenosťou na čítanie podľa tohto vzorca:

Vzdialenosť pri čítaní v mm vydelená číslom 250 = veľkosť písma (napr. 10 000 mm/250 = 40 mm).

5.3.1.2. *Rampy na nástupištiach*

1. Rampy musia byť navrhnuté a posúdené pre oblasť použitia, ktorá je vymedzená maximálnou zvislou medzerou, ktorú môžu prekonať pri maximálnom sklone 18 %.
2. Rampy musia byť vhodné pre invalidné vozíky s vlastnosťami podľa dodatku M.

⁽¹⁾ Vykonávacie rozhodnutie Komisie 2011/633/EÚ z 15. septembra 2011 o spoločných špecifikáciách registra železničnej infraštruktúry (Ú. v. EÚ L 256, 1.10.2011, s. 1).

⁽²⁾ Vykonávacie rozhodnutie Komisie 2011/665/EÚ zo 4. októbra 2011 o Európskom registri povolených typov železničných vozidiel (Ú. v. EÚ L 264, 8.10.2011, s. 32).

3. Rampy musia uniesť hmotnosť minimálne 300 kg umiestnenú do stredu zariadenia a rozdelenú na plochu 660 mm krát 660 mm.
4. Ak je rampa poháňaná motorom, musí byť v prípade poruchy motora ovládateľná manuálne.
5. Povrch rámp musí byť protišmykový a musí mať efektívnu voľnú šírku minimálne 760 mm.
6. Ak je voľná šírka rampy menej ako 1 000 mm, musí mať na oboch stranách zdvihnuté okraje, aby sa zabránilo zošmyknutiu kolies mobilnej pomôcky.
7. Sokle na oboch koncoch rampy musia byť zošíkmené a nesmú byť vyššie ako 20 mm. Musia byť vybavené kontrastnými výstražnými pásmi.
8. Rampa musí byť vybavená mechanizmom na bezpečné upevnenie rampy, aby nedošlo k jej posunu počas používania pri nástupe alebo výstupe.
9. Rampa musí byť vybavená samokontrastnými značkami.

5.3.1.3. Zdvížne plošiny na nástupištiach

1. Zdvížne plošiny musia byť navrhnuté a posúdené pre oblasť použitia, ktorá je vymedzená maximálnou zvislou medzerou, ktorú môžu prekonať.
2. Zdvížne plošiny musia byť vhodné pre invalidné vozíky s vlastnosťami podľa dodatku M.
3. Zdvížne plošiny musia uniesť hmotnosť minimálne 300 kg umiestnenú do stredu zariadenia a rozdelenú na plochu 660 mm krát 660 mm.
4. Povrch zdvižnej plošiny musí byť protišmykový.
5. Na úrovni povrchu musí mať zdvižná plošina voľnú šírku minimálne 800 mm a dĺžku minimálne 1 200 mm. V súlade s dodatkom M musí byť od výšky 100 mm nad zdvižnou plošinou k dispozícii dodatočná dĺžka 50 mm pre nohy pri zohľadnení pozície invalidného vozíka v smere k vozidlu alebo v smere k nástupišťu.
6. Mostíková plošina prekonávajúca medzeru medzi zdvižnou plošinou na nástupišti a podlahou vozňa musí mať šírku minimálne 760 mm.
7. Každý ovládací prvok na uvedenie do pracovnej polohy, spustenie na úroveň zeme, zdvihnutie a uskladnenie zdvižnej plošiny si vyžaduje nepretržitý manuálny tlak zo strany prevádzkovateľa a nesmie umožniť nesprávne poradie ovládania, keď je zdvižná plošina obsadená.
8. Zdvížna plošina musí mať spôsob uvedenia do pracovnej polohy, spustenia na úroveň zeme spolu s osobou používajúcou zdvižnú plošinu a zdvihnutia a uskladnenia prázdnej zdvižnej plošiny pri výpadku energie poháňajúcej zdvižnú plošinu.
9. Žiadna časť zdvižnej plošiny na nástupišti nesmie presiahnuť rýchlosť 150 mm/s, keď sa obsadená plošina pohybuje smerom nahor a nadol, a rýchlosť 600 mm/s počas uvádzania do pracovnej polohy alebo uskladňovania (výnimku tvorí prípad, keď sa uvedenie do pracovnej polohy a uskladnenie plošiny ovláda manuálne).
10. Horizontálne a vertikálne zrýchlenie zdvižnej plošiny musí byť pri obsadení maximálne 0,3 g.
11. Zdvížna plošina na nástupišti musí byť vybavená bariérami, ktoré zabránia kolesám invalidného vozíka zísť z plošiny počas jej prevádzky.
12. Pohyblivá bariéra alebo prvok vlastnej konštrukcie musia znemožniť, aby invalidný vozík prešiel cez okraj najbližší k vozidlu, pokiaľ plošina nie je kompletne v zdvihnutej polohe.
13. Každá strana zdvižnej plošiny na nástupišti, ktorá vo zdvihnutej polohe presahuje za vozidlo, musí byť vybavená soklom s výškou minimálne 25 mm. Tieto sokle nesmú zasahovať pri manipulácii smerom do chodby ani smerom z nej.
14. Bariéra na strane vstupu (vonkajšia bariéra), ktorá plní funkciu nakladacej rampy, keď je zdvižná plošina na úrovni zeme, musí byť pri zdvihnutej polohe alebo počas uzavretia dostatočná na to, aby cez ňu elektrický invalidný vozík nemohol prejsť, ani ju otvoriť alebo ju inak prekonať. Prípadne musí byť na tento účel zavedený doplnkový systém.
15. Zdvížna plošina musí umožňovať umiestnenie invalidného vozíka v smere k vozidlu aj v smere od vozidla.
16. Zdvížna plošina musí byť vybavená samokontrastnými značkami.

5.3.2. Železničné koľajové vozidlá

Medzi komponenty interoperability pre železničné koľajové vozidlá patria tieto prvky:

5.3.2.1. Rozhranie ovládacieho zariadenia dverí

1. Ovládacie zariadenie dverí alebo jeho okolie musia byť vizuálne označené, keď sú dvere voľné, a musí sa dať ovládať dlaňou ruky vyvinutím sily najviac 15 N.
2. Musí byť rozpoznateľné hmatom (napr. hmatové označenie) a musí byť na nich označená ich funkcia.

5.3.2.2. Štandardné a univerzálne toalety: spoločné parametre

1. Stred všetkých rúkovieť dverí, zámok alebo ovládacích zariadení dverí, ktoré sa nachádzajú vo vonkajšej alebo vnútornej časti toaletnej kabínky, musí byť vo výške minimálne 800 mm a maximálne 1 100 mm nad prahom dverí toalety.
2. Vizuálne a hmatové (alebo zvukové) označenie musí v toalete a mimo nej signalizovať uzamknutie dverí.
3. Na ovládanie každého ovládacieho zariadenia a iného vybavenia v toaletnej kabínke (s výnimkou priestorov na prebaľovanie detí a zariadení na privolanie pomoci) musí stačiť sila maximálne 20 N.
4. Každé ovládacie zariadenie vrátane splachovacieho systému musí kontrastovať s povrchom pozadia a musí byť identifikovateľné hmatom.
5. O prevádzke každého ovládacieho zariadenia sa musia za využitia piktogramov poskytnúť jasné a presné informácie, ktoré musia byť hmatové.
6. Toaletná sedacia doska a poklop, ako aj všetky držadlá musia kontrastovať s pozadím.

5.3.2.3. Štandardná toaleta

1. Štandardná toaleta nie je skonštruovaná tak, aby bola prístupná pre používateľa invalidného vozíka.
2. Využitelná šírka dverí musí byť minimálne 500 mm.
3. Pevné zvislé a/alebo vodorovné držadlo podľa bodu 4.2.2.9 musí byť namontované vedľa toaletnej misy a umývadla.

5.3.2.4. Univerzálna toaleta

1. Univerzálna toaleta je toaleta určená na používanie všetkými cestujúcimi vrátane všetkých osôb so zdravotným postihnutím a osôb so zníženou pohyblivosťou.
2. Oblasť použitia univerzálnej toalety je vymedzená spôsobom použitým na jej posudzovanie (A alebo B podľa bodu 6.1.3.1).
3. Prístupové dvere toalety musia mať voľnú využiteľnú šírku minimálne 800 mm. V prípade automatických alebo poloautomatických dverí musí byť možné ich čiastočne otvoriť, aby osoba sprevádzajúca používateľa invalidného vozíka mohla toaletu opustiť alebo sa do nej vrátiť.
4. Vonkajšia časť dverí musí byť označená značkou v súlade s dodatkom N.
5. V priestore toalety musí byť dostatočný priestor na umiestnenie invalidného vozíka vymedzeného v dodatku M do polohy, v ktorej je možný bočný alebo priečny presun používateľa invalidného vozíka na sedadlo toalety.
6. Pred toaletnou misou musí byť minimálny voľný priestor 700 mm, ktorý je prispôbený jeho sedaciemu profilu.
7. Na každej strane toaletnej misy musí byť namontované vodorovné držadlo, ktoré spĺňa požiadavky bodu 4.2.2.9 a ktoré siaha prinajmenšom k prednej hrane toaletnej misy.
8. Držadlo na strane prístupnej pre invalidný vozík musí byť sklopné tak, aby bol umožnený voľný presun používateľa invalidného vozíka na toaletnú dosku na sedenie a z nej.

9. Povrch toaletnej dosky na sedenie musí byť v sklopenej polohe vo výške od 450 mm do 500 mm nad úrovňou podlahy.
10. Všetky zariadenia musia byť pre používateľa invalidného vozíka ľahko dostupné.
11. Toaletná kabínka musí byť vybavená prinajmenšom dvoma zariadeniami na privolanie pomoci, ktoré v prípade aktivácie vyšlú signál osobe, ktorá je schopná prijať primerané opatrenia; nemusí byť pritom nadviazané spojenie.
12. Rozhranie zariadení na privolanie pomoci musí byť v súlade s bodom 5.3.2.6.
13. Jedno zariadenie na privolanie pomoci musí byť umiestnené vo výške maximálne 450 mm nad podlahou meranej zvisle od povrchu podlahy k strednej časti ovládacieho zariadenia. Zariadenie musí byť umiestnené tak, aby na ovládacie zariadenie mohla dosiahnuť osoba ležiaca na podlahe.
14. Druhé zariadenie na privolanie pomoci nesmie byť umiestnené nižšie ako 800 mm a vyššie ako 1 100 mm nad úrovňou podlahy merané zvislo k strednej časti ovládacieho prvku.
15. Tieto dve zariadenia na privolanie pomoci sa musia nachádzať na rozdielnych zvislých povrchoch kabínky, aby na ne bolo možné dosiahnuť z niekoľkých polôh.
16. Zariadenia na privolanie pomoci sa musia odlišovať od akéhokoľvek iného ovládacieho zariadenia vnútri toalety, ich farba musí byť odlišná od farby iných ovládacích zariadení a musia kontrastovať s ich pozadím.
17. Ak je k dispozícii stolík na prebaľovanie detí, jeho využiteľná plocha v sklopenej polohe musí byť vo výške od 800 mm do 1 000 mm nad podlahou.

