

Úradný vestník

Európskej únie

L 64

Zväzok 51

Slovenské vydanie

Právne predpisy

7. marca 2008

Obsah

II Akty prijaté podľa Zmluvy o ES/Zmluvy o Euratome, ktorých uverejnenie nie je povinné

ROZHODNUTIA

Komisia

2008/163/ES:

- ★ Rozhodnutie Komisie z 20. decembra 2007, o technickej špecifikácii interoperability v súvislosti s aspektom „bezpečnosť v železničných tuneloch“ v systéme transeurópskych konvenčných a vysokorychlostných železníc [oznámené pod číslom K(2007) 6450] ⁽¹⁾ 1

2008/164/ES:

- ★ Rozhodnutie Komisie z 21. decembra 2007 o technickej špecifikácii interoperability týkajúcej sa „osôb so zníženou pohyblivosťou“ v transeurópskom konvenčnom železničnom systéme a systéme transeurópskych vysokorychlostných železníc [oznámené pod číslom K(2007) 6633] ⁽¹⁾ 72

Cena: 34 EUR

⁽¹⁾ Text s významom pre EHP

SK

Akty, ktoré sú vytlačené obyčajným písmom, sa týkajú každodennej organizácie poľnohospodárskych záležitostí a sú spravidla platné len obmedzený čas.

Názvy všetkých ostatných aktov sú vytlačené tučným písmom a je pred nimi hviezdička.

II

(Akty prijaté podľa Zmluvy o ES/Zmluvy o Euratome, ktorých uverejnenie nie je povinné)

ROZHODNUTIA

KOMISIA

ROZHODNUTIE KOMISIE

z 20. decembra 2007,

o technickej špecifikácii interoperability v súvislosti s aspektom „bezpečnosť v železničných tuneloch“ v systéme transeurópskych konvenčných a vysokorýchlostných železníc

[oznámené pod číslom K(2007) 6450]

(Text s významom pre EHP)

(2008/163/ES)

KOMISIA EURÓPSKÝCH SPOLOČENSTIEV

Interoperability – AEIF), ktoré bolo vymenované ako spoločný zastupujúci orgán, vypracuje návrh TSI.

so zreteľom na Zmluvu o založení Európskeho spoločenstva,

so zreteľom na smernicu Európskeho parlamentu a Rady 2001/16/ES z 19. marca 2001 o interoperabilite konvenčnej železničnej sústavy ⁽¹⁾, najmä na jej článok 6 ods. 1,

- (3) AEIF bolo poverené vypracovaním návrhu TSI subsystému bezpečnosť v železničných tuneloch v súlade s článkom 6 ods. 1 smernice 2001/16/ES.

so zreteľom na smernicu Rady 96/48/ES z 23. júla 1996 o interoperabilite systému transeurópskych vysokorýchlostných železníc ⁽²⁾, najmä na jej článok 6 ods. 1,

- (4) Návrh TSI preskúmal výbor zriadený na základe smernice 96/48/ES o interoperabilite systému transeurópskych vysokorýchlostných železníc a uvedený v článku 21 smernice 2001/16/ES.

keďže:

- (1) V súlade s článkom 5 ods. 1 smernice 2001/16/ES a článkom 5 ods. 1 smernice 96/48/ES sa pre každý subsystém má vypracovať TSI. V prípade potreby sa môže na subsystém vzťahovať niekoľko TSI a jedna TSI sa môže vzťahovať na niekoľko subsystémov. Rozhodnutie vypracovať a/alebo preskúmať TSI a voľba jej technického a územného rozsahu pôsobnosti vyžaduje poverenie v súlade s článkom 6 ods. 1 smernice 2001/16/ES a článkom 6 ods. 1 smernice 96/48/ES.

- (5) Smernice 2001/16/ES a 96/48/ES a dané TSI sa vzťahujú na obnovu, nie však na výmeny súvisiace s údržbou. Členským štátom sa však odporúča, aby uplatňovali TSI na výmeny súvisiace s údržbou, ak sú schopné tak urobiť a ak ich na to oprávňuje rozsah pôsobnosti prác súvisiacich s údržbou.

- (2) Ako prvý krok Európske združenie pre železničnú interoperabilitu (European Association for Railway

- (6) TSI sa vo svojej aktuálnej verzii plne nezaobera všetkými základnými požiadavkami. V súlade s článkom 17 smernice 2001/16/ES a článkom 17 smernice 96/48/ES, technické hľadiská, ktoré nie sú zohľadnené, majú v prílohe C k tejto TSI označenie „otvorené body“.

⁽¹⁾ Ú. v. ES L 110, 20.4.2001, s. 1. Smernica naposledy zmenená a doplnená smernicou 2007/32/ES (Ú. v. ES L 141, 2.6.2007).

⁽²⁾ Ú. v. ES L 235, 17.9.1996, s. 6. Smernica naposledy zmenená a doplnená smernicou 2007/32/ES.

- (7) V súlade s článkom 17 smernice 2001/16/ES a článkom 17 smernice 96/48/ES, každý členský štát informuje ostatné členské štáty a Komisiu o príslušných vnútroštátnych technických predpisoch, ktoré sa používajú na vykonávanie podstatných požiadaviek týkajúcich sa týchto „otvorených bodov“, ako aj o orgánoch, ktoré menuje na vykonávanie postupu posudzovania zhody alebo vhodnosti na použitie a o používanom kontrolnom postupe overovania interoperability subsystémov v zmysle článku 16 ods. 2 smernice 2001/16/ES. Na účel, ktorý je tu uvedený ako druhý, by členské štáty mali podľa možnosti čo najviac používať zásady a kritériá stanovené v smerniciach 2001/16/ES a 96/48/ES. Členské štáty by vždy, keď je to možné, mali využívať orgány notifikované podľa článku 20 smernice 2001/16/ES a článku 20 smernice 96/48/ES. Komisia by mala analyzovať informácie predložené členskými štátmi o vnútroštátnych predpisoch, postupoch, orgánoch príslušných pre vykonávanie postupy a o trvaní týchto postupov a prípadne by mala s výborom prerokovať, či je potrebné prijať opatrenia.
- (8) Predmetná TSI by nemala vyžadovať používanie osobitných technológií alebo technických riešení s výnimkou prípadu, ak je to bezpodmienečne potrebné pre interoperabilitu systému transeurópskych konvenčných železníc.
- (9) TSI vychádza z najlepších dostupných odborných znalostí dostupných v čase prípravy príslušného návrhu. Pokroky v oblasti technológií, prevádzkových, bezpečnostných alebo spoločenských požiadaviek si môžu vyžadovať zmeny alebo doplnenia tejto TSI. V prípade potreby by sa mal v súlade s článkom 6 ods. 3 smernice 2001/16/ES alebo článkom 6 ods. 3 smernice 96/48/ES začať postup prieskumu alebo aktualizácie.
- (10) Na podporu inovácie a s cieľom zohľadniť získané skúsenosti by sa pripojená TSI mala pravidelne revidovať.
- (11) Ak sa navrhujú inovácie, výrobca alebo obstarávateľ uvedú odchýlku z príslušného oddielu TSI. Európska železničná agentúra dokončí príslušné špecifikácie funkčnosti a rozhrania týkajúce sa tohto riešenia a vypracuje metódy posudzovania.
- (12) Poverenie vyžadovalo, aby TSI subsystému „bezpečnosť v železničných tuneloch“ obsahovala prevenciu a zmiernenie následkov nehôd a mimoriadnych udalostí v tuneloch, najmä tých, ktoré sú spôsobené požiarom. V tejto súvislosti sa mali zvážiť všetky potenciálne riziká vrátane tých, ktoré súvisia s vykoľajením, zrážkou, požiarom a uvoľňovaním nebezpečných látok. Tieto ciele a riziká by však boli zohľadnené iba do tej miery, do akej by mali vplyv na subsystémy uvedené v smerniciach a pokiaľ by výsledné špecifikácie mohli nadviazať na zásadné požiadavky. Očakávalo sa, že sa zoberie do úvahy niekoľko subsystémov, a to najmä: infraštruktúra, železničné koľajové vozidlá, prevádzka a riadenie dopravy a údržba, uvedené v prílohe II k smerniciam.
- (13) Odborníci v oblasti železničných tunelov z Medzinárodnej únie železníc (UIC) a z Európskej hospodárskej komisie Organizácie Spojených národov (UNECE) vyhodnotili a vypracovali v rokoch 2000–2003 najlepšie opatrenia, ktoré sa v Európe v súčasnosti uplatňujú, s cieľom zaistiť bezpečnosť v nových i existujúcich tuneloch. Odborníci zamestnaní u manažérov infraštruktúry, v železničných podnikoch a u výrobcov železničných koľajových vozidiel a vedci združení v pracovnej skupine TSI v rokoch 2003–2005 začali uskutočňovať výber na základe zváženia uvedených odporúčaní osvedčených postupov. Odborníci z AEIF zastávali podobne ako odborníci z UIC a UNECE ten názor, že silnou stránkou železníc je predchádzanie nehodám. Preventívne opatrenia sú všeobecne nákladovo účinnejšie než opatrenia na zmiernenie účinkov alebo záchranné opatrenia. Kombinácia opatrení preventívnej povahy a opatrení na zmiernenie účinkov spoločne s opatreniami na sebazáchranu a záchrannými opatreniami najlepšie poslúžia na dosiahnutie cieľa optimálnej bezpečnosti pri rozumných nákladoch.
- (14) Hlavným cieľom základných smerníc 96/48/ES a 2001/16/ES je interoperabilita. Cieľom bolo harmonizovať bezpečnostné opatrenia a technické predpisy, ktoré sa v súčasnosti používajú, aby sa umožnila interoperabilita, a ponúknuť podobný prístup v oblasti bezpečnosti a bezpečnostných opatrení cestujúcim v rámci celej Európy. Okrem toho by sa mal vlaku, ktorý vyhovuje požiadavkám tejto TSI (a požiadavkám TSI Železničné koľajové vozidlá), v zásade umožniť prístup do všetkých tunelov v transeurópskej sieti.
- (15) Úroveň bezpečnosti železničného systému Spoločenstva je všeobecne vysoká, najmä v porovnaní s cestnou dopravou. Zo štatistického hľadiska sú tunely dokonca bezpečnejšie ako ostatná sieť. Je však dôležité, aby sa úroveň bezpečnosti udržiavala prinajmenšom počas súčasnej fázy reštrukturalizácie, pričom v tejto fáze sa oddelia funkcie predtým integrovaných železničných podnikov a odvetvie železničnej dopravy sa posunie od samoregulácie smerom k verejnej regulácii. Táto skutočnosť bola aj hlavným argumentom smernice 2004/49/ES o bezpečnosti železníc Spoločenstva a o zmene a doplnení smernice Rady 95/18/ES o udeľovaní licencií železničným podnikom a smernice 2001/14/ES o pridelovaní kapacity železničnej infraštruktúry, vyberaní poplatkov za používanie železničnej infraštruktúry a bezpečnostnej certifikácii (smernica o bezpečnosti železníc)⁽³⁾: bezpečnosť by sa mala aj naďalej zdokonaľovať, ak je to prakticky možné, pričom sa zohľadňuje konkurencieschopnosť odvetvia železničnej dopravy.
- (16) Cieľom tejto TSI bolo orientovať technický pokrok v oblasti bezpečnosti tunelov smerom k harmonizovaným a nákladovo účinným opatreniam; tieto opatrenia by mali byť v najvyššej rozumnej miere vykonateľné v celej Európe.

⁽³⁾ Ú. v. EÚ L 164, 30.4.2004, s. 44.

(17) Táto TSI sa vzťahuje na tunely mimo mesta, kde objem dopravy je nízky, ako aj na tunely v centrách mestských oblastí, ktorými prechádza veľký počet vlakov a cestujúcich. Touto TSI sa stanovujú len minimálne požiadavky: súlad s TSI neznamená sám osebe záruku bezpečného uvedenia do prevádzky ani bezpečnú prevádzku. Všetky strany podieľajúce sa na riešení bezpečnostných otázok spolupracujú s cieľom dosiahnuť náležitú úroveň bezpečnosti predaný tunel, v súlade s ustanoveniami tejto TSI a so smernicami o interoperabilite. Členské štáty sú vyzvané, aby vždy pri začatí prevádzky nového tunela alebo pri premávke interoperabilných vlakov v existujúcich tuneloch overili, či miestne okolnosti (vrátane typu a hustoty premávky) vyžadujú dodatočné opatrenia, ktorými sa dopĺňujú opatrenia uvedené v tejto TSI. Môžu tak urobiť pomocou analýzy rizík či akejkoľvek inej modernej metodológie. Tieto overovania sú súčasťou postupov týkajúcich sa bezpečnostného osvedčenia alebo povolenia uvedených v článkoch 10 a 11 smernice o bezpečnosti železníc.

(18) Niektoré členské štáty už používajú bezpečnostné opatrenia, ktoré v porovnaní s požiadavkami tejto TSI vyžadujú vyššiu úroveň bezpečnosti. Tieto existujúce predpisy treba zväziť v súvislosti s článkom 8 smernice o bezpečnosti železníc. V súlade s článkom 4 uvedenej smernice členské štáty rovnako zaručia, aby sa bezpečnosť železníc všeobecne udržiavala, a keď je to prakticky možné, neustále zdokonaľovala, pričom sa zohľadní vývoj právnych predpisov Spoločenstva a technický a vedecký pokrok a prvoradá pozornosť sa bude venovať prevencii vážnych nehôd.

(19) Členské štáty môžu slobodne vyžadovať prísnejšie opatrenia v prípade špecifických situácií, pokiaľ sa uvedenými opatreniami nenarušuje interoperabilita. V ustanovení článku 8 smernice o bezpečnosti železníc a v bode 1.1.6 tejto TSI sa táto možnosť pripúšťa. Uvedené vyššie požiadavky sa môžu zakladať na analýze scenárov a rizík a môžu sa týkať subsystémov infraštruktúra, energia a prevádzka. Od členských štátov sa očakáva, že zoberú do úvahy uvedené vyššie požiadavky so zreteľom na hospodársku životaschopnosť železníc a po konzultácii s dotknutými manažérmi infraštruktúry, železničnými podnikmi a záchrannými službami.

(20) Na vymedzenie opatrení, ktoré je potrebné prijať pre tunel a vlak, sa určí iba obmedzený počet nehôd. Boli určené príslušné opatrenia, ktorými sa potlačia či významne znížia riziká vyplývajúce z týchto typov nehôd. Opatrenia boli vypracované v kategóriách prevencie, zmiernenia následkov, evakuácie a záchrany. V prílohe D k tejto TSI sa znázorňuje kvalitatívny pomer medzi typmi nehôd

a opatreniami, pričom sa uvádza, ktoré opatrenia sa vzťahujú na jednotlivé typy nehôd. Uplatňovanie tejto TSI teda nie je zárukou, že nenastane riziko smrteľnej nehody.

(21) Vymedzenie úlohy a zodpovednosti záchranných služieb prislúcha vnútroštátnym orgánom. Opatrenia v oblasti záchrany špecifikované v tejto TSI sa zakladajú na predpoklade, že záchranné služby poskytujúce pomoc pri nehode v tuneli zachraňujú ľudské životy, a nie materiálové hodnoty, ako napr. vozidlá či konštrukcie. Touto TSI sa ďalej špecifikuje očakávaná úloha záchranných služieb pre každý typ nehôd.

(22) Ustanovenia tohto rozhodnutia sú v súlade so stanoviskom výboru zriadeného článkom 21 smernice Rady 96/48/ES,

PRIJALA TOTO ROZHODNUTIE:

Článok 1

Komisia týmto prijíma technickú špecifikáciu interoperability (ďalej len „TSI“) týkajúcu sa aspektu „bezpečnosť v železničných tuneloch“ systému transeurópskych konvenčných železníc podľa článku 6 ods. 1 smernice 2001/16/ES a systému transeurópskych vysokorychlostných železníc podľa článku 6 ods. 1 smernice 96/48/ES.

Uvedená TSI sa stanovuje v prílohe k tomuto rozhodnutiu.

Daná TSI sa plne uplatňuje na systém transeurópskych konvenčných železníc vymedzený v prílohe I k smernici 2001/16/ES a na systém transeurópskych vysokorychlostných železníc vymedzený v prílohe I k smernici 96/48/ES, pričom sa zohľadňuje článok 2 tohto rozhodnutia.

Článok 2

1. So zreteľom na tieto otázky označené ako „otvorené body“ stanovené v prílohe C k TSI sú podmienkami, ktoré je potrebné splniť na overenie interoperability podľa článku 16 ods. 2 smernice 96/48/ES a článku 16 ods. 2 smernice 2001/16/ES, technické predpisy platné v členskom štáte, ktorými sa povoľuje uviesť subsystémy, na ktoré sa vzťahuje toto rozhodnutie, do prevádzky.

2. Každý členský štát oznámi ostatným členským štátom a Komisii do šiestich mesiacov od oznámenia tohto rozhodnutia:

- (a) zoznam uplatniteľných technických predpisov uvedených v odseku 1;
- (b) postupy posudzovania zhody a kontrolné postupy, ktoré sa majú dodržiavať pri uplatňovaní týchto predpisov;

- (c) orgány, ktoré vymenuje na vykonávanie týchto postupov posudzovania zhody a kontrolných postupov.

Článok 4

Toto rozhodnutie je určené členským štátom.

V Bruseli 20. decembra 2007.

Článok 3

Toto rozhodnutie sa uplatňuje od 1. júla 2008.

Za Komisiu

Jacques BARROT

podpredseda Komisie

PRÍLOHA

SMERNICA 2001/16/ES – INTEROPERABILITA TRANSEURÓPSKEHO SYSTÉMU KONVENČNÝCH ŽELEZNÍC

SMERNICA 96/48/ES O INTEROPERABILITE SYSTÉMU TRANSEURÓPSKÝCH VYSOKORÝCHLOSTNÝCH ŽELEZNÍC

NÁVRH TECHNICKÝCH ŠPECIFIKÁCIÍ PRE INTEROPERABILITU

Subsystémy: Infraštruktúra, Energia, Riadenie prevádzky a premávky, Riadenie, zabezpečenie a návštevovanie, Železničné koľajové vozidlá

Aspekt: Bezpečnosť v železničných tuneloch

1.	ÚVOD	10
1.1.	Technický rozsah pôsobnosti	10
1.1.1.	Bezpečnosť tunelov ako časť všeobecnej bezpečnosti	10
1.1.2.	Dĺžka tunela	10
1.1.3.	Požiarno-bezpečnostné kategórie osobných železničných koľajových vozidiel	10
1.1.3.1.	Železničné koľajové vozidlá pre tunely s dĺžkou najviac 5 km:	11
1.1.3.2.	Železničné koľajové vozidlá pre všetky tunely	11
1.1.3.3.	Železničné koľajové vozidlá v tuneloch s podzemnými stanicami	11
1.1.4.	Podzemné stanice	11
1.1.5.	Nebezpečný náklad	11
1.1.6.	Konkrétne bezpečnostné požiadavky v členských štátoch	11
1.1.7.	Rozsah pôsobnosti v súvislosti s rizikom, riziká, na ktoré sa nevzťahuje táto TSI	11
1.2.	Zemepisný rozsah pôsobnosti	12
1.3.	Obsah tejto TSI	12
2.	VYMEDZENIE ASPEKTU/ROZSAHU PÔSOBNOSTI	12
2.1.	Všeobecné súvislosti	12
2.2.	Scenáre rizík	13
2.2.1.	„Horúce“ mimoriadne udalosti: požiar, výbuch, po ktorom nasleduje požiar, emisia toxického dymu alebo toxických plynov	14
2.2.2.	„Studené“ mimoriadne udalosti: zrážka, vykoľajenie	14
2.2.3.	Zastavenie na dlhší čas	14
2.2.4.	Vyňatie z rozsahu pôsobnosti	14
2.3.	Úloha záchranných služieb	14
3.	ZÁKLADNÉ POŽIADAVKY	15
3.1.	Základné požiadavky stanovené v smernici 2001/16/ES	15
3.2.	Podrobné základné požiadavky súvisiace s bezpečnosťou tunelov	15
4.	CHARAKTERISTIKA SUBSYSTÉMU	16
4.1.	Úvod	16

4.2.	Funkčné a technické špecifikácie subsystémov	17
4.2.1.	Prehľad špecifikácií	17
4.2.2.	Subsystém infraštruktúra	19
4.2.2.1.	Inštalácia výhybiek a križovatiek	19
4.2.2.2.	Zabránenie neoprávnenému prístupu do núdzových východov a miestností s vybavením	19
4.2.2.3.	Požiadavky na protipožiarnu ochranu pre stavebné konštrukcie	19
4.2.2.4.	Požiaro-bezpečnostné požiadavky pre stavebné materiály	20
4.2.2.5.	Detekcia požiaru	20
4.2.2.6.	Zariadenia na záchranu vlastnými prostriedkami, evakuáciu a záchranu v prípade mimoriadnej udalosti	20
4.2.2.6.1.	Definícia bezpečnej oblasti	20
4.2.2.6.2.	Všeobecné ustanovenia	20
4.2.2.6.3.	Bočné a/alebo zvislé núdzové východy na povrch	20
4.2.2.6.4.	Priechodové chodby do iného tunela	20
4.2.2.6.5.	Alternatívne technické riešenia	20
4.2.2.7.	Únikové chodníky	21
4.2.2.8.	Núdzové osvetlenie na únikových trasách	21
4.2.2.9.	Únikové značenie	21
4.2.2.10.	Komunikácia v núdzových situáciách	22
4.2.2.11.	Prístup pre záchranné služby	22
4.2.2.12.	Záchranné oblasti mimo tunelov	22
4.2.2.13.	Dodávka vody	22
4.2.3.	Subsystém Energia	22
4.2.3.1.	Členenie nadzemného vedenia alebo prívodových koľajníc	22
4.2.3.2.	Uzemnenie nadzemných vedení alebo prívodových koľajníc	22
4.2.3.3.	Dodávka elektriny	23
4.2.3.4.	Požiadavky na elektrické káble v tuneloch	23
4.2.3.5.	Spôľahlivosť elektrických inštalácií	23
4.2.4.	Subsystém riadenie, zabezpečenie a návštenie	23
4.2.4.1.	Detektory horúcej ložiskovej skrine	23
4.2.5.	Subsystém železničné koľajové vozidlá	23
4.2.5.1.	Vlastnosti materiálov pre železničné koľajové vozidlá	23
4.2.5.2.	Hasiace prístroje pre osobné železničné koľajové vozidlá	23
4.2.5.3.	Protipožiarna ochrana pre nákladné vlaky	23
4.2.5.3.1.	Jazdná schopnosť	23
4.2.5.3.2.	Ochrana vodiča	24
4.2.5.3.3.	Protipožiarna ochrana vlakov prepravujúcich cestujúcich a náklad alebo cestné vozidlá	24

4.2.5.4.	Požiarne prekážky pre osobné železničné koľajové vozidlá	24
4.2.5.5.	Ďalšie opatrenia týkajúce sa jazdnej schopnosti osobných železničných koľajových vozidiel v prípade požiaru na palube:	24
4.2.5.5.1.	Všeobecné ciele a požadovaná jazdná schopnosť pre osobné vlaky	24
4.2.5.5.2.	Požiadavky na brzdy	24
4.2.5.5.3.	Požiadavky na trakciu	24
4.2.5.6.	Palubné detektory požiaru	24
4.2.5.7.	Komunikačné prostriedky vo vlakoch	24
4.2.5.8.	Vypnutie núdzovej brzdy	24
4.2.5.9.	Systém núdzového osvetlenia vo vlaku	25
4.2.5.10.	Vypnutie klimatizácie vo vlaku	25
4.2.5.11.	Konštrukčné riešenie únikových ciest v osobných železničných koľajových vozidlách	25
4.2.5.11.1.	Núdzové východy pre cestujúcich	25
4.2.5.11.2.	Dvere pre nástup cestujúcich	25
4.2.5.12.	Informácie a prístup záchranných služieb	25
4.3.	Funkčné a technické špecifikácie rozhraní	25
4.3.1.	Všeobecné ustanovenia	25
4.3.2.	Rozhrania so subsystémom Infraštruktúra	25
4.3.2.1.	Únikové chodníky	25
4.3.2.2.	Inšpekcia stavu tunela	26
4.3.3.	Rozhrania so subsystémom Energia	26
4.3.3.1.	Rozdelenie systémov dodávky trakčnej energie na úseky	26
4.3.4.	Rozhrania so subsystémom Riadenie-zabezpečenie-návestenie	26
4.3.5.	Rozhranie so subsystémom Riadenie premávky a prevádzky	26
4.3.5.1.	Núdzový plán tunela a nácviky	26
4.3.5.2.	Tabuľky traťových pomerov	26
4.3.5.3.	Poskytnutie informácií o bezpečnosti vo vlaku a núdzovej situácii cestujúcim	26
4.3.5.4.	Špecifické spôsobilosti vlakového a ostatného personálu týkajúce sa tunelov	27
4.3.6.	Rozhrania so subsystémom Železničné koľajové vozidlá	27
4.3.6.1.	Vlastnosti materiálov pre železničné koľajové vozidlá	27
4.3.6.2.	Ostatné špecifikácie železničných koľajových vozidiel	27
4.3.7.	Rozhrania so subsystémom PRM	27
4.3.7.1.	Únikové chodníky	27
4.4.	Prevádzkové predpisy	27
4.4.1.	Kontrola stavu vlakov a vhodné opatrenia	28
4.4.1.1.	Pred uvedením vlaku do prevádzky	28

4.4.1.2.	Počas jazdy vlaku	28
4.4.1.2.1.	Výbava súvisiaca s bezpečnosťou	28
4.4.1.2.2.	Mimoriadne udalosti následkom horúcej ložiskovej skrine	28
4.4.2.	Predpis pre núdzové situácie	28
4.4.3.	Núdzový plán tunela a nácviky	29
4.4.3.1.	Obsah	29
4.4.3.2.	Identifikácia	29
4.4.3.3.	Nácviky	29
4.4.4.	Postupy izolovania a uzemňovania	29
4.4.5.	Tabuľky traťových pomerov	30
4.4.6.	Poskytnutie informácií o bezpečnosti vo vlaku a núdzovej situácii cestujúcim	30
4.4.7.	Koordinácia medzi radiacimi strediskami tunela	30
4.5.	Pravidlá údržby	30
4.5.1.	Inšpekcia stavu tunela	30
4.5.2.	Údržba železničných koľajových vozidiel	30
4.5.2.1.	Osobné železničné koľajové vozidlá	30
4.5.2.2.	Nákladné železničné koľajové vozidlá	31
4.6.	Odborné kvalifikácie	31
4.6.1.	Špecifické spôsobilosti vlakového a ostatného personálu týkajúce sa tunelov	31
4.7.	Podmienky ochrany zdravia a bezpečnosti	31
4.7.1.	Zariadenie na záchranu vlastnými prostriedkami	31
4.8.	Registre infraštruktúry a železničných koľajových vozidiel	31
4.8.1.	Register infraštruktúry	31
4.8.2.	Register železničných koľajových vozidiel	32
5.	ZLOŽKY INTEROPERABILITY	32
6.	POSUDZOVANIE ZHODY A/ALEBO VHODNOSTI NA POUŽITIE ZLOŽIEK A OVEROVANIE SUBSYSTÉMU	32
6.1.	Zložky interoperability	32
6.2.	Subsystémy	32
6.2.1.	Postup posudzovania zhody (všeobecne)	32
6.2.2.	Postupy posudzovania zhody (moduly)	34
6.2.3.	Existujúce riešenia	34
6.2.4.	Inovačné riešenia	34
6.2.5.	Posudzovanie údržby	35
6.2.6.	Posúdenie prevádzkových predpisov	35
6.2.7.	Ďalšie požiadavky na posudzovanie špecifikácií týkajúcich sa MI	35

6.2.7.1.	Inštalácia výhybiek a križovatiek	35
6.2.7.2.	Zabránenie neoprávnenému prístupu do núdzových východov a miestností s vybavením	35
6.2.7.3.	Požiadavky na protipožiarnu ochranu pre stavebné konštrukcie	35
6.2.7.4.	Zariadenia na záchranu vlastnými prostriedkami, evakuáciu a záchranu v prípade mimoriadnej udalosti	35
6.2.7.5.	Prístup pre záchranné služby a ich výbava	36
6.2.7.6.	Spôľahlivosť elektrických inštalácií	36
6.2.7.7.	Detektory horúcej ložiskovej skrine	36
6.2.8.	Ďalšie požiadavky na posudzovanie špecifikácií týkajúcich sa ŽP	36
6.2.8.1.	Informácie a prístup pre záchranné služby	36
6.2.8.2.	Zariadenie na záchranu vlastnými prostriedkami	36
7.	IMPLEMENTÁCIA	36
7.1.	Uplatnenie tejto TSI na subsystémy, ktoré sa majú uviesť do prevádzky	36
7.1.1.	Všeobecné ustanovenia	36
7.1.2.	Novovyrobené železničné koľajové vozidlá konštruované podľa existujúceho konštrukčného riešenia	37
7.1.3.	Existujúce železničné koľajové vozidlá, ktoré sa majú prevádzkovať v nových tuneloch	37
7.2.	Uplatňovanie tejto TSI na subsystémy, ktoré sú už v prevádzke	37
7.2.1.	Úvod	37
7.2.2.	Opatrenia týkajúce sa modernizácie a obnovy pre tunely dlhšie ako 1 km, subsystémy INS a ENE	37
7.2.2.1.	INS	37
7.2.2.2.	ENE	38
7.2.3.	Opatrenia týkajúce sa modernizácie a obnovy pre subsystémy CCS, OPE, RST	38
7.2.3.1.	CCS: opatrenie sa nevyžaduje.	38
7.2.3.2.	OPE:	38
7.2.3.3.	RST (Osobné železničné koľajové vozidlá)	38
7.2.4.	Ostatné existujúce tunely	38
7.3.	Revízia TSI	39
7.4.	Výnimky pre vnútroštátne, dvojstranné, mnohostranné alebo dohody na mnohonárodnej úrovni	39
7.4.1.	Existujúce dohody	39
7.4.2.	Budúce dohody alebo úprava existujúcich dohôd	39
7.5.	Špecifické prípady	40
7.5.1.	Úvod	40
7.5.2.	Zoznam špecifických prípadov	40
PRÍLOHA A –	REGISTER INFRAŠTRUKTÚRY	41
PRÍLOHA B –	REGISTER ŽELEZNIČNÝCH KOĽAJOVÝCH VOZIDIEL	43
PRÍLOHA C –	OTVORENÉ BODY	44

PRÍLOHA D – VZŤAH MEDZI TYPMI MIMORIADNYCH UDALOSTÍ A OPATRENAMI	45
PRÍLOHA E – POSÚDENIE SUBSYSTÉMOV	48
PRÍLOHA F – MODULY PRE OVERENIE ES SUBSYSTÉMOV	51
PRÍLOHA G – SLOVNÍK	70

1. ÚVOD

1.1. Technický rozsah pôsobnosti

1.1.1. Bezpečnosť tunelov ako časť všeobecnej bezpečnosti

Táto TSI sa vzťahuje na nové, obnovené a modernizované subsystémy. Týka sa týchto subsystémov uvedených v prílohe II k smerniciam 96/48/ES a 2001/16/ES v znení smernice 2004/50/ES: infraštruktúra (INF), energia (ENE), riadenie, zabezpečenie a návštenie (CCS), prevádzka (OPE) a železničné koľajové vozidlá (RST).

Na bezpečnosť v tuneloch majú vplyv všeobecné opatrenia týkajúce sa bezpečnosti železníc (napríklad návštenie), ktoré nie sú špecifikované v tejto TSI. Predpísané sú tu len konkrétne opatrenia určené na zníženie špecifických rizík v tuneloch.

Všeobecné opatrenia týkajúce sa bezpečnosti železníc:

Všeobecné opatrenia týkajúce sa bezpečnosti železníc sa zaoberajú rizikami súvisiacimi iba s prevádzkou železníc, ako napríklad vykoľajenie a zrážka. Vplyvom prostredia tunela a teda niektorými zodpovedajúcimi protipatreniami sa zaoberá táto TSI v takom rozsahu, do akého majú vplyv na bezpečnosť v železničných tuneloch.

Opatrenia špecifické pre tunely:

Účelom tejto TSI je vymedziť ucelený súbor opatrení pre subsystémy infraštruktúra, energia, riadenie-zabezpečenie-návštenie, železničné koľajové vozidlá a prevádzka a riadenie premávky, čím sa najúspornejším spôsobom poskytne optimálna úroveň bezpečnosti v tuneloch. Touto TSI sa musí umožniť voľný pohyb vlakov v súlade s požiadavkami smerníc 96/48/ES (o vysokorýchlostných tratiach) a 2001/16/ES (o konvenčných tratiach) za harmonizovaných podmienok bezpečnosti v železničných tuneloch na transeurópskom železničnom systéme.

1.1.2. Dĺžka tunela

- Všetky špecifikácie v tejto TSI sa vzťahujú na tunely dlhšie ako 1 km, ak nie je uvedené inak.
- Pre tunely dlhšie ako 20 km sa vyžaduje osobitné skúmanie bezpečnosti, ktoré môže viesť ku špecifikácii ďalších bezpečnostných opatrení, ktoré táto TSI neobsahuje, aby sa povolil vjazd interoperabilných vlakov (vlakov spĺňajúcich požiadavky príslušných TSI) do prostredia prijateľného z hľadiska požiarnej bezpečnosti.
- Tunely nasledujúce za sebou sa NEPOKLADAJÚ za jeden tunel, ak sú splnené tieto dve požiadavky:
 - (A) vzdialenosť medzi nimi vo voľnom priestore je väčšia ako 500 m,
 - (B) na úseku vo voľnom priestore je zariadenie na nástup/výstup do bezpečnej oblasti.

1.1.3. Požiaro-bezpečnostné kategórie osobných železničných koľajových vozidiel

Železničné koľajové vozidlá, ktorým sa povoľuje vjazd do tunelov, patria do jednej z týchto dvoch požiaro-bezpečnostných kategórií označených ako A a B [nasledujúce definície sú harmonizované s TSI železničné koľajové vozidlá vysokorýchlostných železníc (HS RST TSI) 4.2.7.2.1 a prEN45545 časť 1]:

1.1.3.1. Železničné koľajové vozidlá pre tunely s dĺžkou najviac 5 km:

Železničné koľajové vozidlá, ktorých konštrukčné riešenie a stavba sú určené na prevádzku v podzemných úsekoch trate a v tuneloch s dĺžkou najviac 5 km s dostupnou možnosťou bočnej evakuácie, sú vymedzené ako kategória A. Vlak bude v prípade uvedenia požiarného poplašného zariadenia do činnosti pokračovať ďalej v ceste do bezpečnej oblasti (pozri vymedzenie v ustanovení 4.2.2.6.1) vzdialenom najviac 4 minúty jazdy, za predpokladu, že je schopný ísť rýchlosťou 80 km/h. Cestujúci a personál môžu byť v tejto bezpečnej oblasti z vlaku evakuovaní. Ak vlak nemôže pokračovať v jazde, bude evakuovaný s použitím zariadení infraštruktúry v tuneli.

1.1.3.2. Železničné koľajové vozidlá pre všetky tunely

Železničné koľajové vozidlá, ktorých konštrukčné riešenie a stavba sú určené na prevádzku vo všetkých tuneloch transeurópskej siete, sú vymedzené ako kategória B. Na uľahčenie ochrany cestujúcich a personálu pred účinkami tepla a dymu v horiacom vlaku počas 15 minút sú inštalované požiarné prekážky. Požiarne prekážky a ďalšie opatrenia týkajúce sa jazdných schopností by umožnili, aby horiace vlaky opustili 20 km dlhý tunel a dostali sa do bezpečnej oblasti, a to za predpokladu, že vlak je schopný jazdy pri rýchlosti 80 km/h. Ak nie je možné, aby vlak opustil tunel, bude evakuovaný s použitím zariadení infraštruktúry tohto tunela.

1.1.3.3. Železničné koľajové vozidlá v tuneloch s podzemnými stanicami

Ak existujú podzemné stanice podľa vymedzenia v ustanovení 1.1.4, ktoré sú v núdzovom pláne určené ako miesta na evakuáciu, a ak sú vzdialenosti medzi za sebou nasledujúcimi podzemnými stanicami a podzemnou stanicou najbližšou k portálu kratšie ako 5 km, vlaky musia spĺňať požiadavky kategórie A.

1.1.4. Podzemné stanice

V súvislosti so železničnými subsystémami musia stanice v tuneloch vyhovovať príslušným špecifikáciám uvedeným v tejto TSI.

Popritom tie časti stanice, ktoré sú prístupné verejnosti, musia vyhovovať vnútroštátnym požiarno-bezpečnostným predpisom.

Ak sú tieto dve podmienky splnené, podzemnú stanicu možno pokladať za bezpečnú oblasť v zmysle špecifikácie uvedenej v ustanovení 4.2.2.6.1.

1.1.5. Nebezpečný náklad

Všeobecné bezpečnostné opatrenia týkajúce sa prepravy nebezpečného nákladu sú vymedzené v OPE TSI a RID. Špecifické opatrenia pre tunely nie sú v tejto TSI predpísané. Príslušný vnútroštátny orgán môže stanoviť konkrétne opatrenia podľa ustanovenia 1.1.6.

1.1.6. Konkrétne bezpečnostné požiadavky v členských štátoch

Špecifikácie v tejto TSI sú všeobecne harmonizovanými požiadavkami. Ako sa uvádza v článku 4 ods. 1 smernice 2004/49/ES (smernica o bezpečnosti železníc), existujúcu úroveň bezpečnosti nemožno v krajine znížiť. Členské štáty si môžu ponechať prísnejšie požiadavky, pokiaľ tieto požiadavky nebránia prevádzke vlakov vyhovujúcich smernici 2001/16/ES v znení smernice 2004/50/ES.

Môžu stanoviť nové a prísnejšie požiadavky v súlade s článkom 8 smernice 2004/49/ES (smernica o bezpečnosti železníc); takéto požiadavky sa Komisii oznamujú pred ich zavedením. Takéto prísnejšie požiadavky sa musia opierať o analýzu rizík a musia byť zdôvodnené konkrétnou rizikovou situáciou. Sú výsledkom konzultácií s manažérom infraštruktúry (MI) a príslušnými orgánmi zodpovednými za záchranné činnosti a vzťahuje sa na ne vyhodnotenie nákladov a prínosov.

1.1.7. Rozsah pôsobnosti v súvislosti s rizikom, riziká, na ktoré sa nevzťahuje táto TSI

Táto TSI sa vzťahuje na konkrétne riziká v tuneloch týkajúce sa bezpečnosti cestujúcich a vlakového personálu pri uvedených subsystémoch.

Táto TSI sa nevzťahuje na tieto riziká:

- terorizmus ako úmyselný a vopred premyslený čin, ktorý je naplánovaný s cieľom spôsobiť bezohľadnú škazu, zranenia a straty na životoch;
- ohrozenie zdravia a bezpečnosti personálu, ktorý sa zúčastňuje údržby pevných zariadení v tuneloch;

- finančné straty v dôsledku poškodenia stavebných konštrukcií a vlakov;
- neoprávnený vstup do tunela;
- náraz vykoľajeného vlaku do stavebnej konštrukcie tunela: podľa znaleckého posudku nebude náraz vykoľajeného vlaku dostatočný na to, aby znížil zaťažiteľnosť stavebnej konštrukcie tunela;
- problémami s bezpečnosťou spôsobenými aerodynamickými účinkami prechádzajúcich vlakov sa táto TSI nezaobrá (pozri HS INS TSI).

1.2. **Zemepisný rozsah pôsobnosti**

Zemepisným rozsahom pôsobnosti tejto TSI je transeurópsky systém konvenčných železníc v zmysle opisu uvedeného v prílohe I k smernici 2001/16/ES a transeurópsky systém vysokorýchlostných železníc v zmysle opisu uvedeného v prílohe I k smernici 96/48/ES.