5.3.2.5. Stolík na prebaľovanie detí

1. Použiteľná plocha stolíka na prebaľovanie detí musí byť najmenej 500 mm široká a 700 mm dlhá.
2. Stolík musí byť navrhnutý tak, aby sa dieťa nemohlo náhodne zošmyknúť, nesmie mať ostré hrany a musí byť schopný uniesť minimálnu hmotnosť 80 kg.
3. Stolík musí byť možné sklopiť jednou rukou s použitím sily maximálne 25 N.

5.3.2.6. Rozhranie zariadenia na privolanie pomoci

Zariadenie na privolanie pomoci:

1. musí byť označené značkou so zeleným alebo žltým pozadím (podľa špecifikácie uvedenej v dodatku A indexovom čísle 10) a bielym symbolom predstavujúcim zvonček alebo telefón. Tento znak sa môže nachádzať na tlačidle alebo orámovaní alebo na osobitnom piktograme;
2. musí mať hmatové symboly;
3. musí vydávať vizuálne a zvukové signály ako upozornenie používateľa, že zariadenie bolo aktivované;
4. musí v prípade potreby poskytovať doplnujúce informácie o prevádzke;
5. musí byť ovládateľné dlaňou ruky s použitím sily maximálne 30 N..

5.3.2.7. Vnútorne a vonkajšie obrazovky

1. Každý názov stanice (ktorý môže byť vo forme skratky) alebo všetky slová hlásení sa musia zobrazit' minimálne na 2 sekundy.
2. Ak sa používa obrazovka s funkciou rolovania (horizontálne alebo vertikálne), každé úplné slovo sa musí zobrazovať minimálne 2 sekundy a rýchlosť horizontálneho rolovania nesmie presiahnuť v priemere 6 znakov za sekundu.
3. Typ písma použitý v textoch musí byť ľahko čitateľný.
4. Veľké písmená a čísla používané na vonkajších predných obrazovkách musia byť vysoké minimálne 70 mm a na bočných obrazovkách 35 mm.

5. Vnútorne obrazovky musia byť navrhnuté a posúdené pre oblasť použitia, ktorá je vymedzená maximálnou vzdialenosťou na čítanie podľa tohto vzorca:

Tabuľka 13

Oblasť použitia vnútorných obrazoviek v železničných koľajových vozidlách

| Vzdialenosť na čítanie | Výška veľkých písmen a čísel |
|------------------------|---------------------------------|
| < 8 750 mm | (vzdialenosť na čítanie/250) mm |
| 8 750 až 10 000 mm | 35 mm |
| > 10 000 mm | (vzdialenosť na čítanie/285) mm |

5.3.2.8. Pomocné zariadenia na výstup a nástup: pohyblivé schodíky a mostíkové plošiny

1. Pohyblivé schodíky alebo mostíkové plošiny musia byť navrhnuté a posúdené pre oblasť použitia vymedzenú šírkou dverového otvoru, pre ktorý sú určené.
2. Mechanická pevnosť zariadenia musí spĺňať špecifikáciu uvedenú v dodatku A indexovom čísle 11.
3. Na zabezpečenie stability zariadenia v pracovnej a úložnej polohe musí byť namontovaný vhodný mechanizmus.
4. Povrch zariadenia musí byť protišmykový a jeho efektívna voľná šírka musí byť rovnaká ako šírka dverového otvoru.
5. Zariadenie musí byť vybavené detektorom prekážok podľa špecifikácie uvedenej v dodatku A indexovom čísle 11.
6. Zariadenie musí mať spôsob uvedenia do pracovnej polohy a úložnej polohy pri poruche pohonu.

5.3.2.9. Pomocné zariadenie na výstup a nástup: vozidlóvé rampy

1. Rampy musia byť navrhnuté a posúdené pre oblasť použitia vymedzenú maximálnym rozdielom výšok, ktorý môžu prekonať pri maximálnom sklone 18 %.
2. Rampy musia uniesť hmotnosť minimálne 300 kg umiestnenú do stredu rampy a rozdelenú na plochu 660 mm krát 660 mm.
3. Prístupovú rampu musí umiestňovať manuálne personál alebo sa poloautomaticky uvádza do pracovnej polohy využitím mechanického prostriedku, ktorý obsluhuje personál alebo cestujúci.
4. Ak je rampa poháňaná motorom, musí byť v prípade poruchy pohonu ovládateľná manuálne.
5. Povrch rámp musí byť protišmykový a musí mať efektívnu voľnú šírku minimálne 760 mm.
6. Ak je voľná šírka rampy menej ako 1 000 mm, musí mať na oboch stranách sokle, aby sa zabránilo zošmyknutiu kolies mobilnej pomôcky.
7. Sokle na oboch koncoch rampy musia byť zošíkmené a nesmú byť vyššie ako 20 mm. Musia byť vybavené kontrastnými výstražnými pásmi.
8. Rampa musí byť pri používaní na nástup alebo výstup zaistená, aby sa pri nakladaní alebo vykladaní invalidného vozíka nehýbala.
9. Poloautomatická rampa musí byť vybavená zariadením určeným na zastavenie pohybu pohyblivej časti, ak jej predný okraj prichádza do kontaktu s akýmkoľvek predmetom alebo osobou, zatiaľ čo sa zariadenie pohybuje.
10. Rampa musí byť vybavená samokontrastnými značkami.

5.3.2.10. Pomocné zariadenie na výstup a nástup: vozidlové zdvižné plošiny

1. Zdvižné plošiny musia byť navrhnuté a posúdené pre oblasť použitia, ktorá je vymedzená maximálnym rozdielom výšok, ktorý môžu prekonať.
2. Povrch zdvižnej plošiny musí byť protišmykový. Na úrovni povrchu musí mať zdvižná plošina voľnú šírku minimálne 760 mm a dĺžku minimálne 1 200 mm. V súlade s dodatkom M musí byť od výšky 100 mm nad zdvižnou plošinou k dispozícii dodatočná dĺžka 50 mm pre nohy pri zohľadnení pozície invalidného vozíka v smere k vozidlu alebo v smere od vozidla.
3. Mostíková plošina prekonávajúca medzeru medzi zdvižnou plošinou na nástupišti a podlahou vozňa musí mať šírku minimálne 720 mm.
4. Zariadenie musí uniesť hmotnosť minimálne 300 kg umiestnenú do stredu zdvižnej plošiny a rozdelenú na plochu 660 mm krát 660 mm.
5. Každé ovládacie zariadenie na uvedenie do pracovnej polohy, spustenie na úroveň zeme, zdvihnutie a uloženie zdvižnej plošiny si musí vyžadovať nepretržitý manuálny tlak a nesmie umožniť nesprávne poradie ovládania, keď je zdvižná plošina obsadená.
6. Zdvižná plošina musí mať spôsob uvedenia do pracovnej polohy, spustenia na úroveň zeme spolu s osobou používajúcou zdvižnú plošinu a zdvihnutia a uloženia prázdnej zdvižnej plošiny pri výpadku energie poháňajúcej zdvižnú plošinu.
7. Žiadna časť zdvižnej plošiny nesmie presiahnuť rýchlosť 150 mm/s, keď sa plošina s danou osobou pohybuje smerom nahor a nadol, a rýchlosť 600 mm/s počas uvádzania do pracovnej polohy alebo ukladania (výnimku tvorí prípad, keď sa nasadenie a uloženie plošiny ovláda manuálne).
8. Horizontálne a vertikálne zrýchlenie zdvižnej plošiny musí byť pri obsadení maximálne 0,3 g.
9. Zdvižná plošina musí byť vybavená bariérami, ktoré zabránia kolesám invalidného vozíka zísť z plošiny počas jej prevádzky.
10. Pohyblivá bariéra alebo prvok vlastnej konštrukcie musia zabrániť, aby invalidný vozík prešiel cez okraj, ktorý je najbližší k vozidlu, pokiaľ plošina nie je kompletne v zdvihnutej polohe.
11. Každá strana zdvižnej plošiny, ktorá vo zdvihnutej polohe presahuje za vozidlo, musí byť vybavená soklom s výškou minimálne 25 mm. Tieto sokle nesmú zasahovať pri manipulácii smerom do chodby ani smerom z nej.
12. Bariéra na strane vstupu (vonkajšia bariéra), ktorá plní funkciu nakladacej rampy, keď je zdvižná plošina na úrovni zeme, musí byť pri zdvihnutej polohe alebo počas uzavretia dostatočná na to, aby cez ňu elektrický invalidný vozík nemohol prejsť, ani ju otvoriť alebo ju inak prekonať.
13. Zdvižná plošina musí umožňovať umiestnenie invalidného vozíka v smere k vozidlu aj v smere k nástupišťu.
14. Zdvižná plošina musí byť vybavená samokontrastnými značkami.

6. POSUDZOVANIE ZHODY A/ALEBO VHODNOSTI NA POUŽITIE

Moduly pre postupy posudzovania zhody, vhodnosti na použitie a overenia ES sú opísané v rozhodnutí 2010/713/EÚ.

6.1. Komponenty interoperability

6.1.1. Posudzovanie zhody

Vyhlasenie ES o zhode alebo vyhlásenie ES o vhodnosti na použitie v súlade s článkom 13 ods. 1 a prílohou IV k smernici 2008/57/ES musí vyhotoviť výrobca alebo jeho splnomocnený zástupca so sídlom v Únii predtým, ako uvedie komponent interoperability na trh.

Posudzovanie zhody komponentu interoperability musí dodržiavať predpísané moduly daného konkrétneho komponentu stanovené v bode 6.1.2 týchto TSI.

6.1.2. Uplatňovanie modulov

Moduly na účely osvedčenia ES o zhode komponentov interoperability sú uvedené v tabuľke.

Tabuľka 14

Moduly na účely osvedčenia ES o zhode komponentov interoperability

| | |
|-----------|--|
| Modul CA | Vnútrotná kontrola výroby |
| Modul CA1 | Vnútrotná kontrola výroby a overenie výrobku formou individuálneho preskúmania |
| Modul CA2 | Vnútrotná kontrola výroby a overenie výrobku v náhodných intervaloch |
| Modul CB | Typová skúška ES |
| Modul CC | Zhoda s typom založená na vnútornej kontrole výroby |
| Modul CD | Zhoda s typom založená na systéme riadenia kvality výrobného procesu |
| Modul CF | Zhoda s typom založená na overení výrobku |
| Modul CH | Zhoda založená na úplnom systéme riadenia kvality |
| Modul CH1 | Zhoda založená na úplnom systéme riadenia kvality a preskúmaní návrhu |
| Modul CV | Typové potvrdenie v skúšobnej prevádzke (Vhodnosť na použitie) |

Výrobca alebo jeho splnomocnený zástupca so sídlom v Únii si musia pre posudzovaný komponent vybrať jeden z modulov alebo jednu z kombinácií modulov uvedených v tabuľke.