1.3. **Obsah tejto TSI**

V súlade s článkom 5 ods. 3 smernice 2001/16/ES v znení smernice 2004/50/ES sa touto TSI:

- a) určuje jej plánovaný rozsah pôsobnosti (časť siete alebo železničných koľajových vozidiel podľa prílohy I k smernici; subsystém alebo časť subsystému, na ktoré sa odkazuje v prílohe II k smernici) – kapitola 2;
- b) stanovujú základné požiadavky na každý príslušný subsystém a jeho rozhrania s ostatnými subsystémami – kapitola 3;
- c) zavádzajú funkčné a technické špecifikácie, ktoré subsystém a jeho rozhrania s ostatnými subsystémami musia spĺňať. V prípade potreby sa tieto technické špecifikácie môžu líšiť podľa používania subsystému, napríklad podľa kategórií trate, železničných uzlov a/alebo železničných koľajových vozidiel uvedených v prílohe I k smernici – kapitola 4;
- d) určujú zložky interoperability a rozhrania, na ktoré sa vzťahujú európske špecifikácie vrátane európskych noriem, ktoré sú potrebné na dosiahnutie interoperability v rámci systému transeurópskych konvenčných železníc – kapitola 5;
- e) v každom zvažovanom prípade uvádzajú postupy posudzovania zhody alebo vhodnosti na použitie. Patria sem najmä moduly vymedzené v rozhodnutí 93/465/EHS alebo prípadne špecifické postupy, ktoré sa majú použiť na posúdenie buď zhody, alebo vhodnosti na použitie zložiek interoperability a overovanie ES subsystémov – kapitola 6;
- f) určuje stratégia implementácie tejto TSI. Je potrebné najmä konkretizovať štádiá, ktoré sa majú dokončiť, aby sa uskutočnil postupný prechod od súčasného stavu ku konečnému stavu, v ktorom sa dodržiavanie TSI stáva normou – kapitola 7;
- g) určuje pre príslušný personál odborné kvalifikácie na prevádzkovanie príslušného subsystému, rovnako ako na implementáciu TSI – kapitola 4.

Okrem toho možno v súlade s článkom 5 ods. 5 vypracovať ustanovenia pre špecifické prípady pre každú TSI; tieto prípady sú uvedené v kapitole 7.

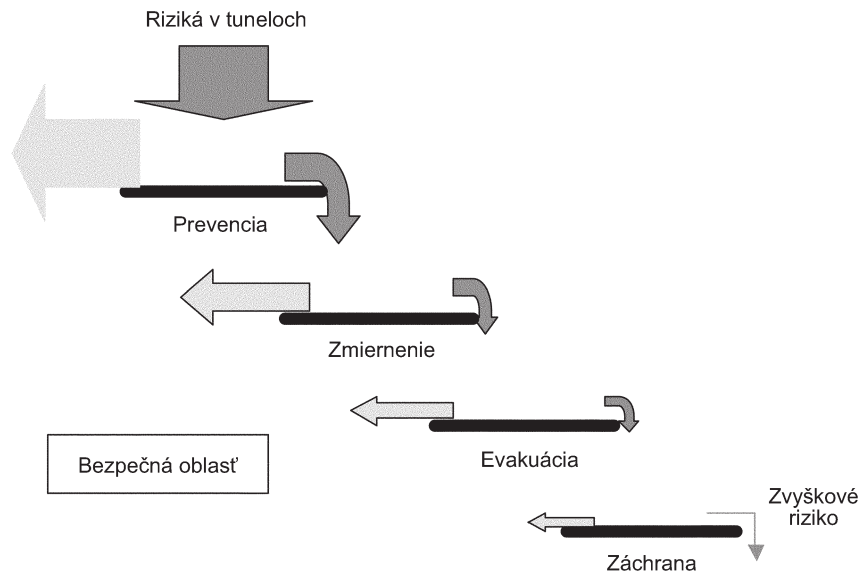
Napokon, táto TSI obsahuje, ako sa podrobne uvádza v kapitole 4, aj pravidlá prevádzky a údržby špecifické pre rozsah pôsobnosti uvedený v predchádzajúcich ustanoveniach 1.1 a 1.2.

2. **VYMEDZENIE ASPEKTU/ROZSAHU PÔSOBNOSTI**

2.1. **Všeobecné súvislosti**

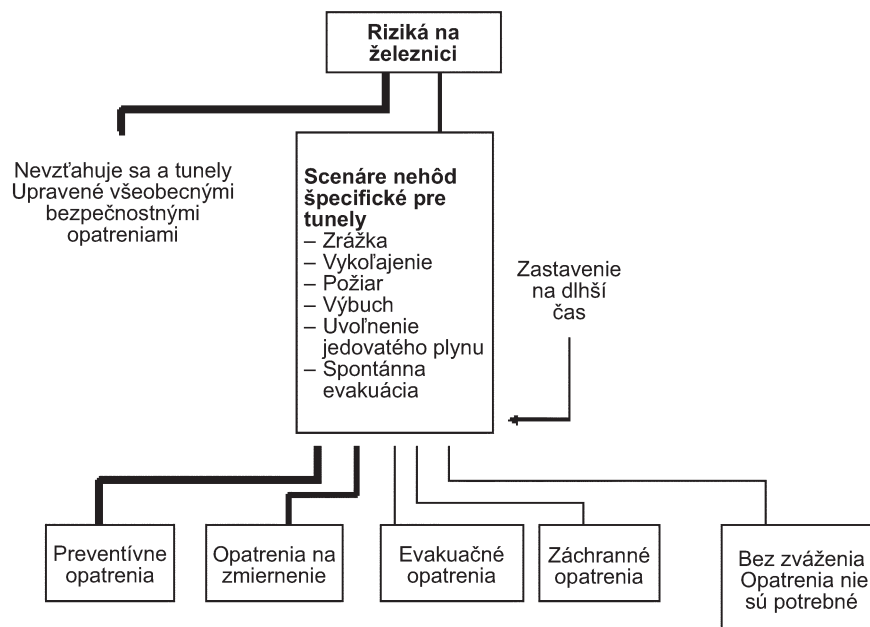
TSI Bezpečnosť v železničných tuneloch sa vzťahuje na všetky súčasti železničného systému týkajúceho sa bezpečnosti cestujúcich a vlakového personálu v železničných tuneloch v priebehu prevádzky. Príslušné subsystémy boli vymedzené v oddiele 1.1 Technický rozsah pôsobnosti; rovnako sa tam uvádza, že táto TSI sa zaoberá iba opatreniami týkajúcimi sa bezpečnosti tunelov. Kapitola 2.2 sa zaoberá scenármi rizika v tuneloch.

Základom presadzovania bezpečnosti v tuneloch sú štyri za sebou nasledujúce roviny: prevencia, zmiernenie, evakuácia a záchrana. Najväčší prínos je v oblasti prevencie, za ktorou nasleduje zmiernenie atď. Hlavnou črtou železníc je ich vlastná schopnosť zabrániť nehodám prostredníctvom premávky prebiehajúcej na jazdných dráhach a ovládanej a riadenej pomocou systému návestenia. Tieto roviny bezpečnosti spolu vytvárajú nízku úroveň zvyškového rizika.



2.2. Scenáre rizík

V tejto TSI sa predpokladá, že na čisté „železničné riziká“ sa vzťahujú vhodné opatrenia, ktoré sú vo všeobecnosti odvodené od bezpečnostných noriem uplatňovaných v odvetví železničnej dopravy a posilnené ostatnými TSI, ktoré sa dokončujú alebo ich vypracovaním bude poverená Európska železničná agentúra (ERA). Táto TSI sa však bude zaoberať aj opatreniami, ktorými by sa mohli vyvážiť alebo zmierniť ťažkosti spojené s evakuáciou alebo záchrannými činnosťami nasledujúcimi po železničnej nehode.



Boli určené príslušné opatrenia, ktorými sa potlačia alebo výrazne znížia riziká vyplývajúce z týchto scenárov. Opatrenia boli vypracované v kategóriách prevencia/zmiernenie/evakuácia/záchrana; v tejto TSI sa však neobjavujú v rámci týchto okruhov, ale v rámci príslušných subsystémov.

Predpísané opatrenia možno pokladať za reakciu na tieto tri typy mimoriadnych udalostí:

- 2.2.1. „Horúce“ mimoriadne udalosti: požiar, výbuch, po ktorom nasleduje požiar, emisia toxického dymu alebo toxických plynov

Hlavným nebezpečenstvom je požiar. Predpokladá sa, že požiar sa začne šíriť v jednom osobnom vlaku alebo hnacom vozidle a úplne sa rozšíri 15 minút po vznietení. Požiar je objavený a poplach je vyhlásený v priebehu týchto prvých 15 minút.

Vlak opustí tunel vždy, keď je to možné.

Ak vlak zastaví, cestujúci sú evakuovaní podľa pokynov vlakového personálu, alebo sa zachraňujú vlastnými prostriedkami, do bezpečnej oblasti.

- 2.2.2. „Studené“ mimoriadne udalosti: zrážka, vykoľajenie

Opatrenia špecifické pre tunely sú zamerané na zariadenia pre nástup/výstup v záujme podpory evakuácie a zásahu záchranných jednotiek. V porovnaní s horúcimi scenármi je rozdiel v tom, že v dôsledku škodlivého prostredia vytvoreného ohňom neexistujú časové obmedzenia.

- 2.2.3. Zastavenie na dlhší čas

Samotné zastavenie na dlhší čas (neplánované zastavenie v tuneli, bez požiaru vo vlaku, dlhšie ako 10 minút) nie je hrozbou pre cestujúcich a personál. Môže však viesť k panike a živelné, nekontrolovanej evakuácii, pri ktorej sa ľudia vystavujú nebezpečenstvám vyskytujúcim sa v prostredí tunela. Na udržanie takejto situácie pod kontrolou treba zaistiť opatrenia.

- 2.2.4. Vyňatie z rozsahu pôsobnosti

Scenáre, ktoré nepatria do pôsobnosti tejto TSI, sú vymenované v oddiele 1.1.7.

2.3. Úloha záchranných služieb

Vymedzenie úlohy záchranných služieb je vecou príslušného vnútroštátneho orgánu. Záchranné opatrenia špecifikované v tejto TSI sa zakladajú na predpoklade, že prvoradou úlohou záchranných služieb zasahujúcich pri nehode v tuneli je chrániť životy, a nie materiálne hodnoty, ako sú napríklad vozidlá alebo stavby. Od záchranných služieb sa očakáva, že budú vykonávať tieto činnosti:

Pri type „horúca“ mimoriadna udalosť

- snažia sa zachrániť ľudí, ktorí sa nemôžu dostať do bezpečnej oblasti;
- poskytnú prvú zdravotnícku pomoc evakuovaným;
- bojujú proti požiaru v rozsahu nevyhnutnom na ich vlastnú ochranu a ochranu ľudí zasiahnutých nehodou;
- vykonávajú evakuáciu z bezpečných oblastí vo vnútri tunela do voľného priestranstva.

Pri type „studená“ mimoriadna udalosť

- poskytujú prvú pomoc ľuďom, ktorí sú vážne zranení;
- vyslobodzujú ľudí, ktorí uviazli;
- evakuujú ľudí.

Táto TSI neobsahuje požiadavky na čas alebo výkon. Ak sa zoberie do úvahy, že nehody s početnými smrteľnými následkami sú v železničných tuneloch zriedkavé, je nesporné, že s veľmi nízkou pravdepodobnosťou by mohlo dôjsť k udalostiam, pri ktorých by aj dobre vybavené záchranné služby boli bezmocné, ako je napríklad veľký požiar nákladného vlaku.

Pre núdzové plány, ktoré schváli príslušný vnútroštátny orgán, sa musia vypracovať podrobné scenáre prispôbené miestnym podmienkam. Ak sa v takýchto plánoch očakáva od záchranných služieb výkon presahujúci uvedené opísané predpoklady, potom možno poskytnúť dodatočné vhodné opatrenia alebo vhodnú výbavu.

V prílohe D sa uvádza kvalitatívny vzťah medzi typmi mimoriadnych udalostí a opatreniami. Príloha D popri tom obsahuje úplný opis toho, ako dané opatrenia prispievajú k štyrom rovinám ochrany uvedeným v bode 2.1: prevencii, zmierneniu, evakuácii a záchrane.

3. ZÁKLADNÉ POŽIADAVKY

Touto kapitolou sa ustanovujú základné požiadavky v prílohe III k smernici, ktoré platia pre subsystém, časť subsystému alebo príslušný aspekt.

Pre každú z týchto základných požiadaviek sú uvedené podrobnosti o tom, ako sa zohľadňujú v tejto TSI, napríklad prostredníctvom funkčnej alebo technickej špecifikácie, prevádzkového predpisu alebo podmienky týkajúcej sa úrovne spôsobilosti personálu.

3.1. Základné požiadavky stanovené v smernici 2001/16/ES

V smernici 2001/16/ES v znení smernice 2004/50/ES sa v prílohe III ustanovujú tieto základné požiadavky, ktoré sa majú v transeurópskom systéme konvenčných železníc splniť:

- bezpečnosť,
- spoľahlivosť a dostupnosť,
- ochrana zdravia,
- ochrana životného prostredia,
- technická kompatibilita.

Pre túto TSI sa pokladajú za významné bezpečnosť a technická kompatibilita. (Spoľahlivosť a dostupnosť možno pokladať za nevyhnutný predpoklad bezpečnosti a ich význam by sa nemal znižovať v dôsledku ustanovení tejto TSI. Ochrana zdravia a životného prostredia obsahuje rovnaké podrobné základné požiadavky v prílohe III k smernici).

3.2. Podrobné základné požiadavky súvisiace s bezpečnosťou tunelov

Podrobné základné požiadavky uvedené v prílohe III k smernici 2004/16/ES upravené smernicou 2004/50/ES, ktoré sa vzťahujú na bezpečnosť tunelov, sú tu citované kurzívou.

Oddiel 1.1.1 prílohy III (Všeobecné požiadavky): Konštrukčné riešenie, konštrukcia alebo zostavovanie, údržba a monitorovanie konštrukčných častí významných z hľadiska bezpečnosti, a konkrétnejšie konštrukčných častí súvisiacich s jazdou vlaku, musia zaručovať bezpečnosť na úrovni zodpovedajúcej cieľom stanoveným pre sieť, vrátane cieľov stanovených pre špecifické mimoriadne zhoršené situácie.

Táto základná požiadavka je splnená vo funkčných a technických špecifikáciách v oddieloch 4.2 Funkčné a technické špecifikácie subsystémov a 4.5 Pravidlá údržby.

Oddiel 1.1.4 prílohy III (Všeobecné požiadavky): Konštrukčné riešenie pevných zariadení a železničných koľajových vozidiel a výber materiálov musia smerovať k obmedzeniu vzniku, šírenia a účinkov ohňa a dymu v prípade požiaru.

Táto základná požiadavka je splnená funkčnými a technickými špecifikáciami v oddieloch 4.2.2.3 Požiadavky protipožiarnej ochrany pre stavebné konštrukcie a 4.2.2.4 Požiaro-bezpečnostné požiadavky pre stavebné materiály a 4.2.5.1 Vlastnosti materiálov pre železničné koľajové vozidlá.

Oddiel 2.1.1 prílohy III (Infraštruktúra): Treba prijať primerané opatrenia na zabránenie prístupu k zariadeniam alebo nežiaducemu vniknutiu do nich.

Táto základná požiadavka je splnená funkčnými a technickými špecifikáciami v oddiele 4.2.2.2 Zabránenie neoprávnenému prístupu do núdzových východov a miestností s vybavením.

Musia sa stanoviť vhodné opatrenia na zohľadnenie konkrétnych podmienok bezpečnosti vo veľmi dlhých tuneloch.

Túto základnú požiadavku spĺňa táto TSI ako celok; vzťahuje sa na tunely s dĺžkou 1 až 20 km. Pokiaľ ide o tunely dlhšie ako 20 km, pozri ustanovenie 1.1.2.

Oddiel 2.2.1 prílohy III (Energia): Činnosťou systémov dodávky energie sa nesmie narušať bezpečnosť vlakov ani osôb (používatelia, prevádzkový personál, obyvatelia v blízkosti trate ani tretie strany).

Táto základná požiadavka je splnená funkčnými a technickými špecifikáciami v oddieloch 4.2.3.1 Členenie nadzemného vedenia alebo prívodových koľajníc, 4.2.3.2 Uzemnenie nadzemného vedenia alebo prívodových koľajníc, 4.2.3.5 Spoľahlivosť elektrických inštalácií a 4.2.3.4 Požiadavky na elektrické káble v tuneloch.

Oddiel 2.4.1 prílohy III (Železničné koľajové vozidlá): Zariadenia musia v prípade nebezpečenstva umožňovať cestujúcim informovať vodiča a musia umožniť sprievodnému personálu nadviazať s ním spojenie.

Táto základná požiadavka je splnená funkčnými a technickými špecifikáciami v oddiele 4.2.5.3 HS RST TSI Výstražný systém pre cestujúcich. Táto SRT TSI obsahuje odkazy na túto základnú požiadavku uvedenú v oddieloch 4.2.5.7 Komunikačné prostriedky vo vlakoch a 4.2.5.8 Vypnutie núdzovej brzdy.

Musia byť k dispozícii núdzové východy a musia byť označené.

Táto základná požiadavka je splnená funkčnými a technickými špecifikáciami v oddieloch 4.4.6 Poskytnutie informácií o bezpečnosti vo vlaku a núdzovej situácii cestujúcim a 4.2.5.11 Konštrukčné riešenie únikových ciest v osobných železničných koľajových vozidlách.

Musia sa stanoviť vhodné opatrenia na zohľadnenie konkrétnych podmienok bezpečnosti vo veľmi dlhých tuneloch.

Táto základná požiadavka je splnená funkčnými a technickými špecifikáciami v oddieloch 4.2.5.3 Protipožiarna ochrana pre nákladné vlaky, 4.2.5.4 Požiarne prekážky pre osobné železničné koľajové vozidlá 4.2.5.5 Ďalšie opatrenia týkajúce sa jazdnej schopnosti osobných železničných koľajových vozidiel v prípade požiaru na palube, 4.2.5.6 Palubné detektory požiaru.

Vlaky sú povinné vybavené systémom núdzového osvetlenia s dostatočnou intenzitou a časom trvania osvetlenia.

Táto základná požiadavka je splnená funkčnými a technickými špecifikáciami v oddiele 4.2.5.9 Systém núdzového osvetlenia vo vlaku.

Vlaky musia byť vybavené vlakovým dorozumievacím systémom zaisťujúcim komunikáciu vlakového personálu a traťového personálu s cestujúcimi.

Táto základná požiadavka je splnená funkčnými a technickými špecifikáciami v oddiele 4.2.5.7 Komunikačné prostriedky vo vlakoch.

Oddiel 2.6.1 prílohy III (Riadenie prevádzky a premávky): Zladenie prevádzkových predpisov železničnej siete a odborných kvalifikácií vodičov, vlakového personálu a personálu v riadiacich strediskách musí zaručovať bezpečnú prevádzku, a to so zreteľom na rozdielne požiadavky cezhraničných a vnútroštátnych služieb.

Prevádzka a intervaly údržby, vzdelávanie a odborné kvalifikácie personálu stredísk údržby a riadiacich stredísk a systém zabezpečovania kvality zavedený príslušnými prevádzkovateľmi v riadiacich strediskách a strediskách údržby musia zaručovať vysokú úroveň bezpečnosti.

Táto základná požiadavka je splnená funkčnými a technickými špecifikáciami v oddieloch 4.4.1 Kontrola stavu vlakov a vhodné opatrenia, 4.4.2 Predpis pre núdzové situácie, 4.4.5 Tabuľky traťových pomerov, 4.4.3 Núdzový plán tunela a náciky a 4.6.1 Špecifické spôsobilosti vlakového a ostatného personálu týkajúce sa tunelov.

4. CHARAKTERISTIKA SUBSYSTÉMU

4.1. Úvod

Systém transeurópskych konvenčných železníc, na ktorý sa vzťahuje smernica 2001/16/ES v znení smernice 2004/50/ES a ktorého súčasťou sú dané subsystémy, je integrovaný systém, ktorého konzistentnosť sa musí overiť. Táto konzistentnosť bola skontrolovaná so zreteľom na vypracovanie špecifikácií v rámci tejto TSI, na jej rozhrania so systémami, v ktorých je integrovaný, a takisto na pravidlá prevádzky a údržby pre železnice.

Pri zohľadnení všetkých uplatniteľných základných požiadaviek je hľadisko bezpečnosti v železničných tuneloch subsystémov CR INS/ENE/CCS/OPE/RST charakterizované ustanoveniami kapitoly 4.2.

Táto TSI sa vzťahuje na nové, obnovené a modernizované subsystémy (infraštruktúra, energia, riadenie, zabezpečenie a návštenie, prevádzka, železničné koľajové vozidlá) v tuneloch. Podmienky uplatňovania v prípade obnovených a modernizovaných subsystémov sú vymedzené v článku 14.3 smernice 2001/16/ES

v znení smernice 2004/50/ES a stratégia implementácie je načrtnutá v kapitole 7. Požiadavky na modernizáciu a obnovu (opísané v kapitole 7) môžu byť menej rozsiahle ako požiadavky na cieľové subsystémy (opísané v kapitole 4).

Funkčnými a technickými špecifikáciami danej oblasti a jej rozhraní opísanými v oddieloch 4.2 a 4.3 sa nepredpisuje použitie konkrétnych technológií alebo technických riešení, s výnimkou prípadov, keď je to vyslovene potrebné pre interoperabilitu transeurópskej vysokorychlostnej železničnej siete. Inovačné riešenia, ktoré nespĺňajú požiadavky špecifikované v tejto TSI a/alebo ktoré nemožno posúdiť v zmysle ustanovení v tejto TSI, si vyžadujú nové špecifikácie a/alebo nové metódy posudzovania. Aby bola možná technologická inovácia, tieto špecifikácie a metódy posudzovania sa vypracujú na základe postupu opísaného v ustanovení 6.2.4.

4.2. Funkčné a technické špecifikácie subsystémov

So zreteľom na základné požiadavky uvedené v kapitole 3 sú funkčné a technické špecifikácie prvkov týkajúcich sa konkrétne bezpečnosti tunelov v uvedených subsystémoch tieto:

4.2.1. Prehľad špecifikácií

Subsystém Infraštruktúra

Inštalácia výhybiek a križovatiek

Zabránenie neoprávnenému prístupu do núdzových východov a miestností s vybavením

Požiadavky na protipožiarnu ochranu pre stavebné konštrukcie

Požiaro-bezpečnostné požiadavky pre stavebné materiály

Detekcia požiaru

Zariadenia na záchranu vlastnými prostriedkami, evakuáciu a záchranu v prípade mimoriadnej udalosti

Definícia bezpečnej oblasti

Všeobecné ustanovenia

Bočné a/alebo zvislé núdzové východy na povrch

Priechodové chodby do iného tunela

Alternatívne technické riešenia

Únikové chodníky

Núdzové osvetlenie na únikových trasách

Komunikácia v núdzových situáciách

Prístup pre záchranné služby

Záchranné oblasti mimo tunelov

Dodávka vody

Subsystém Energia

Členenie nadzemného vedenia alebo prívodových koľajníc

Uzemnenie nadzemných vedení alebo prívodových koľajníc

Dodávka elektriny

Požiadavky na elektrické káble v tuneloch

Spôľahlivosť elektrických inštalácií

Subsystém riadenie, zabezpečenie a návštenie

Detektory horúcej ložiskovej skrine

Subsystém železničné koľajové vozidlá

Vlastnosti materiálov pre železničné koľajové vozidlá

Hasiace prístroje pre osobné železničné koľajové vozidlá

Protipožiarna ochrana pre nákladné vlaky

Jazdná schopnosť

Ochrana vodiča

Protipožiarna ochrana vlakov prepravujúcich cestujúcich a náklad alebo cestné vozidlá

Požiarné prekážky pre osobné železničné koľajové vozidlá

Ďalšie opatrenia týkajúce sa jazdnej schopnosti osobných železničných koľajových vozidiel v prípade požiaru na palube

Všeobecné ciele a požadovaná jazdná schopnosť pre osobné vlaky

Požiadavky na brzdy

Požiadavky na trakciu

Palubné detektory požiaru

Komunikačné prostriedky vo vlakoch

Vypnutie núdzovej brzdy

Systém núdzového osvetlenia vo vlaku

Vypnutie klimatizácie vo vlaku

Konštrukčné riešenie únikových ciest v osobných železničných koľajových vozidlách

Núdzové východy pre cestujúcich

Dvere pre nástup cestujúcich

Informácie a prístup záchranných služieb

Prevádzkové predpisy

Kontrola stavu vlakov a vhodné opatrenia

Pred uvedením vlaku do prevádzky

Počas jazdy vlaku

Bezpečnostná výbava

Mimoriadne udalosti následkom horúcej ložiskovej skrine

Predpis pre núdzové situácie

Núdzový plán tunela a nácviky

Obsah

Identifikácia

Nácviky

Postupy uzemňovania

Tabuľky traťových pomerov

Poskytnutie informácií o bezpečnosti vo vlaku a núdzovej situácii cestujúcim

Koordinácia medzi riadiacimi strediskami tunela

Pravidlá údržby

Inšpekcia stavu tunela

Údržba železničných koľajových vozidiel

Osobné železničné koľajové vozidlá

Nákladné železničné koľajové vozidlá

Odborné kvalifikácie

Špecifické spôsobilosti vlakového a ostatného personálu týkajúce sa tunelov

Podmienky ochrany zdravia a bezpečnosti

Zariadenie na záchranu vlastnými prostriedkami

4.2.2. Subsystem infraštruktúra

Na inštalovanie bezpečnostnej výbavy v tuneloch sa berú do úvahy aerodynamické účinky spôsobené prechádzajúcimi vlakmi.

4.2.2.1. Inštalácia výhybiek a križovatiek

Manažér infraštruktúry je povinný zabezpečiť, aby v súlade s požiadavkami na konštrukčné riešenie, bezpečnosť a prevádzku bol inštalovaný iba minimálny počet výhybiek a priecestí.

4.2.2.2. Zabránenie neoprávnenému prístupu do núdzových východov a miestností s vybavením

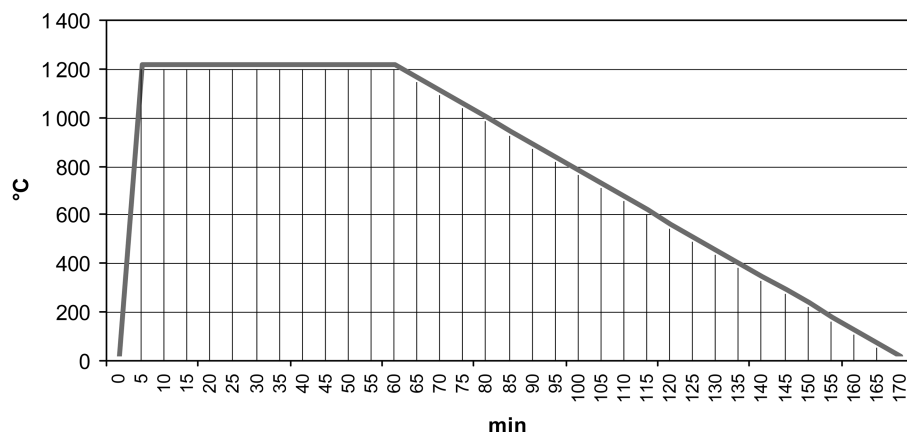
Na zabránenie neoprávnenému prístupu zvonku sa pre miestnosti s vybavením a núdzové východy používajú fyzické systémy, napríklad zámky; vyžaduje sa, aby dvere vždy bolo možné pri evakuácii otvoriť zvnútra.

4.2.2.3. Požiadavky na protipožiarnu ochranu pre stavebné konštrukcie

Táto špecifikácia sa vzťahuje na všetky tunely bez ohľadu na ich dĺžku.

V prípade požiaru sa celistvosť konštrukcie udržiava dostatočne dlhý čas na to, aby bola možná záchrana vlastnými prostriedkami a evakuácia cestujúcich a personálu a zásah záchranných služieb bez rizika zrútenia konštrukcie.

Musí sa posúdiť reakcia dokončeného povrchu tunela v prípade požiaru, a to kamennej i betónovej obmurovky *in situ*. Musí odolať pôsobeniu žiaru ohňa konkrétne dlhý čas. Nasledujúci diagram znázorňuje stanovenú „krivku pomeru medzi teplotou a časom“ (krivka EUREKA). Je určená na použitie iba pre konštrukčné riešenie betónových konštrukcií.



4.2.2.4. Požiarno-bezpečnostné požiadavky pre stavebné materiály

Táto špecifikácia sa vzťahuje na všetky tunely bez ohľadu na ich dĺžku.

Táto špecifikácia sa vzťahuje na stavebný materiál a inštalácie vo vnútri tunelov odlišných od konštrukcií, na ktoré sa vzťahuje ustanovenie 4.2.2.3. Musia mať nízku zápalnosť, byť nehorľavé alebo chránené, a to v závislosti od požiadaviek týkajúcich sa konštrukčného riešenia. Materiál pre spodnú stavbu tunela musí spĺňať požiadavky klasifikácie A2 normy EN 13501-1:2002. Panely, ktoré nie sú súčasťou konštrukcie, a ostatná výbava musia spĺňať požiadavky klasifikácie B normy EN 13501-1:2002.

4.2.2.5. Detekcia požiaru

Technické miestnosti sú uzavreté priestory s dverami pre vstup/výstup vo vnútri tunela alebo mimo neho s bezpečnostnými inštaláciami, ktoré sú nevyhnutné pre tieto funkcie: záchrana vlastnými prostriedkami a evakuácia, komunikácia v núdzových situáciách, záchranné práce a hasenie požiaru a elektrické napájanie trakcie. Musia byť vybavené detektormi, ktoré v prípade požiaru upozornia manažéra infraštruktúry.

4.2.2.6. Zariadenia na záchranu vlastnými prostriedkami, evakuáciu a záchranu v prípade mimoriadnej udalosti

4.2.2.6.1. Definícia bezpečnej oblasti

Definícia: bezpečná oblasť je miesto vo vnútri alebo mimo tunela, kde platia všetky nasledujúce kritériá

- podmienky umožňujú prežiť,
- prístup pre ľudí je možný s pomocou aj bez pomoci,
- ľudia sa môžu zachraňovať vlastnými prostriedkami, ak majú na to príležitosť, alebo môžu počkať na záchranu záchrannými službami pri použití postupov podrobne uvedených v núdzovom pláne
- komunikácia s riadiacim strediskom manažéra infraštruktúry (MI) je možná buď pomocou mobilného telefónu alebo pevného spojenia.

4.2.2.6.2. Všeobecné ustanovenia

Pri konštrukčnom riešení tunela sa zohľadňuje potreba poskytnúť zariadenia, ktoré v prípade mimoriadnej udalosti v tuneli umožnia záchranu vlastnými prostriedkami a evakuáciu cestujúcich a personálu a umožnia záchranným službám zachraňovať ľudí.

Technické riešenia opísané v ustanoveniach 4.2.2.6.3 až 4.2.2.6.5 spĺňajú túto požiadavku a jedno z nich sa vyberie.

4.2.2.6.3. Bočné a/alebo zvislé núdzové východy na povrch

Tieto východy musia byť k dispozícii najmenej každých 1 000 m.

Najmenšie rozmery bočných a zvislých východov vedúcich na povrch majú šírku 1,50 m a výšku 2,25 m. Minimálna šírka otvoru dverí musí byť 1,40 m a minimálna výška 2,00 m. Požiadavky na východy, ktoré slúžia ako hlavné prístupové trasy pre záchranné služby, sú opísané v ustanovení 4.2.2.11. Prístup pre záchranné služby.

Všetky východy musia byť vybavené osvetlením a označené.

4.2.2.6.4. Priechodové chodby do iného tunela

Priechodové chodby medzi susednými samostatnými tunelmi umožňujú, aby sa susedný tunel využil ako bezpečná oblasť. Musia byť vybavené osvetlením a označené. Minimálna výška priechodovej chodby musí byť 2,25 m a šírka najmenej 1,50 m. Najmenšie rozmery dverí majú výšku 2,00 m a šírku 1,40 m. Priechodové chodby vyhovujúce týmto požiadavkám musia byť k dispozícii najmenej každých 500 m.

4.2.2.6.5. Alternatívne technické riešenia

Alternatívne technické riešenia, ktoré poskytujú bezpečnú oblasť pri zachovaní minimálnej rovnocennej úrovne bezpečnosti, sú prípustné. Musí sa vykonať technická štúdia na oprávnenosť alternatívneho riešenia, ktoré musí schváliť príslušný vnútroštátny orgán.

4.2.2.7. Únikové chodníky

Táto špecifikácia sa vzťahuje na všetky tunely s dĺžkou viac ako 500 m.

Chodníky musia byť v jednokoľajovom tuneli vybudované najmenej na jednej strane koľaje a v dvojkoľajovom tuneli na oboch stranách tunela. V širších tuneloch s viac ako dvoma koľajami musí byť prístup k chodníku možný z každej koľaje.

Šírka chodníka musí byť najmenej 0,75 m. Najmenšia svetlá výška nad chodníkom musí byť 2,25 m.

Najnižšia úroveň chodníka musí byť vo výške koľajnice.

Treba sa vyhnúť miestnym obmedzeniam spôsobeným prekážkami v únikovej oblasti. Prítomnosťou prekážok sa nesmie znížiť najmenšia šírka na menej ako 0,7 m a dĺžka prekážky nesmie presiahnuť 2 m.

Zábradlia musia byť inštalované približne 1 m nad chodníkom, ktorý vedie do bezpečnej oblasti. Zábradlie musí byť umiestnené mimo požadovaného voľného priestoru chodníka. Uhol zábradlia vo vzťahu k pozdĺžnej osi tunela pri vstupe do prekážky a výstupu z nej musí byť 30° až 40°.

4.2.2.8. Núdzové osvetlenie na únikových trasách

Táto špecifikácia sa vzťahuje na všetky súvislé tunely s dĺžkou viac ako 500 m.

K dispozícii musí byť núdzové osvetlenie, ktoré v prípade núdzovej situácie dovedie cestujúcich a personál do bezpečnej oblasti.

Osvetlenie pomocou iných prostriedkov ako je elektrina je prijateľné za predpokladu, že spĺňa zamýšľanú funkciu.

Vyžaduje sa takéto osvetlenie:

V jednokoľajovom tuneli: na jednej strane (rovnakej ako chodník)

V dvojkoľajovom tuneli: na oboch stranách.

Umiestnenie svetiel: nad chodníkom, a to čo najnižšie tak, aby nezasahovali do voľného priestoru určeného na prechod osôb, alebo musí byť zabudované do zábradlia.

Osvetlenie musí mať na úrovni chodníka hodnotu najmenej 1 luxu.

Nezávislosť a spoľahlivosť: zaručené elektrické napájanie v prípade núdzovej situácie alebo iných požiadaviek na zaistenie dostupnosti najmenej počas 90 minút.

Ak je núdzové osvetlenie vypnuté za bežných prevádzkových podmienok, musí byť možné zapnúť ho oboma týmito spôsobmi:

- ručne z vnútornej strany tunela každých 250 mm,
- dispečerom tunela, ktorý použije diaľkový ovládač.

4.2.2.9. Únikové značenie

Táto špecifikácia sa vzťahuje na všetky tunely s dĺžkou viac ako 100 m.

Únikové značenie označuje núdzové východy, vzdialenosť a smer do bezpečnej oblasti. Vzhľad všetkých značiek musí zodpovedať požiadavkám podľa smernice 92/58/ES z 24. júna 1992 týkajúcej sa zaistenia zdravotného a/alebo bezpečnostného označenia na pracovisku a požiadavkám podľa ISO 3864-1.

Únikové značky na inštalujú na bočné steny. Najväčšia vzdialenosť medzi únikovými značkami je 50 m.

Značky sa do tunelov umiestňujú z dôvodu označenia umiestnenia núdzovej výbavy, ak sa tam takáto výbava nachádza.

4.2.2.10. Komunikácia v núdzových situáciách

Rádiokomunikácia medzi vlakom a riadiacim strediskom sa v každom tuneli zabezpečuje pomocou GSM-R. Ďalšie komunikačné systémy, ako napríklad núdzové telefóny, nie sú potrebné.

Je potrebné zaistiť trvalé rádiové spojenie, ktoré záchranným službám umožní komunikáciu so svojim riadiacim strediskom nachádzajúcim sa na mieste. Tento systém musí umožňovať záchranným službám používať svoje vlastné komunikačné zariadenie.

4.2.2.11. Prístup pre záchranné služby

Vyžaduje sa, aby záchranné služby mohli prípade mimoriadnej udalosti vstúpiť do tunela cez tunelové portály a/alebo vhodné núdzové východy (pozri 4.2.2.6.3). Tieto prístupové cesty majú šírku najmenej 2,25 m a výšku najmenej 2,25 m. Manažér infraštruktúry (MI) poskytne v núdzovom pláne opis týchto zariadení určených ako prístupové trasy.

Ak sa v núdzovom pláne vyžaduje prístup po cestnej komunikácii, mala by byť čo najbližšie k plánovanej záchranné oblasti. V núdzovom pláne musia byť opísané spôsoby alternatívneho prístupu.

4.2.2.12. Záchranné oblasti mimo tunelov

V blízkosti tunela pri prístupových cestných komunikáciách musia byť k dispozícii záchranné oblasti s rozlohou najmenej 500 m². Existujúce cestné komunikácie možno pokladať za záchranné oblasti. Ak prístup po cestnej komunikácii nie je primerane uskutočniteľný, musia sa poskytnúť alternatívne riešenia po konzultácii so záchrannými službami.

4.2.2.13. Dodávka vody

Na prístupových miestach do tunela musí byť po konzultácii so záchrannými službami zaistená dodávka vody. Kapacita musí byť najmenej 800 litrov za minútu počas dvoch hodín. Zdrojom vody môže byť hydrant alebo akákoľvek zásoba vody s objemom najmenej 100 m³, ako napríklad nádrž, rieka alebo iné prostriedky. Spôsob dopravy vody na miesto mimoriadnej udalosti musí byť opísaný v núdzovom pláne.

4.2.3. Subsystem Energia

Táto časť sa vzťahuje na infraštruktúrnú časť systému Energia.

4.2.3.1. Členenie nadzemného vedenia alebo privodových koľajníc

Táto špecifikácia sa vzťahuje na tunely s dĺžkou viac ako 5 km.

Systém dodávky trakčnej energie v tuneloch musí byť rozdelený na úseky, pričom každý úsek je dlhý najviac 5 km. Táto špecifikácia platí iba vtedy, ak systém navštenia umožňuje v tuneli prítomnosť viac ako jedného vlaku súčasne na každej koľaji.

Umiestnenie výhybiek musí byť usporiadané v súlade s požiadavkami núdzového plánu tunela, a to tak, že počet výhybiek v tuneli je obmedzený na minimum.

Musí byť k dispozícii diaľkové ovládanie a diaľkové prepínanie každého „výhybkového úseku“.

Na mieste výhybky sú k dispozícii komunikačné prostriedky a osvetlenie umožňujúce bezpečnú ručnú prevádzku a údržbu spínacieho zariadenia výhybiek.

4.2.3.2. Uzemnenie nadzemných vedení alebo privodových koľajníc

Zariadenia na uzemňovanie musia byť k dispozícii v prístupových bodoch do tunela a v blízkosti oddeľovacích bodov medzi úsekmi (pozri ustanovenie 4.2.3.1). Sú namontované ručne alebo ide o diaľkovo ovládané pevné zariadenia.

Musia byť zaistené komunikačné a osvetľovacie prostriedky potrebné na uzemňovacie práce.

Postupy a zodpovednosti týkajúce sa uzemňovania sa vymedzujú medzi manažérom infraštruktúry (MI) a záchrannými službami v núdzovom pláne (pozri ustanovenie 4.4.4 Postupy uzemňovania).

4.2.3.3. Dodávka elektriny

Systém rozvodu elektriny v tuneli musí byť vhodný pre vybavenie záchranných služieb v súlade s núdzovým plánom pre tunel.

Niektoré skupiny vnútroštátnych záchranných služieb môžu byť so zreteľom na elektrické napájanie sebestačné. V takom prípade možno pokladať za vhodnú možnosť neposkytovať takýmto skupinám zariadenia elektrického napájania. Takéto rozhodnutie však musí byť opísané v núdzovom pláne.

4.2.3.4. Požiadavky na elektrické káble v tuneloch

Neizolované káble musia mať v prípade požiaru nízku zápalnosť, nízku schopnosť šírenia požiaru, nízku toxicitu a nízku hustotu dymu. Tieto požiadavky sú splnené kompatibilitou káblov s požiadavkami noriem EN 50267-2-1 (1998), EN 50267-2-2 (1998) a EN 50268-2 (1999).