Tabuľka 15

Kombinácia modulov na účely osvedčenia ES o zhode komponentov interoperability

| Bod v tejto prílohe | Posudzované komponenty | Modul CA | Modul CA1 alebo CA2 (*) | Modul CB + CC | Modul CB + CD | Modul CB + CF | Modul CH (*) | Modul CH1 |
|----------------------------|--|----------|-------------------------|---------------|---------------|---------------|--------------|-----------|
| 5.3.1.1 | Obrazovky | | X | X | X | | X | X |
| 5.3.1.2 a 5.3.1.3 | Rampy a zdvižné plošiny na nástupišti | | X | | X | X | X | X |
| 5.3.2.1 | Rozhranie ovládacieho zariadenia dverí | X | | X | | | X | |
| 5.3.2.2, 5.3.2.3 a 5.3.2.4 | Toalety | | X | X | X | | X | X |
| 5.3.2.5 | Stolík na prebaľovanie detí | X | | X | | | X | |

| Bod v tejto prílohe | Posudzované komponenty | Modul CA | Modul CA1 alebo CA2 (*) | Modul CB + CC | Modul CB + CD | Modul CB + CF | Modul CH (*) | Modul CH1 |
|---------------------|--|----------|-------------------------|---------------|---------------|---------------|--------------|-----------|
| 5.3.2.6 | Zariadenie na privolanie pomoci | X | | X | | | X | |
| 5.3.2.7 | Vnútorne a vonkajšie obrazovky | | X | X | X | | X | X |
| 5.3.2.8 až 5.3.2.10 | Pomocné zariadenia pri nástupe a výstupe | | X | | X | X | X | X |

(*) Moduly CA1, CA2 alebo CH sa môžu použiť iba v prípade výrobkov vyrobených podľa už vypracovaného konštrukčného riešenia a použitého na uvedenie výrobkov na trh pred uplatňovaním príslušných TSI na uvedené výrobky za predpokladu, že výrobca preukáže notifikovanému orgánu, že preskúmanie návrhu a typová skúška sa uskutočnili pri predchádzajúcich aplikáciách za porovnateľných podmienok a že tieto výrobky sú v súlade s požiadavkami tejto TSI; tento dôkaz sa zdokumentuje a považuje sa za poskytnutie rovnakej úrovne dôkazu ako modul CB alebo preskúmanie návrhu podľa modulu CH1.

Ak sa na posúdenie má použiť osobitný postup, uvedie sa v bode 6.1.3.

6.1.3. Osobitné postupy posudzovania

6.1.3.1. Univerzálne toalety

Priestor v toaletnej kabínke, ktorý umožňuje, aby sa invalidný vozík vymedzený v dodatku M, umiestnil tak, aby umožňoval bočný a priečny presun používateľa invalidného vozíka na sedadlo toalety, sa musí posudzovať s použitím spôsobu A podľa opisu v špecifikácii uvedenej v dodatku A indexovom čísle 9.

Ako alternatívu v prípade, že nemožno použiť spôsob A, je povolené použiť spôsob B podľa opisu v špecifikácii uvedenej v dodatku A indexovom čísle 9. To je povolené iba v prípade:

- vozidiel s dostupnou šírkou podlahy menšou ako 2 400 mm,
- existujúcich železničných koľajových vozidiel, ktoré sú predmetom obnovy alebo modernizácie.

6.1.3.2. Toalety a univerzálne toalety

Ak toaleta alebo univerzálna toaleta nie sú vyrábané ako samostatný modul, ich vlastnosti možno posudzovať na úrovni subsystému.

6.2. Subsystémy

6.2.1. Overenie ES (všeobecne)

Postupy overenia ES, ktoré sa majú uplatňovať na subsystémy, sú opísané v článku 18 a prílohe VI k smernici 2008/57/ES.

Postup overenia ES sa uskutočňuje podľa predpísaného modulu (modulov) uvedeného (uvedených) v bode 6.2.2 tejto TSI.

V prípade subsystému infraštruktúra, ak žiadateľ preukáže, že skúšky alebo posúdenia subsystému alebo časti subsystému sú tie isté alebo boli vykonané úspešne v prípade predchádzajúcich aplikácií návrhu, notifikovaný orgán zohľadní výsledky týchto skúšok a posúdení na účely overenia ES.

Schvaľovací proces a obsah posúdenia musí definovať žiadateľ a notifikovaný orgán podľa požiadaviek vymedzených v tejto TSI a v súlade s predpismi stanovenými v oddiele 7 tejto TSI.

6.2.2. *Postup overenia ES subsystému (moduly)*

Moduly na overenie ES subsystémov sú uvedené v tabuľke:

Tabuľka 16

Moduly na overenie ES subsystémov

| | |
|-----------|---|
| Modul SB | Typová skúška ES |
| Modul SD | Overenie ES založené na systéme riadenia kvality výrobného procesu |
| Modul SF | Overenie ES založené na overení výrobku |
| Modul SG | Overenie ES založené na overení jednotky |
| Modul SH1 | Overenie ES založené na úplnom systéme riadenia kvality a preskúmaní návrhu |

Žiadateľ si musí vybrať jeden z modulov alebo jednu z kombinácií modulov uvedených v tabuľke 17.

Tabuľka 17

Kombinácia modulov na overenie subsystémov ES

| Posudzovaný subsystém | Modul SB+SD | Modul SB+SF | Modul SG | Modul SH1 |
|--|-------------|-------------|----------|-----------|
| Subsystém železničných koľajových vozidiel | X | X | | X |
| Subsystém infraštruktúry | | | X | X |

Vlastnosti subsystému, ktoré sa majú posudzovať v príslušných fázach, sú uvedené v dodatku E k tejto TSI, a to v tabuľke E.1 týkajúcej sa subsystému infraštruktúra a v tabuľke E.2 týkajúcej sa subsystému železničné koľajové vozidlá. Žiadateľ musí potvrdiť, že každý vybudovaný subsystém sa zhoduje s typom.

6.2.3. *Osobitné postupy posudzovania*6.2.3.1. *Sedadlo na presun z invalidného vozíka*

Pri posudzovaní požiadavky na poskytnutie sedadiel na presun sa overuje iba to, či sú k dispozícii a či sú vybavené pohyblivými operadlami na ruky. Konkrétny spôsob presunu sa neposudzuje.

6.2.3.2. *Poloha schodíka pre nástup do vozidla a výstup z vozidla*

Táto požiadavka sa overuje výpočtom s použitím nominálnych hodnôt výrobného výkresu vozidla a nominálnych hodnôt príslušného nástupišťa alebo nástupíšť, na ktorých má železničné koľajové vozidlo zastaviť. Vonkajší koniec podlahy pri prístupových dverách pre cestujúcich sa považuje za schodík.

6.2.4. *Technické riešenia poskytujúce predpoklad zhody vo fáze návrhu*

Vzhľadom na túto TSI možno subsystém infraštruktúra považovať za montážny celok tvorený následnosťou opakujúcich sa subkomponentov, akými sú:

- parkovacie zariadenia,
- dvere a vstupy, priehľadné prekážky s ich značením,
- hmatové podlahové indikátory, hmatové informácie na bezbariérových trasách,
- rampy a schodiská s držadlami,
- upevnenie a zvýraznenie prvkov vybavenia,
- pulty predaja cestovných lístkov alebo informačné pulty,

- automaty na predaj cestovných lístkov a prístroje na kontrolu cestovných lístkov,
- vizuálne informácie: orientačné značky, piktogramy, dynamické informácie,
- nástupištia vrátane koncov a hrán, prístreškov a čakární, ak sú k dispozícii,
- úrovňové koľajové priechody.

Pri týchto subkomponentoch subsystému infraštruktúra možno posudzovať predpoklad zhody vo fáze návrhu pred konkrétnym projektom a nezávisle od neho. Vyhlásenie o čiastkovom overení (ISV) vydáva notifikovaný orgán vo fáze návrhu.

6.2.5. *Posudzovanie údržby*

Podľa článku 18 ods. 3 smernice 2008/57/ES je notifikovaný orgán zodpovedný za zostavenie súboru technickej dokumentácie, ktorý obsahuje dokumenty potrebné pre prevádzku a údržbu.

Notifikovaný orgán overuje iba to, či je k dispozícii dokumentácia potrebná pre prevádzku a údržbu podľa vymedzenia v bode 4.5 tejto TSI. Notifikovaný orgán nemusí overovať informácie uvedené v predloženej dokumentácii.

6.2.6. *Posudzovanie prevádzkových predpisov*

V súlade s článkami 10 a 11 smernice 2004/49/ES musia železničné podniky a manažéri infraštruktúry preukázať súlad s prevádzkovými požiadavkami tejto TSI v rámci ich systému riadenia bezpečnosti, keď predkladajú žiadosť o nové alebo zmenené bezpečnostné osvedčenie alebo bezpečnostné povolenie.

Na účely tejto TSI notifikovaný orgán neoveruje žiadne prevádzkové predpisy, aj keď sú uvedené v bode 4.4.

6.2.7. *Posudzovanie jednotiek určených na použitie vo všeobecnej prevádzke*

V prípade, že sa železničné koľajové vozidlá dodávajú ako jednotlivé vozidlá a nie vo forme napevno usporiadaných jednotiek, musia sa tieto vozidlá posudzovať vzhľadom na príslušné body tejto TSI, pričom sa pripúšťa, že nie v každom takomto vozidle budú priestory pre invalidné vozíky, zariadenia prístupné pre invalidný vozík alebo univerzálne toalety.

Notifikovaný orgán neoveruje oblasť použitia v zmysle typu železničného koľajového vozidla, ktoré má byť spojené s posudzovanými jednotkami, aby bol vlak plne v súlade s TSI.

Potom, čo takáto jednotka získala povolenie na uvedenie do prevádzky, je zodpovednosťou železničného podniku zabezpečiť, aby pri zostavovaní vlaku s ďalšími kompatibilnými vozidlami bol dodržaný bod 4.2 tejto TSI na úrovni vlaku podľa pravidiel vymedzených v bode 4.2.2.5 TSI OPE (zostava vlaku).

7. VYKONÁVANIE TSI

7.1. **Uplatňovanie tejto TSI na novú infraštruktúru a železničné koľajové vozidlá**

7.1.1. *Nová infraštruktúra*

Táto TSI sa uplatňuje na všetky nové stanice v ich rozsahu pôsobnosti.

Táto TSI sa neuplatňuje na nové stanice, ktorým už bolo udelené stavebné povolenie alebo ktoré sú predmetom zákazky na stavebné práce, ktorá je už podpísaná alebo sa nachádza v konečnej fáze postupu verejného obstarávania ku dňu začatia uplatňovania tejto TSI. V každom prípade sa však v týchto prípadoch musí uplatňovať TSI PRM 2008 ⁽¹⁾ v jej vymedzenom rozsahu pôsobnosti. V prípade projektov staníc, na ktoré sa bude musieť uplatňovať TSI PRM 2008, je povolené (ale nie povinné) použiť revidovanú verziu, a to buď v plnom rozsahu alebo na niektoré oddiely. Ak sa bude uplatňovanie obmedzovať na niektoré oddiely, žiadateľ musí zdôvodniť a zdokumentovať, že platné požiadavky sú naďalej konzistentné, čo musí schváliť notifikovaný orgán.

⁽¹⁾ Rozhodnutie Komisie 2008/164/ES z 21. decembra 2007 o technickej špecifikácii interoperability týkajúcej sa „osôb so zníženou pohyblivosťou“ v transeurópskom konvenčnom železničnom systéme a systéme transeurópskych vysokorychlostných železníc (Ú. v. EÚ L 64, 7.3.2008, s. 72).

V prípade, že stanice, ktoré boli dlhší čas mimo prevádzky osobnej železničnej dopravy, sú opäť uvedené do prevádzky, môže sa to považovať za obnovenie alebo modernizáciu podľa bodu 7.2.

Vo všetkých prípadoch výstavby nových staníc by manažér stanice mal uskutočniť konzultácie so subjektmi zodpovednými za správu susedných areálov, aby bolo možné požiadavky na prístupnosť dodržať nielen na staniach ale aj na prístupových cestách k nim. V prípade multimodálnych staníc by sa mali viesť konzultácie aj s ostatnými dopravnými orgánmi o spojeniach medzi železnicou a ostatnými druhmi dopravy.

7.1.2. *Nové železničné koľajové vozidlá*

Táto TSI sa vzťahuje na všetky jednotky železničných koľajových vozidiel v ich rozsahu pôsobnosti, uvedené do prevádzky po dátume začiatku uplatňovania tejto TSI s výnimkou prípadov, v ktorých sa uplatňujú body 7.1.1.2 „Prechodné obdobie“ a 7.1.3.1 („Subsystem železničné koľajové vozidlá“) TSI LOC&PAS.

7.2. **Uplatňovanie tejto TSI na existujúcu infraštruktúru a železničné koľajové vozidlá**

7.2.1. *Postupný prechod na cieľový systém*

Táto TSI sa uplatňuje na subsystémy, keď sa obnovujú alebo modernizujú.

Táto TSI sa neuplatňuje na obnovené alebo modernizované stanice, ktorým už bolo udelené stavebné povolenie alebo ktoré sú predmetom zákazky na stavebné práce, ktorá je už podpísaná alebo sa nachádza v konečnej fáze postupu verejného obstarávania ku dňu začatia uplatňovania tejto TSI.

Táto TSI sa nevzťahuje na obnovené alebo modernizované železničné koľajové vozidlá, ktoré sú predmetom už podpísanej zmluvy alebo sú v záverečnej fáze verejnej súťaže ku dňu začatia uplatňovania tejto TSI.

Pokiaľ ide o existujúcu infraštruktúru a železničné koľajové vozidlá, preklenujúcim cieľom TSI je dosiahnuť súlad s TSI prostredníctvom identifikácie a postupného odstraňovania existujúcich prekážok prístupnosti.

Členské štáty v záujme dosiahnutia cieľa tohto nariadenia zabezpečujú zostavenie súpisov majetku a prijatie vykonávacích aktov.

7.2.2. *Uplatňovanie tejto TSI na existujúcu infraštruktúru*

Pokiaľ ide o infraštruktúru, súlad s touto TSI je povinný pri častiach, ktoré sú obnovené alebo modernizované. V TSI sa však uznáva, že vzhľadom na vlastnosti zdedeného systému železníc možno súlad s existujúcou infraštruktúrou dosiahnuť postupným zlepšovaním prístupnosti.

Popri tomto postupnom prístupe umožňuje cieľový systém vo vzťahu k existujúcej infraštruktúre tieto výnimky:

- V prípade, že sa bezbariérová trasa vytvorí s použitím už existujúcich nadchodov, schodísk a podchodov vrátane dverí, zdvižných plošín a prístrojov na kontrolu cestovných lístkov, nie je povinné dosiahnuť súlad s požiadavkami týkajúcimi sa ich šírky.
- Súlad s požiadavkami týkajúcimi sa minimálnej šírky nástupišťa nie je povinný v prípade existujúcich staníc, ak sú príčinou nesúladu určité prekážky na nástupišti (napr. nosné stĺpy, schodiskové šachty, zdvižné plošiny atď.) alebo existujúce koľaje, ktoré nemožno presunúť.
- Ak je existujúca stanica alebo jej časť uznaná za historickú budovu a ak je chránená vnútroštátnymi právnymi predpismi, je povolené prispôbiť požiadavky tejto TSI, aby neporušovali ustanovenia vnútroštátnych právnych predpisov o ochrane pamiatok.

7.2.3. *Uplatňovanie tejto TSI na existujúce železničné koľajové vozidlá*

Pokiaľ ide o železničné koľajové vozidlá, na otázku súladu s touto TSI v prípade častí, ktoré sú obnovené alebo modernizované, sa vzťahuje dodatok F.

7.3. Špecifické prípady

7.3.1. Všeobecne

Špecifické prípady uvedené v bode 7.3.2 opisujú osobitné ustanovenia, ktoré sú potrebné a schválené na určitých sieťach každého členského štátu.

Tieto špecifické prípady sú rozdelené do týchto kategórií:

- prípady „P“: „permanentné“ prípady.
- Prípady „T“: „dočasné“ prípady, pri ktorých sa počíta s dosiahnutím cieľového systému v budúcnosti.

7.3.2. Zoznam špecifických prípadov

7.3.2.1. Prednostné sedadlá (bod 4.2.2.1)

Špecifické prípady „P“ pre Nemecko a Dánsko

10 % všetkých sedadiel musia predstavovať prednostné sedadlá. Vo vlakoch s nepovinnou a povinnou rezerváciou musí mať minimálne 20 % týchto prednostných sedadiel piktogram, zvyšných 80 % prednostných sedadiel môže byť k dispozícii na objednanie alebo rezerváciu vopred.

Vo vlakoch bez možnosti rezervácie musia mať všetky prednostné sedadlá osobitný piktogram podľa bodu 4.2.2.1.2.1.

7.3.2.2. Miesta pre invalidné vozíky (bod 4.2.2.2)

Špecifický prípad „P“ pre Francúzsko: sieť v regióne Ile de France

Počet miest pre invalidné vozíky je obmedzený na dve v prípade každej jednotky určenej na prevádzku na tratiach A, B, C, D a E siete Ile de France Express bez ohľadu na ich dĺžku.

7.3.2.3. Vonkajšie dvere (bod 4.2.2.3.2)

Špecifický prípad „P“ pre Francúzsko: sieť v regióne Ile de France

Vo všetkých jednotkách určených na prevádzku na tratiach A, B, C, D a E siete Ile de France Express nie je z dôvodu krátkeho času zastavenia na stanici a času jazdy medzi stanicami potrebný žiadny zvukový signál, keď sú prístupové dvere pre cestujúcich odblokované pre otvorenie.

7.3.2.4. Voľne priechodné priestory (bod 4.2.2.6)

Špecifický prípad „P“ pre Veľkú Britániu, Severné Írsko a Írsko

Z dôvodov obmedzeného priechodného prierezu, oblúkov koľaje a následnej obmedzenej šírky vozidla je povolené dodržiavať v prípade ustanovenia 4.2.2.6 (prvý bod) súlad iba pre prístup k prednostným sedadlám.

Tento špecifický prípad nebráni tomu, aby železničné koľajové vozidlá vyhovujúce TSI mali prístup k vnútroštátnej sieti.

7.3.2.5. Výškové zmeny (bod 4.2.2.8)

Špecifický prípad „P“ pre Francúzsko: sieť v regióne Ile de France

Vnútorne schodíky (okrem schodíkov pre vstup zvonku) v poschodových vlakoch musia mať výšku maximálne 208 mm a hĺbku minimálne 215 mm meranú na úrovni stredovej osi schodov.

7.3.2.6. Umiestnenie nástupných a výstupných schodíkov vozidla (bod 4.2.2.11)

Špecifický prípad „P“ pre Estónsko, Lotyšsko a Litvu: všetky železničné koľajové vozidlá, ktoré majú za bežnej prevádzky určené zastávky na nástupištiach s výškou 200 mm

V takomto prípade musia mať δ_h , δ_{v+} a δ_{v-} hodnoty podľa tejto tabuľky:

Tabuľka 18

Hodnoty δ_h , δ_{v+} a δ_{v-} pre špecifické prípady Estónsko, Lotyšsko a Litva

| | δ_h (mm) | δ_{v+} (mm) | δ_{v-} (mm) |
|-------------------------|-----------------|--------------------|--------------------|
| na priamej rovnej trati | 200 | 400 | neuvádza sa |

Špecifický prípad „P“ pre Fínsko

Pri použití na tratiach vo Fínsku bude potrebný dodatočný schodík. Prvý použiteľný schodík musí byť riešený tak, aby maximálny konštrukčný obrys vozidla spĺňal požiadavky špecifikácie uvedenej v dodatku A index 14 a hodnoty δ_h , δ_{v+} a δ_{v-} musia byť také, ako sa uvádza v tejto tabuľke:

Tabuľka 19

Hodnoty δ_h , δ_{v+} a δ_{v-} pre špecifický prípad Fínsko

| | δ_h (mm) | δ_{v+} (mm) | δ_{v-} (mm) |
|-----------------------------------|-----------------|--------------------|--------------------|
| na priamej rovnej trati | 200 | 230 | 160 |
| na trati s polomerom oblúka 300 m | 410 | 230 | 160 |

Špecifický prípad „P“ pre Nemecko: všetky železničné koľajové vozidlá, ktoré majú za bežnej prevádzky určené zastávky na nástupištiach s výškou 960 mm

V takomto prípade musia mať δ_h , δ_{v+} a δ_{v-} hodnoty podľa tejto tabuľky:

Tabuľka 20

Hodnoty δ_h , δ_{v+} a δ_{v-} pre špecifický prípad Nemecko

| | δ_h (mm) | δ_{v+} (mm) | δ_{v-} (mm) |
|-----------------------------------|-----------------|--------------------|--------------------|
| na priamej rovnej trati | 200 | 230 | 230 |
| na trati s polomerom oblúka 300 m | 290 | 230 | 230 |

Špecifický prípad „P“ pre Rakúsko a Nemecko: všetky železničné koľajové vozidlá, ktoré majú za bežnej prevádzky určené zastávky na nástupištiach s výškou menej ako 550 mm

V takomto prípade musí byť popri splnení požiadaviek bodu 4.2.2.11.1 (2) k dispozícii taký schodík, aby hodnoty δ_h , δ_{v+} a δ_{v-} boli v súlade s touto tabuľkou:

Tabuľka 21

Hodnoty δ_h , δ_{v+} a δ_{v-} pre špecifický prípad Rakúsko a Nemecko: nízke nástupištia

| | δ_h (mm) | δ_{v+} (mm) | δ_{v-} (mm) |
|-----------------------------------|-----------------|--------------------|--------------------|
| na priamej rovnej trati | 200 | 310 | neuvádza sa |
| Na trati s polomerom oblúka 300 m | 290 | 310 | neuvádza sa |

Špecifický prípad „P“ pre Írsko: všetky železničné koľajové vozidlá, ktoré majú za bežnej prevádzky určené zastávky na nástupištiach s výškou 915 mm

V takomto prípade musia mať δ_h , δ_{v+} a δ_{v-} hodnoty podľa tejto tabuľky:

Tabuľka 22

Hodnoty δ_h , δ_{v+} a δ_{v-} pre špecifický prípad Írsko

| | δ_h (mm) | δ_{v+} (mm) | δ_{v-} (mm) |
|-----------------------------------|-----------------|--------------------|--------------------|
| na priamej rovnej trati | 275 | 250 | — |
| na trati s polomerom oblúka 300 m | 275 | 250 | — |

Špecifický prípad „P“ pre Portugalsko: sieť s rozchodom 1 668 mm

V prípade železničných koľajových vozidiel, ktoré sú určené na prevádzku na sieti s rozchodom koľaje 1 668 mm, musí prvý použiteľný schodík spĺňať hodnoty vymedzené v bode 4.2.2.11.1 (5) tabuľke 9 vrátane železničných koľajových vozidiel určených na interoperabilné rozchody, ktoré sú prevádzkované na koľaji s rozchodom 1 668 mm alebo na trojkoľajnej trati (1 668 a 1 435) s rozchodom 1 435 mm.