4.2.3.5. Spôľahlivosť elektrických inštalácií

Elektrické inštalácie dôležité pre bezpečnosť (detekcia požiaru, núdzové osvetlenie, komunikácia v núdzových situáciách a akýkoľvek iný systém určený manažérom infraštruktúry alebo obstarávateľom ako životne dôležité pre bezpečnosť cestujúcich v tuneli) sa musia chrániť pred poškodením spôsobeným mechanickým nárazom, teplom alebo ohňom. Systém rozvodov musí byť konštrukčne riešený tak, aby umožňoval systému odolať nevyhnutnému poškodeniu prostredníctvom (napríklad) dodávky energie do alternatívnych spojení. Dodávka elektriny musí byť plne prevádzkyschopná v prípade straty ktoréhokoľvek dôležitého prvku. Systémy núdzového osvetlenia a komunikačné systémy musia byť k dispozícii s 90 minútovou rezervou.

4.2.4. Subsystem riadenie, zabezpečenie a návštenie

Tento oddiel sa vzťahuje na traťovú časť subsystému CCS.

4.2.4.1. Detektory horúcej ložiskovej skrine

Traťové detektory horúcej ložiskovej skrine alebo predpovedné zariadenia sa na sieťach s tunelmi inštalujú na strategických miestach tak, aby bola zaistená vysoká pravdepodobnosť, že dôjde k detekcii horúcej ložiskovej skrine skôr, než vlak vojde do tunela, a rovnako, že vlak, ktorý má poruchu, bude zastavený pred tunelom/tunelmi.

MI určí traťové detektory horúcej ložiskovej skrine a ich umiestnenie v registri infraštruktúry. ŽP uvedie informácie o nich v tabuľkách traťových pomerov.

4.2.5. Subsystem železničné koľajové vozidlá

4.2.5.1. Vlastnosti materiálov pre železničné koľajové vozidlá

Pri výbere materiálov a komponentov sa zohľadňujú ich vlastnosti z hľadiska ich reakcie pri požiari.

Osobné železničné koľajové vozidlá: ustanovenie 4.2.7.2.2 HS RST TSI sa vzťahuje aj na koľajové vozidlá konvenčných železníc (CR).

Nákladné železničné koľajové vozidlá: pozri ustanovenie 4.2.7.2.2.4 CR RST TSI (nákladné vozne, verzia EN07 z 5.1.2005) Požiadavky na materiál.

4.2.5.2. Hasiace prístroje pre osobné železničné koľajové vozidlá

Znenie ustanovenia 4.2.7.2.3.2 HS RST TSI sa vzťahuje aj na osobné koľajové vozidlá konvenčných železníc.

4.2.5.3. Protipožiarna ochrana pre nákladné vlaky

4.2.5.3.1. Jazdná schopnosť

Pre nákladné hnacie jednotky alebo vozidlá, na palube ktorých je požiar, sa nevyžaduje konkrétna jazdná schopnosť (popri špecifikáciách CR RST TSI nákladné vozne). Palubné detektory požiaru sa špecifikujú pre nákladné hnacie jednotky, ako aj pre osobné motorové jednotky (4.2.5.6).

4.2.5.3.2. Ochrana vodiča

Minimálna požiadavka na protipožiarnu ochranu vodiča: Hnacie jednotky majú požiaru prekážku na ochranu kabíny vodiča. Požiarne prekážky musia vyhovovať požiadavkám na celistvosť najmenej 15 minút. Skúška správania pri požiari sa vykonáva v súlade s požiadavkami normy EN 1363-1 týkajúcimi sa skúšok deliaceho prvku.

(Poznámka: k ochrane vodiča pozri aj ustanovenie 4.7.1)

4.2.5.3.3. Protipožiarna ochrana vlakov prepravujúcich cestujúcich a náklad alebo cestné vozidlá

Vo vlakoch, ktoré prepravujú cestujúcich a náklad alebo cestné vozidlá, musia osobné vozne vyhovovať príslušným predpisom uvedeným v kapitole 4.2.5 tejto TSI. Vnútroštátnymi právnymi predpismi sa môžu špecifikovať ďalšie požiadavky v oblasti prevádzky, aby sa zohľadnili ďalšie riziká týkajúce sa takýchto vlakov, pokiaľ tieto požiadavky nebránia jazde vlakov vyhovujúcich smernici 2001/16/ES upravenej smernicou 2004/50/ES (výnimky týkajúce sa vnútroštátnych, dvojstranných, mnohostranných dohôd alebo dohôd na mnohonárodnej úrovni sú uvedené v kapitole 7.4). Hnacie vozidlá musia spĺňať požiadavky pre osobné rušne. Pre nákladné vozne platia príslušné TSI.

4.2.5.4. Požiarne prekážky pre osobné železničné koľajové vozidlá

Ustanovenie 4.2.7.2.3.3 HS RST TSI Požiarne odolnosť sa vzťahuje aj na koľajové vozidlá konvenčných železníc.

4.2.5.5. Ďalšie opatrenia týkajúce sa jazdnej schopnosti osobných železničných koľajových vozidiel v prípade požiaru na palube:

4.2.5.5.1. Všeobecné ciele a požadovaná jazdná schopnosť pre osobné vlaky

Tento oddiel obsahuje opatrenia, ktoré treba dosiahnuť na zvýšenie pravdepodobnosti, že osobný vlak v prípade požiaru na palube bude pokračovať v prevádzke:

- 4 minúty v prípade železničných koľajových vozidiel v požiaro-bezpečnostnej kategórii A podľa 1.1.3.1. To sa pokladá za vyhovujúce, ak sú splnené požiadavky na brzdy (ustanovenie 4.2.5.5.2).
- 15 minút pri železničných koľajových vozidlách v požiaro-bezpečnostnej kategórii B podľa 1.1.3.2. To sa pokladá za vyhovujúce, ak sú splnené požiadavky na brzdy (ustanovenia 4.2.5.5.2 a 4.2.5.5.3).

Pre tunely dlhšie ako 20 km sa berie do úvahy potreba ďalších bezpečnostných opatrení týkajúcich sa infraštruktúry a prevádzky. Vaku, ktorý je v požiaro-bezpečnostnej kategórii B a vyhovuje požiadavkám príslušných TSI, nemožno brániť v prevádzke v tuneloch dlhších ako 20 km.

4.2.5.5.2. Požiadavky na brzdy

Požiadavky na brzdy v bode 4.2.7.2.4 HS RST TSI sa vzťahujú aj na koľajové vozidlá konvenčných železníc požiaro-bezpečnostných kategórií A a B.

4.2.5.5.3. Požiadavky na trakciu

Požiadavky na trakciu v ustanovení 4.2.7.2.4 HS RST TSI platia aj pre koľajové vozidlá konvenčných železníc požiaro-bezpečnostnej kategórie B.

4.2.5.6. Palubné detektory požiaru

Požiadavky ustanovenia 4.2.7.2.3.1 HS RST TSI platia aj pre koľajové vozidlá konvenčných železníc.

4.2.5.7. Komunikačné prostriedky vo vlakoch

Požiadavky ustanovenia 4.2.5.1 HS RST TSI platia aj pre koľajové vozidlá konvenčných železníc.

4.2.5.8. Vypnutie núdzovej brzdy

Ustanovenie 4.2.5.3 Výstražný systém pre cestujúcich HS RST TSI platí aj pre koľajové vozidlá konvenčných železníc.

4.2.5.9. Systém núdzového osvetlenia vo vlaku

Ustanovenie 4.2.7.13 Núdzové osvetlenie HS RST TSI platí aj pre osobné koľajové vozidlá konvenčných železníc, ale s výnimkou, že sa vyžaduje, aby osvetlenie nezávisle fungovalo 90 minút po zlyhaní hlavnej dodávky energie.

4.2.5.10. Vypnutie klimatizácie vo vlaku

Ustanovenie 4.2.7.12.1 HS RST TSI Priestory pre cestujúcich a vlakový personál vybavené klimatizáciou platí aj pre osobné koľajové vozidlá konvenčných železníc.

4.2.5.11. Konštrukčné riešenie únikových ciest v osobných železničných koľajových vozidlách

4.2.5.11.1. Núdzové východy pre cestujúcich

Usporiadanie, prevádzka a značenie núdzových východov v osobných koľajových vozidlách konvenčných železníc musia vyhovovať požiadavkám písmen A až C ustanovenia 4.2.7.1.1 HS RST TSI.

4.2.5.11.2. Dvere pre nástup cestujúcich

Dvere musia byť vybavené vlastným vnútorným a vonkajším zariadením na otvorenie v núdzovej situácii, a to v zhode s písmenom g) ustanovenia 4.2.2.4.2.1 HS RST TSI.

4.2.5.12. Informácie a prístup záchranných služieb

Záchranné služby musia dostať opis železničných koľajových vozidiel, ktorý im umožní riešiť núdzové situácie. Mali by byť poskytnuté najmä informácie o tom, ako sa dostať do vnútorných priestorov železničných koľajových vozidiel.

4.3. Funkčné a technické špecifikácie rozhraní

4.3.1. Všeobecné ustanovenia

Vďaka širokému záberu SRT TSI stanovuje uvedená TSI opatrenia týkajúce sa niekoľkých iných subsystémov jedným z týchto spôsobov:

- jednoduchým odkazom na konkrétne ustanovenie v inom subsystéme
- odkazom na konkrétne ustanovenie v inom subsystéme, pričom ho dopĺňa konkrétnymi požiadavkami na železničné tunely (napr. ustanovenie 4.5.1 Inšpekcia stavu tunela)
- odkazom na konkrétne ustanovenie v inom subsystéme, pričom zreteľne uvádza, že dané ustanovenie platí aj pre subsystém, pre ktorý v súčasnosti neexistuje TSI (napr. ustanovenie 4.2.5.2 Hasiace prístroje pre osobné železničné koľajové vozidlá odkazuje na ustanovenie 4.2.7.2.3.2 HS RST TSI a uvádza sa v ňom, že platí aj pre koľajové vozidlá konvenčných železníc).

Zoznam rozhraní je uvedený ďalej. Odkazy na ustanovenia v iných TSI treba pokladať za odporúčania pre CR TSI, na ktoré sa odkazuje.

4.3.2. Rozhrania so subsystémom Infraštruktúra

CR SRT TSI	HS INS TSI
4.2.2.7. Únikové chodníky	4.2.2.3.2. Núdzové chodníky v tuneloch
4.5.1. Inšpekcia stavu tunela	4.5.1. Plán údržby

Odkazy rozhraní na CR INS sa určia v neskoršom štádiu, keď bude k dispozícii CR INS TSI.

4.3.2.1. Únikové chodníky

Vymedzenie únikových chodníkov je opísané v ustanovení 4.2.2.7 CR SRT TSI. HS INS TSI obsahuje odkaz na túto špecifikáciu. Zodpovedá za ňu CR SRT TSI.

4.3.2.2. Inšpekcia stavu tunela

Inšpekcia stavu tunela vychádza zo všeobecných špecifikácií plánu údržby v ustanovení 4.5.1 HS TSI INS a z budúcej CR TSI INS s ďalšími požiadavkami opísanými v ustanovení 4.5.1. tejto TSI.

4.3.3. Rozhrania so subsystémom Energia

CR SRT TSI	HS ENE TSI
4.2.3.1. Členenie nadzemného vedenia alebo prívodových koľajníc	4.2.7. Nepretržitosť elektrického napájania v prípade porúch

Odkazy rozhraní na CR ENE sa určia v neskoršom štádiu, keď bude k dispozícii CR ENE TSI.

4.3.3.1. Rozdelenie systémov dodávky trakčnej energie na úseky

Ustanovenie SRT 4.2.3.1 Členenie nadzemných vedení alebo prívodových koľajníc a ustanovenie HS ENE TSI 4.2.7 sa zaoberajú rovnakými otázkami: delením systému nadzemného trolejového vedenia na úseky a nepretržitosťou prevádzky. Existuje medzi nimi väzba.

4.3.4. Rozhrania so subsystémom Riadenie-zabezpečenie-návestenie

CR SRT TSI	HS CCS TSI	CR CCS TSI
4.2.4.1. Detektory horúcej ložiskovej skrine		4.2.4.1

Detektory horúcej ložiskovej skrine musia mať schopnosť odhaliť horúcu ložiskovú skriňu. SRT TSI nevymedzuje špecifikáciu subsystému, iba umiestnenie detektorov horúcej ložiskovej skrine.

4.3.5. Rozhranie so subsystémom Riadenie premávky a prevádzky

CR SRT TSI	HS OPE TSI	CR OPE TSI
4.4.1. Kontrola stavu vlakov a vhodné opatrenia		4.2.2.7.1. 4.2.3.3. 4.2.3.3.2. 4.2.3.6.3. 4.2.3.7.
4.4.3. Núdzový plán tunela a nácvičky		4.2.3.7.
4.4.5. Tabuľky traťových pomerov		4.2.1.2.2.
4.4.6. Poskytnutie informácií o bezpečnosti vo vlaku a núdzovej situácii cestujúcim		4.2.3.7.
4.6.1. Špecifické spôsobilosti vlakového a ostatného personálu týkajúce sa tunelov		4.6 a prílohy H a J

4.3.5.1. Núdzový plán tunela a nácvičky

Popri požiadavkách pre riadenie núdzových situácií, ako je to opísané v ustanovení 4.2.3.7 CR OPE TSI, konkrétne požiadavky na núdzový plán tunela sú opísané v ustanovení 4.4.3 tejto TSI.

4.3.5.2. Tabuľky traťových pomerov

Na tratiach s tunelmi sa popri požiadavkách opísaných v ustanovení 4.2.1.2.2 CR OPE TSI v tabuľkách traťových pomerov musia špecifikovať požiadavky opísané v ustanovení 4.4.5 tejto TSI.

4.3.5.3. Poskytnutie informácií o bezpečnosti vo vlaku a núdzovej situácii cestujúcim

Popri požiadavkách na riadenie núdzových situácií, ako je to opísané v ustanovení 4.2.3.7 CR OPE TSI, špecifické požiadavky na bezpečnosť tunela sú opísané v ustanovení 4.4.6 tejto TSI.

4.3.5.4. Špecifické spôsobilosti vlakového a ostatného personálu týkajúce sa tunelov

Popri požiadavkách CR OPE TSI v ustanovení 4.6 týkajúcich sa odborných a jazykových spôsobilostí a procesu posudzovania potrebného na dosiahnutie týchto spôsobilostí sa v ustanovení 4.6.1 SRT TSI spresňujú spôsobilosti požadované na zvládnutie poruchových situácií v tuneloch.

4.3.6. Rozhrania so subsystémom Železničné koľajové vozidlá

CR SRT TSI	HS RST TSI	CR WAG TSI
4.2.5.1. Vlastnosti materiálov pre železničné koľajové vozidlá	4.2.7.2.2.	4.2.7.2.1.
4.2.5.2. Hasiace prístroje pre železničné koľajové vozidlá	4.2.7.2.3.2.	
4.2.5.3. Protipožiarna ochrana pre nákladné vlaky		
4.2.5.4. Požiarne prekážky pre osobné železničné koľajové vozidlá	4.2.7.2.3.3.	
4.2.5.5. Ďalšie opatrenia týkajúce sa jazdnej schopnosti osobných železničných koľajových vozidiel v prípade požiaru na palube	4.2.7.2.4.	
4.2.5.6. Palubné detektory požiaru	4.2.7.2.3.1.	
4.2.5.7. Komunikačné prostriedky vo vlakoch	4.2.5.1.	
4.2.5.8. Vypnutie núdzovej brzdy	4.2.5.3.	
4.2.5.9. Systém núdzového osvetlenia vo vlaku	4.2.7.1.3.	
4.2.5.10. Vypnutie klimatizácie vo vlaku	4.2.7.12.1.	
4.2.5.11. Konštrukčné riešenie únikových ciest v osobných železničných koľajových vozidlách	4.2.7.1.1 A-C 4.2.2.4.2.1 g	

Odkazy na rozhrania s CR RST okrem nákladných vozňov sa určia v neskoršom štádiu, keď bude k dispozícii CR RST TSI.

4.3.6.1. Vlastnosti materiálov pre železničné koľajové vozidlá

V ustanovení 4.2.5.1 sa špecifikujú vlastnosti materiálov a komponentov z hľadiska ich reakcie pri požiari. Pre osobné koľajové vozidlá konvenčných železníc sa v ňom vyžadujú rovnaké vlastnosti ako pre koľajové vozidlá vysokorychlostných železníc, a preto obsahuje odkaz na ustanovenie 4.2.7.2.2 HS RST TSI. Pre nákladné koľajové vozidlá konvenčných železníc sú príslušné vlastnosti vymedzené v ustanovení 4.2.7.2.1 CR WAG TSI.

4.3.6.2. Ostatné špecifikácie železničných koľajových vozidiel

Špecifikácie 4.2.5.2, 4.2.5.4 až 4.2.5.11 SRT TSI pre koľajové vozidlá konvenčných železníc sú rovnaké ako špecifikácie pre koľajové vozidlá vysokorychlostných železníc.

4.3.7. Rozhrania so subsystémom PRM

CR SRT TSI

PRM TSI

4.2.2.7. Únikové chodníky

4.2.2.3. Priestory pre invalidné vozíky

4.3.7.1. Únikové chodníky

Rozmery únikových chodníkov sú zvolené vo vzťahu k CR PRM TSI, kde sa na použitie invalidných vozíkov vyžaduje šírka 0,75 m.

4.4. Prevádzkové predpisy

Nasledujúce prevádzkové predpisy nie sú súčasťou posudzovania subsystémov.

Vzhľadom na základné požiadavky v kapitole 3 sú prevádzkové predpisy špecifické pre bezpečnosť tunelov v subsystémoch dotknutých touto TSI tieto:

4.4.1. Kontrola stavu vlakov a vhodné opatrenia

Stav výbavy vlaku súvisiacej s bezpečnosťou kontroluje

- počas údržby koľajových vozidiel železničný podnik (ŽP) alebo subjekt zodpovedný za údržbu koľajových vozidiel (pozri oddiel 4.5.2),
- pred uvedením vlaku do prevádzky ŽP,
- počas jazdy vlaku ŽP.

Touto požiadavkou sa dopĺňa CR OPE TSI ustanovenie 4.2.2.7.

4.4.1.1. Pred uvedením vlaku do prevádzky

Požiadavka CR OPE TSI v ustanovení 4.2.3.3 je dôležitá pre SRT.

4.4.1.2. Počas jazdy vlaku

Požiadavky CR OPE TSI v ustanoveniach 4.2.3.3.2, 4.2.3.6.3 a 4.2.3.7 sú dôležité pre SRT.

4.4.1.2.1. Výbava súvisiaca s bezpečnosťou

Ak sa počas jazdy vlaku zistí, že chybná je jedna z týchto častí výbavy:

- vlakový dorozumievací systém,
- núdzové osvetlenie,
- systém odomykania dverí,
- systém vypnutia núdzovej brzdy,
- detekcia požiaru,
- vlakový rozhlas,

ŽP musí mať plány na pokračovanie bezpečnej prevádzky vlakov za poruchových podmienok, ktoré z danej situácie vyplývajú, alebo na zastavenie.

MI musí byť bezodkladne informovaný vlakovým personálom.

4.4.1.2.2. Mimoriadne udalosti následkom horúcej ložiskovej skrine

Ak sa zistí horúca ložisková skriňa:

- chybný vlak sa zastaví čo najskôr na vhodnom mieste pred tunelom/tunelmi,
- MI musí byť informovaný o mieste, kde vlak ihneď zastaví,
- vlakový personál skontroluje chybné súčasti,
- ŽP musí mať pravidlá na umožnenie pokračovania bezpečnej prevádzky za poruchových podmienok, ktoré z danej situácie vyplývajú.

4.4.2. Predpis pre núdzové situácie

V prevádzkových predpisoch MI sa musí prijať a v prípade potreby podrobnejšie vypracovať zásada, že v prípade mimoriadnej udalosti (s výnimkou vykoľajenia, pri ktorom sa vyžaduje okamžité zastavenie)

- vlak sa zastaví pred vojitím do tunela, alebo ho treba vyvieť z tunela,

- v tuneloch s podzemnými stanicami sa vlak môže evakuovať na podzemnom nástupisku. Postupy pre túto situáciu vypracujú MI a ŽP a musia byť podrobne opísané v núdzovom pláne.

Vlakový personál musí v každom prípade ihneď informovať MI a ďalší pravidelný vlak nemá povolený vjazd do tunela.

4.4.3. Núdzový plán tunela a nácvičky

Núdzový plán sa pre každý tunel vypracuje pod vedením manažéra infraštruktúry, prípadne v spolupráci so železničnými podnikmi, záchrannými službami a príslušnými orgánmi. Musí spĺňať požiadavky ustanovenia 4.2.3.7 CR OPE TSI Riadenie núdzovej situácie a vyhovovať nasledujúcim ďalším špecifikáciám.

Ak sú tunely na trase podobné, núdzový plán môže byť všeobecne použiteľný.

4.4.3.1. Obsah

Núdzový plán musí byť konzistentný so zariadeniami na záchranu vlastnými prostriedkami, evakuáciu a záchranu, ktoré sú k dispozícii.

Núdzový plán musí obsahovať najmenej tieto údaje:

- Úlohy, názvy, adresy a telefónne čísla všetkých príslušných organizácií; všetky zmeny sa v tejto súvislosti ihneď oznamujú a MI núdzový plán v súlade s tým aktualizuje;
- jedinečná identifikácia tunela a presný opis a plán prístupových ciest pre záchranné služby;
- existujúce opatrenia a stratégia evakuácie cestujúcich z tunela v prípade mimoriadnej udalosti v tuneli. V prípade dlhšieho zastavenia (vymedzeného v ustanovení 2.2 Scenáre rizík) musí existovať možnosť prijať rozhodnutie a začať vhodný postup vedúci k evakuácii cestujúcich (začať skutočnú evakuáciu alebo vypraviť vhodnú evakuačnú vlakovú súpravu) do 60 minút po zastavení vlaku. Rozhodnutie sa musí zakladať na posúdení relatívnych rizík vyplývajúcich zo vzniknutej situácie pre cestujúcich, ktorí zostali vo vlaku alebo ktorých premiestňujú do bezpečnej oblasti;
- postupy izolovania a uzemňovania (pozri ustanovenie 4.4.4).

4.4.3.2. Identifikácia

Všetky dvere vedúce k núdzovým východom alebo priechodom (pozri ustanovenie 4.2.2.6) sa musia jedinečne vymedziť a označiť na oboch stranách. Táto identifikácia sa vymedzuje v núdzovom pláne a v tabuľkách traťových pomerov a používa sa v každej komunikácii medzi železničnými podnikmi, manažérom infraštruktúry a záchrannými službami. Všetky zmeny, ktoré z toho vyplývajú, sa musia ihneď oznámiť; núdzový plán vhodne aktualizuje MI a železničný podnik aktualizuje tabuľky traťových pomerov v súlade s ustanovením 4.2.1.2.2.2 CR OPE TSI

4.4.3.3. Nácvičky

Pred otvorením jedného tunela alebo celého radu tunelov sa uskutočňuje úplný nácvič postupov evakuácie a záchranných činností, ktorého sa zúčastňujú všetky kategórie personálu uvedené v núdzovom pláne.

V núdzovom pláne sa vymedzí, ako sa všetky zapojené organizácie môžu oboznámiť s infraštruktúrou a ako často sa majú vykonávať prehliadky tunela a simulačné alebo iné cvičenia.

4.4.4. Postupy izolovania a uzemňovania

Ak záchranné služby požadujú odpojenie elektrického napájania trakcie, musia dostať záruku, že príslušné úseky nosných lán alebo privodových koľajníc boli pred vstupom do tunela alebo do úseku tunela odpojené.

Zodpovednosť za prerušenie elektrického napájania trakcie má manažér infraštruktúry. Zodpovednosť za uzemňovanie sa vymedzuje v núdzovom pláne. Na izoláciu úseku, v ktorom došlo k mimoriadnej udalosti, sa musí vypracovať opatrenie.

4.4.5. Tabuľky traťových pomerov

V tabuľkách traťových pomerov vymedzených v CR OPE TSI ustanovení 4.2.1.2.2.1 sa uvádzajú informácie, ktoré sú pre tunely významné z hľadiska bezpečnosti.

4.4.6. Poskytnutie informácií o bezpečnosti vo vlaku a núdzovej situácii cestujúcim

V zmysle špecifikácie v CR OPE TSI ustanovení 4.2.3.7 ŽP musia mať stanovené procesy na informovanie cestujúcich o núdzovej situácii vo vlaku a o bezpečnostných postupoch v tuneloch. Tieto informácie sa poskytujú prinajmenšom v jazyku krajiny, v ktorej vlak práve ide, a v angličtine. Pokiaľ je to možné, používajú sa vizuálne informácie (piktogramy). Základný obsah a minimálne požiadavky na informácie by mali byť tieto:

- Neodkladajte na chodbách, pri dverách, núdzových východoch a hasiacich prístrojoch batožinu, bicykle atď.
- V prípade požiaru, ak ste schopní to urobiť, snažte sa zhasiť oheň pomocou hasiacich prístrojov umiestnených vo vlaku.
- Upozornite vlakový personál.
- Ak nehrozí bezprostredné nebezpečenstvo, počkajte na pokyny vlakového personálu.
- Ak je to nevyhnutné alebo ak dostanete na to pokyn, premiestnite sa do iného voza.
- Hneď ako vlak zastaví, postupujte podľa pokynov vydaných vlakovým personálom.
- Ak opúšťate vlak v núdzovej situácii, sledujte značky upozorňujúce na núdzový východ.
- Dávajte pozor na vlaky idúce po susedných koľajach.

4.4.7. Koordinácia medzi riadiacimi strediskami tunela

Koordinované postupy medzi príslušnými zúčastnenými riadiacimi strediskami (napr. dodávka energie, prevádzka, inštalácie tunela) musia byť v súlade s požiadavkami núdzového plánu.

4.5. Pravidlá údržby

Z hľadiska základných požiadaviek v kapitole 3 sú pravidlá údržby špecifické pre bezpečnosť tunelov v príslušných subsystémoch, na ktoré sa vzťahuje táto TSI, tieto:

4.5.1. Inšpekcia stavu tunela

Táto špecifikácia platí pre všetky tunely bez ohľadu na ich dĺžku.

V pláne údržby zavedenom HS INS TSI ustanovením 4.5.1 a takisto budúcou CR INS TSI sa musia zohľadniť tieto dodatočné pravidlá inšpekcie:

- každoročné vizuálne kontroly, ktoré vykonáva MI
- podrobné inšpekcie podľa plánu údržby MI,
- osobitné inšpekcie po nehodách, prírodných udalostiach, ktoré mohli nepriaznivo ovplyvniť stav tunela,
- po vykonaní prác na obnove a/alebo na modernizácii a v ich priebehu a pred obnovením prevádzky vlaku v tuneli treba s použitím vhodných prostriedkov vykonať inšpekciu s cieľom uistiť sa, že je zaručená stabilita konštrukcie a nevyskytujú sa narušenia rozchodov.

4.5.2. Údržba železničných koľajových vozidiel

4.5.2.1. Osobné železničné koľajové vozidlá

Plán údržby pre železničné koľajové vozidlá používané pre osobný vlak konkrétne zahŕňa kontrolu nasledujúcej výbavy súvisiacej s bezpečnosťou:

- vlakový dorozumievací systém,
- núdzové osvetlenie,

- systém odomykania dverí,
- systém vypnutia núdzovej brzdy,
- vypnutie klimatizácie,
- vlakový rozhlas,
- skúška fungovania palubných detektorov požiaru (ak sú inštalované),
- konštrukčné riešenie únikových ciest.

4.5.2.2. Nákladné železničné koľajové vozidlá

Plán údržby pre hnacie jednotky používané pre nákladný vlak musia konkrétne zahŕňať kontrolu prítomnosti aspoň jedného zariadenia na záchranu vlastnými prostriedkami v hnacej jednotke.

4.6. Odborné kvalifikácie

Odborné kvalifikácie personálu požadované so zreteľom na bezpečnosť tunela pre prevádzku v subsystémoch dotknutých touto TSI a v súlade s prevádzkovými predpismi v ustanovení 4.4 tejto TSI sú tieto:

4.6.1. Špecifické spôsobilosti vlakového a ostatného personálu týkajúce sa tunelov

Všetok odborný personál, ktorý vedie a sprevádza vlak, ako aj personál povoľujúci jazdu vlaku, musia mať znalosti a schopnosť použiť tieto znalosti na zvládnutie poruchových situácií v prípade mimoriadnej udalosti. Pre personál, ktorý vykonáva úlohy týkajúce sa vedenia vlaku a/alebo sprevádzania vlaku, sú všeobecné požiadavky uvedené v CR OPE TSI ustanovení 4.6 Odborné kvalifikácie a prílohách H (Minimálne prvky relevantné pre odbornú spôsobilosť pre úlohy spojené s vedením vlaku) a J (Minimálne prvky súvisiace s odbornou spôsobilosťou pre úlohy spojené so sprevádzaním vlakov).

Celý vlakový personál musí mať znalosti o vhodných bezpečnostných postupoch v tuneloch a musí byť najmä schopný evakuovať vlak v tuneli. Patrí sem vydanie pokynov cestujúcim, aby prestúpili do ďalšieho vozňa alebo vystúpili z vlaku, a ich odvedenie z vlaku na bezpečné miesto.

Pomocný personál vlaku (napr. občerstvenie, upratovanie), ktorý netvorí súčasť vlakového personálu, ako je uvedené ďalej, musí byť okrem svojej základnej prípravy vyškolený, aby poskytol podporu vlakovému personálu ⁽¹⁾.

Odborné školenie technikov a vedúcich pracovníkov zodpovedných za údržbu a prevádzku subsystémov zahŕňa otázky bezpečnosti v železničných tuneloch.

4.7. Podmienky ochrany zdravia a bezpečnosti

Podmienky ochrany zdravia a bezpečnosti personálu požadované so zreteľom na bezpečnosť tunela pre prevádzku v subsystémoch dotknutých touto TSI a na vykonávanie TSI sú tieto:

4.7.1. Zariadenie na záchranu vlastnými prostriedkami

Obsluhované hnacie jednotky nákladných vlakov musia byť vybavené zariadením na záchranu vlastnými prostriedkami pre vodiča a iné osoby vo vlaku, pričom uvedené zariadenia musia vyhovovať špecifikáciám jednej z dvoch noriem EN 402:2003 alebo 403:2004. ŽP je povinný vybrať jedno z dvoch rôznych riešení vymedzených v týchto normách.

4.8. Registre infraštruktúry a železničných koľajových vozidiel

V súlade s článkom 24 ods. 1 smernice 2001/16/ES uvádza každá TSI presné informácie, ktoré musí register infraštruktúry a železničných koľajových vozidiel obsahovať.

4.8.1. Register infraštruktúry

Pozri prílohu A k tejto TSI.

⁽¹⁾ Vlakový personál je definovaný v slovníku OPE TSI takto: Členovia personálu vo vlaku, ktorí sú úradne osvedčení ako spôsobilí a vymenovaní železničným podnikom na vykonávanie špecificky stanovených úloh súvisiacich s bezpečnosťou vo vlaku, napr. vodič alebo sprievodca.

4.8.2. Register železničných koľajových vozidiel

Pozri prílohu B k tejto TSI.

5. **ZLOŽKY INTEROPERABILITY**

V SRT TSI nie sú vymedzené zložky interoperability.

6. **POSUDZOVANIE ZHODY A/ALEBO VHODNOSTI NA POUŽITIE ZLOŽIEK A OVEROVANIE SUBSYSTÉMU**6.1. **Zložky interoperability**

Nevzťahuje sa na tento bod, pretože v SRT TSI nie sú vymedzené zložky interoperability.

6.2. **Subsystémy**

6.2.1. Postup posudzovania zhody (všeobecne)

Obstarávateľ, ako napríklad železničný podnik, manažér infraštruktúry, výrobca železničných koľajových vozidiel alebo splnomocnený zástupca so sídlom v Spoločenstve podá žiadosť o posúdenie zhody subsystémov Železničné koľajové vozidlá alebo Energia alebo Riadenie, zabezpečenie a návštenie alebo Infraštruktúra notifikovanému orgánu podľa vlastného výberu.

V súčasnosti sa rozlišuje medzi:

- subsystémami, pre ktoré už existujú TSI: CR CCS, CR OPE, CR RST (vozne)
- subsystémami, pre ktoré TSI ešte neexistuje: CR RST s výnimkou vozňov, CR ENE, CR INS

V prvom prípade sa posúdenie podľa SRT TSI musí vykonať v rámci posúdenia príslušného subsystému podľa jeho konkrétnej TSI. V prípade druhej situácie (CR RST s výnimkou vozňov, CR INS a CR ENE) je posúdenie buď opísané v tejto kapitole, alebo v príslušných kapitolách existujúcich HS TSI (RST, INS, ENE).

Ak je špecifikácia v CR SRT TSI kapitole 4 primeraná, nie sú v tejto kapitole poskytnuté žiadne ďalšie informácie na posúdenie.

V tejto tabuľke je uvedený odkaz.

Špecifikácia	Odkaz
4.2.2.1. Inštalácia výhybiek a križovatiek	CR SRT TSI 6.2.7.1
4.2.2.2. Zabránenie neoprávnenému prístupu do núdzových východov a miestností s vybavením	CR SRT TSI 6.2.7.2
4.2.2.3. Požiadavky na protipožiarnu ochranu pre stavebné konštrukcie	CR SRT TSI 6.2.7.3
4.2.2.4. Požiarno-bezpečnostné požiadavky pre stavebné materiály	CR SRT TSI 4.2.2.4
4.2.2.5. Detekcia požiaru	CR SRT TSI 4.2.2.5
4.2.2.6. Zariadenia na záchranu vlastnými prostriedkami, evakuáciu a záchranu v prípade mimoriadnej udalosti	CR SRT TSI 6.2.7.4
4.2.2.7. Únikové chodníky	CR SRT TSI 4.2.2.7
4.2.2.8. Núdzové osvetlenie na únikových trasách	CR SRT TSI 4.2.2.8
4.2.2.9. Únikové značenie	CR SRT TSI 4.2.2.9
4.2.2.10. Komunikácia v núdzových situáciách	CR SRT TSI 6.2.7.5
4.2.2.11. Prístup pre záchranné služby	CR SRT TSI 6.2.7.5
4.2.2.12. Záchranné oblasti mimo tunelov	CR SRT TSI 6.2.7.5

Špecifikácia	Odkaz
4.2.2.13. Dodávka vody	CR SRT TSI 6.2.7.5
4.2.3.1. Členenie nadzemného vedenia alebo prívodových koľajníc	CR SRT TSI 4.2.3.1
4.2.3.2. Uzemnenie nadzemných vedení alebo prívodových koľajníc	CR SRT TSI 6.2.7.5
4.2.3.3. Dodávka elektriny	CR SRT TSI 6.2.7.5
4.2.3.4. Požiadavky na elektrické káble v tuneloch	CR SRT TSI 4.2.3.4
4.2.3.5. Spoľahlivosť elektrických inštalácií	CR SRT TSI 6.2.7.6
4.2.4.1. Detektory horúcej ložiskovej skrine	CR SRT TSI 6.2.7.7
4.2.5.1. Vlastnosti materiálov pre koľajové vozidlá	HS RST TSI/CR WAG TSI
4.2.5.2. Hasiace prístroje pre osobné železničné koľajové vozidlá	HS RST TSI
4.2.5.3. Protipožiarna ochrana pre nákladné vlaky	CR SRT TSI 4.2.5.3
4.2.5.4. Požiarne prekážky pre osobné železničné koľajové vozidlá	HS RST TSI
4.2.5.5. Ďalšie opatrenia týkajúce sa jazdnej schopnosti osobných železničných koľajových vozidiel v prípade požiaru na palube:	CR SRT TSI 4.2.5.5
4.2.5.6. Palubné detektory požiaru	HS RST TSI
4.2.5.7. Komunikačné prostriedky vo vlakoch	HS RST TSI
4.2.5.8. Vypnutie núdzovej brzdy	CR SRT TSI 4.2.5.8
4.2.5.9. Systém núdzového osvetlenia vo vlaku	CR SRT TSI 4.2.5.9
4.2.5.10. Vypnutie klimatizácie vo vlaku	HS RST TSI
4.2.5.11. Konštrukčné riešenie únikových ciest v osobných železničných koľajových vozidlách	CR SRT TSI 4.2.5.11
4.2.5.12. Informácie a prístup pre záchranné služby	CR SRT TSI 6.2.8.1
4.4.1. Kontrola stavu vlakov a vhodné opatrenia	CR OPE TSI
4.4.2. Predpis pre núdzové situácie	CR OPE TSI
4.4.3. Núdzový plán tunela a nácviky	CR OPE TSI
4.4.4. Postupy uzemňovania	CR OPE TSI
4.4.5. Tabuľky traťových pomerov	CR OPE TSI
4.4.6. Poskytnutie informácií o bezpečnosti vo vlaku a núdzovej situácii cestujúcim	CR OPE TSI
4.4.7. Koordinácia medzi kontrolnými strediskami tunela	CR OPE TSI
4.5.1. Inšpekcia stavu tunela	CR SRT TSI 6.2.5
4.5.2. Údržba železničných koľajových vozidiel	CR SRT TSI 6.2.5
4.6.1. Špecifické spôsobilosti vlakového a ostatného personálu týkajúce sa tunelov	CR SRT TSI 4.6.1
4.7.1. Zariadenie na záchranu vlastnými prostriedkami	CR SRT TSI 6.2.8.2

Tento notifikovaný orgán je oprávnený:

- buď vykonať posúdenie každého z uvedených subsystémov
- alebo vykonať posúdenie iba jedného zo subsystémov, ale v takom prípade musí zmluvne zaistiť posúdenie príslušných požiadaviek týkajúcich sa iných subsystémov, pričom uvedené zmluvné posúdenie vykonávajú iné subjekty notifikované na účel posúdenia iných subsystémov (pozri oddiel 4.2 tejto TSI)

Žiadateľ (žiadatelia) vypracujú vyhlásenie (vyhlásenia) ES o overení v súlade s článkom 18 ods. 1 a prílohou VI k smernici 2001/16/ES upravenej smernicou 2004/50/ES, ktoré sa vzťahuje na dotknutý subsystém (dotknuté subsystémy).

vyhlásenie (vyhlásenia) ES o overení sa požaduje/požadujú s cieľom získať oprávnenie na uvedenie subsystému (subsystémov) do prevádzky.

Posúdenie zhody subsystému sa vykonáva podľa jedného z nasledujúcich modulov či ich kombinácií v súlade s ustanovením 6.2.2 a prílohou E k tejto TSI:

Moduly pre overenie ES subsystémov (pozri prílohu F)

Modul SB: Preskúmanie typu pre fázy konštrukčného riešenia a vývoja

Modul SD: Systém riadenia kvality výrobkov pre výrobnú fázu

Modul SF: Overenie výrobku pre výrobnú fázu

Modul SG: Overenie jednotky

Modul SH2: Úplný systém riadenia kvality s preskúmaním fáz konštrukčného riešenia, vývoja a výroby

Schvaľovací proces a obsah posúdenia sa stanovuje medzi žiadateľom a notifikovaným orgánom podľa požiadaviek vymedzených v tejto TSI a v súlade s pravidlami stanovenými v oddiele 7 tejto TSI.

6.2.2. Postupy posudzovania zhody (moduly)

Žiadateľ si vyberie jeden z modulov alebo kombináciu modulov uvedených v nasledujúcej tabuľke.

Tabuľka

Postupy posudzovania

Subsystém, ktorý sa má posudzovať	Modul SB + SD	Modul SB + SF	Modul SG	Modul SH2
Subsystém železničné koľajové vozidlá	X	X		X
Subsystém energia	X	X	X	X
Subsystém infraštruktúra			X	X
Riadenie, zabezpečenie a návštenie			X	X

Charakteristiky subsystému, ktoré sa majú posudzovať v priebehu príslušných fáz, sú uvedené v prílohe E. Žiadateľ potvrdí, že každý vyrobený subsystém vyhovuje typu. Znak „X“ v stĺpci 4 tabuľky E v prílohe E označuje, že príslušné charakteristiky sa musia overiť skúšaním každého jednotlivého subsystému.