V sieti s traťami s menovitým rozchodom koľaje 1 668 mm sú povolené nástupištia s výškou 685 mm alebo 900 mm nad povrchom jazdnej dráhy.

Konštrukčné riešenie prahu vstupných dverí v nových železničných koľajových vozidlách na tratiach dochádzkovej prepravy sa musí optimalizovať v prípade prístupu z nástupíšť s výškou 900 mm.

Špecifický prípad „P“ pre Španielsko: sieť s rozchodom 1 668 mm

V prípade železničných koľajových vozidiel, ktoré sú určené na prevádzku železničných tratí v Španielsku s rozchodom koľaje 1 668 mm, zodpovedá pozícia prvého použiteľného schodíka rozmerom uvedeným v nasledujúcich tabuľkách, a to v závislosti od konštrukčného rozchodu trate a výšky nástupišťa:

Tabuľka 23

Špecifický prípad pre Španielsko – hodnoty δ_h , δ_{v+} a δ_{v-} a b_{q0} na priamej rovnej koľaji

| Na priamej rovnej trati | | | | |
|-------------------------|-------------------|------------------|--------|----------------------------------|
| Pozícia schodíka | Priečodný prierez | | | |
| | GEC16 alebo GEB16 | GHE16 | | Trojkoľajná trať (poznámka 1) |
| | | 760 alebo 680 mm | 550 mm | |
| δ_h (mm) | 275 | 275 | 255 | 316,5 |
| δ_{v+} (mm) | 230 | | | |
| δ_{v-} (mm) | 160 | | | |
| b_{q0} | 1 725 | 1 725 | 1 705 | 1 766,5 |

Tabuľka 24

Špecifický prípad pre Španielsko – hodnoty δ_h , δ_{v+} a δ_{v-} a b_{q0} na trati s polomerom oblúka 300 m

| Na trati s polomerom oblúka 300 m | | | | |
|-----------------------------------|---------------------------|------------------|---------|----------------------------------|
| Pozícia schodíka | Konštrukčný rozchod trate | | | |
| | GEC16 alebo GEB16 | GHE16 | | Trojkoľajná trať (poznámka 1) |
| | | 760 alebo 680 mm | 550 mm | |
| δ_h (mm) | 365 | 365 | 345 | 406,5 |
| δ_{v+} (mm) | 230 | | | |
| δ_{v-} (mm) | 160 | | | |
| b_{q0} | 1 737,5 | 1 737,5 | 1 717,5 | 1 779 |

Poznámka 1: Tieto hodnoty sa uplatňujú, ak spoločná koľajnica je umiestnená najbližšie pri nástupišti. Ak je spoločná koľajnica najďalej od nástupišťa, pozícia prvého použiteľného schodíka zodpovedá primeraným rozmerom v závislosti od priečného prierezu trate a výšky nástupišťa, ako je vymedzené v stĺpcoch tabuľky pre prípad rozchodu koľaje 1 668 mm s dvoma koľajami.

Špecifický prípad „P“ pre Spojené kráľovstvo: všetky železničné koľajové vozidlá, ktoré majú za bežnej prevádzky určené zastávky na nástupištiach s menovitou výškou 915 mm

Je povolené, aby prístupové schodíky pre cestujúcich boli navrhnuté tak, aby buď dodržali nasledujúce hodnoty, ak je vozidlo v nehybnom stave pri britských nástupištiach s menovitou výškou 915 mm,

hodnoty δ_h , δ_{v+} a δ_{v-} podľa tejto tabuľky:

Tabuľka 25

Hodnoty δ_h , δ_{v+} a δ_{v-} pre špecifický prípad Spojené kráľovstvo

| | δ_h (mm) | δ_{v+} (mm) | δ_{v-} (mm) |
|-----------------------------------|-----------------|--------------------|--------------------|
| na priamej rovnej trati | 200 | 230 | 160 |
| na trati s polomerom oblúka 300 m | 290 | 230 | 160 |

alebo, alternatívne, aby zodpovedali pozícii stanovenej v národných technických predpisoch notifikovaných na tento účel.

Dodatok A

Normy alebo normatívne dokumenty uvedené v Tejto TSI

| Indexové číslo | TSI | | Normatívny dokument | |
|----------------|---|-----------------------|------------------------------------|---|
| | Posudzované vlastnosti | Bod v tejto prílohe | Číslo dokumentu | Povinné ustanovenia |
| 1 | Rozmery zdvižných plošín Hmatové označenia | 4.2.1.2.2 4.2.1.10 | EN 81-70:2003+A1:2004 | Bod 5.3.1, tabuľka 1 Príloha E.4 |
| 2 | Konštrukčné riešenie pohyblivých schodov a pohyblivých chodníkov | 4.2.1.2.2 | EN 115-1:2008+A1:2010 | |
| 3 | Osvetlenie na nástupištiach | 4.2.1.9 | EN 12464-2:2014 | Tabuľka 5.12, okrem bodov 5.12.16 a 5.12.19 |
| 4 | Osvetlenie na nástupištiach | 4.2.1.9 | EN 12464-1:2011 | Bod 5.5.3.1 |
| 5 | Index prenosu hlasu, stanice a železničné koľajové vozidlá | 4.2.1.11 4.2.2.7.4 | EN 60268-16:2011 | Príloha B |
| 6 | Osvetlenie v železničných koľajových vozidlách | 4.2.2.4 | EN 13272:2012 | Bod 4.1.2 |
| 7 | Bezpečnostné, výstražné, príkazové a zákazové značky | 4.2.2.7.2 | ISO 3864-1:2011 | Všetky |
| 8 | Výpočet bq_0 | 4.2.2.11.1 | EN 15273-1:2013 | Bod H.2.1.1 |
| 9 | Posúdenie univerzálnej toalety | 6.1.3.1 | TS 16635:2014 | Všetky |
| 10 | Vymedzenie farieb | 5.3.2.6 | ISO 3864-1:2011 ISO 3864-4:2011 | Kapitola 11 |
| 11 | Mechanická pevnosť pomocného zariadenia na výstup a nástup Detekcia prekážok | 5.3.2.8 5.3.2.8 | FprEN 14752:2014 | Bod 4.2.2 Bod 5.4 |
| 12 | Symbol pre značky označujúce priestory prístupné pre invalidné vozíky | Dodatok N N.3 | ISO 7000:2004 ISO 7001:2007 | Symbol 0100 Symbol PIPF 006 |
| 13 | Symbol pre značku označujúcu indukčné slučky | Dodatok N N.3 | ETSI EN 301 462 (2000-03) | 4.3.1.2 |
| 14 | Špecifický prípad pre Fínsko | 7.3.2.6 | EN 15273-2:2013 | Príloha F |

*Dodatok B***Dočasné pravidlo Pre stanovenie priorít pri modernizácii a obnove staníc**

V prípade obnovy alebo modernizácie existujúcich staníc, **ktoré v priemere za 12-mesačné obdobie prijímú denne maximálne 1 000 nastupujúcich a vystupujúcich cestujúcich**, sa nevyžaduje, aby sa na nich nachádzali zdvižné plošiny alebo rampy, ktoré by boli inak potrebné na zabezpečenie trasy bez schodov, ak iná stanica vo vzdialenosti do 50 km na tej istej trase poskytuje bezbariérovú trasu spĺňajúcu požiadavky v plnej miere. Za takýchto okolností sa do konštrukčného riešenia staníc musia zapracovať ustanovenia o budúcej montáži zdvižnej plošiny a/alebo rámp, aby bola stanica prístupná pre všetky kategórie osôb so zdravotným postihnutím a osôb so zníženou pohyblivosťou. Na organizáciu prepravy osôb so zdravotným postihnutím a osôb so zníženou pohyblivosťou pre nich prístupnými prostriedkami medzi touto pre nich neprístupnou stanicou a najbližšou prístupnou stanicou na tej istej trase sa uplatňujú národné predpisy.

*Dodatok C***Informácie, ktoré sa majú uvádzať v národných realizačných plánoch****Kontext**

- Stanovenie kontextu (fakty a čísla – sociálne údaje – vývoj potrieb v oblasti mobility a obmedzení mobility)
- Legislatívne pozadie
- Metodika vypracovania národných realizačných plánov (oslovené združenia, miestne dopravné orgány, vzťah k iným národným realizačným plánom atď.)

Súčasná situácia

- Prehľad o stave: stanice
- Prehľad o stave: železničné koľajové vozidlá
- Prehľad o stave: prevádzkové pravidlá

Vymedzenie stratégie

- Pravidlo stanovenia prednosti
- Kritériá, podľa ktorých sa subsystémami zaoberá plán

Technické a prevádzkové prostriedky

- Rozsah modernizácie alebo obnovy staníc a železničných koľajových vozidiel
- Všetky ostatné práce zamerané na odstránenie prekážok prístupnosti, ktoré sú mimo rozsahu pôsobnosti článku 20 smernice 2008/57/ES
- Zavedenie prevádzkových opatrení (poskytnutie pomoci) na kompenzáciu zostávajúcich prekážok prístupnosti

Financovanie

- Krížové odkazy na zmluvné dohody (článok 30 smernice 2012/34/EÚ ⁽¹⁾) a zmluvy o poskytovaní služby vo verejnom záujme [nariadenie (ES) č. 1370/2007 ⁽²⁾]
- Iné zdroje

Následné činnosti a spätná väzba

- Aktualizácia súpisu majetku a porovnanie s cieľmi
- Aktualizácia plánu

⁽¹⁾ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2012/34/EÚ z 21. novembra 2012, ktorou sa zriaďuje jednotný európsky železničný priestor, Ú. v. EÚ L 342, 14.12.2012, s. 32).

⁽²⁾ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007 z 23. októbra 2007 o službách vo verejnom záujme v železničnej a cestnej osobnej doprave, ktorým sa zrušujú nariadenia Rady (EHS) č. 1191/69 a (EHS) č. 1107/70 (Ú. v. EÚ L 315, 3.12.2007, s. 1).

Dodatok D

Posudzovanie komponentov interoperability

D.1 ROZSAH PÔSOBNOSTI

V tomto dodatku sa uvádza posudzovanie zhody a vhodnosti na použitie týkajúce sa komponentov interoperability.

D.2 VLASTNOSTI

Vlastnosti komponentov interoperability, ktoré sa majú posudzovať v rozdielnych konštrukčných, vývojových a výrobných fázach, sú označené symbolom „X“ v tabuľke D.1.