Posúdenie subsystému údržba je opísané v ustanovení 6.2.5.

6.2.3. Existujúce riešenia

Ak je existujúce riešenie už posúdené na účely použitia za porovnateľných podmienok a je v prevádzke, potom sa uplatňuje tento proces:

Žiadateľ preukáže, že výsledky skúšok a overení pre predchádzajúce posúdenie žiadosti sú v zhode s požiadavkami tejto TSI. V takom prípade predchádzajúce typové posúdenie charakteristík súvisiacich so subsystémom zostáva v platnosti na nové použitie.

6.2.4. Inovačné riešenia

Ak subsystém zahŕňa inovačné riešenie, ako sa uvádza v oddiele 4.1, výrobca alebo obstarávateľ uvedie odchyľku od príslušného ustanovenia TSI a predloží ju Európskej železničnej agentúre (ERA). ERA vypracuje a dokončí pre toto riešenie vhodné funkčné špecifikácie a špecifikácie rozhraní a vypracuje metódy posudzovania.

Vhodné funkčné špecifikácie a špecifikácie rozhraní a metódy posudzovania sa prostredníctvom revízneho procesu začlenia do tejto TSI. Po nadobudnutí účinnosti rozhodnutia Komisie prijatého v súlade s článkom 21 ods. 2 smernice 2001/16/ES upravenej smernicou 2004/50/ES je prípustné použitie inovačného riešenia pred jeho začlenením do TSI.

6.2.5. Posudzovanie údržby

Podľa článku 18.3 smernice 2001/16/ES upravenej smernicou 2004/50/ES musí notifikovaný orgán zostaviť súbor technickej dokumentácie, ktorý obsahuje súbor dokumentácie údržby. To konkrétne znamená, že notifikovaný orgán overí:

- či existuje súbor dokumentácie údržby,
- či pre koľajové vozidla v súbore dokumentácie údržby existujú položky opísané v ustanovení 4.2.10.2 HS RST TSI,

nemusí však kontrolovať platnosť obsahu súboru dokumentácie údržby.

Za posúdenie súboru dokumentácie údržby zodpovedá príslušný vnútroštátny orgán.

6.2.6. Posúdenie prevádzkových predpisov

Železničný podnik alebo manažér infraštruktúry musia preukázať súlad s požiadavkami tejto TSI. Môžu to vykonať ako súčasť systému riadenia bezpečnosti, ako je opísaný v smernici 2004/49/ES. Súlad s prevádzkovými predpismi tejto TSI nevyžaduje samostatné posúdenie notifikovaným orgánom, pokiaľ sa to nevyžaduje v OPE TSI.

Príslušný zodpovedný orgán posúdi všetky nové alebo zmenené a doplnené prevádzkové postupy a procesy pred ich zavedením a pred udelením nového alebo revidovaného bezpečnostného schválenia/osvedčenia. Toto posúdenie je súčasťou procesu udeľovania bezpečnostného osvedčenia/schválenia.

6.2.7. Ďalšie požiadavky na posudzovanie špecifikácií týkajúcich sa MI

6.2.7.1. Inštalácia výhybiek a križovatiek

Notifikovaný orgán skontroluje, či súbor technickej dokumentácie obsahuje technickú štúdiu zdôvodňujúcu umiestnenie výhybiek a križovatiek v tuneli a potvrdzujúcu, že sa inštalovalo iba minimálne množstvo výhybiek a križovatiek v súlade s požiadavkami ustanovenia 4.2.2.1.

6.2.7.2. Zabránenie neoprávnenému prístupu do núdzových východov a miestností s vybavením

Posúdením sa potvrdí, že:

- dvere núdzových východov vedúce na povrch a dvere do miestností s vybavením sú vybavené vhodnými zámkami,
- zámkové systémy, ktoré sú k dispozícii, zodpovedajú celkovej stratégii zabezpečenia tunela a susednej infraštruktúry,
- núdzové východy nemožno zamknúť zvnútra a evakuujúci cestujúci ich môže otvoriť,
- je zaručený prístup pre záchranné služby.

6.2.7.3. Požiadavky na protipožiarnu ochranu pre stavebné konštrukcie

Notifikovaný orgán posúdi zhodu s protipožiarnymi požiadavkami pre stavebné konštrukcie, vymedzenými v ustanovení 4.2.2.3, pomocou výsledkov výpočtov, ktoré vykoná manažér infraštruktúry alebo obstarávateľ.

6.2.7.4. Zariadenia na záchranu vlastnými prostriedkami, evakuáciu a záchranu v prípade mimoriadnej udalosti

Notifikovaný orgán skontroluje, či prijaté riešenie je jasne určené vyhlásením v súbore technickej dokumentácie a je v zhode s požiadavkami ustanovenia 4.2.2.6. V prípade ustanovenia 4.2.2.6.5 Alternatívne technické riešenie notifikovaný orgán skontroluje, či sa vykonala vhodná technická štúdia, ktorú následne schválil príslušný vnútroštátny orgán.

6.2.7.5. Prístup pre záchranné služby a ich výbava

Notifikovaný orgán potvrdí, a to overením súboru technickej dokumentácie a takisto zohľadnením dôkazov o konzultácii so záchrannými službami, že boli splnené požiadavky uvedené v týchto bodoch:

- 4.2.2.10 Komunikácia v núdzových situáciách
- 4.2.2.11 Prístup pre záchranné služby
- 4.2.2.12 Záchranné oblasti mimo tunelov
- 4.2.2.13 Dodávka vody
- 4.2.3.2 Uzemnenie nadzemného vedenia alebo prívodových koľajníc
- 4.2.3.3 Dodávka elektriny

6.2.7.6. Spoľahlivosť elektrických inštalácií

Notifikovaný orgán iba potvrdí, že sa vykonalo posúdenie poruchového režimu vyhovujúce funkčným požiadavkám bodu 4.2.3.5.

6.2.7.7. Detektory horúcej ložiskovej skrine

Notifikovaný orgán potvrdí, že boli poskytnuté detektory horúcej ložiskovej skrine alebo predpovedné vybavenie v súlade s požiadavkami ustanovenia 4.2.4.1 a že manažér infraštruktúry zaviedol postupy pre opatrenia, ktoré treba vykonať po vyhlásení poplachu a ktorými sa zabráni, aby podozrivé koľajové vozidlá vošli do tunela alebo v ňom zastavili.

6.2.8. Ďalšie požiadavky na posudzovanie špecifikácií týkajúcich sa ŽP

Špecifikácie pre CR RST vypracované v tejto TSI sú rovnaké ako špecifikácie opísané v HS RST TSI. Posúdenie špecifikácií koľajových vozidiel sa preto musí vykonať v súlade so špecifikáciami posúdenia v HS RST TSI kapitole 6 s výnimkou nasledujúcich ustanovení, v ktorých sú uvedené ďalšie požiadavky a informácie:

- 4.2.5.3 Protipožiarna ochrana pre nákladné vlaky
- 4.2.5.12 Informácie a prístup pre záchranné služby

6.2.8.1. Informácie a prístup pre záchranné služby

Notifikovaný subjekt skontroluje na základe dôkazov vyplývajúcich z konzultácie so záchrannými službami, či sú splnené požiadavky ustanovenia 4.2.5.12.

6.2.8.2. Zariadenie na záchranu vlastnými prostriedkami

Posúdenie zhody je opísané v normách EN401:1994, EN402:2003, EN403:2004.

7. IMPLEMENTÁCIA

Touto TSI SRT sa špecifikujú základné parametre požadované buď v nových, obnovených a modernizovaných tuneloch (na konvenčných tratiach), alebo v nových, obnovených a modernizovaných koľajových vozidlách konvenčnej železnice s cieľom harmonizovať súčasnú úroveň celkovej bezpečnosti v tuneloch po celej Európe. Môže sa to dosiahnuť najmä prostredníctvom optimálnej kombinácie bezpečnostných požiadaviek platných pre subsystémy infraštruktúra, železničné koľajové vozidlá a prevádzka. Aby bolo možné postupne prejsť zo súčasného stavu do cieľového, v ktorom je dodržiavanie TSI normou, vymedzuje táto kapitola implementačnú stratégiu pre SRT TSI.

7.1. Uplatnenie tejto tsi na subsystémy, ktoré sa majú uviesť do prevádzky

7.1.1. Všeobecné ustanovenia

Kapitoly 4 až 6 plne platia pre subsystémy patriace do zemepisného rozsahu pôsobnosti tejto TSI (pozri odsek 1.2), ktoré sa uvedú do prevádzky po nadobudnutí platnosti tejto TSI.

Konkrétne obsahujú odkaz na nové tunely a na projekty nových tunelov. Pokiaľ ide o projekty v pokročilom štádiu rozpracovanosti, ako aj o už uzatvorené zmluvy, pozri článok 7 písm. a) smernice 2001/16/ES.

7.1.2. Novovyrobené železničné koľajové vozidlá konštruované podľa existujúceho konštrukčného riešenia

Novovyrobené železničné koľajové vozidlá konštruované podľa konštrukčného riešenia existujúceho pred nadobudnutím platnosti tejto TSI, pre ktoré jeden alebo viac členských štátov už vydalo schválenie na prevádzku na vymedzených tratiach, sa môžu bez posúdenia zhody so SRT TSI uviesť do prevádzky do štyroch rokov po nadobudnutí platnosti tejto TSI, pokiaľ vlak zostáva v prevádzke na vymedzených tratiach.

Ak sa však tieto koľajové vozidlá majú prevádzkovať na tratiach s tunelmi dlhšími než 1 km, musia byť vybavené zariadením na vypnutie núdzovej brzdy v súlade s ustanovením 4.2.5.8 tejto TSI.

7.1.3. Existujúce železničné koľajové vozidlá, ktoré sa majú prevádzkovať v nových tuneloch

V súvislosti s tunelmi, ktoré zodpovedajú požiadavkám TSI, sa na prevádzku existujúcich vlakov neukladajú žiadne obmedzenia, ak sa tým nezníži celková úroveň bezpečnosti vymedzená oznámenými vnútroštátnymi predpismi.

7.2. **Uplatňovanie tejto tsi na subsystémy, ktoré sú už v prevádzke**

7.2.1. Úvod

Subsystémy, ktoré sú už v prevádzke, sa budú modernizovať a obnovovať v súlade s podmienkami stanovenými v článku 14 ods. 3 smernice 2001/16/ES.

V tejto konkrétnej súvislosti sa v prechodovej stratégii (pozri ustanovenie 7.2.2) uvádza spôsob, akým sa každý existujúci subsystém v tuneli, ktorý prechádza procesom obnovy alebo modernizácie, musí prispôbiť, aby splnil požiadavky TSI.

Pojmy modernizácia a obnova sú vymedzené v smernici 2001/16/ES článku 2 písmenách l), m) a n). Všetky opatrenia stanovené potom však platia pre kroky modernizácie i obnovy.

S cieľom umožniť proaktívne vykonávanie tejto TSI sú členské štáty podnecované, aby presadzovali a podporovali implementačnú stratégiu. Vždy, keď sa majú subsystémy úseku tunela alebo železničných koľajových vozidiel, ktoré sú už v prevádzke, modernizovať alebo obnovovať, mala by sa zohľadňovať možnosť zahrnúť iné časti, ktoré nie sú začlenené do plánov modernizácie a obnovy, ale ktoré možno uviesť do zhody s touto TSI, najmä keď tak možno dosiahnuť významné prínosy a zlepšenia v oblasti bezpečnosti pri nízkych dodatočných nákladoch.

V prípade, že sa subsystém súvisiaci s bezpečnosťou tunelov opätovne posudzuje podľa akejkoľvek inej TSI v dôsledku prác na obnove alebo modernizácii, treba vykonať opätovné posúdenie podľa tejto TSI iba pri tých systémoch a komponentoch, ktoré sú priamo zasiahnuté tými prácami.

7.2.2. Opatrenia týkajúce sa modernizácie a obnovy pre tunely dlhšie ako 1 km, subsystémy INS a ENE

Pri modernizácii alebo obnove súčastí nasledujúcich subsystémov, ktorá má vplyv na bezpečnosť tunelov, sa implementujú nasledujúce opatrenia. Zostavy a komponenty, ktoré nie sú zahrnuté do rozsahu pôsobnosti konkrétneho programu modernizácie alebo obnovy, sa v čase vykonávania programu nemusia uviesť do zhody.

7.2.2.1. INS

- 4.5.1 Inšpekcia stavu tunela (zodpovedný subjekt: MI)
- Zabránenie neoprávnenému prístupu do núdzových východov a miestností s vybavením MI)
- 4.2.2.4 Požiarno-bezpečnostné požiadavky pre stavebné materiály (iba pre nový materiál, ktorý sa má inštalovať. Zodpovedný subjekt: MI, obstarávateľ)
- 4.2.2.9 Únikové značenie (zodpovedný subjekt: MI)
- 4.2.2.10 Komunikácia v núdzových situáciách (zodpovedný subjekt: MI)

7.2.2.2. ENE

4.2.3.4 Požiadavky na elektrické káble v tuneloch pri výmene káblov (zodpovedný subjekt: MI)

7.2.3. Opatrenia týkajúce sa modernizácie a obnovy pre subsystémy CCS, OPE, RST

Pri modernizácii alebo obnove súčastí nasledujúcich subsystémov, ktorá má vplyv na bezpečnosť tunelov, sa implementujú nasledujúce opatrenia. Zostavy a komponenty, ktoré nie sú zahrnuté do rozsahu pôsobnosti konkrétneho programu modernizácie alebo obnovy, sa v čase vykonávania programu nemusia uviesť do zhody.

7.2.3.1. CCS: opatrenie sa nevyžaduje.

7.2.3.2. OPE:

Opatrenia OPE sa v existujúcich tuneloch implementujú nezávisle od činností spojených s obnovou alebo modernizáciou v iných subsystémoch, a to v súlade s požiadavkami v CR OPE TSI kapitole 7.

— 4.4.3 Núdzový plán tunela a návky (zodpovedný: MI)

— 4.4.4. Postupy uzemňovania (zodpovedný: MI)

— 4.4.5 Tabuľky traťových pomerov (zodpovedný: ŽP)

— 4.6.1 Špecifické spôsobilosti vlakového a ostatného personálu týkajúce sa tunelov (zodpovední: MI a ŽP)

— 4.4.6 Poskytnutie informácií o bezpečnosti vo vlaku a núdzovej situácii cestujúcim (zodpovedný: ŽP)

7.2.3.3. RST (Osobné železničné koľajové vozidlá)

— 4.2.5.1 Vlastnosti materiálov pre železničné koľajové vozidlá (iba pre nový materiál, ktorý sa má inštalovať) (zodpovední: ŽP, obstarávateľ)

— 4.2.5.2 Hasiace prístroje pre osobné železničné koľajové vozidlá (zodpovední: ŽP, obstarávateľ)

— 4.2.5.7 Komunikačné prostriedky vo vlakoch (zodpovední: ŽP, obstarávateľ)

— 4.2.5.8 Vypnutie núdzovej brzdy (zodpovedný: ŽP) s výnimkou vlakov ťahaných rušňom v prípadoch, keď platia vnútroštátne rozhodnutia

— 4.2.5.9 Systém núdzového osvetlenia vo vlaku (zodpovední: ŽP, obstarávateľ)

— 4.2.5.10 Vypnutie klimatizácie vo vlaku (zodpovedný: ŽP)

— 4.2.5.11.1 Konštrukčné riešenie únikových ciest v osobných železničných koľajových vozidlách (zodpovední: ŽP, obstarávateľ)

— 4.2.5.12 Informácie a prístup pre záchranné služby (zodpovední: ŽP, obstarávateľ)

Opatrenia požadované pre nákladné vozne sú uvedené v CR RST TSI (nákladné vozne).

7.2.4. Ostatné existujúce tunely

Táto TSI neplatí pre existujúce subsystémy, ktoré nie sú predmetom obnovy alebo modernizácie. Nie je uplatniteľná na tunely kratšie než 1 000 m, ktoré sú predmetom modernizácie alebo obnovy.

S cieľom harmonizovať úroveň bezpečnosti TEN venuje sa pozornosť odporúčaniu UNECE (TRANS/AC.9/9, 1.12.2003), kde sa v časti E uvádza, že: „Existuje veľké množstvo tunelov, ktoré sú už v prevádzke. Mnohé z nich boli postavené v čase, keď bezpečnostné hľadiská boli menej prísne než dnes. Je jasné, že nemožno ich za primerané náklady

prispôbiť parametrom navrhovaným pre nové tunely. Bezpečnosť v železničných tuneloch nezávisí len od konštrukčných opatrení – možno ju zvýšiť aj prostredníctvom koľajových vozidiel a prevádzkových opatrení.

Preto skupina odporúča zaviesť bezpečnostné plány⁽²⁾ pre existujúce tunely, ktoré by posúdili úroveň ich bezpečnosti a v prípade potreby navrhli zvýšiť túto úroveň prostredníctvom opatrení, ktoré by sa mohli realizovať s primeranými nákladmi. Skupina očakáva, že tieto opatrenia sa budú vyberať spomedzi minimálnych štandardných opatrení pre nové tunely, pričom sa uprednostnia opatrenia nekonštrukčného charakteru.“

7.3. Revízia TSI

V súlade s článkom 6 ods. 3 smernice 2001/16/ES upravenej smernicou 2004/50/ES agentúra „je zodpovedná za vypracovanie revízie a aktualizáciu TSI a za vypracovanie vhodných odporúčaní výboru v zmysle článku 21 tejto smernice s cieľom zohľadniť technický rozvoj alebo spoločenské požiadavky“.

Postupné prijímanie a revízia ostatných TSI môže mať okrem toho takisto vplyv na túto TSI. Navrhované zmeny tejto TSI podliehajú prísnej revízii a aktualizované TSI sa budú pravidelne uverejňovať orientačne každé 3 roky.

Agentúre sa oznamujú všetky zvažované inovačné riešenia, aby sa určilo, či budú zahrnuté do TSI.

7.4. Výnimky pre vnútroštátne, dvojstranné, mnohostranné alebo dohody na mnohonárodnej úrovni

7.4.1. Existujúce dohody

V prípade, že dohody obsahujú požiadavky súvisiace s tunelmi, členské štáty oznámia Komisii do 6 mesiacov po nadobudnutí platnosti tejto TSI existenciu nasledujúcich dohôd, podľa ktorých sa prevádzkujú vlaky súvisiace s rozsahom pôsobnosti tejto TSI:

- vnútroštátne, dvojstranné alebo mnohostranné dohody medzi členskými štátmi a železničnými podnikmi alebo manažermi infraštruktúry, dohodnuté buď na čas určitý alebo neurčitý, ktorých potreba vznikla v dôsledku veľmi špecifickej alebo miestnej povahy plánovanej prepravnej služby;
- dvojstranné alebo mnohostranné dohody medzi železničnými podnikmi, manažermi infraštruktúry alebo členskými štátmi, ktoré poskytujú významnú úroveň miestnej alebo regionálnej interoperability;
- medzinárodné dohody medzi jedným alebo viacerými členskými štátmi a aspoň jednou treťou krajinou alebo medzi železničnými podnikmi alebo manažermi infraštruktúry členských štátov a aspoň jedným železničným podnikom alebo manažerom infraštruktúry tretej krajiny, ktorí zabezpečujú významnú úroveň miestnej alebo regionálnej interoperability.

Bude sa posudzovať zlučiteľnosť týchto dohôd s právnymi predpismi EÚ, vrátane ich nediskriminačného charakteru, a najmä s touto TSI, a Komisia prijme potrebné opatrenia, ako je napríklad revízia tejto TSI, s cieľom obsiahnuť možné špecifické prípady alebo prechodné opatrenia.

Tieto dohody zostávajú prípustné, pokiaľ sa neprijmú potrebné opatrenia, vrátane dohôd na úrovni EÚ súvisiacich s touto TSI s Ruskou federáciou a všetkými ostatnými štátmi SNŠ, ktoré majú hranicu s EÚ.

Dohoda RID a nástroje COTIF sa neoznamujú, pretože sú známe.

7.4.2. Budúce dohody alebo úprava existujúcich dohôd

Každá budúca dohoda alebo úprava existujúcich dohôd zohľadňuje právne predpisy EÚ, a najmä túto TSI. Členské štáty oznámia Komisii tieto dohody/úpravy. Potom sa použije rovnaký postup ako v odseku 7.4.1.

⁽²⁾ Pojem bezpečnostný plán je vymedzený v časti D odporúčaní UNECE.

7.5. Špecifické prípady**7.5.1. Úvod**

Nasledujúce osobitné ustanovenia sa povoľujú v špecifických prípadoch.

Tieto špecifické prípady patria do dvoch kategórií: ustanovenia platia trvalo (prípád „P“), alebo dočasne (prípád „T“). Pri dočasných prípadoch sa odporúča, aby príslušné členské štáty dosiahli zhodu s príslušným subsystémom buď do roku 2010 (prípád „T1“), čo je cieľ stanovený v rozhodnutí Európskeho parlamentu a Rady č. 1692/96/ES z 23. júla 1996 o základných usmerneniach Spoločenstva pre rozvoj transeurópskej dopravnej siete, alebo do roku 2020 (prípád „T2“).

7.5.2. Zoznam špecifických prípadov

Žiadne

PRÍLOHA A

REGISTER INFRAŠTRUKTÚRY

Požiadavky na register infraštruktúry

Údajová položka	Dôležité pre interoperabilitu	Dôležité pre bezpečnosť
Základné údaje		
Typ dopravy (osobná, nákladná, preprava nebezpečného nákladu alebo kombinácia, vrátane nákladných-osobných režimov)		
Typ trate		
Začiatok a koniec tunela (v traťových kilometroch)	✓	
Typ tunela (jednoduchý, dvojité)	✓	
Umiestnenie podzemnej stanice (v tunelových alebo traťových km)	✓	✓
Technické informácie		
Dĺžka tunela (v m)	✓	✓
Maximálna rýchlosť (v km/h), rýchlostný režim (minimálna a maximálna rýchlosť pre typy vlakov)	✓	✓
Prierez (v m ²)	✓	✓
Umiestnenie núdzových východov (v traťových kilometroch)	✓	✓
Typ núdzového východu (šachta so schodmi, výťah, vodorovný, dĺžka priechodu)		
Pre dvojité tunely: Umiestnenie priechodov	✓	
Núdzové osvetlenie:	✓	✓
Komunikácia v núdzových situáciách (systém, kanál atď.)	✓	✓
Umiestnenie prístupu pre záchranné služby	✓	
Umiestnenie záchranných oblastí	✓	
Vodné potrubie pre hasiace prístroje (existujúce, suché, naplnené)	✓	
Objem vodných zásob pre hasenie	(✓)	
Zariadenie pre uzemnenie nadzemného vedenia (automatické/ručné)	✓	✓
> 5 km: členenie nadzemného vedenia, umiestnenie spínačov	✓	
Minimálna šírka únikových chodníkov	✓	
Svetlý profil (dvojúrovňové vozne)	✓	
Dostupné dodatočné bezpečnostné opatrenia (typ a umiestnenie)	✓	✓
Dĺžka podzemnej stanice (v m)	✓	
Vzdialenosť k povrchu podzemnej stanice (v m)	✓	
Zariadenie pre vstup do podzemnej stanice a výstup z nej (schody, výťah, eskalátor)		✓
Vetranie podzemnej stanice		✓
Osobitné protipožiarne opatrenia v podzemnej stanici (napr. vodná hmla)		✓

Údajová položka	Dôležité pre interoperabilitu	Dôležité pre bezpečnosť
Prevádzkové informácie		
Názov všetkých zúčastnených železničných riadiacich stredísk	✓	✓
Názov zodpovedného strediska pre riadenie záchrany	✓	✓
Názov ostatných zúčastnených stredísk		✓
Núdzový plán (áno/nie)	✓	✓
Požadovaná požiarno-bezpečnostná kategória osobných železničných koľajových vozidiel (1.1.3)	✓	✓

PRÍLOHA B

REGISTER ŽELEZNIČNÝCH KOĽAJOVÝCH VOZIDIEL

Požiadavky na register železničných koľajových vozidiel

Údajová položka	Dôležité pre interoperabilitu	Dôležité pre bezpečnosť
Základné údaje		
Názov železničného koľajového vozidla		
Typ	✓	
A. Vysokorychlostné		
B. Konvenčné		
C. Nákladné		
a. Elektrický rušeň		
b. Dieselový rušeň		
c. Elektrická motorová jednotka (EMJ)		
d. Dieselová motorová jednotka (DMJ)		
e. Bežný osobný vozeň		
f. Dvojpodlažný osobný vozeň		
g. Lôžkový vozeň		
h. Iné (napr. parný)		
Požiarno-bezpečnostná kategória osobných železničných koľajových vozidiel (A alebo B, pozri 1.1.3)	✓	✓
Koľajové vozidlá, ktoré neboli vyrobené na účely prevádzky v tuneloch		
Technické informácie		
Detektory horúcej ložiskovej skrine (ich prítomnosť alebo neprítomnosť vo vlaku)	✓	✓
Požiarne vlastnosti materiálu (zápalnosť)		✓
Požiarne prekážky (umiestnenie, ochranná odolnosť v minútach)	✓	✓
Vypnutie núdzovej brzdy (áno/nie)	✓	✓
Vlakové detektory požiaru (trakčná jednotka, technické skrine atď.)		✓
Komunikačné prostriedky vo vlakoch (áno/nie)		✓
Komunikácia s riadiacim strediskom (áno/nie)	✓	✓
Systém núdzového osvetlenia vo vlaku (áno/nie)		✓
Vypnutie klimatizácie (miestne a/alebo centrálna, ručná a/alebo automatická)		✓
Núdzové východy pre cestujúcich (typ a vzdialenosť v metroch)	✓	✓
Poskytnutie informácií o bezpečnosti vo vlaku a núdzovej situácii cestujúcim (áno/nie a jazykové verzie)	✓	✓
Informácie a prístup pre záchranné služby		✓

Register koľajových vozidiel si takisto vyžaduje základné informácie, napríklad:

2. Zúčastnené strany

- Majiteľ alebo prevádzkovateľ
- Notifikovaný orgán, ktorý vykonal osvedčenie železničného koľajového vozidla

- Vnútroštátny orgán, ktorý poskytol oznámenie notifikovanému orgánu
- Vnútroštátny orgán, ktorý vydal oprávnenie na uvedenie do prevádzky

3. Posudzovanie zhody:

- Osvedčenie o zhode
- vyhlásenie ES o overení
- Schválenie na uvedenie do prevádzky
- TSI, ktoré boli uplatnené

PRÍLOHA C

OTVORENÉ BODY

Postup posudzovania zhody pre pravidlá údržby uvedené v kapitole 6 – oddiel F4

PRÍLOHA D

VZŤAH MEDZI TYPMI MIMORIADNYCH UDALOSTÍ A OPATRENAMI

V zmysle návrhu predloženého v priebehu seminára s GR TREN a záchrannými službami boli tri „zastrešujúce“ scenáre rizík vymedzené v oddiele 2.2

- 2.2.1 „Horúce“ mimoriadne udalosti: požiar, výbuch, po ktorom nasleduje požiar, emisia toxického dymu alebo toxických plynov
- 2.2.2 „Studené“ mimoriadne udalosti: zrážka, vykoľajenie
- 2.2.3 Zastavenie na dlhší čas: živelná evakuácia

zladené s opatreniami stanovenými v tejto TSI. V nasledujúcej tabuľke je znázornený kvalitatívny vzťah medzi typmi mimoriadnych udalostí a opatreniami a uvádza sa v nej, ktoré opatrenia sa zaoberajú ktorými mimoriadnymi udalosťami.

Základom presadzovania bezpečnosti v tuneloch sú štyri za sebou nasledujúce roviny: prevencia, zmiernenie, evakuácia a záchrana.

Príklad: základnou stratégiou v prípade „horúcej“ mimoriadnej udalosti je:

Preventívne použitie vhodných konštrukčných riešení materiálov (4.2.5.1) s nízkou horľavosťou znižuje riziko vzniku požiaru. Navyše kontrolou (4.4.1) stavu vlaku a vhodnými krokmi sa obmedzuje vznik požiaru.

Zmiernenie: použitím vhodných konštrukčných riešení materiálov (4.2.5.1) s nízkym stupňom šírenia požiaru sa značne znižuje množstvo uvoľneného tepla a dymu a rýchlosť šírenia požiaru v osobných vlakoch. Použitím hasiacich prístrojov (4.2.5.2) by sa mohlo obmedziť zvyšovanie rozsahu požiaru. Ak je objavený požiar, je vyhlásený poplach (4.2.5.7). Cestujúci budú najprv hľadať úkryt v bezpečnej časti vlaku a vo vlakoch triedy B sú chránení požiarňami prekážkami (4.2.5.4). Klimatizácia je vypnutá, aby sa zabránilo šíreniu dymu (4.2.5.10). Vlak opustí tunel vždy, keď je to možné. Systém vypnutia núdzovej brzdy (4.2.5.8) zabráňuje nechcenému zastaveniu v tuneli a k dispozícii sú ďalšie opatrenia na udržanie jazdnej schopnosti vlaku (4.2.5.5) v prípade požiaru na palube.

Evakuácia a záchrana: V prípade, že vlak nechcne zastaviť v tuneli, prispieva použitie vhodných konštrukčných riešení materiálov (4.2.5.1) s nízkym stupňom šírenia požiaru, nízkou toxicitou a nízkou hustotou dymu materiálu k udržaniu prostredia tunela, ktoré je prijateľné pre evakuáciu. Keď vlak zastaví, cestujúci sú evakuovaní pod vedením vlakového personálu (4.6.1) do bezpečnej oblasti. Železničné koľajové vozidlá (4.2.5.11) a infraštruktúra tunela (4.2.2.6 – 4.2.2.10) sú konštrukčne riešené tak, aby umožnili evakuáciu v tuneli. Záchranné služby sú informované, ako sa dostať do tunelov (4.2.2.11) a do vnútra železničných koľajových vozidiel (4.2.5.12).

Legenda: opatrenia INS, ENE, CCS sú označené modrou farbou, opatrenia RST sú označené zelenou farbou, opatrenia OPE sú označené žltou farbou

A. Horúca mimoriadna udalosť

	Prevencia	Zmiernenie	Evakuácia a záchrana
Požiar, výbuch, uvoľnenie toxického plynu	4.2.5.1 Vlastnosti materiálov pre železničné koľajové vozidlá	4.2.5.1 Vlastnosti materiálov pre železničné koľajové vozidlá	4.2.5.1 Vlastnosti materiálov pre železničné koľajové vozidlá
	4.4.1 Kontrola stavu vlakov a vhodné opatrenia	4.2.2.4 Požiarno-bezpečnostné požiadavky pre stavebné materiály	4.2.2.3 Požiadavky na protipožiarňu ochranu pre stavebné konštrukcie
		4.2.3.1 Členenie nadzemného vedenia alebo privodových koľajníc	4.2.2.7 Únikové chodníky
		4.2.3.4 Požiadavky na elektrické káble v tuneloch	4.2.2.8 Núdzové osvetlenie na únikových trasách
		4.2.3.5 Spoľahlivosť elektrických inštalácií	4.2.2.10 Komunikácia v núdzových situáciách
		4.2.4.1 Detektory horúcej ložiskovej skrine	4.2.2.11 Prístup pre záchranné služby
		4.2.5.2 Hasiace prístroje pre osobné železničné koľajové vozidlá	4.2.2.12 Záchranné oblasti mimo tunelov

	Prevencia	Zmiernenie	Evakuácia a záchrana
		4.2.5.3 Protipožiarna ochrana pre nákladné vlaky	4.2.2.13 Dodávka vody
		4.2.5.4 Požiarne prekážky pre osobné železničné koľajové vozidlá	4.2.3.2 Uzemnenie nadzemných vedení alebo prívodových koľajníc
		4.2.5.5 Ďalšie opatrenia týkajúce sa jazdnej schopnosti osobných železničných koľajových vozidiel	4.2.3.3 Dodávka elektriny
		4.2.5.7 Komunikačné prostriedky vo vlakoch	4.2.5.11 Konštrukčné riešenie únikových ciest v osobných železničných koľajových vozidlách
		4.2.5.8 Vypnutie núdzovej brzdy	4.2.5.12 Informácie a prístup pre záchranné služby
		4.2.5.9 Systém núdzového osvetlenia vo vlaku	4.4.3 Núdzový plán tunela a nácviky
		4.2.5.10 Vypnutie klimatizácie vo vlaku	4.4.4 Postupy uzemňovania
		4.4.2 Predpis pre núdzové situácie	4.7.1 Zariadenie na záchranu vlastnými prostriedkami (pre personál nákladných vlakov)
		4.4.5 Tabuľky traťových pomerov	
		4.4.6 Poskytnutie informácií o bezpečnosti vo vlaku a núdzovej situácii cestujúcim	
		4.4.7 Koordinácia medzi tunelom a riadiacimi strediskami	
		4.6.1 Špecifické spôsobilosti vlakového a ostatného personálu týkajúce sa tunelov	

B. Studená mimoriadna udalosť

	Prevencia	Zmiernenie	Evakuácia a záchrana
Zrážka, vykoľajenie	4.2.2.1 Inštalácia výhybiek a priecestí	4.2.3.1 Členenie nadzemného vedenia alebo prívodových koľajníc	4.2.2.6 Zariadenia na záchranu vlastnými prostriedkami, evakuáciu a záchranu v prípade mimoriadnej udalosti
	4.5.1 Inšpekcia stavu tunela	4.2.3.5 Spoľahlivosť elektrických inštalácií	4.2.2.7 Únikové chodníky
		4.2.5.7 Komunikačné prostriedky vo vlakoch	4.2.2.8 Núdzové osvetlenie na únikových trasách
			4.2.2.9 Únikové značenie
		4.4.5 Tabuľky traťových pomerov	4.2.2.10 Komunikácia v núdzových situáciách
		4.4.6 Poskytnutie informácií o bezpečnosti vo vlaku a núdzovej situácii cestujúcim	4.2.2.11 Prístup pre záchranné služby
		4.4.7 Koordinácia medzi tunelom a riadiacimi strediskami	4.2.2.12 Záchranné oblasti mimo tunelov
		4.6.1 Špecifické spôsobilosti vlakového a ostatného personálu týkajúce sa tunelov	4.2.2.13 Dodávka vody

	Prevenia	Zmiernenie	Evakuácia a záchrana
		4.4.2 Predpis pre núdzové situácie	4.2.3.2 Uzemnenie nadzemných vedení alebo privodových koľajníc
		4.2.5.9 Systém núdzového osvetlenia vo vlaku	4.2.3.3 Dodávka elektriny
			4.2.5.11 Konštrukčné riešenie únikových ciest v osobných železničných koľajových vozidlách
			4.2.5.12 Informácie a prístup pre záchranné služby
			4.4.3 Núdzový plán tunela a nácviky
			4.4.4 Postupy uzemňovania

C. Zastavenie na dlhší čas

	Prevenia	Zmiernenie	Evakuácia a záchrana
Živelná evakuácia	4.2.5.7 Komunikačné prostriedky vo vlakoch	4.4.2 Predpis pre núdzové situácie	4.2.2.6 Zariadenia na záchranu vlastnými prostriedkami, evakuáciu a záchranu v prípade mimoriadnej udalosti
	4.4.6 Poskytnutie informácií o bezpečnosti vo vlaku a núdzovej situácii cestujúcim	4.4.3 Núdzový plán tunela a nácviky	4.2.2.7 Únikové chodníky
	4.4.7 Koordinácia medzi tunelom a riadiacimi strediskami		4.2.2.8 Núdzové osvetlenie na únikových trasách
			4.2.2.9 Únikové značenie
	4.6.1 Špecifické spôsobilosti vlakového a ostatného personálu týkajúce sa tunelov		4.2.2.10 Komunikácia v núdzových situáciách
	4.2.5.9 Systém núdzového osvetlenia vo vlaku		4.2.2.11 Prístup pre záchranné služby
			4.2.2.12 Záchranné oblasti mimo tunelov

PRÍLOHA E
POSÚDENIE SUBSYSTÉMOV

E.1. Rozsah pôsobnosti

V tejto prílohe sa opisuje posudzovanie zhody subsystémov.

E.2. Charakteristiky a moduly

Charakteristiky subsystému, ktoré sa musia posúdiť v rôznych fázach konštrukčného riešenia, vývoja a výroby, sú v tabuľke E označené znakom X.

Tabuľka E

Posúdenie

1	2	3	4	5	6
		Fáza konštrukčného riešenia a vývoja	Fáza výroby		
	Charakteristiky, ktoré sa majú posúdiť	Revízia konštrukčného riešenia	Konštrukcia, zostavovanie, montáž	Zostavenie (pred uvedením do prevádzky)	Overenie platnosti za plných prevádzkových podmienok
4.2.2.1.	Inštalácia výhybiek a križovatiek	X			
4.2.2.2.	Zabránenie neoprávnenému prístupu do núdzových východov a miestností s vybavením	X		X	
4.2.2.3.	Požiadavky na protipožiarnu ochranu pre stavebné konštrukcie	X			
4.2.2.4.	Požiaro-bezpečnostné požiadavky pre stavebné materiály	X			
4.2.2.5.	Detekcia požiaru	X		X	
4.2.2.6.	Zariadenia na záchranu vlastnými prostriedkami, evakuáciu a záchranu v prípade mimo-riadnej udalosti	X			
4.2.2.6.1.	Definícia bezpečnej oblasti				
4.2.2.6.2.	Všeobecné ustanovenia				
4.2.2.6.3.	Bočné a/alebo zvislé núdzové východy na povrch	X			
4.2.2.6.4.	Priechodové chodby do iného tunela	X			
4.2.2.6.5.	Alternatívne technické riešenia	X			
4.2.2.7.	Únikové chodníky	X			
4.2.2.8.	Núdzové osvetlenie na únikových trasách	X		X	
4.2.2.9.	Únikové značenie	X			
4.2.2.10.	Komunikácia v núdzových situáciách	X			
4.2.2.11.	Prístup pre záchranné služby	X			
4.2.2.12.	Záchranné oblasti mimo tune- lov	X			
4.2.2.13.	Dodávka vody	X			

1	2	3	4	5	6
		Fáza konštrukčného riešenia a vývoja	Fáza výroby		
	Charakteristiky, ktoré sa majú posúdiť	Revízia konštrukčného riešenia	Konštrukcia, zostavovanie, montáž	Zostavenie (pred uvedením do prevádzky)	Overenie platnosti za plných prevádzkových podmienok
4.2.3.1.	Členenie nadzemného vedenia alebo privodových koľajníc	X		X	
4.2.3.2.	Uzemnenie nadzemných vedení alebo privodových koľajníc	X		X	
4.2.3.3.	Dodávka elektriny	X			
4.2.3.4.	Požiadavky na elektrické káble v tuneloch	X			
4.2.3.5.	Spôľahlivosť elektrických inštalácií	X			
4.2.5.1.	Vlastnosti materiálov pre koľajové vozidlá	X			
4.2.5.2.	Hasiace prístroje pre osobné železničné koľajové vozidlá	X			
4.2.5.3.	Protipožiarna ochrana pre nákladné vlaky	X			
4.2.5.4.	Požiarne prekážky pre osobné železničné koľajové vozidlá	X			
4.2.4.1.	Detektory horúcej ložiskovej skrine	X			
4.2.5.5.	Ďalšie opatrenia týkajúce sa jazdnej schopnosti osobných železničných koľajových vozidiel v prípade požiaru na palube:	X			
4.2.5.5.1.	Všeobecné ciele a požadovaná jazdná schopnosť pre osobné vlaky				
4.2.5.5.2.	Požiadavky na brzdy	X			
4.2.5.5.3.	Požiadavky na trakciu	X			
4.2.5.6.	Vlakové detektory požiaru	X			
4.2.5.7.	Komunikačné prostriedky vo vlakoch	X			
4.2.5.8.	Vypnutie núdzovej brzdy	X	X		
4.2.5.9.	Núdzový systém osvetlenia vo vlaku	X			X
4.2.5.10.	Vypnutie klimatizácie vo vlaku	X			X
4.2.5.11.	Konštrukčné riešenie únikových ciest v osobných železničných koľajových vozidlách	X			
4.2.5.12.	Informácie a prístup záchrannej služby	X			

1	2	3	4	5	6
		Fáza konštrukčného riešenia a vývoja	Fáza výroby		
	Charakteristiky, ktoré sa majú posúdiť	Revízia konštrukčného riešenia	Konštrukcia, zostavovanie, montáž	Zostavenie (pred uvedením do prevádzky)	Overenie platnosti za plných prevádzkových podmienok
4.4.1.	Kontrola stavu vlakov a príslušné opatrenia Poznámka: v oddiele 6.2.6 sa vysvetľuje, prečo za posúdenie prevádzkových predpisov zodpovedá bezpečnostný orgán každého dotknutého členského štátu a prečo nie je potrebné samostatné posúdenie vykonané notifikovaným orgánom. Preto sa v tejto tabuľke neuvádzajú špecifikácie v kapitolách 4.4 a 4.6.				
4.5.1.	Inšpekcia stavu tunela	X			
4.5.2.	Údržba železničných koľajových vozidiel	X			
4.7.1.1.	Masky pre prípad záchrany vlastnými prostriedkami	X			

PRÍLOHA F

MODULY PRE OVERENIE ES SUBSYSTÉMOV

F.1 Zoznam modulov

Moduly pre subsystémy

- Modul SB: Preskúmanie typu
- Modul SD: Systém riadenia kvality výrobkov
- Modul SF: Overenie výrobku
- Modul SG: Overenie jednotky
- Modul SH2: Úplný systém riadenia kvality s preskúmaním konštrukčného riešenia

Modul pre údržbové opatrenia

- Modul postupu posúdenia zhody

F.2 Moduly pre zložky interoperability

Neuplatňuje sa (zložky interoperability neexistujú)

F.3 Moduly pre ES overenie subsystémov

F.3.1 Modul SB: Preskúmanie typu

1. V tomto module sa opisuje postup overenia ES, pri ktorom notifikovaný orgán skontroluje a osvedčí na žiadosť obstarávateľa alebo jeho splnomocneného zástupcu so sídlom v Spoločenstve, že typ subsystému Infraštruktúra, Energia, Riadenie, zabezpečenie a návštenie alebo Koľajové vozidlá, ktorý je reprezentatívny pre plánovanú výrobu,

- vyhovuje tejto TSI a ktorejkoľvek inej uplatniteľnej TSI, čo dokazuje, že základné požiadavky ⁽¹⁾ smernice 2001/16/ES boli splnené;
- je v súlade s ostatnými predpismi vyplývajúcimi zo Zmluvy.

Preskúmanie typu vymedzené týmto modulom by mohlo obsahovať špecifické fázy posudzovania – revíziu konštrukčného riešenia, typovú skúšku alebo revíziu výrobného postupu, ktoré sú špecifikované v príslušnej TSI.

2. Obstarávateľ ⁽²⁾ podá žiadosť o overenie ES (prostredníctvom preskúmania typu) subsystému na notifikovaný orgán podľa svojho výberu.

Žiadosť obsahuje:

- názov a adresu obstarávateľa alebo jeho splnomocneného zástupcu,
- technickú dokumentáciu podľa opisu v bode 3.

3. Žiadateľ dá notifikovanému orgánu k dispozícii vzorku subsystému ⁽³⁾, ktorá je reprezentatívna pre plánovanú výrobu a ktorá sa ďalej označuje ako „typ“.

Typ sa môže vzťahovať na niekoľko verzií subsystému za predpokladu, že rozdiely medzi verziami nebudú mať vplyv na ustanovenia TSI.

⁽¹⁾ Základné požiadavky sa odzrkadľujú v technických parametroch, rozhraniach a prevádzkových požiadavkách, ktoré sú stanovené v kapitole 4 TSI.

⁽²⁾ Označenie „obstarávateľ“ v module znamená „obstarávateľ subsystému, ako je definovaný v smernici, alebo jeho splnomocnený zástupca so sídlom v Spoločenstve“.

⁽³⁾ Príslušnou časťou TSI sa v tejto súvislosti môžu stanoviť špecifické požiadavky.

Notifikovaný orgán môže požiadať o ďalšie vzorky, ak je to potrebné na vykonanie programu skúšok.

Ak sa to vyžaduje pre špecifickú metódu skúšky alebo preskúmania a ak je to stanovené v TSI alebo v európskej špecifikácii (*), na ktoré odkazuje TSI, poskytuje sa vzorka alebo vzorky montážneho podcelku alebo montážneho celku alebo vzorka subsystému v stave pred zostavením.

Technická dokumentácia a vzorka(-y) musia umožniť pochopiť konštrukčné riešenie, výrobu, inštaláciu, údržbu a prevádzku subsystému a posúdiť zhodu s ustanoveniami TSI.

Technická dokumentácia obsahuje:

- všeobecný opis subsystému, celkové konštrukčné riešenie a konštrukciu,
- register infraštruktúry alebo železničných koľajových vozidiel vrátane všetkých informácií stanovených v TSI,
- koncepčné informácie o konštrukčnom riešení a výrobe, napríklad nákresy, schémy komponentov, montážnych podcelkov, montážnych celkov, obvodov atď.,
- opisy a vysvetlenia potrebné na pochopenie informácií o konštrukčnom riešení a výrobe, údržby a prevádzky subsystému,
- technické špecifikácie vrátane európskych špecifikácií, ktoré boli uplatnené,
- všetky potrebné podklady na použitie uvedených špecifikácií, najmä v prípade, keď sa európske špecifikácie a príslušné ustanovenia plne neuplatňovali,
- zoznam zložiek interoperability, ktoré majú byť začlenené do subsystému,
- kópie vyhlásení ES o zhode alebo vhodnosti na použitie zložiek interoperability a všetky potrebné prvky vymedzené v prílohe VI k smerniciam,
- dôkaz o zhode s ostatnými predpismi vyplývajúcimi zo Zmluvy (vrátane osvedčení),
- technickú dokumentáciu týkajúcu sa výroby a montáže subsystému,
- zoznam výrobcov, ktorí sa podieľajú na konštrukčnom riešení, výrobe, montáži a inštalácii subsystému,
- podmienky na používanie subsystému (obmedzenia jazdného času alebo vzdialenosti, limity opotrebenia atď.),
- podmienky pre údržbu a technickú dokumentáciu týkajúcu sa údržby subsystému,
- všetky technické požiadavky, ktoré treba zohľadniť počas výroby, údržby alebo prevádzky subsystému,
- výsledky vykonaných výpočtov týkajúcich sa konštrukčného riešenia, výsledky vykonaných skúšok atď.,
- protokoly o skúške.

Ak TSI vyžaduje ďalšie informácie pre technickú dokumentáciu, je potrebné tieto informácie pripojiť.

4. Notifikovaný orgán je povinný:

- 4.1. preskúmať technickú dokumentáciu;
- 4.2. overiť, či vzorka(-y) subsystému alebo montážnych celkov alebo montážnych podcelkov subsystému bola(-i) vyrobená(-é) v súlade s technickou dokumentáciou, a vykonať alebo nechať vykonať typové skúšky v súlade s ustanoveniami TSI a príslušných európskych špecifikácií. Takáto výroba sa overuje s použitím príslušného modulu posudzovania;
- 4.3. ak sa v TSI vyžaduje revízia konštrukčného riešenia, vykonať preskúmanie metód konštrukčného riešenia, nástrojov konštrukčného riešenia a výsledkov konštrukčného riešenia, aby sa posúdila ich spôsobilosť vyhovieť požiadavkám na zhodu pre subsystém pri dokončení procesu konštrukčného riešenia;

(*) Definícia európskej špecifikácie je stanovená v smerniciach 96/48/ES a 2001/16/ES. V príručke na uplatňovanie TSI systému transeurópskych vysokorýchlostných železníc sa vysvetľuje spôsob použitia európskych špecifikácií.

- 4.4. identifikovať prvky, ktoré boli navrhnuté v súlade s príslušnými ustanoveniami TSI a európskych špecifikácií, ako aj prvky, ktorých konštrukčné riešenie sa uskutočnilo bez uplatňovania príslušných ustanovení týchto európskych špecifikácií;
 - 4.5. vykonať alebo nechať vykonať príslušné preskúmania a potrebné skúšky v súlade s ustanoveniami 4.2. a 4.3, aby sa zistilo, či boli skutočne uplatnené príslušné európske špecifikácie, ak sa vybrali;
 - 4.6. vykonať alebo nechať vykonať príslušné preskúmania a potrebné skúšky v súlade s ustanoveniami 4.2 a 4.3, aby sa zistilo, či prijaté riešenia spĺňajú požiadavky TSI, ak príslušné európske špecifikácie neboli uplatnené;
 - 4.7. dohodnúť so žiadateľom miesto, kde sa vykonávajú preskúmania a potrebné skúšky.
5. V prípade, že typ spĺňa ustanovenia TSI, notifikovaný orgán vystaví žiadateľovi osvedčenie o preskúmaní typu. Osvedčenie obsahuje názov a adresu obstarávateľa a výrobcu(-ov) uvedeného(-ých) v technickej dokumentácii, závery preskúmania, podmienky jeho platnosti a údaje potrebné na identifikáciu schváleného typu.

Zoznam príslušných častí technickej dokumentácie sa pripája k osvedčeniu a notifikovaný orgán si ponecháva kópiu.

Ak sa obstarávateľovi zamietne osvedčenie o preskúmaní typu, notifikovaný orgán poskytne podrobné odôvodnenie tohto zamietnutia.

Je potrebné stanoviť postup odvolacieho konania.

6. Každý notifikovaný orgán je povinný oznámiť ostatným notifikovaným orgánom príslušné informácie týkajúce sa vydaných, odobratých alebo zamietnutých osvedčení o preskúmaní typu.
7. Ostatné notifikované orgány môžu na požiadanie získať kópie vydaných osvedčení o preskúmaní typu a/alebo ich dodatkov. Prílohy k osvedčeniam sa uchovávajú, aby boli k dispozícii ostatným notifikovaným orgánom.
8. Obstarávateľ uchováva s technickou dokumentáciou kópie osvedčení o preskúmaní typu a všetky dodatky počas celej životnosti subsystému. Tie sa pošlú každému členskému štátu, ktorý o to požiada.
9. V priebehu výrobnéj fázy žiadateľ informuje notifikovaný orgán, ktorý uchováva technickú dokumentáciu týkajúcu sa osvedčenia o preskúmaní typu, o všetkých úpravách, ktoré môžu ovplyvniť zhodu s požiadavkami TSI alebo predpísané podmienky na používanie subsystému. Pre subsystém sa v takýchto prípadoch vystavuje dodatočné schválenie. V tomto prípade notifikovaný orgán vykoná len tie preskúmania a skúšky, ktoré so zmenami súvisia a sú pre ne potrebné. Takéto dodatočné schválenie je možné udeliť buď vo forme dodatku k pôvodnému osvedčeniu o preskúmaní typu, alebo vo forme nového osvedčenia vydaného po odobratí starého osvedčenia.

F.3.2 Modul SD: Systém riadenia kvality výroby

1. V tomto module sa opisuje postup overenia ES, pri ktorom notifikovaný orgán skontroluje a osvedčí na žiadosť obstarávateľa alebo jeho splnomocneného zástupcu so sídlom v Spoločenstve, že subsystém Infraštruktúra, Energia alebo Železničné koľajové vozidlá, pre ktorý už notifikovaný orgán vydal osvedčenie o preskúmaní typu,
 - vyhovuje tejto TSI a ktorejkoľvek inej uplatniteľnej TSI, čo dokazuje, že základné požiadavky smernice 2001/16/ES ⁽³⁾ boli splnené;
 - je v súlade s ostatnými predpismi vyplývajúcimi zo Zmluvy,a môže byť uvedený do prevádzky.
2. Notifikovaný orgán vykoná tento postup pod podmienkou, že:
 - osvedčenie o preskúmaní typu vydané pred posúdením zostáva v platnosti pre subsystém, na ktorý sa žiadosť vzťahuje,

⁽³⁾ Základné požiadavky sa odzrkadľujú v technických parametroch, rozhraniach a prevádzkových požiadavkách, ktoré sú stanovené v kapitole 4 TSI.

- zúčastnení obstarávateľ⁽⁶⁾ a hlavný dodávateľ spĺňajú povinnosti podľa bodu 3.

Termín „hlavný dodávateľ“ označuje spoločnosti, ktorých činnosti prispievajú k splneniu základných požiadaviek TSI. Vztahuje sa na:

- spoločnosť, ktorá je zodpovedná za celý projekt subsystému (vrátane najmä zodpovednosti za integráciu subsystému),
- ostatné spoločnosti, ktoré sú zapojené len do časti projektu subsystému (ktoré vykonávajú napríklad montáž alebo inštaláciu subsystému).

Nevzťahuje sa na výrobcov-subdodávateľov, ktorí dodávajú komponenty a zložky interoperability.

3. Pre subsystém, ktorý je podlieha postupu overovania ES, prevádzkuje obstarávateľ alebo hlavný dodávateľ, ak je využívaný, schválený systém riadenia kvality výroby a inšpekcie a skúšania konečného výrobku, ako je stanovené v bode 5, ktorý podlieha dohľadu, ako je stanovené v bode 6.

Ak samotný obstarávateľ nesie zodpovednosť za celý projekt subsystému (vrátane najmä zodpovednosti za integráciu subsystému) alebo je priamo zapojený do výroby (vrátane montáže a inštalácie), je povinný prevádzkovať schválený systém riadenia kvality pre tie činnosti, ktoré podliehajú dohľadu, ako je stanovené v bode 6.

Ak hlavný dodávateľ nesie zodpovednosť za celý projekt subsystému (vrátane najmä zodpovednosti za integráciu subsystému), prevádzkuje v každom prípade schválený systém riadenia kvality pre výrobu a inšpekciu a skúšky konečného výrobku, ktorý podlieha dohľadu, ako je stanovené v bode 6.

Postup overovania ES

- 4.1. Obstarávateľ podá žiadosť o overenie ES subsystému (prostredníctvom systému riadenia kvality výroby) vrátane koordinácie dohľadu nad systémami riadenia kvality podľa bodov 5.3 a 6.5 na notifikovanom orgáne podľa svojho vlastného výberu. Obstarávateľ o tomto výbere a o žiadosti informuje zúčastnených výrobcov.

Žiadosť musí umožniť pochopenie konštrukčného riešenia, výroby, montáže, inštalácie, údržby a prevádzky subsystému a musí umožniť posúdenie zhody s typom, ktorý je opísaný v osvedčení o preskúmaní typu, a s požiadavkami TSI.

Žiadosť obsahuje:

- názov a adresu obstarávateľa alebo jeho splnomocneného zástupcu,
- technickú dokumentáciu, ktorá sa týka schváleného typu vrátane osvedčenia o preskúmaní typu vydaného po dokončení postupu vymedzeného v module SB,

a ak nie sú súčasťou tejto dokumentácie,

- všeobecný opis subsystému, jeho celkového konštrukčného riešenia a konštrukcie,
- technické špecifikácie vrátane európskych špecifikácií⁽⁷⁾, ktoré boli uplatnené,
- všetky potrebné podklady pre použitie uvedených špecifikácií, najmä ak sa tieto európske špecifikácie a príslušné ustanovenia plne neuplatňovali. Tieto podklady musia obsahovať výsledky skúšok, ktoré vykonalo príslušné laboratórium výrobcu alebo ktoré sa vykonali v jeho mene.
- register infraštruktúry alebo železničných koľajových vozidiel vrátane všetkých informácií stanovených v TSI,
- technickú dokumentáciu týkajúcu sa výroby a montáže subsystému,

⁽⁶⁾ Označenie „obstarávateľ“ v module znamená „obstarávateľ subsystému, ako je vymedzený v smernici, alebo jeho splnomocnený zástupca so sídlom v Spoločenstve“.

⁽⁷⁾ Definícia európskej špecifikácie je stanovená v smerniciach 96/48/ES a 2001/16/ES. V príručke k uplatňovaniu TSI systému transeurópskych vysokorýchlostných železníc sa vysvetľuje spôsob použitia európskych špecifikácií.

- dôkaz o zhode s ostatnými predpismi vyplývajúcimi zo Zmluvy (vrátane osvedčení) pre výrobnú fázu,
- zoznam zložiek interoperability, ktoré majú byť začlenené do subsystému,
- kópie vyhlásení ES o zhode alebo vhodnosti na použitie, ktorými musia byť zložky vybavené, a všetkých potrebných prvkov stanovených v prílohe VI k smerniciam,
- zoznam výrobcov, ktorí sa zúčastňujú konštrukčného riešenia, výroby, montáže a inštalácie subsystému,
- dôkaz, že všetky štádiá, ako je uvedené v bode 5.2, sú zahrnuté v systémoch obstarávateľa, ak je zúčastnený, a/alebo hlavného dodávateľa, týkajúcich sa riadenia kvality, a dôkaz o ich účinnosti,
- uvedenie notifikovaného orgánu, ktorý je zodpovedný za schválenie týchto systémov riadenia kvality a dohľad nad nimi.

4.3. Notifikovaný orgán najprv preskúma žiadosť z hľadiska platnosti preskúmania typu a osvedčenia o preskúmaní typu.

Ak sa notifikovaný orgán domnieva, že osvedčenie o preskúmaní typu už nie je platné alebo nie je vhodné a že je potrebné nové preskúmanie typu, je povinný svoje rozhodnutie odôvodniť.

Systém riadenia kvality

5.1. Obstarávateľ, ak je zapojený, a hlavný dodávateľ, ak je využívaný, podajú žiadosť o posúdenie svojich systémov riadenia kvality na notifikovanom orgáne podľa svojho výberu.

Žiadosť obsahuje:

- všetky príslušné informácie pre plánovaný subsystém,
- dokumentáciu systému riadenia kvality,
- technickú dokumentáciu schváleného typu a kópiu osvedčenia o preskúmaní typu, ktoré bolo vydané po dokončení postupu preskúmania typu modulu SB.

V prípade subjektov, ktoré sú zapojené len do časti projektu subsystému, sa poskytnú iba informácie týkajúce sa príslušnej časti.

5.2. V prípade obstarávateľa alebo hlavného dodávateľa zodpovedného za celý projekt subsystému musia systémy riadenia kvality zabezpečovať celkový súlad subsystému s typom, ako je opísaný v osvedčení o preskúmaní typu, a celkový súlad subsystému s požiadavkami TSI. V prípade ďalších hlavných dodávateľov musí(-ia) ich systém(-y) riadenia kvality zabezpečovať súlad ich príslušného prínosu do subsystému s typom, ako je opísaný v osvedčení o preskúmaní typu, a s požiadavkami TSI.

Všetky prvky, požiadavky a opatrenia prijaté žiadateľom (žiadateľmi) musia byť zdokumentované systematickým a usporiadaným spôsobom v podobe písomných predpisov, postupov a pokynov. Touto dokumentáciou systému riadenia kvality sa zaisťuje všeobecné pochopenie zásad a postupov v oblasti zaistenia kvality, ako sú napríklad programy, plány, príručky a záznamy.

Všetci žiadatelia uvedú najmä primeraný opis týchto položiek:

- ciele v oblasti kvality a organizačná štruktúra,
- príslušné techniky, procesy a systematické kroky v oblasti výroby, kontroly kvality a riadenia kvality, ktoré sa používajú,
- preskúmavania, kontroly a skúšky, ktoré sa vykonávajú pred výrobou, montážou a inštaláciou, v ich priebehu a po nich, ako aj frekvenciu ich vykonávania,
- záznamy o kvalite, ako sú inšpekčné správy a údaje o skúškach, kalibračné údaje, správy o kvalifikácii dotknutého personálu atď.,

a rovnako obstarávateľ alebo hlavný dodávateľ zodpovedný za celý projekt subsystému uvedie tieto údaje:

- zodpovednosti a právomoci vedúcich pracovníkov so zreteľom na celkovú kvalitu subsystému, najmä vrátane riadenia integrácie subsystému.

Preskúvania, skúšky a kontrola sa vzťahujú na tieto štádiá:

- stavba subsystému vrátane najmä stavebno-inžinierskych činností, montáže zložiek, konečného nastavenia,
- konečné skúšanie subsystému,
- a, ak je to stanovené v TSI, potvrdenie platnosti za podmienok plnej prevádzky.

- 5.3. Notifikovaný orgán vybratý obstarávateľom preskúma, či sa schválenie systému (systémov) riadenia kvality žiadateľa (žiadateľov) a dohľad nad nimi dostatočne a náležite vzťahujú na všetky štádiá subsystému, ako je uvedené v ustanovení 5.2 ⁽⁸⁾.

Ak sa zhoda subsystému s typom, ako je opísaný v osvedčení o preskúmaní typu, a súlad subsystému s požiadavkami TSI zakladá na viacerých ako jednom systéme riadenia kvality, notifikovaný orgán preskúma najmä:

- či sú vzťahy a rozhrania medzi systémami riadenia kvality jasne zdokumentované
- a či sú celková zodpovednosť a právomoci riadenia v prípade hlavného dodávateľa, ktoré sa týkajú zhody celého subsystému, dostatočne a riadne vymedzené.

- 5.4. Notifikovaný orgán uvedený v bode 5.1. posúdi systém riadenia kvality, aby určil, či spĺňa požiadavky uvedené v bode 5.2. Predpokladá sa súlad s týmito požiadavkami, ak žiadateľ uplatňuje systém kvality pre výrobu, inšpekciu a skúšanie konečného výrobku z hľadiska normy EN/ISO 9001 – 2000, ktorý zohľadňuje špecifickosť subsystému, pre ktorý sa uplatňuje.

Keď žiadateľ prevádzkuje systém riadenia kvality, na ktorý má osvedčenie, notifikovaný orgán túto skutočnosť zohľadní v posudku.

Audit musí byť špecifický pre daný subsystém, pričom sa zohľadňuje konkrétny prínos žiadateľa do subsystému. V skupine vykonávajúcej audit musí byť aspoň jeden člen, ktorý má skúsenosti s posudzovaním príslušnej technológie subsystému. Súčasťou postupu vyhodnocovania je hodnotiaci návšteva v priestoroch žiadateľa.

Rozhodnutie sa oznamuje žiadateľovi. Oznámenie obsahuje závery preskúmania a odôvodnené rozhodnutie o posúdení.

- 5.5. Obstarávateľ, ak je zúčastnený, a hlavný dodávateľ sa zaviazujú splniť povinnosti vyplývajúce zo schváleného systému riadenia kvality a udržiavať ho v primeranom a účinnom stave.

Sú povinní informovať notifikovaný orgán, ktorý schválil systém riadenia kvality, o každej významnej zmene, ktorá ovplyvní splnenie požiadaviek TSI subsystémom.

Notifikovaný orgán vyhodnotí navrhované úpravy a rozhodne, či zmenený systém riadenia kvality bude vyhovovať požiadavkám uvedeným v bode 5.2 alebo či je potrebné opätovné posúdenie.

Svoje rozhodnutie je povinný oznámiť žiadateľovi. Oznámenie obsahuje závery preskúmania a odôvodnené rozhodnutie o posúdení.

6. Dohľad nad systémom (systémami) kvality, za ktorý je zodpovedný notifikovaný orgán

- 6.1. Účelom dohľadu je uistiť sa, že obstarávateľ, ak je zúčastnený, a hlavný dodávateľ riadne plnia záväzky vyplývajúce zo schváleného(-ých) systému(-ov) riadenia kvality.

⁽⁸⁾ V prípade TSI Železničné koľajové vozidlá sa môže notifikovaný orgán podieľať na záverečnej skúške prevádzky rušňov alebo vlakovej súpravy za podmienok stanovených v príslušnej kapitole TSI.

6.2. Obstarávateľ, ak je zúčastnený, a hlavný dodávateľ pošlú (alebo nechajú poslať) notifikovanému orgánu uvedenému v bode 5.1 všetky dokumenty potrebné na tento účel vrátane vykonávacích plánov a technických záznamov týkajúcich sa subsystému (pokiaľ súvisia s konkrétnym prínosom žiadateľov do subsystému), najmä:

- dokumentáciu systému riadenia kvality vrátane konkrétnych použitých prostriedkov s cieľom zabezpečiť, že:
- v prípade obstarávateľa alebo hlavného dodávateľa, ktorí sú zodpovední za celý projekt subsystému, sú celková zodpovednosť a právomoci vedúcich pracovníkov, ktoré sa týkajú zhody celého a úplného subsystému, dostatočne a riadne vymedzené;
- v prípade každého žiadateľa je systém riadenia kvality správne riadený tak, aby sa dosiahla integrácia na úrovni subsystému,
- záznamy o kvalite, ako sa predpokladá vo výrobnnej časti systému riadenia kvality (vrátane montáže a inštalácie), napríklad inšpekčné správy a údaje o skúškach, údaje o kalibrácii, správy o kvalifikácii dotknutého personálu atď.

6.3. Notifikovaný orgán pravidelne vykonáva audity, aby sa uistil, že obstarávateľ, ak je zúčastnený, a hlavný dodávateľ udržiavajú a uplatňujú systém riadenia kvality, a poskytne im správu o audite. Ak tieto subjekty prevádzkujú certifikovaný systém riadenia kvality, notifikovaný orgán túto skutočnosť zohľadní pri svojom dohľade.

Audity sa vykonávajú aspoň raz za rok, pričom aspoň jeden audit sa musí uskutočniť v priebehu vykonávania príslušných činností (výroba, montáž alebo inštalácia) subsystému, ktorý podlieha postupu overovania ES podľa bodu 8.

6.4. Okrem toho notifikovaný orgán môže vykonávať neočakávané návštevy príslušných prevádzok žiadateľa(-ov). Počas týchto návštev môže notifikovaný orgán vykonávať úplné alebo čiastočné audity alebo vykonať alebo nechať vykonať skúšky s cieľom skontrolovať riadne fungovanie systému riadenia kvality, ak je to potrebné. Je povinný žiadateľovi(-om) poskytnúť inšpekčnú správu a prípadne aj správu o audite a/alebo protokol o skúške.

6.5. Ak notifikovaný orgán vybraný obstarávateľom a zodpovedný za overenie ES nevykonáva dohľad nad všetkými dotknutými systémami riadenia kvality, koordinuje činnosti dohľadu ktoréhokoľvek iného notifikovaného orgánu zodpovedného za danú úlohu, aby:

- sa ubezpečil, že rozhrania medzi rozličnými systémami riadenia kvality, ktoré súvisia s integráciou subsystému, sú správne riadené,
- sa v spojení s obstarávateľom zhromaždili potrebné prvky na posúdenie s cieľom zabezpečiť konzistentnosť a celkový dohľad nad rôznymi systémami riadenia kvality.

Táto koordinácia zahŕňa právo notifikovaného orgánu:

- dostať všetku dokumentáciu (schválenie a dohľad) vydanú ostatnými notifikovanými orgánmi,
- zúčastňovať sa na auditoch dohľadu uvedených v bode 6.3,
- začať spolu s ostatnými notifikovanými orgánmi dodatočné audity podľa bodu 6.4, za ktoré zodpovedá.

7. Notifikovaný orgán uvedený v bode 5.1. musí mať na účely inšpekcie, auditu a dohľadu prístup na staveniská, do výrobných dielní, montážnych a inštalčných priestorov, skladovacích priestorov a podľa potreby do priestorov, kde prebieha prefabrikácia, a do skúšobných priestorov a celkovo do všetkých priestorov, ktoré pokladá za potrebné na vykonávanie svojich úloh v súlade s konkrétnym prínosom žiadateľa do projektu subsystému.

8. Obstarávateľ, ak je zúčastnený, a hlavný dodávateľ sú povinní počas 10 rokov od vyrobenia posledného subsystému mať k dispozícii pre vnútroštátne orgány:

- dokumentáciu uvedenú v druhej zarážke druhého pododseku bodu 5.1,

- aktualizáciu uvedenú v druhom pododseku ustanovenia 5.5,
 - rozhodnutia a správy od notifikovaného orgánu uvedené v ustanoveniach 5.4, 5.5 a 6.4.
9. Ak subsystém spĺňa požiadavky TSI, v tom prípade notifikovaný orgán vypracuje na základe preskúmania typu a schválenia a dohľadu nad systémom (systémami) riadenia kvality osvedčenie o zhode určené pre obstarávateľa, ktorý obratom vypracuje vyhlásenie ES o overení určené pre dozorný orgán v členskom štáte, v ktorom je subsystém umiestnený a/alebo prevádzkovaný.
- Vyhlásenie ES o overení a sprievodné dokumenty musia byť označené dátumom a podpísané. Vyhlásenie musí byť napísané v rovnakom jazyku ako súbor technickej dokumentácie a musí obsahovať aspoň informácie zahrnuté v prílohe V k smernici.
10. Notifikovaný orgán vybraný obstarávateľom zodpovedá za zostavenie súboru technickej dokumentácie, ktorý musí byť priložený k vyhláseniu ES o overení. Súbor technickej dokumentácie musí obsahovať aspoň tie informácie, ktoré sú uvedené v článku 18 ods. 3 smernice, a najmä tieto informácie:
- všetky potrebné dokumenty súvisiace s charakteristikami subsystému,
 - zoznam zložiek interoperability začlenených do subsystému,
 - kópie vyhlásení ES o zhode a prípadne vyhlásení ES o vhodnosti na použitie, ktoré musia byť k uvedeným zložkám priložené v súlade s článkom 13 smernice, spolu s príslušnými dokumentmi (osvedčenia, dokumenty o schválení systému riadenia kvality a dokumenty o dohľade), ktoré vydali notifikované orgány,
 - všetky prvky súvisiace s údržbou, podmienkami a obmedzeniami týkajúcimi sa používania subsystému,
 - všetky prvky súvisiace s pokynmi týkajúcimi sa udržiavania prevádzky, trvalého alebo bežného monitorovania, nastavovania a údržby,
 - osvedčenie o preskúmaní typu pre subsystém a sprievodnú technickú dokumentáciu, ako je to uvedené v module SB,
 - dôkaz o zhode s ostatnými predpismi vyplývajúcimi zo Zmluvy (vrátane osvedčení),
 - osvedčenie o zhode od notifikovaného orgánu, ako je uvedené v bode 9, spolu s príslušným overením a/alebo výpočtovými poznámkami a spolupodpísané týmto orgánom, v ktorom sa uvedie, že projekt je v súlade so smernicou a TSI, a v ktorom sa prípadne uvedú dosiaľ neodvolané výhrady zaznamenané počas vykonávania činností. K osvedčeniu by mali byť priložené aj správy o inšpekcii a audite vypracované v súvislosti s overením, ako je uvedené v bodoch 6.3 a 6.4, a najmä:
 - register infraštruktúry alebo železničných koľajových vozidiel vrátane všetkých informácií stanovených v TSI.
11. Každý notifikovaný orgán je povinný ostatným notifikovaným orgánom oznámiť príslušné informácie týkajúce sa vydaných, odobratých alebo zamietnutých schválení systému riadenia kvality.
- Ostatné notifikované orgány môžu na požiadanie získať kópie vydaných schválení systému riadenia kvality.
12. Záznamy priložené k osvedčeniu o zhode sa dávajú do úschovy u obstarávateľa.

Obstarávateľ uchováva kópiu súboru technickej dokumentácie počas celej životnosti subsystému a počas ďalšieho obdobia troch rokov; kópia sa pošle ktorémukoľvek inému členskému štátu, ktorý o to požiada.

F.3.3 Modul SF: Overenie výrobku

1. V tomto module sa opisuje postup overenia ES, pri ktorom notifikovaný orgán skontroluje a osvedčí na žiadosť obstarávateľa alebo jeho splnomocneného zástupcu so sídlom Spoločenstve, že subsystém Infraštruktúra, Energia alebo Železničné koľajové vozidlá, pre ktorý už notifikovaný orgán vydal osvedčenie o preskúmaní typu,
- vyhovuje tejto TSI a ktorejkoľvek inej uplatniteľnej TSI, čo dokazuje, že základné požiadavky smernice 2001/16/ES⁽⁹⁾ boli splnené;

⁽⁹⁾ Základné požiadavky sa odzrkadľujú v technických parametroch, rozhraniach a prevádzkových požiadavkách, ktoré sú stanovené v kapitole 4 TSI.

- je v súlade s ostatnými predpismi vyplývajúcimi zo Zmluvy
- a môže sa uviesť do prevádzky.

2. Obstarávateľ⁽¹⁰⁾ podá žiadosť o overenie ES subsystému (prostredníctvom overenia výrobku) na notifikovanom orgáne, ktorý si sám vyberie.

Žiadosť obsahuje:

- názov a adresu obstarávateľa alebo jeho splnomocneného zástupcu,
- technickú dokumentáciu.

3. V rámci tejto časti postupu obstarávateľ preverí a osvedčí, že daný subsystém je v súlade s typom, ako je opísaný v osvedčení o preskúmaní typu, a spĺňa požiadavky TSI, ktoré sa naň vzťahujú.

Notifikovaný orgán vykoná postup za predpokladu, že osvedčenie o preskúmaní typu vydané pred posúdením zostáva platné pre subsystém, na ktorý sa žiadosť vzťahuje.

4. obstarávateľ prijme všetky opatrenia potrebné na to, aby výrobný proces [vrátane montáže a integrácie zložiek interoperability hlavným dodávateľom⁽¹¹⁾, ak je využívaný] zaisťoval zhodu subsystému s typom, ako je opísaný v osvedčení o preskúmaní typu, a s požiadavkami TSI, ktoré sa naň vzťahujú.
5. Žiadosť musí umožniť pochopenie konštrukčného riešenia, výroby, inštalácie, údržby a prevádzky subsystému a musí umožniť posúdenie zhody s typom, ktorý je opísaný v osvedčení o preskúmaní typu, a s požiadavkami TSI.

Žiadosť obsahuje:

- technickú dokumentáciu, ktorá sa týka schváleného typu, vrátane osvedčenia o preskúmaní typu vydaného po dokončení postupu vymedzeného v module SB,

a ak nie sú súčasťou tejto dokumentácie,

- všeobecného opisu subsystému, celkového konštrukčného riešenia a štruktúry,
- register infraštruktúry alebo železničných koľajových vozidiel vrátane všetkých informácií stanovených v TSI,
- koncepčné informácie o konštrukčnom riešení a výrobe, napríklad nákresy a schémy komponentov, montážnych podcelkov, celkov, obvodov atď.,
- technickú dokumentáciu týkajúcu sa výroby a montáže subsystému,
- technické špecifikácie vrátane európskych špecifikácií⁽¹²⁾, ktoré boli uplatnené,
- všetky potrebné podklady na použitie uvedených špecifikácií, najmä v prípade, keď sa tieto európske špecifikácie a príslušné ustanovenia plne neuplatňovali,
- dôkaz o zhode s ostatnými predpismi vyplývajúcimi zo Zmluvy (vrátane osvedčení) pre výrobnú fázu,
- zoznam zložiek interoperability, ktoré majú byť začlenené do subsystému,
- kópie vyhlásení ES o zhode alebo vhodnosti na použitie, ktoré musia byť k daným zložkám priložené, a všetky potrebné prvky stanovené v prílohe VI k smerniciam,
- zoznam výrobcov, ktorí sa podieľajú na projektovaní, výrobe, montáži a inštalácii subsystému.

⁽¹⁰⁾ Označenie „obstarávateľ“ v module znamená „obstarávateľ subsystému, ako je vymedzený v smernici, alebo jeho splnomocnený zástupca so sídlom v Spoločenstve“.

⁽¹¹⁾ Výraz „hlavný dodávateľ“ označuje spoločnosti, ktorých činnosti prispievajú k splneniu základných požiadaviek TSI. Týka sa spoločnosti, ktorá môže byť zodpovedná za celý projekt subsystému, alebo iných spoločností, ktoré sú zapojené len do časti projektu subsystému (napríklad vykonávajú montáž alebo inštaláciu subsystému).

⁽¹²⁾ Definícia európskej špecifikácie je stanovená v smerniciach 96/48/ES a 2001/16/ES. V príručke na uplatňovanie TSI systému vysokorýchlostných železníc sa vysvetľuje spôsob použitia európskych špecifikácií.

Ak TSI vyžaduje ďalšie informácie pre technickú dokumentáciu, musia sa tieto informácie uviesť.

6. Notifikovaný orgán najprv preskúma žiadosť z hľadiska platnosti preskúmania typu a osvedčenia o preskúmaní typu.

Ak sa notifikovaný orgán domnieva, že osvedčenie o preskúmaní typu už nie je platné alebo nie je vhodné a že je potrebné nové preskúmanie typu, je povinný svoje rozhodnutie odôvodniť.

Notifikovaný orgán vykoná príslušné preskúmania a skúšky, aby skontroloval zhodu subsystému s typom opísaným v osvedčení o preskúmaní typu a s požiadavkami TSI. Notifikovaný orgán preskúma a preskúša každý subsystém, ktorý sa vyrába ako sériový výrobok, ako sa stanovuje v bode 4.

7. Overenie prostredníctvom preskúmania a preskúšania každého subsystému (ako sériového výrobku)

- 7.1. Notifikovaný orgán vykoná skúšky, preskúmania a overenie s cieľom zabezpečiť zhodu subsystémov ako sériových výrobkov, ako sa uvádza v TSI. Preskúmania, skúšky a kontroly sú rozdelené do fáz, ako sa uvádza v TSI.

- 7.2. Každý subsystém (ako sériový výrobok) musí byť samostatne preskúmaný, preskúšaný a overený ⁽¹³⁾ s cieľom overiť jeho zhodu s typom, ako je opísaný v osvedčení o preskúmaní typu, a s požiadavkami TSI, ktoré sa naň vzťahujú. Ak v TSI (alebo v európskej norme citovanej v TSI) nie je stanovená skúška, platia príslušné európske špecifikácie alebo ekvivalentné skúšky.

8. Notifikovaný orgán sa s obstarávateľom (a hlavným dodávateľom) dohodne o miestach vykonania skúšok a dohodne sa, že konečné skúšanie subsystému a, vždy, keď sa to vyžaduje v TSI, skúšky alebo potvrdenie platnosti za podmienok plnej prevádzky vykoná obstarávateľ pod priamym dozorom notifikovaného orgánu a za jeho prítomnosti.

Notifikovaný orgán musí mať na účely skúšania a overovania voľný vstup do výrobných dielní, montážnych a inštalčných priestorov a v prípade potreby do miest, kde prebieha prefabrikácia a skúšanie, aby mohol vykonávať svoje úlohy stanovené s TSI.

9. V prípade, že subsystém spĺňa požiadavky TSI, notifikovaný orgán vypracuje osvedčenie o zhode určené pre obstarávateľa, ktorý obratom vypracuje vyhlásenie ES o overení určené pre dozorný orgán v členskom štáte, kde je subsystém umiestnený a/alebo prevádzkovaný.

Tieto činnosti notifikovaného orgánu musia vychádzať z preskúmania typu a skúšok, overovaní a kontrol vykonaných na všetkých sériových výrobkoch, ako sa uvádza v bode 7, a ako sa to vyžaduje v TSI a/alebo príslušných európskych špecifikáciách.

Vyhlásenie ES o overení a sprievodné dokumenty musia byť označené dátumom a podpísané. Vyhlásenie musí byť napísané v rovnakom jazyku ako súbor technickej dokumentácie a musí obsahovať aspoň informácie zahrnuté v prílohe V k smernici.

10. Notifikovaný orgán je zodpovedný za zostavenie súboru technickej dokumentácie, ktorý musí byť priložený k vyhláseniu ES o overení. Súbor technickej dokumentácie musí obsahovať aspoň informácie uvedené v článku 18 ods. 3 smerníc, a najmä tieto informácie:

- všetky potrebné dokumenty, ktoré súvisia s charakteristikami subsystému,
- register infraštruktúry alebo železničných koľajových vozidiel vrátane všetkých informácií stanovených v TSI,
- zoznam zložiek interoperability začlenených do subsystému,
- kópie vyhlásení ES o zhode a prípadne vyhlásení ES o vhodnosti na použitie, ktoré musia byť k uvedeným zložkám priložené v súlade s článkom 13 smernice, prípadne sa priložia príslušné dokumenty (osvedčenia, dokumenty o schválení systému riadenia kvality a dokumenty o dohľade), ktoré vydali notifikované orgány,
- všetky prvky súvisiace s údržbou, podmienkami a obmedzeniami týkajúcimi sa používania subsystému,
- všetky prvky súvisiace s pokynmi, ktoré sa týkajú udržiavania prevádzky, trvalého alebo bežného monitorovania, nastavovania a údržby,
- osvedčenie o preskúmaní typu pre subsystém a sprievodnú technickú dokumentáciu, ako sa stanovuje v module SB,

⁽¹³⁾ Najmä v prípade TSI Železničné koľajové vozidlá sa notifikovaný orgán zúčastní záverečnej skúšky prevádzky železničných koľajových vozidiel alebo vlakovej súpravy. Táto skutočnosť bude uvedená v príslušnej kapitole TSI.