Tabuľka D.1

Posudzovanie komponentov interoperability

| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
|--|--|---------------------------|---------------|------------------------|
| Komponenty interoperability a posudzované vlastnosti | Posudzovanie v nasledujúcej fáze | | | |
| | Fáza konštrukčného riešenia a vývoja | | | Výrobná fáza |
| | Revízia a/alebo preskúmanie konštrukčného riešenia | Revízia výrobného procesu | Typová skúška | Overenie typovej zhody |
| 5.3.1.1 Obrazovky | X | | X | X |
| 5.3.1.2 Rampy na nástupištiach | X | | X | X |
| 5.3.1.3 Zdvižné plošiny na nástupištiach | X | | X | X |
| | | | | |
| 5.3.2.1 Rozhranie ovládacieho zariadenia dverí | X | | X | X |
| 5.3.2.2 a 5.3.2.3 Štandardné toalety | X | | X | X |
| 5.3.2.2 a 5.3.2.4 Univerzálne toalety | X | | X | X |
| 5.3.2.5 Priestor na prebaľovanie detí | X | | X | X |
| 5.3.2.6 Zariadenie na privolanie pomoci | X | | X | X |
| 5.3.2.7 Obrazovky | X | | X | X |
| 5.3.2.8 Pohyblivé schodíky a mostíkové plošiny | X | | X | X |
| 5.3.2.9 Vozidlová rampa | X | | X | X |
| 5.3.2.10 Vozidlová zdvižná plošina | X | | X | X |

Dodatok E

Posudzovanie subsystémov

E.1 ROZSAH PÔSOBNOSTI

V tomto dodatku sa uvádza posudzovanie zhody subsystémov

E.2 VLASTNOSTI A MODULY

Vlastnosti subsystému, ktoré sa majú posudzovať v rozdielnych konštrukčných, vývojových a výrobných fázach, sú označené symbolom „X“ v tabuľke E.1 týkajúcej sa subsystému infraštruktúry a tabuľke E.2 týkajúcej sa subsystému železničné koľajové vozidlá.

Tabuľka E.1

Posudzovanie subsystému infraštruktúra (skonštruovaného a dodávaného ako samostatná jednotka)

| 1 | 2 | 3 |
|--|--|--------------------|
| Posudzované vlastnosti | Fáza konštrukčného riešenia a vývoja | Fáza výstavby |
| | Revízia a/alebo preskúmanie konštrukčného riešenia | Kontrola na mieste |
| Miesta na parkovanie pre osoby so zdravotným postihnutím a osoby so zníženou pohyblivosťou | X | (X) (*) |
| Bezbariérové trasy | X | (X) (*) |
| Označenie trasy | X | (X) (*) |
| Dvere a vstupné priestory | X | (X) (*) |
| Povrchy podláh | X | (X) (*) |
| Priehľadné prekážky | X | (X) (*) |
| Toalety | X | (X) (*) |
| Vybavenie a voľne stojace zariadenia | X | (X) (*) |
| Predaj cestovných lístkov/predajný pult alebo automat/Informačný pult/Prístroj na kontrolu cestovných lístkov/Turnikety/Miesta poskytovania služieb zákazníkom | X | (X) (*) |
| Osvetlenie | X | X |
| Vizuálne informácie: orientačné značky, piktogramy, tlačené alebo dynamické informácie | X | (X) (*) |
| Hlasové informácie | X | X |
| Šírka nástupišťa a okraj nástupišťa | X | (X) (*) |
| Koniec nástupišťa | X | (X) (*) |
| Úrovňové koľajové priechody na staniciach | X | (X) (*) |

(*) K dispozícii musia byť výkresy skutočného vyhotovenia alebo sa musí uskutočniť kontrola na mieste v prípade, že sa realizácia odlišuje od preskúmaných konštrukčných predpisov alebo výkresov.

Tabuľka E.2

Posudzovanie subsystému železničných koľajových vozidiel (skonštruované a dodávané ako sériové výrobky)

| 1 | 2 | 3 | 4 |
|--|--|---------------|--------------|
| Posudzované vlastnosti | Fáza konštrukčného riešenia a vývoja | | Výrobná fáza |
| | Revízia a/alebo preskúmanie konštrukčného riešenia | Typová skúška | Bežná skúška |
| Sedadlá | | | |
| Všeobecne | X | X | |
| Prednostné sedadlá všeobecne | X | | |
| Sedadlá umiestnené v jednom smere | X | X | |
| Sedadlá umiestnené oproti sebe | X | X | |
| Miesta pre invalidné vozíky | X | X | |
| Dvere | | | |
| Všeobecne | X | X | |
| Vonkajšie dvere | X | X | |
| Vnútorne dvere | X | X | |
| Osvetlenie | | X | |
| Toalety | X | | |
| Voľne prístupné priestory | X | | |
| Informácie pre zákazníkov | | | |
| Všeobecne | X | X | |
| Označenia, piktogramy a hmatové informácie | X | X | |
| Dynamické vizuálne informácie | X | X | |
| Dynamické zvukové informácie | X | X | |
| Výškové zmeny | X | | |
| Držadlá | X | X | |
| Priestory na spanie prístupné pre invalidné vozíky | X | X | |
| Umiestnenie schodíka pre nástup do vozidla a výstup z vozidla | | | |
| Všeobecné požiadavky | X | | |
| Nástupné a výstupné schodíky | X | | |
| Pomocné zariadenia na nástup a výstup | X | X | X |

*Dodatok F***Obnova alebo modernizácia železničných koľajových vozidiel**

Keď sú železničné koľajové vozidlá obnovené alebo modernizované, musia spĺňať požiadavky tejto TSI. Súlad s obsahom tejto TSI nie je povinný v týchto prípadoch:

Konštrukcie

Súlad nie je povinný, ak by si práce vyžadovali konštrukčné zmeny rámov dverí (vnútorných alebo vonkajších), rámov podvozkov, nárazových deformačných nosníkov, skriň vozidiel, ochrany vozidiel pred nasúvaním na seba alebo vo všeobecnosti nové potvrdenie konštrukčnej integrity vozidla.

Sedadlá

Súlad s bodom 4.2.2.1, pokiaľ ide o držadlá na operadlách sedadiel, je povinný len v prípade, ak je štruktúra sedadiel obnovená alebo zmodernizovaná v celom vozidle.

Súlad s bodom 4.2.2.1.2, pokiaľ ide o rozmery prednostných sedadiel a ich okolia, je povinný len v prípade, ak sa zmenilo usporiadanie sedadiel v celom vlaku a je ho možné dosiahnuť bez toho, aby došlo k zníženiu existujúcej kapacity vlaku. V poslednom uvedenom prípade sa musí pri zachovaní existujúcej kapacity zabezpečiť maximálny počet prednostných sedadiel.

Súlad s požiadavkami, pokiaľ ide o voľnú výšku nad prednostnými sedadlami, nie je povinný v prípade, ak je obmedzujúcim faktorom batožinová polica, ktorej základná konštrukcia sa v rámci opatrení obnovy alebo modernizácie nemení.

Miesta pre invalidné vozíky

Miesta pre invalidné vozíky musia byť zabezpečené iba v prípade, že sa zmenilo usporiadanie sedadiel v celej vlakovej zostave. Ak však nie je možné upraviť vstupný vchod alebo voľný priechodný priestor tak, aby bol umožnený prístup pre invalidné vozíky, nemusí sa pri zmene usporiadania sedadiel zabezpečiť miesto pre invalidný vozík. Miesta pre invalidné vozíky v existujúcich železničných koľajových vozidlách je povolené usporiadať podľa dodatku I obrázku 14.

Zabezpečenie zariadení na privolanie pomoci na miestach pre invalidné vozíky nie je povinné v prípade, ak nie je vo vozidle zavedený elektrický komunikačný systém, ktorý je možné upraviť tak, aby podporoval takéto zariadenie.

Zabezpečenie sedadla na presun je povinné iba v prípade, že si to nevyžaduje úpravu usporiadania existujúcich miest pre invalidné vozíky.

Vonkajšie dvere

Súlad s požiadavkami týkajúcimi sa vymedzenia umiestnenia vonkajších vchodov vo vnútri vozidla prostredníctvom kontrastov na úrovni podlahy je povinný len v prípade obnovy alebo modernizácie podlahovej krytiny.

Súlad s požiadavkami týkajúcimi sa zabezpečenia signálov pri otváraaní a zatváraní dverí je povinný len v prípade obnovy alebo modernizácie ovládacieho systému dverí.

Plný súlad s požiadavkami týkajúcimi sa umiestnenia a osvetlenia ovládacích zariadení dverí je povinný len v prípade obnovy alebo modernizácie ovládacieho systému dverí a v prípade premiestnenia ovládacích zariadení bez nutnosti zmeny konštrukcie vozidla alebo dverí. V takomto prípade sa však obnovené alebo zmodernizované ovládacie zariadenia musia namontovať čo najbližšie k polohe, ktorá spĺňa príslušné požiadavky.

Vnútorne dvere

Súlad s požiadavkami týkajúcimi sa sily potrebnej na aktivovanie ovládacích zariadení dverí a ich umiestnenia je povinný len v prípade obnovy alebo modernizácie dverí a mechanizmu a/alebo ovládacieho zariadenia dverí.

Osvetlenie

Súlad s požiadavkou sa nevyžaduje v prípade, ak je možné dokázať, že kapacita elektrického systému nie je dostatočná na podporu ďalšieho zaťaženia alebo že takéto osvetlenie nie je možné účinne namontovať bez zmeny konštrukcie (dverí atď.).

Toalety

Plný súlad s požiadavkami týkajúcimi sa zabezpečenia univerzálnej toalety je povinný len v prípade, ak sa kompletne obnovujú alebo modernizujú existujúce toalety, ak je k dispozícii miesto pre invalidný vozík a ak je univerzálnu toaletu spĺňajúcu príslušné požiadavky možné zabudovať bez konštrukčnej zmeny skrine vozidla.

Zabezpečenie zariadení na privolanie pomoci na univerzálnych toaletách nie je povinné v prípade, ak nie je vo vozidle zavedený elektrický komunikačný systém, ktorý je možné upraviť tak, aby podporoval takéto zariadenie.

Voľne priechodné priestory

Súlad s požiadavkami bodu 4.2.2.6 je povinný len v prípade, ak sa zmenilo usporiadanie sedadiel v celom vozidle a ak je k dispozícii miesto pre invalidný vozík.

Súlad s požiadavkami týkajúcimi sa voľného priechodného priestoru medzi navzájom prepojenými vozidlami je povinný len v prípade obnovy alebo modernizácie priechodu medzi vozidlami.

Informácie

Súlad s požiadavkami bodu 4.2.2.7 týkajúcimi sa informácií o trase nie je v prípade obnovy alebo modernizácie povinný. Ak je však súčasťou programu obnovy alebo modernizácie inštalácia automatizovaného informačného systému o trase, musí spĺňať požiadavky tohto bodu.

Súlad s ostatnými časťami bodu 4.2.2.7 je vždy povinný v prípade obnovy alebo modernizácie označení alebo povrchovej úpravy interiéru.

Zmeny výšky

Súlad s požiadavkami bodu 4.2.2.8 nie je povinný v prípade obnovy alebo modernizácie, pričom však platí výnimka, že v prípade obnovy alebo modernizácie materiálu nášľapných povrchov schodov musí byť na zaoblenej hrane schodu kontrastný výstražný pás.

Držadlá

Súlad s požiadavkami bodu 4.2.2.9 je povinný len v prípade obnovy alebo modernizácie existujúcich drždadiel.

Priestory na spanie prístupné pre invalidné vozíky

Súlad s požiadavkou týkajúcou sa zabezpečenia priestorov na spanie prístupných pre invalidné vozíky je povinný len v prípade obnovy alebo modernizácie existujúcich priestorov na spanie.

Zabezpečenie zariadení na privolanie pomoci v priestoroch na spanie prístupných pre invalidné vozíky nie je povinné v prípade, ak nie je vo vozidle zavedený elektrický komunikačný systém, ktorý je možné upraviť tak, aby podporoval takéto zariadenie.