- osvedčenie o zhode od notifikovaného orgánu, ako je uvedené v bode 9, spolu s príslušnými výpočtovými poznámkami a spolupodpísané týmto orgánom, v ktorom sa uvedie, že projekt je v súlade so smernicou a TSI, a v ktorom sa prípadne uvedú dosiaľ neodvolané výhrady zaznamenané počas vykonávania činností. K osvedčeniam by sa mali priložiť, ak je to relevantné,
- inšpekčné správy a správy z auditu vypracované v súvislosti s overením.

11. Záznamy priložené k osvedčeniu o zhode sa dávajú do úschovy u obstarávateľa.

Obstarávateľ uchováva kópiu súboru technickej dokumentácie počas celej životnosti subsystému a počas ďalšieho obdobia troch rokov; kópia sa pošle ktorémukoľvek inému členskému štátu, ktorý o to požiada.

F.3.4 Modul SG: Overenie jednotky

1. V tomto module sa opisuje postup overenia ES, pri ktorom notifikovaný orgán kontroluje a osvedčuje na žiadosť obstarávateľa alebo jeho splnomocneného zástupcu so sídlom v Spoločenstve, že subsystém Infraštruktúra, Energia, Riadenie, zabezpečenie a návestenie alebo Železničné koľajové vozidlá

- vyhovuje tejto TSI a všetkým ostatným platným TSI, čo dokazuje, že základné požiadavky smernice 2001/16/ES ⁽¹⁴⁾ boli splnené,
- je v súlade s ostatnými predpismi vyplývajúcimi zo Zmluvy,

a môže sa uviesť do prevádzky.

2. Obstarávateľ ⁽¹⁵⁾ podá žiadosť o overenie ES subsystému (prostredníctvom overenia jednotky) na notifikovanom orgáne, ktorý si sám vyberie.

Žiadosť obsahuje:

- názov a adresu obstarávateľa alebo jeho splnomocneného zástupcu,
- technickú dokumentáciu.

3. Technická dokumentácia musí umožniť pochopenie konštrukčného riešenia, výroby, inštalácie a prevádzky subsystému a posúdenie zhody s požiadavkami TSI.

Technická dokumentácia obsahuje:

- všeobecný opis subsystému, jeho celkového konštrukčného riešenia a štruktúry,
- register infraštruktúry alebo železničných koľajových vozidiel vrátane všetkých informácií stanovených v TSI,
- koncepčné informácie o konštrukčnom riešení a výrobe, napríklad nákresy a schémy komponentov, montážnych podcelkov, celkov, obvodov atď.,
- opisy a vysvetlenia potrebné na pochopenie informácií o konštrukčnom riešení a výrobe, údržbe a prevádzke subsystému,
- technické špecifikácie vrátane európskych špecifikácií ⁽¹⁶⁾, ktoré boli uplatnené,
- všetky potrebné podklady na použitie uvedených špecifikácií, najmä v prípade, keď sa európske špecifikácie a príslušné ustanovenia plne neuplatňovali,
- zoznam zložiek interoperability, ktoré majú byť začlenené do subsystému,
- kópie vyhlásení ES o zhode alebo vhodnosti na použitie, ktoré musia byť k daným zložkám priložené, a všetky potrebné prvky stanovené v prílohe VI k smerniciam,

⁽¹⁴⁾ Základné požiadavky sa odzrkadľujú v technických parametroch, rozhraniach a prevádzkových požiadavkách, ktoré sú stanovené v kapitole 4 TSI.

⁽¹⁵⁾ Označenie „obstarávateľ“ v module znamená „obstarávateľ subsystému, ako je vymedzený v smernici, alebo jeho splnomocnený zástupca so sídlom v Spoločenstve“.

⁽¹⁶⁾ Definícia európskej špecifikácie je stanovená v smerniciach 96/48/ES a 2001/16/ES. V príručke k uplatňovaniu HS TSI sa vysvetľuje spôsob použitia európskych špecifikácií.

- dôkaz o zhode s ostatnými predpismi vyplývajúcimi zo Zmluvy (vrátane osvedčení),
- technickú dokumentáciu týkajúcu sa výroby a montáže subsystému,
- zoznam výrobcov, ktorí sa podieľajú na konštrukčnom riešení, výrobe, montáži a inštalácii subsystému,
- podmienky na používanie subsystému (obmedzenia jazdného času alebo vzdialenosti, limity opotrebenia atď.),
- podmienky pre údržbu a technickú dokumentáciu týkajúce sa údržby subsystému,
- všetky technické požiadavky, ktoré treba zohľadniť počas výroby, údržby alebo prevádzky subsystému,
- výsledky vykonaných výpočtov týkajúcich sa konštrukčného riešenia, výsledky vykonaných preskúmaní atď.,
- všetky ostatné príslušné technické dôkazy, ktorými možno preukázať, že predošlé kontroly alebo skúšky úspešne vykonali za porovnateľných podmienok nezávislé a príslušné orgány.

Ak TSI vyžaduje ďalšie informácie pre technickú dokumentáciu, musia sa tieto informácie uviesť.

4. Notifikovaný orgán preskúma žiadosť a technickú dokumentáciu a určí prvky, ktoré boli konštrukčne riešené v súlade s príslušnými ustanoveniami TSI a európskych špecifikácií, ako aj prvky, ktoré boli konštrukčne riešené bez uplatňovania príslušných ustanovení týchto európskych špecifikácií.

Notifikovaný orgán preskúma subsystém a overí príslušné a potrebné skúšky s cieľom zistiť, či príslušné európske špecifikácie, ktoré boli zvolené, sa skutočne uplatnili, alebo či prijaté riešenia spĺňajú požiadavky TSI, ak sa príslušné európske špecifikácie neuplatnili.

Preskúmania, skúšky a kontroly sa vzťahujú na tieto štádiá, ako je uvedené v TSI:

- celkové konštrukčné riešenie,
- štruktúra subsystému vrátane, najmä a vo vhodných prípadoch, stavebno-inžinierskych činností, montáže zložiek, celkových úprav,
- konečné skúšanie subsystému,
- a ak je to stanovené v TSI, potvrdenie platnosti za podmienok plnej prevádzky.

Notifikovaný orgán môže zohľadniť dôkazy o preskúmaniach, kontrolách alebo skúškach, ktoré úspešne vykonali za porovnateľných podmienok iné subjekty ⁽¹⁷⁾ alebo žiadateľ (prípadne v jeho mene), pokiaľ sa to v príslušnej TSI špecifikuje. Notifikovaný orgán potom rozhodne, či použije výsledky týchto kontrol alebo skúšok.

Dôkazy zhromaždené notifikovaným orgánom musia vhodne a dostatočne preukazovať zhodu s požiadavkou TSI, ale aj skutočnosť, že sa vykonali všetky požadované a vhodné kontroly a skúšky.

Všetky dôkazy, ktoré sa majú použiť a ktoré pochádzajú od ďalších osôb, sa musia zväziť pred vykonaním akýchkoľvek skúšok alebo kontrol, keďže notifikovaný orgán sa môže rozhodnúť vykonať akékoľvek posúdenie, osvedčovanie alebo revíziu skúšok alebo kontrol v čase ich vykonávania.

⁽¹⁷⁾ Podmienky na poverenie vykonávaním kontrol a skúšok musia byť podobné podmienkam, ktoré rešpektuje notifikovaný orgán pre subdodávateľské činnosti (pozri odsek 6.5 Modrej príručky o novom prístupe).

Rozsah takýchto ďalších dôkazov sa musí zdôvodniť zdokumentovaným rozborom, okrem iného využívajúcim ďalej uvedené faktory ⁽¹⁸⁾. Toto odôvodnenie je súčasťou súboru technickej dokumentácie.

V každom prípade za ne nesie konečnú zodpovednosť notifikovaný orgán.

5. Notifikovaný orgán sa s obstarávateľom dohodne o miestach, kde sa skúšky vykonávajú a dohodne sa, že záverečné skúšky subsystému a, vždy, keď sa to vyžaduje v TSI, skúšky za podmienok plnej prevádzky vykoná obstarávateľ pod priamym dozorom notifikovaného orgánu a za jeho prítomnosti.
6. Notifikovaný orgán musí mať na účely skúšania a overovania prístup na miesta, kde sa vykonáva projektovanie, na staveniská, do výrobných dielní, na miesta montáže alebo inštalácií a podľa potreby do priestorov výroby prefabrikátov a do skúšobných zariadení, aby mohol plniť svoje úlohy stanovené v TSI.
7. Ak subsystém spĺňa požiadavky TSI, notifikovaný orgán vypracuje na základe skúšok, overovaní a kontrol vykonaných podľa požiadaviek v TSI a/alebo v príslušných európskych špecifikáciách osvedčenie o zhode pre obstarávateľa, ktorý následne vypracuje vyhlásenie ES o overení pre dozorný orgán v členskom štáte, kde je subsystém umiestnený a/alebo prevádzkovaný.

Vyhlásenie ES o overení a sprievodné dokumenty musia byť označené dátumom a podpísané. Vyhlásenie musí byť napísané v rovnakom jazyku ako súbor technickej dokumentácie a musí obsahovať aspoň informácie zahrnuté v prílohe V k smernici.

8. Notifikovaný orgán je zodpovedný za zostavenie súboru technickej dokumentácie, ktorý musí byť priložený k vyhláseniu ES o overení. Súbor technickej dokumentácie musí obsahovať aspoň tie informácie, ktoré sú uvedené v článku 18 ods. 3 smernice, najmä tieto:

- všetky potrebné dokumenty, ktoré súvisia s charakteristikami subsystému,
- zoznam zložiek interoperability začlenených do subsystému,
- kópie vyhlásení ES o zhode a prípadne vyhlásení ES o vhodnosti na použitie, ktoré musia byť k uvedeným zložkám priložené v súlade s článkom 13 smernice, prípadne sa priložia príslušné dokumenty (osvedčenia, dokumenty o schválení systému riadenia kvality a dokumenty o dohľade), ktoré vydali notifikované orgány,
- všetky prvky súvisiace s údržbou, podmienkami a obmedzeniami týkajúcimi sa používania subsystému,
- všetky prvky súvisiace s pokynmi, ktoré sa týkajú udržiavania prevádzky, trvalého alebo bežného monitorovania, nastavovania a údržby,
- osvedčenie o zhode od notifikovaného orgánu, ako je uvedené v bode 7, spolu s overením a/alebo príslušnými výpočtovými poznámkami a spolupodpísané týmto orgánom, v ktorom sa uvedie, že projekt je v súlade so smernicou a TSI, a v ktorom sa prípadne uvedú dosiaľ neodvolané výhrady zaznamenané počas vykonávania činností; k osvedčeniu by mali byť takisto priložené správy o inšpekcii a audite vypracované v súvislosti s overením,
- dôkaz o zhode s ostatnými predpismi vyplývajúcimi zo Zmluvy (vrátane osvedčení),
- register infraštruktúry alebo železničných koľajových vozidiel vrátane všetkých informácií stanovených v TSI.

⁽¹⁸⁾ Notifikovaný orgán preverí rôzne časti činnosti subsystému a pred vykonaním činnosti, počas nej a po jej dokončení uvedie:

- rizikové a bezpečnostné hľadiská subsystému a jeho rôznych častí
- použitie existujúceho vybavenia a systémov:
 - používaných celkom rovnako ako predtým
 - používaných predtým, ale upravených na použitie pri novej činnosti
- použitie existujúcich konštrukčných riešení, technológií, materiálov a výrobných techník
- opatrenia týkajúce sa konštrukčného riešenia, výroby, skúšania a uvedenia do prevádzky
- prevádzku a funkciu
- predchádzajúce schválenie inými príslušnými orgánmi
- akreditácie iných zúčastnených orgánov:
 - je prípustné, aby notifikovaný orgán zohľadnil platnú akreditáciu podľa normy EN45004 za predpokladu, že nedochádza ku konfliktu záujmov, že akreditácia sa vzťahuje na vykonávané skúšanie a že je aktuálna
 - v prípade, že neexistuje formálna akreditácia, notifikovaný orgán potvrdí, že systémy na kontrolu spôsobilosti, nezávislosti, skúšania a procesy manipulácie s materiálom, zariadení a vybavenia, ako aj ďalšie procesy, ktoré sú významné z hľadiska svojho prínosu subsystému, sú kontrolované
 - vo všetkých prípadoch notifikovaný orgán zváži vhodnosť opatrení a rozhodne o požadovanej úrovni osvedčovania
- použitie homogénnych častí a systémov v súlade s modulom f.

9. Záznamy priložené k osvedčeniu o zhode sa dávajú do úschovy u obstarávateľa.

Obstarávateľ uchováva kópiu súboru technickej dokumentácie počas celej životnosti subsystému a počas ďalšieho obdobia troch rokov; kópia sa pošle ktorémukoľvek inému členskému štátu, ktorý o to požiada.

F.3.5 Modul SH2: Úplný systém riadenia kvality s preskúmaním konštrukčného riešenia

1. V tomto module sa opisuje postup overenia ES, pri ktorom notifikovaný orgán kontroluje a osvedčuje na žiadosť obstarávateľa alebo jeho splnomocneného zástupcu so sídlom v Spoločenstve, že subsystém Infraštruktúra, Energia, Riadenie, zabezpečenie a návštenie alebo Železničné koľajové vozidlá

— vyhovuje tejto TSI a ktorejkoľvek inej uplatniteľnej TSI, čo dokazuje, že základné požiadavky smernice 2001/16/ES ⁽¹⁹⁾ boli splnené;

— je v súlade s ostatnými predpismi vyplývajúcimi zo Zmluvy a môže sa uviesť do prevádzky.

2. Notifikovaný orgán vykoná postup vrátane preskúmania konštrukčného riešenia subsystému za predpokladu, že obstarávateľ ⁽²⁰⁾ a zúčastnený hlavný dodávateľ plní povinnosti bodu 3.

Termín „hlavný dodávateľ“ sa vzťahuje na spoločnosti, ktorých činnosti prispievajú k splneniu základných požiadaviek TSI. Týka sa spoločnosti:

— ktorá je zodpovedná za celý projekt subsystému (najmä vrátane zodpovednosti za integráciu subsystému),

— ostatných spoločností, ktoré sú zapojené iba v časti projektu subsystému, (vykonávajúce napríklad montáž alebo inštaláciu subsystému).

Nevzťahuje sa na výrobcov-subdodávateľov, ktorí dodávajú komponenty a zložky interoperability.

3. Pre subsystém, ktorý podlieha postupu overenia ES, musí obstarávateľ alebo hlavný dodávateľ, ak je využívaný, prevádzkovať schválený systém riadenia kvality pre proces konštrukčného riešenia, výrobu, inšpekciu a skúšanie konečného výrobku, ako je uvedené v bode 5, ktorý podlieha dohľadu, ako je stanovené v bode 6.

Hlavný dodávateľ zodpovedný za celý projekt subsystému (najmä vrátane zodpovednosti za integráciu subsystému) v každom prípade prevádzkuje schválený systém riadenia kvality pre proces konštrukčného riešenia, výrobu, inšpekciu a skúšanie konečného výrobku, ktorý podlieha dohľadu, ako je stanovené v bode 6.

V prípade, že obstarávateľ je sám zodpovedný za celý projekt subsystému (najmä vrátane zodpovednosti za integráciu subsystému) alebo že obstarávateľ je priamo zapojený do konštrukčného riešenia a/alebo výroby (vrátane montáže a inštalácie), musí prevádzkovať schválený systém riadenia kvality pre tie činnosti, ktoré podliehajú dohľadu, ako je špecifikované v bode 6.

Žiadatelia, ktorí sa zúčastňujú len montáže a inštalácie, majú povolené prevádzkovať len schválený systém riadenia kvality pre výrobu, inšpekciu a skúšanie konečného výrobku.

4. Postup overovania ES

- 4.1. Obstarávateľ podá žiadosť o overenie ES subsystému (prostredníctvom úplného systému riadenia kvality s preskúmaním konštrukčného riešenia) vrátane koordinácie dohľadu nad systémami riadenia kvality, ako je uvedené v bodoch 5.4. a 6.6., na notifikovaný orgán, ktorý si sám vyberie. Obstarávateľ informuje zúčastnených výrobcov o svojom výbere a o žiadosti.

- 4.2. Žiadosť musí umožňovať pochopenie konštrukčného riešenia, výroby, montáže, inštalácie, údržby a prevádzkovania subsystému a posúdenie zhody s požiadavkami TSI.

Žiadosť obsahuje:

— názov a adresu obstarávateľa alebo jeho splnomocneného zástupcu,

⁽¹⁹⁾ Základné požiadavky sa odzrkadľujú v technických parametroch, rozhraniach a prevádzkových požiadavkách, ktoré sú stanovené v kapitole 4 TSI.

⁽²⁰⁾ Označenie „obstarávateľ“ v module znamená „obstarávateľ subsystému, ako je vymedzený v smernici, alebo jeho splnomocnený zástupca so sídlom v Spoločenstve“.

- technickú dokumentáciu vrátane:
 - všeobecného opisu subsystému, celkového konštrukčného riešenia a štruktúry,
 - technických špecifikácií konštrukčného riešenia vrátane európskych špecifikácií ⁽²¹⁾, ktoré boli uplatnené,
 - všetkých potrebných podkladov na použitie uvedených špecifikácií, najmä keď európske špecifikácie a príslušné ustanovenia neboli uplatnené v plnom rozsahu,
 - programu skúšania,
 - registra infraštruktúry alebo železničných koľajových vozidiel vrátane všetkých informácií stanovených v TSI,
 - technickej dokumentácie, ktorá sa týka výroby a montáže subsystému,
 - zoznamu zložiek interoperability, ktoré majú byť začlenené do subsystému,
 - kópií vyhlásení ES o zhode alebo vhodnosti na použitie, ktoré musia byť k zložkám priložené, a všetkých potrebných prvkov stanovených v prílohe VI k smerniciam,
 - dôkazu o zhode s ostatnými predpismi vyplývajúcimi zo Zmluvy (vrátane osvedčení),
 - zoznamu všetkých výrobcov, ktorí sa zúčastňujú na projektovaní, výrobe, montáži a inštalácii subsystému,
 - podmienok na používanie subsystému (obmedzenia jazdného času alebo vzdialenosti, limity opotrebenia atď.),
 - podmienok pre údržbu a technickej dokumentácie týkajúcej sa údržby subsystému,
 - všetkých technických požiadaviek, ktoré sa musia zohľadniť počas výroby, údržby alebo prevádzky subsystému,
- vysvetlenia, ako sú všetky štádiá, ako sa uvádza v bode 5.2, zahrnuté do systémov hlavného dodávateľa a/alebo obstarávateľa, ak je zúčastnený, ktoré sa týkajú riadenia kvality, a dôkaz o ich účinnosti,
- označenie notifikovaného(-ých) orgánu(-ov), ktorý(-é) je (sú) zodpovedný(-é) za schválenie týchto systémov riadenia kvality a dohľad nad nimi.

4.3. Obstarávateľ predkladá výsledky preskúmania, kontrol a skúšok ⁽²²⁾, vrátane typových skúšok, ak sa požadujú, ktoré vykonalo jeho príslušné laboratórium alebo ktoré boli vykonané v jeho mene.

4.4. Notifikovaný orgán skontroluje žiadosť z hľadiska preskúmania konštrukčného riešenia a posúdi výsledky skúšok. Ak konštrukčné riešenie vyhovuje ustanoveniam smernice a TSI, ktoré sa naň vzťahujú, vydá žiadateľovi osvedčenie o preskúmaní konštrukčného riešenia. Osvedčenie obsahuje závery preskúmania konštrukčného riešenia, podmienky platnosti osvedčenia, potrebné údaje na identifikáciu preskúmaného konštrukčného riešenia, a ak je to relevantné, opis fungovania subsystému.

Ak sa obstarávateľovi zamietne osvedčenie o preskúmaní konštrukčného riešenia, notifikovaný orgán poskytne podrobné odôvodnenie tohto zamietnutia.

Je potrebné stanoviť postup odvolacieho konania.

4.5. V priebehu výrobnéj fázy žiadateľ informuje notifikovaný orgán, ktorý uchováva technickú dokumentáciu, týkajúcu sa osvedčenia o preskúmaní konštrukčného riešenia, o všetkých úpravách, ktoré môžu ovplyvniť zhodu s požiadavkami TSI alebo predpísanými podmienkami na používanie subsystému. Pre subsystém sa v takýchto prípadoch vystavuje dodatočné schválenie. V tomto prípade notifikovaný orgán vykoná len tie preskúmania a skúšky, ktoré so zmenami súvisia a sú pre ne potrebné. Takéto dodatočné schválenie je možné udeliť buď v podobe dodatku k pôvodnému osvedčeniu o preskúmaní konštrukčného riešenia, alebo v podobe nového osvedčenia vydaného po odobratí starého osvedčenia.

⁽²¹⁾ Definícia európskej špecifikácie je stanovená v smerniciach 96/48/ES a 2001/16/ES. V príručke k uplatňovaniu HS TSI sa vysvetľuje spôsob použitia európskych špecifikácií.

⁽²²⁾ Výsledky skúšok sa môžu predložiť v rovnakom čase ako žiadosť alebo neskôr.

5. Systém riadenia kvality

- 5.1. Obstarávateľ, ak je zapojený, a hlavný dodávateľ, ak je využívaný, podajú žiadosť o posúdenie svojich systémov riadenia kvality na notifikovanom orgáne, ktorý si sami vyberú.

Žiadosť obsahuje:

- všetky relevantné informácie pre plánovaný subsystém,
- dokumentáciu systému riadenia kvality.
- V prípade subjektov, ktoré sú zapojené len do časti projektu subsystému, sa majú poskytovať iba informácie o príslušnej časti.

- 5.2. V prípade obstarávateľa alebo hlavného dodávateľa zodpovedného za celý projekt subsystému musia systémy riadenia kvality zabezpečovať celkový súlad subsystému s požiadavkami TSI.

V prípade ostatných dodávateľov musí(-ia) systém(-y) kvality zabezpečiť zhodu ich príslušného prínosu do subsystému s požiadavkami TSI.

Všetky prvky, požiadavky a opatrenia prijaté žiadateľmi musia byť systematicky a usporiadane zdokumentované v podobe písomných zásad, postupov a pokynov. Touto dokumentáciou systému riadenia kvality sa zaisťuje všeobecné pochopenie zásad a postupov v oblasti zaistenia kvality, ako sú napríklad programy, plány, príručky a záznamy.

Systém musí obsahovať najmä primeraný opis týchto položiek:

- v prípade všetkých žiadateľov:
 - ciele v oblasti kvality a organizačná štruktúra,
 - príslušné techniky, procesy a systematické opatrenia v oblasti výroby, kontroly kvality a riadenia kvality, ktoré sa používajú,
 - preskúmania, kontroly a skúšky, ktoré sa vykonávajú pred procesom konštrukčného riešenia, výrobou, montážou a inštaláciou, počas nich a po nich a frekvencia ich vykonávania,
 - záznamy o kvalite, ako sú inšpekčné správy a údaje o skúškach, kalibračné údaje, správy o kvalifikácii dotknutého personálu atď.,
- v prípade hlavného dodávateľa do tej miery, do akej je dotknutý jeho prínosu do konštrukčného riešenia subsystému:
 - technické špecifikácie konštrukčného riešenia vrátane európskych špecifikácií, ktoré sa budú uplatňovať, a v prípade, že európske špecifikácie sa nebudú plne uplatňovať, prostriedok, ktorý sa použije na zabezpečenie splnenia požiadaviek TSI, ktoré sa vzťahujú na daný subsystém,
 - techniky, postupy a systematické kroky kontroly a overenia konštrukčného riešenia, ktoré sa použijú pri konštrukčnom riešení subsystému,
 - prostriedky na monitorovanie, či sa dosiahla požadovaná kvalita konštrukčného riešenia a subsystému, a na monitorovanie efektívneho fungovania systémov riadenia kvality vo všetkých fázach vrátane výroby.
- a rovnako obstarávateľ alebo hlavný dodávateľ zodpovedný za celý projekt subsystému uvedie tieto údaje:
 - zodpovednosti a právomoci vedúcich pracovníkov so zreteľom na celkovú kvalitu subsystému, najmä vrátane riadenia integrácie subsystému.

Preskúvania, skúšky a kontrola sa vzťahujú na tieto štádiá:

- celkové konštrukčné riešenie,

- štruktúra subsystému vrátane predovšetkým stavebno-inžinierskych činností, montáže zložiek, konečného nastavenia,
- konečné skúšanie subsystému,
- a ak je to uvedené v TSI, potvrdenie platnosti za podmienok plnej prevádzky.

5.3. Notifikovaný orgán vybratý obstarávateľom preskúma, či sa schválenie systému(-ov) riadenia kvality žiadateľa(-ov) a dohľad nad nimi dostatočne a náležite vzťahujú na všetky štádiá subsystému, ako je uvedené v ustanovení 5.2 ⁽²³⁾.

Ak sa súlad subsystému s požiadavkami TSI zakladá na viac než jednom systéme riadenia kvality, notifikovaný orgán preskúma najmä:

- či sú vzťahy a rozhrania medzi systémami riadenia kvality jasne zdokumentované

a či sú celková zodpovednosť a právomoci riadenia v prípade hlavného dodávateľa, ktoré sa týkajú zhody celého subsystému, dostatočne a riadne vymedzené.

5.4. Notifikovaný orgán uvedený v bode 5.1. posúdi systém riadenia kvality, aby určil, či spĺňa požiadavky bodu 5.2. Predpokladá sa súlad s týmito požiadavkami, ak žiadateľ uplatňuje systém kvality pre konštrukčné riešenie, výrobu, inšpekciu a skúšanie konečného výrobku z hľadiska normy EN/ISO 9001 – 2000, ktorý zohľadňuje špecifickosť subsystému, pre ktorý sa uplatňuje.

Keď žiadateľ prevádzkuje certifikovaný systém riadenia kvality, notifikovaný orgán túto skutočnosť zohľadní v posudku.

Audit musí byť špecifický pre daný subsystém, pričom sa zohľadňuje konkrétny prínos žiadateľa do subsystému. V skupine vykonávajúcej audit musí byť aspoň jeden člen, ktorý má skúsenosti s posudzovaním príslušnej technológie subsystému. Súčasťou postupu vyhodnocovania je hodnotiaci návšteva v priestoroch žiadateľa.

Rozhodnutie sa oznamuje žiadateľovi. Oznámenie obsahuje závery preskúmania a odôvodnené rozhodnutie o posúdení.

5.5. Obstarávateľ, ak je zúčastnený, a hlavný dodávateľ sa zaviazujú splniť povinnosti vyplývajúce zo schváleného systému riadenia kvality a udržiavať ho v primeranom a účinnom stave.

Sú povinní priebežne informovať notifikovaný orgán, ktorý schválil ich systém riadenia kvality, o každej významnej zmene, ktorá ovplyvní splnenie požiadaviek subsystémom.

Notifikovaný orgán vyhodnotí všetky navrhované úpravy a rozhodne, či zmenený systém riadenia kvality bude aj naďalej vyhovovať požiadavkám uvedeným v bode 5.2 alebo či bude potrebné opätovné posúdenie.

Svoje rozhodnutie je povinný oznámiť žiadateľovi. Oznámenie obsahuje závery preskúmania a odôvodnené rozhodnutie o posúdení.

6. Dohľad nad systémom(-ami) riadenia kvality, za ktorý(-é) je zodpovedný notifikovaný orgán

6.1. Účelom dohľadu je zabezpečiť, aby si obstarávateľ, ak je zúčastnený, a hlavný dodávateľ riadne plnili záväzky, ktoré vyplývajú zo schváleného(-ých) systému(-ov) riadenia kvality.

6.2. Obstarávateľ, ak je zúčastnený, a hlavný dodávateľ pošlú (alebo nechajú poslať) notifikovanému orgánu uvedenému v bode 5.1 všetky dokumenty potrebné na tento účel, a najmä vykonávacie plány a technické záznamy týkajúce sa subsystému (pokiaľ súvisia s konkrétnym prínosom žiadateľa do subsystému) vrátane:

- dokumentácie systému riadenia kvality vrátane konkrétnych použitých prostriedkov, s cieľom zabezpečiť, že:
- v prípade obstarávateľa alebo hlavného dodávateľa, ktorí sú zodpovední za celý projekt subsystému,

celková zodpovednosť a právomoci vedúcich pracovníkov, ktoré sa týkajú zhody celého a úplného subsystému, sú dostatočne a riadne vymedzené;

⁽²³⁾ Najmä v prípade TSI Železničné koľajové vozidlá sa notifikovaný orgán zúčastní záverečnej skúšky prevádzky železničných koľajových vozidiel alebo vlakovej súpravy. Táto skutočnosť bude uvedená v príslušnej kapitole TSI.

- v prípade každého žiadateľa

je systém riadenia kvality správne riadený tak, aby sa dosiahla integrácia na úrovni subsystému,

- záznamov o kvalite, ktoré sa predpokladajú v časti systému riadenia kvality týkajúcej sa konštrukčného riešenia, napríklad výsledky rozborov, výpočty, skúšky atď.,
- záznamy o kvalite, ako sa predpokladá vo výrobnej časti systému riadenia kvality (vrátane montáže a inštalácie), napríklad inšpekčné správy a údaje o skúškach, údaje o kalibrácii, správy o kvalifikácii dotknutého personálu atď.

- 6.3. Notifikovaný orgán pravidelne vykonáva audity, aby sa uistil, že obstarávateľ, ak je zúčastnený, a hlavný dodávateľ udržiavajú a uplatňujú systém riadenia kvality, a poskytnú im správu o audite. Ak sú tieto subjekty prevádzkovateľmi certifikovaného systému riadenia kvality, notifikovaný orgán zohľadní túto skutočnosť pri vykonávaní dohľadu.

Audity sa vykonávajú aspoň raz za rok, pričom aspoň jeden audit sa musí uskutočniť počas vykonávania príslušných činností (konštrukčné riešenie, výroba, montáž alebo inštalácia) pre subsystém, ktorý podlieha overovaciemu postupu ES uvedenému v ustanovení 4.

- 6.4. Notifikovaný orgán môže popritom vykonávať neočakávané návštevy prevádzok žiadateľa (žiadateľov) uvedených v bode 5.2. Počas týchto návštev môže notifikovaný orgán vykonávať úplné alebo čiastočné audity alebo vykonať alebo nechať vykonať skúšky s cieľom skontrolovať riadne fungovanie systému riadenia kvality, ak je to potrebné. Je povinný žiadateľovi(-om) poskytnúť inšpekčnú správu a prípadne i správu o audite a/alebo protokol o skúške.

- 6.5. Ak notifikovaný orgán vybraný obstarávateľom a zodpovedný za overenie ES nevykonáva dohľad nad všetkými príslušnými systémami riadenia kvality podľa ustanovenia 5, koordinuje činnosti dohľadu všetkých ostatných notifikovaných orgánov zodpovedných za danú úlohu, aby:

- sa ubezpečil, že rozhrania medzi rozličnými systémami riadenia kvality, ktoré súvisia s integráciou subsystému, sú správne riadené,
- sa v tesnej spolupráci s obstarávateľom zhromaždili potrebné prvky na posúdenie s cieľom zabezpečiť konzistentnosť a celkový dohľad nad rôznymi systémami riadenia kvality.

Súčasťou tejto koordinácie je právo notifikovaného orgánu

- dostať všetku dokumentáciu (schválenie a dohľad) vydanú ostatnými notifikovanými orgánmi,
- zúčastňovať sa na auditoch dohľadu podľa bodu 5.4.,
- začať spolu s ostatnými notifikovanými orgánmi dodatočné audity podľa bodu 5.5, za ktoré zodpovedá.

7. Notifikovaný orgán uvedený v ustanovení 5.1 musí mať na účely inšpekcie, auditu a dohľadu prístup do priestorov, kde sa vykonáva projektovanie, na staveniská, do výrobných dielní, montážnych a inštalčných priestorov, skladovacích priestorov, a prípadne do priestorov výroby prefabrikátov alebo do skúšobných zariadení a celkovo do všetkých priestorov, ktoré uzná za potrebné na vykonávanie svojej úlohy v súlade so špecifickým prínosom žiadateľa do projektu subsystému.

8. Obstarávateľ, ak je zúčastnený, a hlavný dodávateľ sú povinní počas 10 rokov od vyrobenia posledného subsystému mať k dispozícii pre vnútroštátne orgány:

- dokumentáciu uvedenú v druhej zarážke druhého pododseku bodu 5.1,
- aktualizáciu uvedenú v druhom pododseku bodu 5.5,
- rozhodnutia a správy notifikovaného orgánu uvedené v bodoch 5.4, 5.5 a 6.4.

9. Ak subsystém spĺňa požiadavky TSI, notifikovaný orgán je povinný na základe preskúmania a schválenia konštrukčného riešenia a dohľadu nad systémom(-ami) riadenia kvality vypracovať osvedčenie o zhode pre obstarávateľa, ktorý následne vypracuje vyhlásenie ES o overení pre dozorný orgán v členskom štáte, v ktorom sa daný subsystém nachádza a/alebo prevádzkuje.

Vyhlásenie ES o overení a sprievodné dokumenty musia byť označené dátumom a podpísané. Vyhlásenie musí byť napísané v rovnakom jazyku ako súbor technickej dokumentácie a musí obsahovať aspoň informácie zahrnuté v prílohe V k smernici.

10. Notifikovaný orgán vybratý obstarávateľom zodpovedá za zostavenie súboru technickej dokumentácie, ktorý musí byť priložený k vyhláseniu ES o overení. Súbor technickej dokumentácie musí obsahovať aspoň tie informácie, ktoré sú uvedené v článku 18 ods. 3 smernice, a najmä tieto informácie:

- všetky potrebné dokumenty, ktoré súvisia s charakteristikami subsystému,
- zoznam zložiek interoperability začlenených do subsystému,
- kópie vyhlásení ES o zhode a prípadne vyhlásení ES o vhodnosti na použitie, ktoré musia byť k uvedeným zložkám priložené v súlade s článkom 13 smernice, spolu s príslušnými dokumentmi (osvedčenia, dokumenty o schválení systému riadenia kvality a dokumenty o dohľade), ktoré vydali notifikované orgány,
- dôkaz o zhode s ostatnými predpismi vyplývajúcimi zo Zmluvy (vrátane osvedčení),
- všetky prvky súvisiace s údržbou, podmienkami a obmedzeniami týkajúcimi sa používania subsystému,
- všetky prvky súvisiace s pokynmi v oblasti prevádzkovania, trvalého alebo bežného monitorovania, nastavovania a údržby,
- osvedčenie o zhode od notifikovaného orgánu, ako je uvedené v bode 9, spolu s príslušným overením a/alebo výpočtovými poznámkami a spolupodpísané týmto orgánom, v ktorom sa uvedie, že projekt je v súlade so smernicou a TSI, a v ktorom sa prípadne uvedú dosiaľ neodvolané výhrady zaznamenané počas vykonávania činností.

K osvedčeniu by mali byť, ak je to relevantné, priložené aj správy o inšpekcii a audite vypracované v súvislosti s overením, ako sa uvádza v bodoch 6.4. a 6.5.;

- register infraštruktúry alebo železničných koľajových vozidiel vrátane všetkých informácií stanovených v TSI.
11. Každý notifikovaný orgán je povinný ostatným notifikovaným orgánom oznámiť príslušné informácie týkajúce sa schválení systému riadenia kvality a osvedčení ES o preskúmaní konštrukčného riešenia, ktoré vydal, odobral alebo zamietol.

Ostatné notifikované orgány môžu na požiadanie dostať kópie:

- vydaných schválení a dodatočných schválení systému riadenia kvality a
- vydaných osvedčení ES o preskúmaní konštrukčného riešenia a dodatkov k týmto osvedčeniam.

12. Záznamy priložené k osvedčeniu o zhode sa dávajú do úschovy u obstarávateľa.

Obstarávateľ uchováva kópiu súboru technickej dokumentácie počas celej životnosti subsystému a počas ďalšieho obdobia troch rokov; kópia sa pošle ktorémukoľvek inému členskému štátu, ktorý o to požiada.

F.4 Posúdenie údržbových opatrení: Postup posudzovania zhody

Toto je otvorený bod.

PRÍLOHA G

SLOVNÍK

bezpečná oblasť	definícia v bode 4.2.2.6.1: bezpečná oblasť je miesto vo vnútri alebo mimo tunela, kde platia všetky tieto kritériá: — podmienky umožňujú prežiť, — prístup pre ľudí je možný s pomocou aj bez pomoci, — ľudia sa môžu zachraňovať vlastnými prostriedkami, ak majú na to príležitosť, alebo môžu počkať na záchranu záchrannými službami s použitím postupov podrobne uvedených v núdzovom pláne, — komunikácia s riadiacim strediskom MI je možná buď prostredníctvom mobilného telefónu alebo pevného spojenia.
dĺžka tunela	dĺžka tunela sa meria od portálu k portálu na úrovni temena hlavy koľajnice; rozsah vymedzený v ustanovení 1.1.2
chránený elektrický kábel	chránený elektrický kábel je kábel, ktorý v prípade požiaru neuvolňuje produkty spaľovania do okolitého prostredia
kategórie prevádzky	vymedzenie bezpečnosti pre vozidlá používané na rozličných sieťach
komunikácia v núdzových situáciách	(1) komunikácia medzi personálom ŽP a MI v núdzovej situácii (2) nezávislý železničný komunikačný systém pre záchranné služby a štátne orgány
krivka pomeru medzi teplotou a časom	špecifikácia pre konštrukčné riešenie a posúdenie konštrukčných častí; tu: špecifikácia pre „dimenzie ohňa“, účinná teplota v závislosti od času pôsobenia
MI	manažér infraštruktúry
núdzový plán	Núdzový plán je plán vypracovaný pre každý tunel pod vedením manažéra infraštruktúry, prípadne v spolupráci so železničnými podnikmi, záchrannými službami a príslušnými orgánmi. Núdzový plán musí byť konzistentný so zariadeniami na záchranu vlastnými prostriedkami, evakuáciu a záchranu, ktoré sú k dispozícii.
plán údržby	predpis na údržbu vrátane inšpekcie, opráv a rekonštrukcie s príslušnými špecifikáciami
podzemná stanica	stanica medzi tunelmi, ktorá sa nachádza pod povrchom, a s časťami prístupnými verejnosti
priechodová chodba	krátky tunel na zaistenie spojenia jedného alebo viacerých rovnobežných tunelov, ktorý sa používa na záchranu, údržbu a pre zariadenia, niekedy aj z dôvodov aerodynamiky
technická miestnosť	miestnosť s technickým vybavením pre železničné aplikácie (napr. návštenie, dodávka energie, kontrola trakcie atď.)
tunely nasledujúce za sebou	Ak sa vyskytnú dva tunely alebo viac tunelov nasledujúcich za sebou bez oddelenia dlhšieho než 500 m na voľnom priestranstve a bez prístupu do bezpečnej oblasti v rámci voľného úseku, potom sú tieto tunely vymedzené iba ako jeden tunel a musia byť splnené príslušné špecifikácie. 500 m je maximálna dĺžka vlaku s dodatočným priestorom na oboch stranách (zlé brzdenie atď.)
uzemnenie	opatrenie na pripojenie nadzemného vedenia alebo prívodových koľajníc priamo k zemi, aby sa zabránilo neprípustnému styku s vysokým napätím počas prác na elektrifikovaných tratiach

vlakový personál	Členovia personálu vo vlaku, ktorí sú úradne osvedčení ako spôsobilí a vymenovaní železničným podnikom na vykonávanie špecificky stanovených úloh súvisiacich s bezpečnosťou vo vlaku, napr. vodič alebo sprievodca.
záchranná oblasť	oblasť pre záchranné služby určená na umiestnenie rôzneho vybavenia (napr. na triedenie ranených, pre oddiel na mieste nehody, prečerpávaciu stanicu atď.) Z tohto miesta je takisto možné ľudí evakuovať.
záchranné služby	zahŕňajú požiarnikov, lekárske organizácie (napr. Červený kríž atď.), technické organizácie (napr. TWH v Nemecku), osobitné vojenské jednotky alebo policajné jednotky (napr. ženijné jednotky, pátracie a záchranné jednotky – SAR)
ŽP	železničný podnik

ROZHODNUTIE KOMISIE

z 21. decembra 2007

**o technickej špecifikácii interoperability týkajúcej sa „osôb so zníženou pohyblivosťou“
v transeurópskom konvenčnom železničnom systéme a systéme transeurópskych
vysokorýchlostných železníc**

[oznámené pod číslom K(2007) 6633]

(Text s významom pre EHP)

(2008/164/ES)

KOMISIA EURÓPSKÝCH SPOLOČENSTIEV,

so zreteľom na Zmluvu o založení Európskeho spoločenstva,

so zreteľom na smernicu Európskeho parlamentu a Rady 2001/16/ES z 19. marca 2001 o interoperabilite transeurópskej konvenčnej železničnej sústavy ⁽¹⁾, a najmä na jej článok 6 ods. 1,

so zreteľom na smernicu Európskeho parlamentu a Rady 96/48/ES z 23. júla 1996 o interoperabilite systému transeurópskych vysokorýchlostných železníc ⁽²⁾, a najmä na jej článok 6 ods. 1,

keďže:

- (1) V súlade s článkom 5 ods. 1 smernice 2001/16/ES a s článkom 5 ods. 1 smernice 96/48/ES sa na každý subsystém vzťahuje jedna TSI. Na subsystém sa môže v prípade potreby vzťahovať niekoľko TSI a jedna TSI sa môže vzťahovať na niekoľko subsystémov. Na prijatie rozhodnutia o vypracovaní a/alebo revízii TSI a na výber jeho technického a územného rozsahu pôsobnosti je potrebný mandát v súlade s článkom 6 ods. 1 smernice 2001/16/ES a s článkom 6 ods. 1 smernice 96/48/ES.
- (2) V prílohe II k smernici 2001/16/ES sa ustanovuje, že pri vypracúvaní TSI týkajúcej sa subsystému Infraštruktúra (oddiel 2.1 uvedenej smernice) a subsystému Železničné koľajové vozidlá (oddiel 2.6 prílohy II k smernici 2001/16/ES) sa zohľadňujú potreby osôb so zníženou pohyblivosťou. V tejto súvislosti bol Európskemu združeniu pre železničnú interoperabilitu (AEIF), ktoré bolo určené za spoločný reprezentatívny orgán, udelený mandát na vypracovanie návrhu TSI týkajúcej sa „prístupu osôb so zníženou pohyblivosťou“, ktorý obsahuje ustanovenia uplatniteľné na infraštruktúru a železničné koľajové vozidlá.
- (3) V roku 2001 bol združeniu AEIF udelený mandát na revíziu prvého súboru TSI týkajúcich sa vysokorýchlostných železníc, ktorý bol prijatý v roku 2002 a týkal sa subsystému Železničné koľajové vozidlá, subsystému Infraštruktúra, subsystému Riadenie, zabezpečenie a náviesenie, subsystému Energia, subsystému Údržba a subsystému Prevádzka. V rámci tejto úlohy bolo AEIF požiadané, aby

okrem iného uvažovalo aj o harmonizácii TSI so špecifikáciami interoperability týkajúcimi sa konvenčného železničného systému a prístupu osôb so zníženou pohyblivosťou. AEIF preto vypracovalo návrh TSI týkajúcej sa osôb so zníženou pohyblivosťou, ktorá sa vzťahuje na konvenčný železničný systém aj na systém vysokorýchlostných železníc.

- (4) Prvá TSI týkajúca sa subsystému Železničné koľajové vozidlá systému vysokorýchlostných železníc, ktorá bola prijatá ako príloha k rozhodnutiu 2002/735/ES, nadobudla účinnosť v roku 2002. Z dôvodu existujúcich zmluvných záväzkov môžu subsystémy alebo komponenty interoperability týkajúce sa nových železničných koľajových vozidiel, alebo ich obnova a modernizácia, v súčasnosti podliehať posúdeniu zhody na rozdiel od tejto prvej TSI. Vzhľadom na to, že táto TSI obsiahnutá v prílohe k tomuto rozhodnutiu sa vzťahuje na všetky nové, obnovené a zmodernizované železničné koľajové vozidlá systému vysokorýchlostných železníc a konvenčného železničného systému, je dôležité stanoviť rozsah pôsobnosti prvej TSI Železničné koľajové vozidlá systému vysokorýchlostných železníc, ktorá bola prijatá ako príloha k rozhodnutiu 2002/735/ES. Členské štáty oznámia vyčerpávajúci zoznam subsystémov a komponentov interoperability, ktoré sa nachádzajú v pokročilom štádiu vývoja a vzťahuje sa na ne článok 7 písm. a) smernice 96/48/ES. Komisii sa oznámia najneskôr do šiestich mesiacov po nadobudnutí účinnosti tohto rozhodnutia.
- (5) Návrh TSI preskúmal výbor zriadený smernicou Rady 96/48/ES z 23. júla 1996 o interoperabilite systému transeurópskych vysokorýchlostných železníc ⁽³⁾ a uvedený v článku 21 smernice 2001/16/ES.
- (6) S hlavnými účastníkmi sa pri vypracúvaní návrhu TSI uskutočnili konzultácie. Ich pripomienky a otázky sa zohľadnili tam, kde to bolo možné.
- (7) Komisia do svojho návrhu nariadenia o právach a povinnostiach cestujúcich v medzinárodnej železničnej doprave ⁽⁴⁾ zahrnula niekoľko ustanovení, ktorými sa zabezpečí, že sa osobám so zníženou pohyblivosťou bude vo vlakoch a na staniciach poskytovať pomoc, aby mohli

⁽¹⁾ Ú. v. ES L 110, 20.4.2001, s. 1.

⁽²⁾ Ú. v. ES L 235, 17.9.1996, s. 6.

⁽³⁾ Ú. v. ES L 235, 17.9.1996. Smernica naposledy zmenená a doplnená smernicou Komisie 2007/32/ES (Ú. v. ES L 141, 2.6.2007, s. 63).

⁽⁴⁾ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady o právach a povinnostiach cestujúcich v medzinárodnej železničnej doprave, KOM(2004) 143, v konečnom znení z 3. marca 2004.

v plnom rozsahu využiť služby železničnej dopravy ako ktorýkoľvek iný občan.

- (8) V návrhu nariadenia o právach a povinnostiach cestujúcich v medzinárodnej železničnej doprave sú obsiahnuté aj ustanovenia, na základe ktorých sa od železničných podnikov a manažérov infraštruktúry vyžaduje, aby poskytovali všetky príslušné informácie o prístupe a podmienkach prístupu pre osoby so zníženou pohyblivosťou vo vlakoch a na staniciach.
- (9) Hlavným cieľom základných smerníc 2001/16/ES a 96/48/ES je interoperabilita. Cieľom TSI je harmonizovať ustanovenia, ktoré sa majú prijať pre osoby so zníženou pohyblivosťou ako pre cestujúcich v konvenčnom železničnom systéme a systéme vysokorýchlostných železníc. Vlak, stanica a príslušné súčasti infraštruktúry, ktoré spĺňajú požiadavky uvedené v TSI, umožnia interoperabilitu a poskytnú približne rovnakú mieru prístupu osobám so zníženou pohyblivosťou v celej transeurópskej sieti. TSI neobmedzuje členské štáty pri zavádzaní dodatočných opatrení na zlepšenie prístupu, pokiaľ neznemožňuje interoperabilitu alebo nepredstavuje neprimerané náklady pre železničné podniky. Zlepšením prístupu osôb so zdravotným postihnutím a osôb so zníženou pohyblivosťou k železničným koľajovým vozidlám a na stanice by sa mohol zvýšiť počet cestujúcich, ktorí sú v súčasnosti nútení využívať iné druhy dopravy.
- (10) Smernice 2001/16/ES a 96/48/ES a TSI sa vzťahujú na obnovu, nie na výmeny súvisiace s údržbou. Členské štáty sa vyzývajú, aby uplatňovali TSI na výmeny súvisiace s údržbou, pokiaľ sú schopné tak urobiť a pokiaľ je to odôvodnené rozsahom práce súvisiacej s údržbou.
- (11) Súčasná verzia TSI sa nezaoberá v plnom rozsahu všetkými základnými požiadavkami. V súlade s článkom 17 smernice 2001/16/ES a s článkom 17 smernice 96/48/ES upravených smernicou 2004/50/ES sa technické aspekty, na ktoré sa príslušné ustanovenia nevzťahujú, označujú ako „otvorené body“ v prílohe L k tejto TSI.
- (12) V súlade s článkom 17 smernice 2001/16/ES a s článkom 17 smernice 96/48/ES upravených smernicou 2004/50/ES má každý členský štát informovať ostatné členské štáty a Komisiu o príslušných vnútroštátnych technických predpisoch, ktoré sa uplatňujú na implementáciu základných požiadaviek týkajúcich sa týchto „otvorených bodov“, o orgánoch, ktoré vymenuje na vykonávanie postupu posudzovania zhody alebo vhodnosti použitia, ako aj o kontrolnom postupe pri overovaní interoperability subsystémov v zmysle článku 16 ods. 2 smernice 2001/16/ES a článku 16 ods. 2 smernice 96/48/ES. Na tento účel by členské štáty mali čo možno v najväčšej miere uplatňovať zásady a kritériá ustanovené v smerniciach 2001/16/ES a 96/48/ES. Vždy, keď je to možné, členské štáty využívajú služby orgánov oznámených podľa článku 20 smernice 2001/16/ES a článku 20 smernice

96/48/ES. Komisia by mala analyzovať informácie predložené členskými štátmi o vnútroštátnych predpisoch, postupoch, orgánoch príslušných v oblasti implementácie postupov a trvaní týchto postupov a prípadne by mala s výborom prerokovať potrebu prijatia akýchkoľvek opatrení.

- (13) Predmetná TSI by nemala vyžadovať používanie osobitných technológií alebo technických riešení s výnimkou prípadu, ak je to bezpodmienečne potrebné pre interoperabilitu transeurópskeho konvenčného železničného systému.
- (14) TSI vychádza z najlepších odborných znalostí dostupných v čase prípravy príslušného návrhu. Rozvoj technológií, prevádzkových, bezpečnostných alebo spoločenských požiadaviek si môže vyžadovať zmeny a doplnenia alebo dodatky tejto TSI. V prípade potreby by sa mal začať postup revízie alebo aktualizácie v súlade s článkom 6 ods. 3 smernice 2001/16/ES alebo s článkom 6 ods. 3 smernice 96/48/ES. Organizácie zastupujúce záujmy osôb so zníženou pohyblivosťou sa na tejto revízii zúčastňujú.
- (15) Na podporu inovácie a s cieľom zohľadniť nadobudnuté skúsenosti by sa pripojená TSI mala pravidelne prepracovávať.
- (16) V prípade návrhu inovačných riešení musí výrobca alebo obstarávateľ oznámiť odchýlku z príslušného oddielu TSI. Európska železničná agentúra vypracuje konečné znenie príslušných špecifikácií funkčnosti a rozhrania týkajúcich sa tohto riešenia a vyvinie metódy posudzovania.
- (17) Ustanovenia tohto rozhodnutia sú v súlade so stanoviskom výboru zriadeného článkom 21 smernice Rady 96/48/ES,

PRIJALA TOTO ROZHODNUTIE:

Článok 1

Komisia týmto v súlade s článkom 6 ods. 1 smernice 2001/16/ES a článkom 6 ods. 1 smernice 96/48/ES prijíma technickú špecifikáciu interoperability (TSI) týkajúcu sa „osôb so zníženou pohyblivosťou“.

TSI sa stanovuje v prílohe k tomuto rozhodnutiu.

TSI sa v plnom rozsahu vzťahuje na transeurópsky konvenčný železničný systém definovaný v článku 2 a prílohe I k smernici 2001/16/ES a na systém transeurópskych vysokorýchlostných železníc definovaný v článku 2 a prílohe I k smernici 96/48/ES.

Článok 2

Členské štáty môžu v súvislosti s projektmi, ktoré patria do pôsobnosti článku 7 písm. a) smernice 96/48/ES, naďalej uplatňovať rozhodnutie Komisie 2002/735/ES.

Komisiu sa najneskôr do šiestich mesiacov po nadobudnutí účinnosti tohto rozhodnutia oznámi vyčerpávajúci zoznam príslušných subsystémov a komponentov interoperability.

Článok 3

1. Vzhľadom na otázky zatriedené ako „otvorené body“ v prílohe C k TSI sú podmienkami, ktoré sa majú splniť na overenie interoperability podľa článku 16 ods. 2 smernice 2001/16/ES a článku 16 ods. 2 smernice 96/48/ES, technické predpisy platné v členskom štáte, ktorý povolí uviesť do prevádzky subsystémy, na ktoré sa vzťahuje toto rozhodnutie.

2. Každý členský štát oznámi ostatným členským štátom a Komisii do šiestich mesiacov od oznámenia tohto rozhodnutia:

- (a) zoznam uplatniteľných technických predpisov uvedených v odseku 1;
- (b) postupy posudzovania zhody a kontrolné postupy, ktoré sa majú dodržiavať pri uplatňovaní týchto predpisov;

- (c) orgány, ktoré vymenuje na vykonávanie týchto postupov posudzovania zhody a kontrolných postupov.

Článok 4

Toto rozhodnutie sa uplatňuje od 1. júla 2008.

Článok 5

Toto rozhodnutie je určené členským štátom.

V Bruseli 21. decembra 2007.

Za Komisiu

Jacques BARROT

podpredseda Komisie

PRÍLOHA

TRANSEURÓPSKY KONVENČNÝ ŽELEZNIČNÝ SYSTÉM A SYSTÉM VYSOKORÝCHLOSTNÝCH ŽELEZNÍC

TECHNICKÁ ŠPECIFIKÁCIA INTEROPERABILITY

Rozsah pôsobnosti: Subsystémy Infraštruktúra a Železničné koľajové vozidlá

Aspekt: Prístup osôb so zníženou pohyblivosťou

1.	ÚVOD	82
1.1.	Technický rozsah pôsobnosti	82
1.2.	Územný rozsah pôsobnosti	82
1.3.	Obsah tejto TSI	83
2.	DEFINÍCIA SUBSYSTÉMU/ROZSAHU PÔSOBNOSTI	83
2.1.	Definícia subsystémov	83
2.1.1.	Infraštruktúra:	83
2.1.2.	Železničné koľajové vozidlá:	83
2.1.3.	Uplatnenie telematiky pre cestujúcich	84
2.2.	Definícia „osôb so zníženou pohyblivosťou“	84
3.	ZÁKLADNÉ POŽIADAVKY	84
3.1.	Všeobecne	84
3.2.	Základné požiadavky sa týkajú:	85
3.3.	Všeobecné požiadavky	86
3.3.1.	Bezpečnosť	86
3.3.2.	Spoľahlivosť a dostupnosť	86
3.3.3.	Zdravie	87
3.3.4.	Ochrana životného prostredia	87
3.3.5.	Technická kompatibilita	87
3.4.	Požiadavky špecifické pre subsystém Infraštruktúra	87
3.4.1.	Bezpečnosť	87
3.5.	Požiadavky špecifické pre subsystém železničné koľajové vozidlá	88
3.5.1.	Bezpečnosť	88
3.5.2.	Spoľahlivosť a dostupnosť	89
3.5.3.	Technická kompatibilita	89
3.6.	Požiadavky špecifické pre iné subsystémy, ktoré sa takisto týkajú subsystémov Infraštruktúra a Železničné koľajové vozidlá	90
3.6.1.	Subsystém Energia	90
3.6.1.1.	Bezpečnosť	90

3.6.1.2.	Ochrana životného prostredia	90
3.6.1.3.	Technická kompatibilita	90
3.6.2.	Riadenie, zabezpečenie a návštenie	90
3.6.2.1.	Bezpečnosť	90
3.6.2.2.	Technická kompatibilita	90
3.6.3.	Údržba	91
3.6.3.1.	Zdravie a bezpečnosť	91
3.6.3.2.	Ochrana životného prostredia	91
3.6.3.3.	Technická kompatibilita	91
3.6.4.	Prevádzka a riadenie dopravy	91
3.6.4.1.	Bezpečnosť	91
3.6.4.2.	Technická kompatibilita	92
3.6.5.	Uplatnenie telematiky pre náklad a cestujúcich	92
3.6.5.1.	Technická kompatibilita	92
3.6.5.2.	Zdravie	92
3.7.	Prvky oblasti TSI týkajúcej sa PRM súvisiace so základnými požiadavkami	93
4.	CHARAKTERISTIKA SUBSYSTÉMOV	95
4.1.	Subsystém Infraštruktúra	95
4.1.1.	Úvod	95
4.1.2.	Funkčné a technické špecifikácie	95
4.1.2.1.	Všeobecne	95
4.1.2.2.	Miesta na parkovanie pre PRM	96
4.1.2.3.	Bezbariérové trasy	96
4.1.2.3.1.	Všeobecne	96
4.1.2.3.2.	Označenie trasy	97
4.1.2.4.	Dvere a vstupné priestory	97
4.1.2.5.	Povrch podlahy	98
4.1.2.6.	Priehľadné prekážky	98
4.1.2.7.	Toalety a priestory na prebaľovanie detí	98
4.1.2.7.1.	Požiadavky subsystému	98
4.1.2.7.2.	Požiadavky komponentov interoperability	99
4.1.2.8.	Vybavenie a voľne stojace zariadenia	99
4.1.2.9.	Predaj cestovných lístkov, informačné pulty a miesta poskytovania služieb zákazníkom	99
4.1.2.9.1.	Požiadavky subsystému	99

4.1.2.9.2.	Požiadavky komponentov interoperability	100
4.1.2.10.	Osvetlenie	100
4.1.2.11.	Vizuálne informácie: označenie, piktogramy, dynamické informácie	100
4.1.2.11.1.	Požiadavky subsystému	100
4.1.2.11.2.	Požiadavky komponentov interoperability	101
4.1.2.12.	Hlasové informácie	102
4.1.2.13.	Núdzové východy, výstražné systémy	102
4.1.2.14.	Geometria mostov pre chodcov a podchodov	102
4.1.2.15.	Schody	102
4.1.2.16.	Držadlá	102
4.1.2.17.	Rampy, pohyblivé schody, zdvižné plošiny, pohyblivé chodníky	102
4.1.2.18.	Výška nástupišta a odsadenie	103
4.1.2.18.1.	Výška nástupišta	103
4.1.2.18.2.	Odsadenie nástupišta	103
4.1.2.18.3.	Geometrická poloha koľaje pozdĺž nástupíšť	104
4.1.2.19.	Šírka nástupišta a okraj nástupišta	104
4.1.2.20.	Koniec nástupišta	104
4.1.2.21.	Pomocné zariadenia na nástup do vozidla a výstup z vozidla pre cestujúcich používajúcich invalidný vozík	105
4.1.2.21.1.	Požiadavky subsystému	105
4.1.2.21.2.	Požiadavky komponentov interoperability	106
4.1.2.22.	Úrovňové koľajové priechody na staniciach	107
4.1.3.	Funkčné a technické špecifikácie rozhraní	107
4.1.4.	Prevádzkové predpisy	107
4.1.5.	Predpisy údržby	109
4.1.6.	Odborná spôsobilosť	109
4.1.7.	Zdravotné a bezpečnostné podmienky	109
4.1.8.	Register infraštruktúry	109
4.2.	Subsystém Železničné koľajové vozidlá	110
4.2.1.	Úvod	110
4.2.2.	Funkčné a technické špecifikácie	110
4.2.2.1.	Všeobecne	110
4.2.2.2.	Sedadlá	110
4.2.2.2.1.	Všeobecne	110

4.2.2.2.2.	Prednostné sedadlá	111
4.2.2.2.2.1.	Všeobecne	111
4.2.2.2.2.2.	Sedadlá umiestnené v jednom smere	113
4.2.2.2.2.3.	Sedadlá umiestnené oproti sebe	113
4.2.2.3.	Priestory pre invalidné vozíky	113
4.2.2.4.	Dvere	115
4.2.2.4.1.	Všeobecne	115
4.2.2.4.2.	Vonkajšie dvere	116
4.2.2.4.2.1.	Požiadavky subsystému	116
4.2.2.4.2.2.	Požiadavky komponentov interoperability	117
4.2.2.4.3.	Vnútorne dvere	117
4.2.2.4.3.1.	Požiadavky subsystému	117
4.2.2.4.3.2.	Požiadavky komponentov interoperability	117
4.2.2.5.	Osvetlenie	118
4.2.2.6.	Toalety	118
4.2.2.6.1.	Všeobecne	118
4.2.2.6.2.	Štandardné toalety (Požiadavky komponentov interoperability)	118
4.2.2.6.3.	Toalety prístupné pre všetkých	118
4.2.2.6.3.1.	Požiadavky komponentov interoperability (Toalety prístupné pre všetkých)	118
4.2.2.6.3.2.	Požiadavky komponentov interoperability (priestory na prebaľovanie detí)	120
4.2.2.7.	Voľný schodný priestor	120
4.2.2.8.	Informácie pre zákazníkov	121
4.2.2.8.1.	Všeobecne	121
4.2.2.8.2.	Informácie (značenie, piktogramy, indukčné slučky a zariadenia na núdzové volanie)	121
4.2.2.8.2.1.	Požiadavky subsystému	121
4.2.2.8.2.2.	Požiadavky komponentov interoperability	122
4.2.2.8.3.	Informácie (opis trás a rezervácia miest)	122
4.2.2.8.4.	Informácie (Požiadavky komponentov interoperability)	123
4.2.2.9.	Zmeny výšok	123
4.2.2.10.	Držadlá	124
4.2.2.11.	Priestory na spanie prístupné pre invalidné vozíky	124
4.2.2.12.	Umiestnenie nástupných a výstupných schodíkov vozidla	125
4.2.2.12.1.	Všeobecné požiadavky	125
4.2.2.12.2.	Nástupné a výstupné schodíky	126
4.2.2.12.3.	Pomocné zariadenia pri nástupe do vozidla a výstupe z vozidla	126
4.2.2.12.3.1.	Všeobecne	126

4.2.2.12.3.2.	Dostupnosť pomocných zariadení na nástup do vozidla a výstup z vozidla pre osoby používajúce invalidný vozík	126
4.2.2.12.3.3.	Všeobecné požiadavky podľa kategórie A	127
4.2.2.12.3.4.	Všeobecné požiadavky podľa kategórie B	128
4.2.2.12.3.5.	Osobitné požiadavky pre pohyblivé schodíky	128
4.2.2.12.3.6.	Osobitné požiadavky pre prenosné rampy	128
4.2.2.12.3.7.	Osobitné požiadavky pre poloautomatické rampy	129
4.2.2.12.3.8.	Osobitné požiadavky pre stúpadlá	129
4.2.2.12.3.9.	Osobitné požiadavky pre zdvižné plošiny vo vlakoch	129
4.2.3.	Funkčné a technické špecifikácie rozhraní	130
4.2.4.	Prevádzkové predpisy	130
4.2.5.	Predpisy údržby	132
4.2.6.	Odborná spôsobilosť	133
4.2.7.	Zdravotné a bezpečnostné podmienky	133
4.2.8.	Register železničných koľajových vozidiel	133
4.3.	Definície pojmov použitých v tejto TSI	134
5.	KOMPONENTY INTEROPERABILITY	135
5.1.	Definícia	135
5.2.	Inovačné riešenia	136
5.3.	Zoznam komponentov	136
5.3.1.	Infraštruktúra	136
5.3.2.	Železničné koľajové vozidlá	136
5.4.	Činnosť a špecifikácie komponentov	136
5.4.1.	Infraštruktúra	136
5.4.2.	Železničné koľajové vozidlá	137
6.	POSUDZOVANIE ZHODY A/ALEBO VHODNOSTI POUŽITIA	137
6.1.	Komponenty interoperability	137
6.1.1.	Posudzovanie zhody (všeobecne)	137
6.1.2.	Postupy posudzovania zhody (moduly)	138
6.1.3.	Inovačné riešenia	138
6.1.4.	Posudzovanie vhodnosti použitia	139
6.2.	Subsystémy	139
6.2.1.	Posudzovanie zhody (všeobecne)	139
6.2.2.	Postupy posudzovania zhody (moduly)	139
6.2.3.	Inovačné riešenia	140
6.2.4.	Posudzovanie údržby	140

6.2.5.	Posudzovanie prevádzkových predpisov	140
6.2.6.	Posudzovanie jednotlivých vozidiel	140
6.3.	Komponenty interoperability bez vyhlásenia ES	141
6.3.1.	Všeobecne	141
6.3.2.	Prechodné obdobie	141
6.3.3.	Certifikácia subsystémov obsahujúcich necertifikované komponenty interoperability počas prechodného obdobia	141
6.3.3.1.	Podmienky	141
6.3.3.2.	Notifikácia	141
6.3.3.3.	Implementácia v priebehu životného cyklu	141
6.3.4.	Monitorovacie opatrenia	142
7.	IMPLEMENTÁCIA TSI TÝKAJÚCEJ SA PRM	142
7.1.	Uplatňovanie tejto TSI na novú infraštruktúru/železničné koľajové vozidlá	142
7.1.1.	Infraštruktúra	142
7.1.2.	Železničné koľajové vozidlá	142
7.1.2.1.	Všeobecne	142
7.1.2.2.	Novoskonštruované železničné koľajové vozidlá s novým konštrukčným riešením	143
7.1.2.2.1.	Definície	143
7.1.2.2.2.	Všeobecne	143
7.1.2.2.3.	Fáza A	143
7.1.2.2.4.	Fáza B	143
7.1.2.3.	Železničné koľajové vozidlá s existujúcim konštrukčným riešením	144
7.1.2.4.	Prechodné obdobie	144
7.2.	Revízia TSI	144
7.3.	Uplatňovanie tejto TSI na existujúcu infraštruktúru/železničné koľajové vozidlá	144
7.3.1.	Infraštruktúra	144
7.3.1.1.	Všeobecne	145
7.3.1.2.	Bezbariérové trasy — všeobecne (4.1.2.4.1)	145
7.3.1.3.	Geometria mostov pre chodcov, schodísk a podchodov (4.1.2.14 a 4.1.2.15)	145
7.3.1.4.	Rampy, pohyblivé schody, zdvižné plošiny a pohyblivé chodníky (4.1.2.17)	145
7.3.1.5.	Šírka nástupištia a okraj nástupištia (4.1.2.19)	145
7.3.1.6.	Výška nástupištia a odsadenie (4.1.2.18)	145
7.3.1.7.	Historické budovy	145
7.3.2.	Železničné koľajové vozidlá	146

7.3.2.1.	Všeobecne	146
7.3.2.2.	Sedadlá	146
7.3.2.3.	Priestory pre invalidné vozíky	146
7.3.2.4.	Vonkajšie dvere	146
7.3.2.5.	Vnútoré dvere	147
7.3.2.6.	Osvetlenie	147
7.3.2.7.	Toalety	147
7.3.2.8.	Voľný schodný priestor	147
7.3.2.9.	Informácie	147
7.3.2.10.	Zmeny výšok	147
7.3.2.11.	Držadlá	147
7.3.2.12.	Priestory na spanie prístupné pre invalidné vozíky	147
7.3.2.13.	Umiestnenie schodíkov, schodíky a pomocné zariadenia pri nástupe do vozidla a výstupe z vozidla	148
7.4.	Špecifické prípady	148
7.4.1.	Všeobecne	148
7.4.1.1.	Výška nástupišťa	148
7.4.1.2.	Odsadenie nástupišťa	149
7.4.1.3.	Nástupné a výstupné schodíky	151
7.4.1.3.1.	Všeobecne	151
7.4.1.3.2.	Špecifický prípad pre železničné koľajové vozidlá, ktoré sa prevádzkujú vo Veľkej Británii „P“	151
7.4.1.3.3.	Špecifický prípad pre železničné koľajové vozidlá, ktoré sa prevádzkujú vo Fínsku „P“	152
7.4.1.3.4.	Špecifický prípad pre železničné koľajové vozidlá, ktoré sa majú prevádzkovať v existujúcej konvenčnej železničnej sieti v Portugalsku „P“	152
7.4.1.4.	Voľný schodný priestor	153
7.4.1.5.	Zvukové signály dverí podľa kapitoly 4.2.2.4.1 „P“	153
7.4.1.6.	Prednostné sedadlá „P“	153
7.4.1.7.	Bezbariérové trasy „P“ (ustanovenie 4.1.2.3.1)	153
7.4.1.8.	Počty cestujúcich	153
7.5.	Železničné koľajové vozidlá, ktorých prevádzka sa uskutočňuje na základe vnútroštátnych, dvojstranných, mnohostranných alebo medzinárodných dohôd	154
7.5.1.	Existujúce dohody	154
7.5.2.	Budúce dohody	154
7.6.	Uvedenie infraštruktúry a železničných koľajových vozidiel do prevádzky	154

1. ÚVOD

1.1. Technický rozsah pôsobnosti

Táto TSI sa vzťahuje na subsystémy Infraštruktúra konvenčného železničného systému a systému vysokorýchlostných železníc a subsystém Železničné koľajové vozidlá pre cestujúcich uvedené v prílohe I k smernici 2001/16/ES upravenej smernicou 2004/50/ES, len pokiaľ ide o aspekt „prístup osôb so zníženou pohyblivosťou“. Zaoberá sa aj niektorými aspektmi subsystému „Uplatnenie telematiky pre cestujúcich“, ako je napr. zariadenie na predaj cestovných lístkov.

Cieľom tejto TSI je zlepšiť prístup osôb so zníženou pohyblivosťou k železničnej doprave. Patrí sem prístup do verejných priestorov infraštruktúry (vrátane staníc), ktoré riadia železničný podnik, manažér infraštruktúry alebo manažér stanice. Osobitnú pozornosť treba venovať:

- (i) problémom spôsobeným rozhraním nástupište – vlak, ktoré si vyžadujú globálnu perspektívu medzi infraštruktúrou a železničnými koľajovými vozidlami;
- (ii) požiadavkám evakuácie v prípade nebezpečenstva.

V tejto TSI sa nešpecifikujú prevádzkové predpisy v prípade evakuácie, ale len technické požiadavky a požiadavky na odbornú spôsobilosť. Účelom technických požiadaviek je uľahčiť evakuáciu všetkých osôb.

Niektoré prevádzkové predpisy, ktoré sa netýkajú evakuácie, sú uvedené v ustanoveniach 4.1.4 a 4.2.4 tejto TSI.

Táto TSI sa týka:

- subsystému Infraštruktúra konvenčného železničného systému uvedeného v zozname v bode 1 prílohy II k smernici 2001/16/ES upravenej smernicou 2004/50/ES;
- subsystému Konvenčné železničné koľajové vozidlá uvedeného v zozname v bode 1 prílohy II k smernici 2001/16/ES upravenej smernicou 2004/50/ES v prípade, ak sú tieto vozidlá určené na prepravu cestujúcich. Existujúce železničné koľajové vozidlá sú špecificky vyňaté z povinnosti spĺňať požiadavky v súvislosti s modernizáciou alebo obnovou;
- subsystému Infraštruktúra systému vysokorýchlostných železníc uvedeného v zozname v bode 1 prílohy II k smernici 96/48/ES upravenej smernicou 2004/50/ES;
- subsystému Vysokorýchlostné železničné koľajové vozidlá uvedeného v zozname v bode 1 prílohy II k smernici 96/48/ES upravenej smernicou 2004/50/ES;
- v menšej miere aj subsystému „Uplatnenie telematiky pre cestujúcich“ systému vysokorýchlostných železníc a konvenčného železničného systému podľa prílohy II k smernici 96/48/ES upravenej smernicou 2004/50/ES a podľa prílohy II k smernici 2001/16/ES.

Ďalšie informácie o subsystémoch sú uvedené v kapitole 2.

1.2. Územný rozsah pôsobnosti

Územným rozsahom tejto TSI je transeurópsky konvenčný železničný systém uvedený v prílohe I k smernici 2001/16/ES upravenej smernicou 2004/50/ES a systém transeurópskych vysokorýchlostných železníc uvedený v prílohe I k smernici 96/48/ES upravenej smernicou 2004/50/ES.

Odkaz sa uvádza najmä na trate konvenčnej a vysokorýchlostnej železničnej siete uvedenej v rozhodnutí Európskeho parlamentu a Rady č. 1692/96/ES z 23. júla 1996 o základných usmerneniach Spoločenstva pre rozvoj transeurópskej dopravnej siete alebo na trate zahrnuté v každej aktualizácii uvedeného rozhodnutia, ktorá je výsledkom revízie ustanovenej v článku 21 daného rozhodnutia, najmä rozhodnutia Európskeho parlamentu a Rady č. 884/2004/ES z 29. apríla 2004.

1.3. Obsah tejto TSI

V súlade s článkom 5 ods. 3 smernice 2001/16/ES upravenej smernicou 2004/50/ES a s článkom 5 ods. 3 smernice 96/48/ES upravenej smernicou 2004/50/ES sa v tejto TSI:

- (a) uvádza jej plánovaný rozsah pôsobnosti (časť siete alebo železničných koľajových vozidiel podľa prílohy I k smernici; subsystém alebo časť subsystému podľa prílohy II k smernici alebo príslušný aspekt) – (oddiel 2);
- (b) ustanovujú základné požiadavky na každý príslušný subsystém a jeho rozhrania s inými subsystémami – (oddiel 3);
- (c) stanovujú funkčné a technické špecifikácie, ktoré musí spĺňať subsystém a jeho rozhrania s inými subsystémami (oddiel 4);
- (d) určujú komponenty interoperability a rozhrania, na ktoré sa majú vzťahovať európske špecifikácie, vrátane európskych noriem, ktoré sú potrebné na dosiahnutie interoperability v rámci transeurópskeho konvenčného železničného systému (oddiel 5);
- (e) v každom zvažovanom prípade uvádzajú postupy posudzovania zhody alebo vhodnosti použitia. Týka sa to najmä modulov definovaných v rozhodnutí 93/465/EHS alebo prípadne špecifických postupov, ktoré sa majú použiť na posúdenie zhody alebo vhodnosti použitia komponentov interoperability a ES overenie subsystémov (oddiel 6);
- (f) uvádza stratégia implementácie tejto TSI. Je dôležité predovšetkým špecifikovať etapy, ktoré sa majú dokončiť, aby sa dosiahol postupný prechod od súčasného stavu ku konečnému stavu, v ktorom bude normou dosiahnutie zhody s TSI (oddiel 7);
- (g) pre príslušný personál stanovuje potrebnú odbornú spôsobilosť, zdravotné a bezpečnostné pracovné podmienky, ktoré sa vyžadujú pri prevádzke a údržbe subsystémov, ako aj pri implementácii TSI (oddiel 4).

V súlade s článkom 5 ods. 5 sa okrem toho môžu ustanoviť špecifické prípady pre každú TSI; tieto ustanovenia sú uvedené v oddiele 7.

V tejto TSI sú v oddiele 4 napokon zahrnuté aj predpisy prevádzky a údržby špecifické pre rozsah pôsobnosti uvedený v ustanoveniach v 1.1 a 1.2.

2. DEFINÍCIA SUBSYSTÉMU/ROZSAHU PÔSOBNOSTI**2.1. Definícia subsystémov****2.1.1. Infraštruktúra:**

Trať, výhybky, inžinierske stavby (mosty pre chodcov, tunely atď.), prislúchajúca infraštruktúra v staniach (nástupištia, prístupové priestory vrátane potrieb osôb so zníženou pohyblivosťou atď.), bezpečnostné a ochranné vybavenie.

Patrí sem prístup do verejných priestorov infraštruktúry (vrátane staníc), ktoré riadia železničný podnik, manažér infraštruktúry alebo manažér stanice.

Táto TSI sa vzťahuje len na verejné priestory staníc a ich prístupových priestorov, ktoré riadia železničný podnik, manažér infraštruktúry alebo manažér stanice.

2.1.2. Železničné koľajové vozidlá:

Štruktúra, systém riadenia a zabezpečenia pre všetko vlakové vybavenie, hnacie vozidlá a jednotky na premenu energie, brzdové zariadenie, spriahadlo a pojazdy (podvozky, nápravy atď.) a vypruženie, dvere, rozhrania človek – stroj (vodič, vlakový personál a cestujúci vrátane potrieb osôb so zníženou pohyblivosťou), pasívne alebo účinné bezpečnostné zariadenia a predpoklady pre zdravie cestujúcich a vlakového personálu.

2.1.3. Uplatnenie telematiky pre cestujúcich

Uplatnenia pre osobnú dopravu vrátane systémov poskytujúcich cestujúcim informácie pred cestou a počas cesty, rezervčných a platobných systémov, manažmentu batožiny a manažmentu spojení medzi vlakmi a ostatnými druhmi dopravy.

2.2. Definícia „osôb so zníženou pohyblivosťou“

„Osoby so zníženou pohyblivosťou“ (PRM) znamenajú všetky osoby, ktoré majú ťažkosti pri využívaní vlakov alebo prislúchajúcej infraštruktúry. Patria sem tieto kategórie:

- osoby používajúce invalidný vozík (osoby, ktoré kvôli mobilite používajú v dôsledku nemohúcnosti alebo postihnutia invalidný vozík);
- ostatné osoby so zníženou pohyblivosťou vrátane:
 - osoby so zníženou pohyblivosťou končatín,
 - osoby s motorickými ťažkosťami,
 - osoby s deťmi,
 - osoby s ťažkou alebo objemnou batožinou,
 - starší ľudia,
 - tehotné ženy;
- osoby so zrakovým postihnutím;
- nevidiace osoby;
- osoby so sluchovým postihnutím;
- nepočujúce osoby;
- osoby so zníženou komunikačnou schopnosťou (t. j. osoby, ktoré majú ťažkosti pri podaní alebo chápaní písaného alebo hovoreného jazyka vrátane cudzincov, ktorí nedostatočne ovládajú miestny jazyk, osoby s komunikačnými ťažkosťami, osoby so zmyslovým, s psychickým a s duševným postihnutím);
- osoby malého veku (vrátane detí).

Postihnutie môže byť dlhodobé alebo dočasné, viditeľné alebo skryté.

Medzi osoby so zníženou pohyblivosťou však nepatria osoby závislé od alkoholu či drog, pokiaľ táto závislosť nie je dôsledkom lekárskeho ošetrovania.

Preprava príliš veľkých predmetov (napr. bicyklov a objemnej batožiny) nepatrí do rozsahu pôsobnosti tejto TSI. Na tú sa vzťahujú predpisy, bezpečnostné požiadavky a obchodné rozhodnutia manažéra infraštruktúry, manažéra stanice alebo železničného podniku, pokiaľ ide o povolené rozmery, hmotnosť a bezpečnostné opatrenia.

3. ZÁKLADNÉ POŽIADAVKY

3.1. Všeobecne

V rozsahu pôsobnosti tejto TSI bude splnenie príslušných základných požiadaviek uvedených v oddiele 3 tejto TSI zabezpečené prostredníctvom súladu so špecifikáciami, ktoré sú opísané:

- v oddiele 4 pre subsystém
- a v oddiele 5 pre komponenty interoperability,

ako to preukazuje pozitívny výsledok posúdenia:

- zhody a/alebo vhodnosti použitia komponentov interoperability
- a overenia subsystému,

ako je opísané v oddiele 6.

Časti základných požiadaviek sú upravené vnútroštátnymi predpismi z dôvodu:

- chýbajúcej špecifikácie pre body uvedené v prílohe L;
- výnimky podľa článku 7 smernice 2001/16/ES;
- špecifických prípadov, ktoré sú opísané v ustanovení 7.3 tejto TSI.

Príslušné posudzovanie zhody sa vykonáva na základe postupov, ktoré definoval členský štát, ktorý oznámil vnútroštátne predpisy, požiadal o výnimku alebo špecifický prípad.

Podľa článku 4 ods. 1 smernice 2001/16/ES upravenej smernicou 2004/50/ES musí systém transeurópskych vysokorychlostných železníc, jeho subsystémy a ich komponenty interoperability spĺňať základné požiadavky stanovené vo všeobecnej forme v prílohe III k smernici.

Zhoda subsystémov Infraštruktúra a Železničné koľajové vozidlá a ich komponentov so základnými požiadavkami sa kontroluje v súlade s ustanoveniami smernice 2001/16/ES upravenej smernicou 2004/50/ES, ako aj tejto TSI.

3.2. **Základné požiadavky sa týkajú:**

- bezpečnosti;
- spoľahlivosti a dostupnosti;
- zdravia;
- ochrany životného prostredia;
- technickej kompatibility.