Poloha schodíkov, schodíky a pomocné zariadenia na nástup a výstup

Súlad s požiadavkami bodov 4.2.2.11 a 4.2.2.12 nie je povinný v prípade obnovy alebo modernizácie, pričom však platí výnimka, že pokiaľ sú namontované pohyblivé schodíky alebo iné zabudované pomocné zariadenia na nástup a výstup, musia spĺňať príslušné pododseky tohto bodu TSI.

Ak sa však pri obnove alebo modernizácii vytvorí miesto pre invalidný vozík v súlade s bodom 4.2.2.3, potom je povinné zabezpečiť nejakú formu pomocného zariadenia v súlade s bodom 4.4.3.

Dodatok G

Zvukové výstražné signály pri vonkajších dverách pre cestujúcich**Otváranie dverí – vlastnosti**

- Pomaly pulzujúca sekvencia viacerých tónov (maximálne 2 pulzy za sekundu) alebo dvoch tónov
- Frekvencie
 - 2 200 Hz +/- 100 Hz
- a:
 - 1 760 Hz +/- 100 Hz
- Úroveň akustického tlaku
 - Buď pôsobením:
 - adaptívneho akustického výstražného zariadenia nastaveného minimálne na 5 dB $L_{Aeq,T}$ nad úrovňou hluku okolia až do 70 dB $L_{Aeq,T}$ (+ 6/- 0)
 - neadaptívneho zariadenia nastaveného na 70 dB $L_{Aeq,T}$ (+ 6/- 0).
 - Meranie vnútri v stredovom bode vstupného priestoru vo výške 1,5 m nad úrovňou podlahy. (T = celkové trvanie zvukového signálu) Použitie meracieho poľa (horizontálne a následne vertikálne) a spriemerovaných odpočtov.
 - Meranie vonku vo vzdialenosti 1,5 m od stredovej čiary bočných dverí skrine vozidla vo výške 1,5 m nad úrovňou nástupišta. (T = celkové trvanie zvukového signálu) Použitie meracieho poľa (horizontálne a následne vertikálne) a spriemerovaných odpočtov.

Zatváranie dverí – vlastnosti

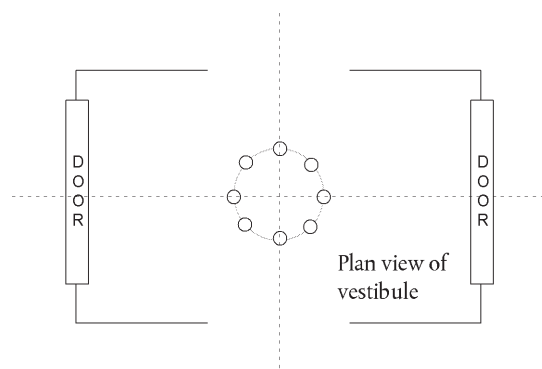
- Rýchlo pulzujúci tón (6 – 10 pulzov za sekundu)
- Frekvencia
 - 1 900 Hz +/- 100 Hz
- Úroveň akustického tlaku
 - Buď pôsobením:
 - adaptívneho akustického výstražného zariadenia nastaveného minimálne na 5 dB L_{Aeq} nad úrovňou hluku okolia až do 70 dB $L_{Aeq,T}$ (+ 6/- 0)
 - neadaptívneho zariadenia nastaveného na 70 dB $L_{Aeq,T}$ (+ 6/- 0).
 - Meranie vnútri v stredovom bode vstupného priestoru vo výške 1,5 m nad úrovňou podlahy. (T = celkové trvanie zvukového signálu) Použitie meracieho poľa (horizontálne a následne vertikálne) a spriemerovaných odpočtov.
 - Meranie vonku vo vzdialenosti 1,5 m od stredovej čiary bočných dverí skrine vozidla vo výške 1,5 m nad úrovňou nástupišta. (T = celkové trvanie zvukového signálu) Použitie meracieho poľa (horizontálne a spriemerovaných odpočtov).

Metóda vnútorného merania zvukových výstražných signálov dverí pre cestujúcich (pri otvorení a zatvorení).

- Skúšky sa musia vykonávať vo vstupnom priestore s použitím spriemerovaného odpočtu z poľa s viacerými mikrofónmi (určenými na meranie zvuku húkačky v kabíne rušňovodiča v súlade s TSI Hluk a rozhodnutím 2006/66/ES⁽¹⁾); pole pozostáva z 8 mikrofónov rovnomerne rozložených v kruhu s polomerom 250 mm.
- Skúšky sa musia vykonávať pri horizontálne usporiadanom poli (všetky mikrofóny sú v rovnakej vzdialenosti od podlahy v súlade s obrázkom G1). Na účely posúdenia sa použije priemerná hodnota z odpočtov všetkých 8 mikrofónov.

(1) Rozhodnutie Komisie 2006/66/ES z 23. decembra 2005 o technickej špecifikácii interoperability týkajúcej sa subsystému „vozový park – hluk“ transeurópskej konvenčnej železnice (Ú. v. EÚ L 37, 8.2.2006, s. 1)

Obrázok G1

Horizontálne pole**Metóda vonkajšieho merania zvukových výstražných signálov dverí pre cestujúcich (pri otvorení a zatvorení)**

- Skúšky sa musia vykonávať s použitím spriemerovaného odpočtu z poľa s viacerými mikrofónmi (určenými na meranie zvuku húkačky v kabíne rušňovodiča v súlade s TSI Hluk a rozhodnutím 2006/66/ES); pole pozostáva z 8 mikrofónov rovnomerne rozložených v kruhu s polomerom 250 mm.
- Pri vonkajšej skúške by mala byť výška uvažovaného nástupištia konkrétne určená pre trať, na ktorú je vozidlo skonštruované (ak prevádzkovaná trať zahŕňa viac ako 1 výšku nástupištia, potom by sa mala použiť nižšia hodnota výšky, t. j. v prípade nástupíšť s výškou 760 a 550 mm na prevádzkovanej trati sa skúška vykoná pre nižšie nástupište s výškou 550 mm).
- Skúšky sa vykonávajú s horizontálnym poľom (všetky mikrofóny v rovnakej vzdialenosti nad nástupišťom). Na posúdenie sa použije priemerná hodnota odpočtov zo všetkých 8 mikrofónov.

V prípade, že je použité adaptívne výstražné zariadenie, zariadenie musí pred zaznením výstražných tónov určiť úroveň hluku okolia. Zohľadňuje sa frekvenčné pásmo od 500 Hz do 5 000 Hz.

Merania na preukázanie súladu sa musia vykonať na troch rôznych umiestneniach dverí vo vlaku.

Poznámka: pri skúške zatvorenia by dvere mali byť úplne otvorené a pri skúške otvorenia úplne zatvorené.

Dodatok H

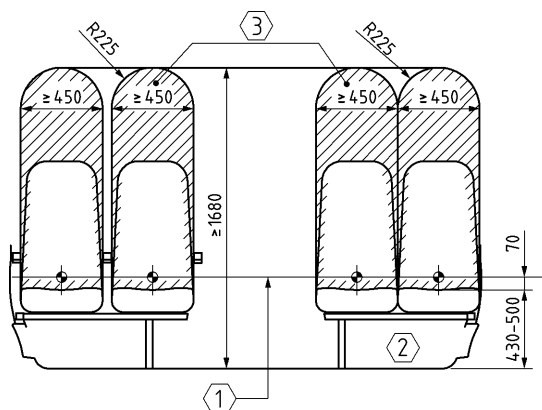
Schémy prednostných sedadiel

Legenda pre obrázky H1 až H4

1. Výška povrchu sedadiel
2. Vzďialenosť medzi protiľahlými sedadlami
3. Svetlá výška nad sedadlami

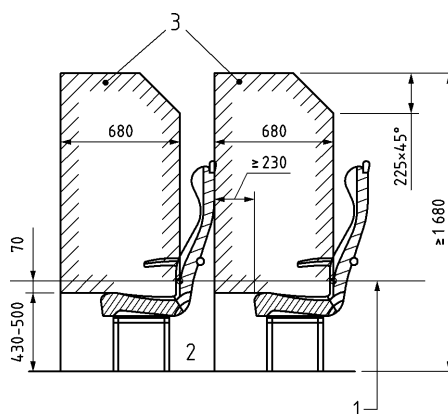
Obrázok H1

Voľná výška nad prednostnými sedadlami

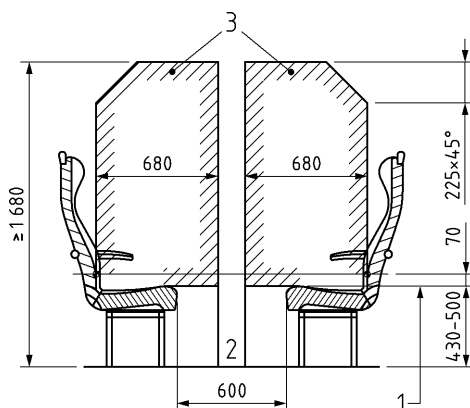


Obrázok H2

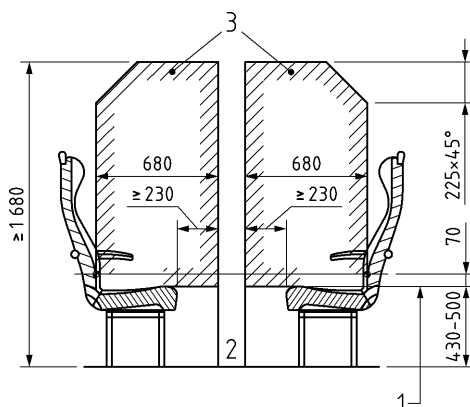
Prednostné sedadlá umiestnené v jednom smere



Obrázok H3

Protiľahlé prednostné sedadlá

Obrázok H4

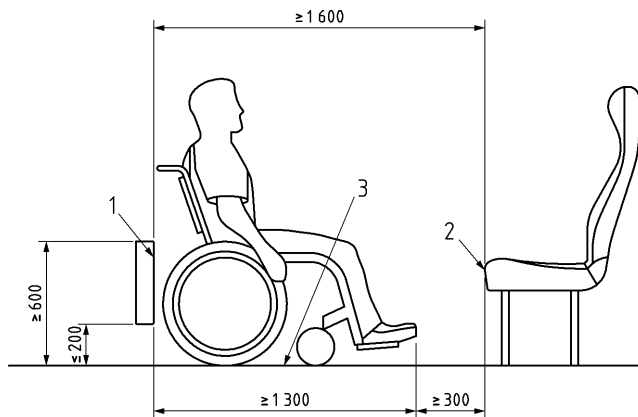
Protiľahlé prednostné sedadlá so stolíkom v sklopenej polohe

Dodatok I

Schémy miest pre invalidné vozíky

Obrázok I1

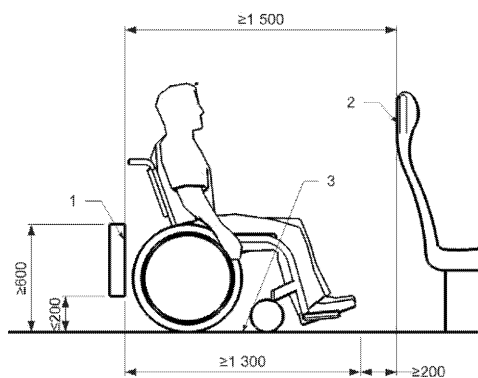
Miesto pre invalidný vozík pri usporiadaní sedadiel oproti sebe



- 1 Konštrukcia na konci miesta pre invalidný vozík
- 2 Predný okraj čalúnenia sedadla pre cestujúcich
- 3 Miesto pre invalidný vozík

Obrázok I2

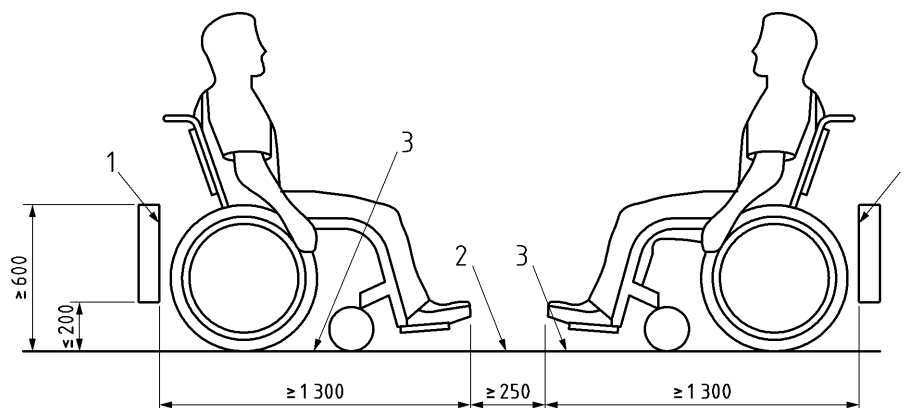
Miesto pre invalidný vozík pri usporiadaní sedadiel v jednom smere



- 1 Konštrukcia na konci miesta pre invalidný vozík
- 2 Zadná časť predného miesta pre cestujúcich
- 3 Miesto pre invalidný vozík

Obrázok I3

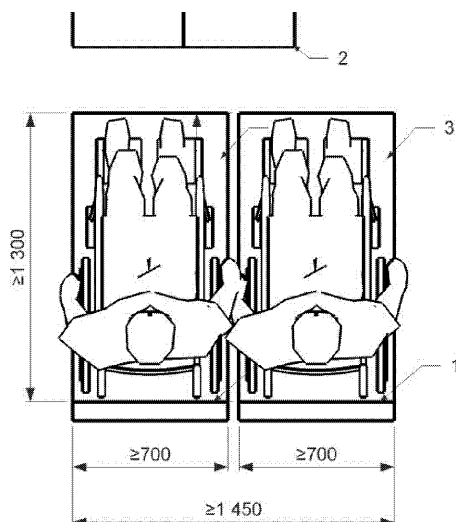
Dve protiľahlé miesta pre invalidné vozíky



- 1 Konštrukcia na konci miesta pre invalidný vozík
- 2 Priestor medzi miestami pre invalidné vozíky minimálne 250 mm
- 3 Miesto pre invalidný vozík

Obrázok I4

Dve susedné miesta pre invalidné vozíky (týka sa iba modernizovaných/obnovených železničných koľajových vozidiel)



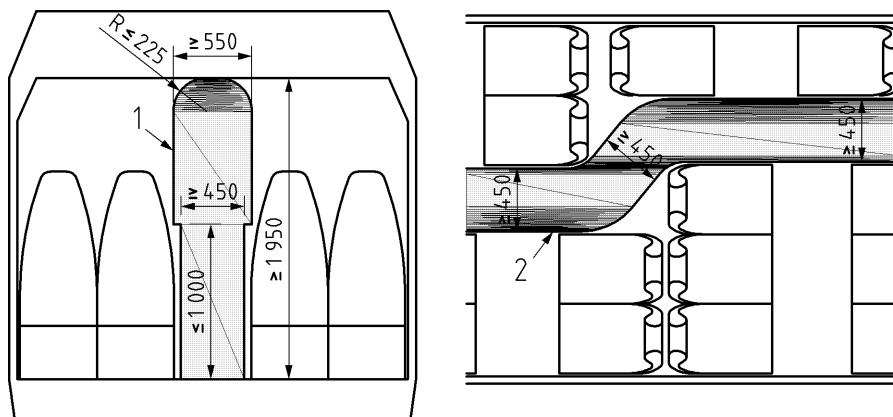
- 1 Konštrukcia na konci miesta pre invalidný vozík
- 2 Konštrukcia pri prednej časti miesta pre invalidný vozík
- 3 Dvojité miesto pre invalidný vozík

Dodatok J

Schémy voľne priechodných priestorov

Obrázok J1

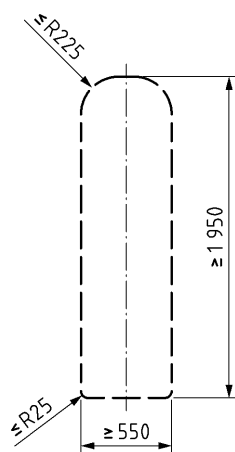
Minimálna šírka voľne priechodného priestoru od úrovne podlahy až do výšky 1 000 mm



- 1 Prierez voľne priechodného priestoru
- 2 Pohľad zhora vo výške 25 až 975 mm nad úrovňou podlahy

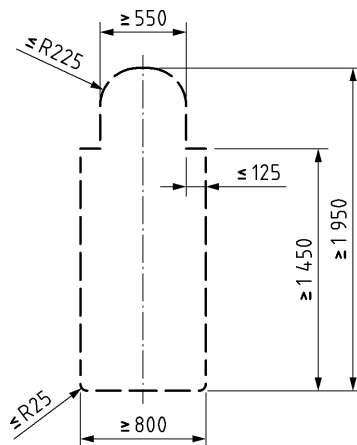
Obrázok J2

Minimálny prierez voľne priechodného priestoru medzi navzájom prepojenými vozidlami jednej vlakovej súpravy



Obrázok J3

Minimálny prierez voľne prístupného priestoru k miestam pre invalidné vozíky a smerom od nich



Dodatok K

Tabuľka šírky chodieb v priestoroch železničných koľajových vozidiel určených pre invalidné vozíky

Tabuľka K1

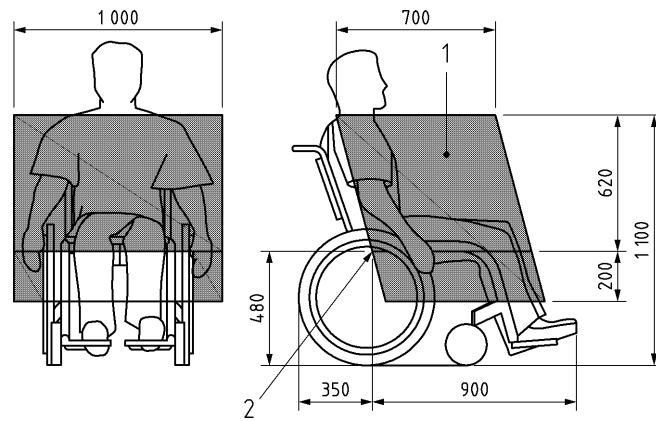
| | | | | | | |
|---|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Svetlá šírka chodby (mm) | 1 200 | 1 100 | 1 000 | 900 | 850 | 800 |
| Použiteľná šírka dverí alebo svetlostí chodby v zvislom smere | 800 | 850 | 900 | 1 000 | 1 100 | 1 200 |

Dodatok L

Dosah používateľa invalidného vozíka

Obrázok L1

Dosah osoby používajúcej invalidný vozík



1 – pohodlný dosah

2 – referenčný bod sedadla

Dodatok M

Invalidný vozík vhodný na prepravu vlakom

M.1 ROZSAH PÔSOBNOSTI

V tomto dodatku sa uvádzajú maximálne technické obmedzenia pre invalidné vozíky vhodné na prepravu vlakom.

M.2 VLASTNOSTI

Minimálne technické požiadavky sú:

Základné rozmery

- Šírka 700 mm plus minimálne 50 mm na každej strane na ručné ovládanie pohybu
- Dĺžka 1 200 mm plus 50 mm na nohy

Kolesá

- Najmenšie koleso musí byť schopné prekonať medzeru s rozmermi 75 mm vo vodorovnom smere a 50 mm v zvislom smere

Výška

- Maximálne 1 375 mm vrátane 95-percentilného modelu sediaceho muža

Kruh otáčania

- 1 500 mm

Hmotnosť

- Maximálna hmotnosť 300 kg pre invalidné vozíky s používateľom (vrátane batožiny) v prípade elektrického invalidného vozíka, pri ktorom sa nevyžaduje pomoc pri presune na pomocné zariadenie na výstup a nástup.
- Maximálna hmotnosť 200 kg pre invalidné vozíky s používateľom (vrátane batožiny) v prípade ručne ovládaného invalidného vozíka.

Výška prekážky, ktorú možno prekonať, a svetlá výška

- Výška prekážky, ktorú možno prekonať, 50 mm (maximálne)
- Svetlá výška 60 mm (minimálne) pri sklone 10° na konci stúpania pre cestu vpred (pod opierkou na nohy)

Maximálny bezpečný sklon, pri ktorom zostane invalidný vozík stabilný:

- musí vykazovať dynamickú stabilitu vo všetkých smeroch pri uhle 6 stupňov
- musí vykazovať statickú stabilitu vo všetkých smeroch (aj pri brzdení) pri uhle 9 stupňov

Dodatok N

Značenie pre osoby so zníženou pohyblivosťou

N.1 ROZSAH PÔSOBNOSTI

V tomto dodatku sa uvádzajú špecifické označenia na používanie v subsystémoch infraštruktúra a železničné koľajové vozidlá.

N.2 ROZMERY ZNAČIEK

Rozmery označení pre osoby so zníženou pohyblivosťou sa počítajú podľa vzorca:

— Vzdialenosť pri čítaní v mm vydelená číslom 250, vynásobená číslom 1,25 = veľkosť rámčeka v mm, ak sa rámček používa.

Mínimálna veľkosť hrán značiek pre osoby so zníženou pohyblivosťou vo vnútri železničných koľajových vozidiel musí byť 60 mm s výnimkou značiek označujúcich zariadenia v toaletách alebo v priestoroch na prebaľovanie detí, ktoré môžu byť menšie.

Mínimálna veľkosť hrán značiek pre osoby so zníženou pohyblivosťou na vonkajšej strane železničných koľajových vozidiel je 85 mm.

N.3 SYMBOLY POUŽÍVANÉ NA ZNAČKÁCH

Značky uvedené v bode 4.2.1.10 musia mať biely symbol na tmavomodrom pozadí. Tmavomodrá farba musí mať v pomere k bielej farbe kontrast 0,6.

Ak sú tieto značky umiestnené na tmavomodrej tabuľke, je prípustné vymeniť farby pre symbol a pozadie (t. j. tmavomodrý symbol na bielom pozadí).

Medzinárodná značka pre invalidný vozík

Táto značka označuje priestory prístupné pre invalidné vozíky a musí pozostávať zo symbolu v súlade so špecifikáciami uvedenými v dodatku A indexovom čísle 12.

Značka pre indukčné slučky

Táto značka označuje priestory prístupné pre invalidné vozíky a musí pozostávať zo symbolu v súlade so špecifikáciami uvedenými v dodatku A indexovom čísle 13.

Značka pre prednostné sedadlá

Táto značka označuje polohu prednostných sedadiel a musí pozostávať zo symbolov uvedených na obrázku N1.

Obrázok N1

Symbole pre prednostné sedadlá