Tieto požiadavky zahŕňajú všeobecné požiadavky a požiadavky špecifické pre každý subsystém. V súlade so smernicou 2001/16/ES upravenej smernicou 2004/50/ES sa subsystémy Infraštruktúra a Železničné koľajové vozidlá uvedené v prílohe II zatriedujú ako „štrukturálne oblasti“. Ďalej sa uvádza opis príslušných subsystémov, ktorý sa v oboch prípadoch vzťahuje na potreby osôb so zníženou pohyblivosťou:

Infraštruktúra:

„Trať, výhybky, inžinierske stavby (mosty pre chodcov, tunely atď.), príslúchajúca infraštruktúra v staniciach (nástupištia, prístupové priestory, vrátane potrieb osôb so zníženou pohyblivosťou, atď.), bezpečnostné a ochranné vybavenie.“

Železničné koľajové vozidlá:

„Štruktúra, systém riadenia a zabezpečenia pre všetko vlakové vybavenie, hnacie vozidlá a jednotky na premenu energie, brzďové zariadenie, spriahadlo a pojazď (podvozky, nápravy atď.) a vypruženie, dvere, rozhrania človek – stroj (vodič, vlakový personál a cestujúci, vrátane potrieb osôb so zníženou pohyblivosťou), pasívne alebo aktívne bezpečnostné zariadenia a predpoklady pre zdravie cestujúcich a vlakového personálu.“

Ďalej uvedené základné požiadavky sú v súlade s prílohou III k smernici 2001/16/ES upravenej smernicou 2004/50/ES, ktorá bola uverejnená naposledy.

3.3. Všeobecné požiadavky

3.3.1. Bezpečnosť

Základná požiadavka 1.1.1 prílohy III k smernici 2001/16/ES upravenej smernicou 2004/50/ES:

„Navrhovanie, konštrukcia alebo montáž, údržba a monitorovanie kritických komponentov z bezpečnostného hľadiska a najmä komponentov podieľajúcich sa na pohybe vlaku musia byť také, aby zaručovali bezpečnosť na úrovni zodpovedajúcej cieľom vytyčeným pre sieť vrátane cieľov vytyčených pre špecifické mimoriadne situácie.“

Táto základná požiadavka je splnená funkčnými a technickými špecifikáciami v ustanoveniach:

- 4.1.2.4 (Infraštruktúra – Dvere a vstupné priestory)
- 4.2.2.4 (Železničné koľajové vozidlá – Dvere)
- 4.2.2.4.2 (Železničné koľajové vozidlá – Vonkajšie dvere)
- 4.2.2.4.3 (Železničné koľajové vozidlá – Vnútorne dvere)
- 4.2.2.9 (Železničné koľajové vozidlá – Zmeny výšok)
- 4.2.2.10 (Železničné koľajové vozidlá – Držadlá)
- 4.2.2.12 (Železničné koľajové vozidlá – Umiestnenie schodíkov, nástup do vozidla a výstup z vozidla)
- 4.2.2.12.1 (Železničné koľajové vozidlá – Všeobecné požiadavky)
- 4.2.2.12.2 (Železničné koľajové vozidlá – Nástupné a výstupné schodíky)
- 4.2.2.12.3 (Železničné koľajové vozidlá – Pomocné zariadenia na nástup do vozidla/vlaku a výstup z vozidla/vlaku pre cestujúcich používajúcich invalidný vozík)
- 4.1.2.21 (Infraštruktúra – Pomocné zariadenia na nástup do vozidla a výstup z vozidla)

Základná požiadavka 1.1.5 prílohy III k smernici 2001/16/ES upravenej smernicou 2004/50/ES:

„Akékoľvek zariadenia určené na manipuláciu zo strany užívateľov musia byť navrhnuté tak, aby nemali negatívny vplyv na bezpečnú prevádzku zariadení, a ani na zdravie a bezpečnosť užívateľov, pokiaľ sa budú používať predvídateľne spôsobom, ktorý nie je v súlade s určenými pokynmi.“

Táto základná požiadavka je splnená funkčnými a technickými špecifikáciami v ustanoveniach:

- 4.2.2.4 (Železničné koľajové vozidlá – Dvere)
- 4.2.2.4.2 (Železničné koľajové vozidlá – Vonkajšie dvere)
- 4.2.2.4.3 (Železničné koľajové vozidlá – Vnútorne dvere)

3.3.2. Spoľahlivosť a dostupnosť

Základná požiadavka 1.2 prílohy III k smernici 2001/16/ES upravenej smernicou 2004/50/ES:

„Monitorovanie a údržba pevných a pohyblivých komponentov, ktoré sa podieľajú na pohybe vlaku, musia byť organizované, vykonávané a kvantifikované takým spôsobom, aby si zachovali svoju prevádzkyschopnosť za určených podmienok.“

Táto základná požiadavka je splnená funkčnými a technickými špecifikáciami v ustanoveniach:

- 4.2.2.4 (Železničné koľajové vozidlá – Vonkajšie a vnútorné dvere)
- 4.2.2.4.2 (Železničné koľajové vozidlá – Vonkajšie dvere)
- 4.2.2.4.3 (Železničné koľajové vozidlá – Vnútorne dvere)

3.3.3. Zdravie

Základná požiadavka 1.3.1 prílohy III k smernici 2001/16/ES upravenej smernicou 2004/50/ES:

„Materiály, ktoré by mohli – vzhľadom na spôsob, akým sa používajú – predstavovať zdravotné riziko pre tých, ktorí majú k nim prístup, sa nesmú používať ani v priestore vlakov, ani v železničnej infraštruktúre.“

Táto základná požiadavka je splnená funkčnými a technickými špecifikáciami v ustanoveniach:

- 4.2.2.2 (Železničné koľajové vozidlá – Sedadlá)
- 4.2.2.2.1 (Železničné koľajové vozidlá – Všeobecne)
- 4.2.2.2.2 (Železničné koľajové vozidlá – Prednostné sedadlá)
- 4.2.2.7 (Železničné koľajové vozidlá – Voľný schodný priestor)

3.3.4. Ochrana životného prostredia

Nevzťahuje sa na túto TSI.

3.3.5. Technická kompatibilita

Základná požiadavka 1.5 prílohy III k smernici 2001/16/ES upravenej smernicou 2004/50/ES:

„Technické charakteristiky infraštruktúry a pevných zariadení musia byť zlučiteľné vzájomne, a s charakteristikami vlakov určených na používanie v transeurópskej konvenčnej železničnej sieti.“

„Pokiaľ sa dosiahnutie súladu s týmito charakteristikami ukáže byť v určitých úsekoch siete ťažké, je možné zaviesť dočasné riešenia, ktoré zabezpečia zlučiteľnosť v budúcnosti.“

Táto základná požiadavka je splnená funkčnými a technickými špecifikáciami v ustanoveniach:

- 4.1.2.18 (Infraštruktúra – Výška nástupišťa a odsadenie)
- 4.2.2.12 (Železničné koľajové vozidlá – Umiestnenie nástupných a výstupných schodíkov vozidla)

3.4. **Požiadavky špecifické pre subsystém Infraštruktúra**

3.4.1. Bezpečnosť

Základná požiadavka 2.1.1 prílohy III k smernici 2001/16/ES upravenej smernicou 2004/50/ES:

„Musia sa podniknúť kroky na obmedzenie nebezpečenstva, ktorému sú vystavené osoby, najmä, keď vlaky prechádzajú cez stanice.“

Táto základná požiadavka je splnená funkčnými a technickými špecifikáciami v ustanoveniach:

- 4.1.2.19 (Infraštruktúra – Šírka nástupišťa a okraj nástupišťa)

„Infraštruktúra, ku ktorej má verejnosť prístup, musí byť vytvorená a vybudovaná takým spôsobom, aby sa zamedzilo ohrozenie ľudskej bezpečnosti (stabilita, požiar, prístup, evakuácia, nástupišťa, atď.).“

Táto základná požiadavka je splnená funkčnými a technickými špecifikáciami v ustanoveniach:

- 4.1.2.3 (Infraštruktúra – Bezbariérové trasy)
- 4.1.2.3.1 (Infraštruktúra – Všeobecne)
- 4.1.2.3.2 (Infraštruktúra – Označenie trasy)
- 4.1.2.4 (Infraštruktúra – Dvere a vstupné priestory)
- 4.1.2.5 (Infraštruktúra – Povrch podlahy)

- 4.1.2.6 (Infraštruktúra – Priehľadné prekážky)
- 4.1.2.8 (Infraštruktúra – Vybavenie a voľne stojace zariadenia)
- 4.1.2.9 (Infraštruktúra – Predaj cestovných lístkov, informačné pulty a miesta poskytovania služieb zákazníkom)
- 4.1.2.10 (Infraštruktúra – Osvetlenie)
- 4.1.2.12 (Infraštruktúra – Hlasové informácie)
- 4.1.2.13 (Infraštruktúra – Núdzové východy)
- 4.1.2.14 (Infraštruktúra – Geometria mostov pre chodcov a podchodov)
- 4.1.2.15 (Infraštruktúra – Schody)
- 4.1.2.16 (Infraštruktúra – Držadlá)
- 4.1.2.17 (Infraštruktúra – Rampy, pohyblivé schody, zdvižné plošiny a pohyblivé chodníky)
- 4.1.2.18 (Infraštruktúra – Výška nástupišťa a odsadenie)
- 4.1.2.19 (Infraštruktúra – Šírka nástupišťa a okraj nástupišťa)
- 4.1.2.20 (Infraštruktúra – Okraj nástupišťa)
- 4.1.2.21 (Infraštruktúra – Pomocné zariadenia pri nástupe do vozidla a výstupe z vozidla)
- 4.1.2.22 (Infraštruktúra – Úrovňové koľajové priechody na staniciach)

3.5. Požiadavky špecifické pre subsystém železničné koľajové vozidlá

3.5.1. Bezpečnosť

Základná požiadavka 2.4.1 prílohy III k smernici 2001/16/ES upravenej smernicou 2004/50/ES:

„Konštrukcia koľajových vozidiel a spojení medzi vozidlami musí byť vytvorená takým spôsobom, aby boli chránené priestory pre cestujúcich a vodiča v prípade kolízie alebo vykoľajenia.“

Táto základná požiadavka je splnená funkčnými a technickými špecifikáciami v ustanoveniach:

- 4.2.2.3 (Železničné koľajové vozidlá – Priestory pre invalidné vozíky)

„Musia sa podniknúť kroky na prevenciu prístupu k živým elektrickým častiam, aby sa neohrozila bezpečnosť osôb.“

Táto základná požiadavka nie je relevantná v rámci rozsahu tejto TSI.

„V prípade nebezpečenstva musia zariadenia umožňovať cestujúcim informovať vodiča a sprievodnému personálu skontaktovať sa s ním.“

Táto základná požiadavka je splnená funkčnými a technickými špecifikáciami v ustanoveniach:

- 4.2.2.3 (Železničné koľajové vozidlá – Priestory pre invalidné vozíky)
- 4.2.2.6.3 (Železničné koľajové vozidlá – Toalety prístupné pre všetkých)
- 4.2.2.11 (Železničné koľajové vozidlá – Priestory na spanie prístupné pre invalidné vozíky)

„K vybaveniu prístupových dverí musí patriť otvárací a zatvárací systém, ktorý zabezpečí bezpečnosť cestujúcich.“

Táto základná požiadavka je splnená funkčnými a technickými špecifikáciami v ustanoveniach:

- 4.2.2.4.2 (Železničné koľajové vozidlá – Vonkajšie dvere)

„Vo vlaku musia byť zabezpečené núdzové východy a musia byť označené.“

Táto základná požiadavka je splnená funkčnými a technickými špecifikáciami v ustanoveniach:

- 4.2.2.4.2 (Železničné koľajové vozidlá – Vonkajšie dvere)
- 4.2.2.8 (Železničné koľajové vozidlá – Informácie pre zákazníkov)

„Vo vlakoch je povinný systém núdzového osvetlenia s dostatočnou intenzitou a trvaním.“

Táto základná požiadavka je splnená funkčnými a technickými špecifikáciami v ustanoveniach:

- 4.2.2.5 (Železničné koľajové vozidlá – Osvetlenie)

„Vlaky musia byť vybavené rozhlasovým systémom, ktorý poskytuje prostriedky komunikácie vlakového personálu a pozemnej kontroly s verejnosťou.“

Táto základná požiadavka je splnená funkčnými a technickými špecifikáciami v ustanoveniach:

- 4.2.2.8 (Železničné koľajové vozidlá – Informácie pre zákazníkov)
- 4.2.2.8.2 [Železničné koľajové vozidlá – Informácie (značenie a piktogramy)]

3.5.2. Spoľahlivosť a dostupnosť

Základná požiadavka 2.4.2 prílohy III k smernici 2001/16/ES upravenej smernicou 2004/50/ES:

„Konštrukcia základného zariadenia, prevádzkového, hnacieho a brzdového zariadenia a kontrolného a ovládacieho systému musí byť taká, aby vlaku umožnila pokračovať v úlohe, v špecifickom zhoršenom stave, bez nepriaznivých dôsledkov pre zariadenie, ktoré naďalej zostáva v prevádzke.“

Táto základná požiadavka je splnená funkčnými a technickými špecifikáciami v ustanoveniach:

- 4.2.2.12.3 (Železničné koľajové vozidlá – Zariadenia pre cestujúcich používajúcich invalidný vozík slúžiacie pri nástupe do vozidla a výstupe z vozidla)
- 4.2.2.12.3.5 (Železničné koľajové vozidlá – Pohyblivé schody)

3.5.3. Technická kompatibilita

Základná požiadavka 2.4.3 prílohy III k smernici 2001/16/ES upravenej smernicou 2004/50/ES:

„Elektrické zariadenie musí byť zlučiteľné s prevádzkou kontrolných, riadiacich a signalizačných zariadení.“

Táto základná požiadavka nie je relevantná v rámci rozsahu tejto TSI.

„V prípade elektrického pohonu musia byť charakteristiky zberu prúdu také, aby umožnili vlakom jazdiť v rámci systémov dodávky energie transeurópskeho konvenčného železničného systému.“

Táto základná požiadavka nie je relevantná v rámci rozsahu tejto TSI.

„Charakteristiky koľajových vozidiel umožniť ich jazdu na ktorejkoľvek trati, na ktorej sa majú prevádzkovať.“

Táto základná požiadavka je splnená funkčnými a technickými špecifikáciami v ustanoveniach:

- 4.2.2.12 (Železničné koľajové vozidlá – Umiestnenie nástupných a výstupných schodíkov vozidla)

3.6. **Požiadavky špecifické pre iné subsystémy, ktoré sa takisto týkajú subsystémov Infraštruktúra a Železničné koľajové vozidlá**

3.6.1. Subsystém Energia

3.6.1.1. Bezpečnosť

Základná požiadavka 2.2.1 prílohy III k smernici 2001/16/ES upravenej smernicou 2004/50/ES:

„Prevádzka systémov dodávky energie nesmie škodlivým spôsobom ovplyvňovať bezpečnosť vlakov ani osôb (užívatelia, prevádzkový personál, obyvatelia v blízkosti trate a tretie strany).“

Táto základná požiadavka nie je relevantná v rámci rozsahu tejto TSI.

3.6.1.2. Ochrana životného prostredia

Základná požiadavka 2.2.2 prílohy III k smernici 2001/16/ES upravenej smernicou 2004/50/ES:

„Činnosť elektrických alebo tepelných systémov dodávky energie nesmie zasahovať do prostredia nad rámec stanovených limitov.“

Táto základná požiadavka nie je relevantná v rámci rozsahu tejto TSI.

3.6.1.3. Technická kompatibilita

Základná požiadavka 2.2.3 prílohy III k smernici 2001/16/ES upravenej smernicou 2004/50/ES:

„Používané elektrické/tepelné systémy dodávky energie musia:

- umožniť vlakom dosiahnuť stanovené výkonnostné úrovne;*
- v prípade elektrických systémov dodávky energie musia byť zlučiteľné so zariadeniami zberu prúdu namontovanými vo vlakoch.“*

Táto základná požiadavka nie je relevantná v rámci rozsahu tejto TSI.

3.6.2. Riadenie, zabezpečenie a návštenie

3.6.2.1. Bezpečnosť

Základná požiadavka 2.3.1 prílohy III k smernici 2001/16/ES upravenej smernicou 2004/50/ES:

„Používané kontrolné, ovládacie a návstenné zariadenia a postupy musia umožniť vlakom jazdiť s takým stupňom bezpečnosti, ktorý zodpovedá cieľom určeným pre sieť. Kontrolné, ovládacie a návstenné systémy by mali zabezpečovať aj bezpečný prejazd vlakov, ktoré majú povolenie na prevádzku v zhoršených podmienkach.“

Táto základná požiadavka nie je relevantná v rámci rozsahu tejto TSI.

3.6.2.2. Technická kompatibilita

Základná požiadavka 2.3.2 prílohy III k smernici 2001/16/ES upravenej smernicou 2004/50/ES:

„Všetky nové časti infraštruktúry a nové koľajové vozidlá vyrobené alebo vyvinuté po prijatí zlučiteľných kontrolných, ovládacích a návstenných systémov musia byť prispôbené na použitie týchto systémov.“

Táto základná požiadavka nie je relevantná v rámci rozsahu tejto TSI.

„Kontrolné, ovládacie a návstenné zariadenia nainštalované v kabínach vodiča musia umožňovať normálnu prevádzku za stanovených podmienok v rámci celého transeurópskeho konvenčného železničného systému.“

Táto základná požiadavka nie je relevantná v rámci rozsahu tejto TSI.

3.6.3. Údržba

3.6.3.1. Zdravie a bezpečnosť

Základná požiadavka 2.5.1 prílohy III k smernici 2001/16/ES upravenej smernicou 2004/50/ES:

„Technické zariadenia a postupy používané v centrách musia zabezpečiť bezpečnú prevádzku subsystému a nesmú vyvolať ohrozenie zdravia alebo bezpečnosti.“

Táto základná požiadavka nie je relevantná v rámci rozsahu tejto TSI.

3.6.3.2. Ochrana životného prostredia

Základná požiadavka 2.5.2 prílohy III k smernici 2001/16/ES upravenej smernicou 2004/50/ES:

„Technické zariadenia a postupy používané v servisných centrách nesmú prekročiť prípustné hladiny narušenia okolitého životného prostredia.“

Táto základná požiadavka nie je relevantná v rámci rozsahu tejto TSI.

3.6.3.3. Technická kompatibilita

Základná požiadavka 2.5.3 prílohy III k smernici 2001/16/ES upravenej smernicou 2004/50/ES:

„Zariadenia na údržbu konvenčných koľajových vozidiel musia byť také, aby umožnili vykonávanie činností bezpečne, zdravo a pohodlne na všetkých koľajových vozidlách, pre ktoré sú určené.“

Táto základná požiadavka nie je relevantná v rámci rozsahu tejto TSI.

3.6.4. Prevádzka a riadenie dopravy

3.6.4.1. Bezpečnosť

Základná požiadavka 2.6.1 prílohy III k smernici 2001/16/ES upravenej smernicou 2004/50/ES:

„Prevádzkové predpisy železničnej siete a odbornej spôsobilosti vodičov a vlakového personálu, ako aj personálu v riadiacich strediskách sa musia zosúladiť tak, aby sa zabezpečila bezpečná prevádzka, pričom treba mať na pamäti rozdielne požiadavky kladené na cezhraničnú a vnútroštátnu dopravu.“

Táto základná požiadavka je splnená funkčnými a technickými špecifikáciami v ustanoveniach:

— 4.1.4 (Infraštruktúra – Prevádzkové predpisy)

— 4.1.6 (Infraštruktúra – Odborná spôsobilosť)

— 4.2.4 (Železničné koľajové vozidlá – Prevádzkové predpisy)

— 4.2.6 (Železničné koľajové vozidlá – Odborná spôsobilosť)

„Prevádzka a intervaly údržby, školenia a odborné kvalifikácie personálu servisných a kontrolných stredísk a systém zabezpečenia kvality vytvorený príslušnými operátormi v kontrolných a servisných strediskách musia byť také, aby zabezpečili vysoký stupeň bezpečnosti.“

Táto základná požiadavka je splnená funkčnými a technickými špecifikáciami v ustanoveniach:

— 4.1.4 (Infraštruktúra – Prevádzkové predpisy)

— 4.1.6 (Infraštruktúra – Odborná spôsobilosť)

— 4.2.4 (Železničné koľajové vozidlá – Prevádzkové predpisy)

— 4.2.6 (Železničné koľajové vozidlá – Odborná spôsobilosť)

3.6.4.2. Technická kompatibilita

Základná požiadavka 2.6.3 prílohy III k smernici 2001/16/ES upravenej smernicou 2004/50/ES:

„Prevádzkové predpisy železničnej siete a odbornej spôsobilosti vodičov a palubného personálu a manažérov prevádzky sa musia zladit' tak, aby sa zabezpečila prevádzková účinnosť transeurópskej konvenčnej železničnej siete vzhľadom na rozdielne požiadavky na cezhraničnú a vnútroštátnu dopravu.“

Táto základná požiadavka je splnená funkčnými a technickými špecifikáciami v ustanoveniach:

- 4.1.4 (Infraštruktúra – Prevádzkové predpisy)
- 4.1.6 (Infraštruktúra – Odborná spôsobilosť)
- 4.2.4 (Železničné koľajové vozidlá – Prevádzkové predpisy)
- 4.2.6 (Železničné koľajové vozidlá – Odborná spôsobilosť)

3.6.5. Uplatnenie telematiky pre náklad a cestujúcich

3.6.5.1. Technická kompatibilita

Základná požiadavka 2.7.1 prílohy III k smernici 2001/16/ES upravenej smernicou 2004/50/ES:

„Základné požiadavky uplatnenia telematiky zaručujú minimálnu kvalitu služieb cestujúcim a dopravcom tovaru, najmä pokiaľ ide o technickú zlučiteľnosť.“

Musia sa podniknúť kroky na zabezpečenie:

- vývoja databáz, softvéru a protokolov diaľkového prenosu údajov takým spôsobom, aby umožnili maximálnu výmenu údajov medzi rôznymi aplikáciami a operátormi, vynímajúc dôverné obchodné údaje;
- ľahkého prístupu používateľov k informáciám.

Táto základná požiadavka je splnená funkčnými a technickými špecifikáciami v ustanoveniach:

- 4.1.2.9 (Infraštruktúra – Predaj cestovných lístkov, informačné pulty a miesta poskytovania služieb zákazníkom)
- 4.1.2.11 (Infraštruktúra – Vizuálne informácie, označenie, piktogramy a dynamické informácie)
- 4.1.2.12 (Infraštruktúra – Hlasové informácie)
- 4.2.2.8 (Železničné koľajové vozidlá – Informácie pre zákazníkov)

3.6.5.2. Zdravie

Základná požiadavka 2.7.3 prílohy III k smernici 2001/16/ES upravenej smernicou 2004/50/ES:

„Rozhrania medzi týmito systémami a používateľmi musia byť v súlade s minimálnymi predpismi pre ergonómiu a ochranu zdravia.“

Táto základná požiadavka je splnená funkčnými a technickými špecifikáciami v ustanoveniach:

- 4.1.2.9 (Infraštruktúra – Predaj cestovných lístkov, informačné pulty a miesta poskytovania služieb zákazníkom)
- 4.1.2.12 (Infraštruktúra – Hlasové informácie)
- 4.2.2.8 (Železničné koľajové vozidlá – Informácie pre zákazníkov)

3.7.

Prvky oblasti TSI týkajúcej sa PRM súvisiace so základnými požiadavkami

Infraštruktúra		Odkazy na ustanovenie smernice 2001/16/ES upravenej smernicou 2004/50/ES					
Prvky oblasti TSI týkajúcej sa PRM	Referenčný odsek	Príloha II	Základné požiadavky v prílohe III				
			Bezpečnosť	Spôľahlivosť a dostupnosť	Zdravie	Ochrana životného prostredia	Technická kompatibilita
Všeobecne	4.1.2.1	2.1					
Miesta na parkovanie pre PRM	4.1.2.2	2.1					
Bezbariérové trasy	4.1.2.3	2.1	2.1.1				
Všeobecne	4.1.2.3.1	2.1	2.1.1				
Označenie trasy	4.1.2.3.2	2.1	2.1.1				
Dvere a vstupné priestory	4.1.2.4	2.1	1.1.1 2.1.1				
Povrch podlahy	4.1.2.5	2.1	2.1.1				
Priehľadné prekážky	4.1.2.6	2.1	2.1.1				
Toalety a priestory na prebaľovanie detí	4.1.2.7	2.1	1.1.5 2.1.1				
Vybavenie a voľne stojace zariadenia	4.1.2.8	2.1	2.1.1				
Predaj cestovných lístkov, informačné pulty a miesta poskytovania služieb zákazníkom	4.1.2.9	2.1	2.1.1	2.7.3			2.7.1
Osvetlenie	4.1.2.10	2.1	2.1.1				
Vizuálne informácie: označenie, piktogramy, dynamické informácie	4.1.2.11	2.1					2.7.1
Hlasové informácie	4.1.2.12	2.1	2.1.1	2.7.3			2.7.1
Núdzové východy, výstražné systémy	4.1.2.13	2.1	2.1.1				
Geometria mostov pre chodcov a podchodov	4.1.2.14	2.1	2.1.1				
Schody	4.1.2.15	2.1	2.1.1				
Držadlá	4.1.2.16	2.1	2.1.1				
Rampy, pohyblivé schody, zdvižné plošiny, pohyblivé chodníky	4.1.2.17	2.1	2.1.1				
Výška nástupištia a odsadenie	4.1.2.18	2.1	2.1.1				1.5
Výška nástupištia	4.1.2.18.1	2.1	2.1.1				1.5
Odsadenie nástupištia	4.1.2.18.2	2.1	2.1.1				1.5
Geometrická poloha koľaje pozdĺž nástupísk	4.1.2.18.3	2.1	2.1.1				1.5
Šírka nástupištia a okraj nástupištia	4.1.2.19	2.1	2.1.1				
Koniec nástupištia	4.1.2.20	2.1	2.1.1				

Infraštruktúra		Odkazy na ustanovenie smernice 2001/16/ES upravenej smernicou 2004/50/ES					
		Príloha II	Základné požiadavky v prílohe III				
Prvky oblasti TSI týkajúcej sa PRM	Referenčný odsek		Bezpečnosť	Spoločnosť a dostupnosť	Zdravie	Ochrana životného prostredia	Technická kompatibilita
Pomocné zariadenia na nástup do vozidla a výstup z vozidla pre cestujúcich používajúcich invalidný vozík	4.1.2.21	2.1	1.1.1				
Úrovňové koľajové priechody na staniciach	4.1.2.22	2.1	2.1.1				

Železničné koľajové vozidlá		Odkazy na ustanovenie smernice 2001/16/ES upravenej smernicou 2004/50/ES					
		Príloha II	Základné požiadavky v prílohe III				
Prvky oblasti TSI týkajúcej sa PRM	Referenčný odsek		Bezpečnosť	Spoločnosť a dostupnosť	Zdravie	Ochrana životného prostredia	Technická kompatibilita
Všeobecne	4.2.2.1	2.6					
Sedadlá	4.2.2.2	2.6			1.3.1		
Všeobecne	4.2.2.2.1	2.6			1.3.1		
Prednostné sedadlá	4.2.2.2.2	2.6			1.3.1		
Priestory pre invalidné vozíky	4.2.2.3	2.6	2.4.1				
Dvere	4.2.2.4	2.6	1.1.1 1.1.5	1.2			
Vonkajšie dvere	4.2.2.4.2	2.6	1.1.1 1.1.5 2.4.1	1.2			
Vnútoré dvere	4.2.2.4.3	2.6	1.1.1 1.1.5	1.2			
Osvetlenie	4.2.2.5	2.6	2.4.1				
Toalety	4.2.2.6	2.6	2.4.1				
Všeobecne	4.2.2.6.1	2.6	2.4.1				
Štandardné toalety	4.2.2.6.2	2.6	2.4.1				
Toalety prístupné pre všetkých	4.2.2.6.3	2.6	2.4.1				
Voľný schodný priestor	4.2.2.7	2.6			1.3.1		
Informácie pre zákazníkov	4.2.2.8	2.6	2.4.1	2.7.3			2.7.1
Všeobecne	4.2.2.8.1	2.6					
Informácie (značenie a piktogramy)	4.2.2.8.2	2.6	2.4.1				

Železničné koľajové vozidlá		Odkazy na ustanovenie smernice 2001/16/ES upravené smernicou 2004/50/ES					
		Príloha II	Základné požiadavky v prílohe III				
Prvky oblasti TSI týkajúcej sa PRM	Referenčný odsek		Bezpečnosť	Spoločnosť a dostupnosť	Zdravie	Ochrana životného prostredia	Technická kompatibilita
Informácie (opis trás a rezervácia miest)	4.2.2.8.3	2.6					
Zmeny výšok	4.2.2.9	2.6	1.1.5				
Držadlá	4.2.2.10	2.6	1.1.5				
Priestory na spanie prístupné pre invalidné vozíky	4.2.2.11	2.6	2.4.1				
Umiestnenie nástupných a výstupných schodíkov vozidla	4.2.2.12	2.6	1.1.1				1.5 2.4.3
Všeobecné požiadavky	4.2.2.12.1	2.6	1.1.1				1.5 2.4.3
Nástupné a výstupné schodíky	4.2.2.12.2	2.6	1.1.1				1.5 2.4.3
Pomocné zariadenia na nástup do vozidla a výstup z vozidla	4.2.2.12.3	2.6	1.1.1	2.4.2			1.5 2.4.3

4. CHARAKTERISTIKA SUBSYSTÉMOV

4.1. Subsystém Infraštruktúra

4.1.1. Úvod

Transeurópsky konvenčný železničný systém, na ktorý sa vzťahuje smernica 2001/16/ES upravená smernicou 2004/50/ES a ktorého súčasťou je daný subsystém, je integrovaný systém, ktorého konzistentnosť je potrebné overovať. Túto konzistentnosť je nevyhnutné kontrolovať, najmä pokiaľ ide o špecifikácie každého subsystému, jeho rozhrania so systémom, do ktorého je integrovaný, ako aj pokiaľ ide o predpisy prevádzky a údržby.

Funkčné a technické špecifikácie subsystému a jeho rozhraní, opísané v oddiele 4.1.2, nepredpisujú použitie špecifických technológií alebo technických riešení, okrem prípadov, keď je to krajne nevyhnutné pre interoperabilitu transeurópskej konvenčnej železničnej siete. 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 vyvíjať na základe postupu, ktorý je opísaný v oddieloch 6.1.4 a 6.2.4.

S prihliadnutím na všetky uplatniteľné základné požiadavky sa subsystém Infraštruktúra charakterizuje takto:

4.1.2. Funkčné a technické špecifikácie

4.1.2.1. Všeobecne

Vzhľadom na základné požiadavky uvedené v oddiele 3 sú funkčné a technické špecifikácie subsystému Infraštruktúra týkajúce sa prístupu osôb so zníženou pohyblivosťou zoradené takto:

— Miesta na parkovanie pre PRM

— Dvere a vstupné priestory

- Trasy pre cestujúcich, hlavné trasy pre chodcov
- Povrch podlahy
- Hmatové informácie
- Vodiace pásy
- Sklené dvere a označenia na stenách
- Toalety
- Vybavenie
- Pult na predaj cestovných lístkov alebo automat na predaj cestovných lístkov/informačné pulty
- Prístroj na kontrolu cestovných lístkov
- Osvetlenie
- Vizuálne informácie: označenie, piktogramy, dynamické informácie
- Hlasové informácie
- Núdzové východy, výstražné systémy
- Geometria mostov pre chodcov a podchodov
- Schody
- Držadlá
- Rampy, pohyblivé schody, zdvižné plošiny, pohyblivé chodníky
- Výška nástupišta a odsadenie
- Šírka nástupišta a okraj nástupišta
- Koniec nástupišta
- Pomocné zariadenia pri nástupe do vozidla a výstupe z vozidla
- Úrovňové koľajové priechody

Všeobecné ustanovenie uvádza predmet pre každý základný parameter.

V nasledujúcich ustanoveniach sa potom podrobne opisujú podmienky, ktoré treba dodržať, aby sa splnili požiadavky uvedené vo všeobecných ustanoveniach.

4.1.2.2. Miesta na parkovanie pre PRM

Ak sa na stanici nachádzajú osobitné miesta na parkovanie, musia medzi ne patriť miesta na parkovanie rezervované pre PRM, ktoré majú právo využívať miesta na parkovanie pre osoby so zdravotným postihnutím, ktoré sú v rámci celého priestoru určeného na parkovanie umiestnené čo najbližšie k prístupnému vstupnému priestoru.

Neexistujú žiadne iné špecifické požiadavky týkajúce sa železníc, keďže na miesta na parkovanie sa vzťahujú európske alebo vnútroštátne predpisy (patrí sem okrem iného: počet miest, prístup, umiestnenie, rozmery, materiál, farby, označenie a osvetlenie).

4.1.2.3. Bezbariérové trasy

4.1.2.3.1. Všeobecne

Bezbariérová trasa je trasa, ktorú môžu voľne používať všetky kategórie PRM. Môžu sa na nej nachádzať rampy alebo zdvižné plošiny, ktoré sú skonštruované a prevádzkované v súlade s ustanovením 4.1.2.17.

Nasledujúce body a služby, ak sú k dispozícii, musia byť prepojené minimálne jednou bezbariérovou trasou: -

- miesta zastavenia iných dopravných prostriedkov v areáli stanice (napr. taxíky, autobusy, električky, metro, trajekty atď.);
- parkoviská;
- prístupné vchody a východy;
- informačné pulty;
- iné informačné systémy;
- miesta na predaj cestovných lístkov;
- služby zákazníkom;
- čakárne;
- úschovňa batožiny;
- toalety;
- nástupištia.

Všetky bezbariérové trasy, schody, mosty pre chodcov a podchody musia mať voľnú šírku minimálne 1 600 mm a minimálnu výšku 2 300 mm pozdĺž celej šírky 1 600 mm. Pri požiadavke na minimálnu šírku sa nezohľadňuje dodatočná šírka, ktorá môže byť nevyhnutná pre určité frekvencie cestujúcich. Táto požiadavka sa nevzťahuje na pohyblivé schody, pohyblivé chodníky a zdvižné plošiny.

Dĺžka bezbariérovej trasy musí zodpovedať najkratšej praktickej vzdialenosti.

Povrch podlahy bezbariérovej trasy musí byť svetelne antireflexný.

V prípade nových staníc s denným objemom menej ako 1 000 cestujúcich (celkový počet nastupujúcich a vystupujúcich cestujúcich) sa nevyžaduje, aby sa na nich nachádzali zdvižné plošiny alebo rampy, ktoré by boli inak potrebné na dosiahnutie úplného súladu s týmto ustanovením, ak iná stanica vo vzdialenosti do 30 km na tej istej trase poskytuje požiadavky spĺňajúcu bezbariérovú trasu. Do projektov nových staníc sa preto musia zapracovať ustanovenia o budúcej montáži zdvižnej plošiny a/alebo rámp, aby bola stanica prístupná pre všetky kategórie PRM.

4.1.2.3.2. Označenie trasy

Bezbariérové trasy sa musia jasne označiť prostredníctvom vizuálnych informácií, ktoré sa podrobne uvádzajú v ustanovení 4.1.2.11.

Informácie o bezbariérovej trase sa osobám so zrakovým postihnutím poskytujú minimálne jedným z týchto spôsobov: napr. hmatové vodiace pásy, zvukové značky, hmatové značky, hlasové značky, Braillove mapy.

Namontovaný hmatový pás musí spĺňať vnútroštátne predpisy a musí byť k dispozícii pozdĺž celej dĺžky bezbariérovej trasy, príp. trás.

Ak sa na bezbariérovej trase nachádzajú smerom k nástupištu držadlá alebo steny, musia byť na konci držadla alebo na stene uvedené vo výške od 850 mm do 1 000 mm stručné informácie (napr. číslo nástupištia alebo informácie o smere) v Braillovom písme a pomocou reliéfnych písmen alebo čísel. Jedinými prípustnými hmatovými piktogramami sú čísla a šípky.

4.1.2.4. Dvere a vstupné priestory

Toto ustanovenie sa vzťahuje na všetky dvere a vstupné priestory, ktoré sa nachádzajú na bezbariérových trasách.

K dispozícii musí byť minimálne jeden prístupný vstupný priestor na stanicu a jeden prístupný vstupný priestor na nástupištia.

Dvere a vstupné priestory musia mať pri otvorení svetlú minimálnu šírku 800 mm a musia mať svetlú výšku 2 100 mm.

Dvere môžu byť manuálne ovládané, poloautomatické alebo automatické.

Ovládacie zariadenia dverí musia byť dostupné vo výške od 800 mm do 1 200 mm.

Na manuálne ovládaných, neposuvných dverách musia byť namontované vodorovné držadlá na tlačenie po celej šírke dverí a na oboch krídlach dverí.

Na automatických a poloautomatických dverách musia byť namontované zariadenia, ktoré zabraňujú tomu, aby cestujúci počas prevádzky vo dverách uviazol.

Ak sa dvere ovládajú pomocou tlačidiel alebo iných zariadení na diaľkové ovládanie, každé tlačidlo alebo zariadenie musí farebne kontrastovať so svojím okolím a na jeho ovládanie musí stačiť sila maximálne 15 newtonov.

Ak sú nad sebou umiestnené tlačidlá otvorenia a zatvorenia, horné tlačidlo je vždy tlačidlo otvorenia.

Stred ovládacieho zariadenia nesmie byť umiestnený nad úrovňou podlahy v zvislom smere nižšie ako 800 mm a vyššie ako 1 200 mm.

Tieto ovládacie zariadenia musia byť rozpoznateľné hmatom (napr. hmatové označenie) a musí byť na nich označená ich funkcia.

Manuálne ovládané dvere sa musia dať za bezvetria otvárať a zatvárať použitím sily maximálne 25 newtonov.

Manuálne ovládané dvere sa musia dať pomocou držadla zatvoriť, otvoriť a odblokovat' dlaňou ruky použitím sily maximálne 20 newtonov.

Ak sú namontované otočné dvere, musia byť k dispozícii aj dvere, ktoré sa neotáčajú, dajú sa neobmedzene používať a susedia s otočnými dverami.

Prahy dverí a vstupných priestorov nesmú byť vyššie ako 25 mm. Prahy sa musia s priľahlým pozadím farebne kontrastovať.

4.1.2.5. Povrch podlahy

Všetky povrchy podláh musia v súlade s vnútroštátnymi predpismi pre verejné budovy spĺňať požiadavky na protišmykovosť.

V staničných budovách nesmú nerovnosti na žiadnom mieste plochy podlahy pre chodcov presahovať 5 mm, výnimku tvoria hmatové vodiace pásy, odvodňovacie žľaby a hmatové výstražné indikátory.

4.1.2.6. Priehľadné prekážky

Zo sklenených dverí alebo priehľadných stien pozostávajúce priehľadné prekážky na hlavných trasách alebo pozdĺž hlavných trás, ktoré používajú cestujúci, musia byť označené minimálne dvoma nápadnými pásmi, ktoré tvoria značky, logá, emblémy alebo okrasné prvky, a to vo výške od 1 500 mm do 2 000 mm v prípade jedného pruhu a od 850 mm do 1 050 mm v prípade druhého pruhu. Tieto označenia musia farebne kontrastovať s pozadím, oproti ktorému sa na ne pozerá. Tieto označenia musia byť vysoké minimálne 100 mm.

Ak sú cestujúci chránení pred nárazom iným spôsobom, napr. držadlami alebo súvislým radom lavičiek, nie sú tieto označenia na priehľadných stenách potrebné.

4.1.2.7. Toalety a priestory na prebaľovanie detí

4.1.2.7.1. Požiadavky subsystému

Ak sa na stanici nachádzajú toalety, minimálne jedna kabínka pre mužov aj ženy musí byť prístupná pre invalidný vozík.

Ak sa na stanici nachádzajú toalety, musia byť k dispozícii priestory na prebaľovanie detí prístupné pre mužov aj ženy. Musia spĺňať požiadavky ustanovenia 4.1.2.7.2.

Aby mohli toalety používať cestujúci s objemnou batožinou, všetky toaletné kabínky musia byť minimálne 900 mm široké a 1 700 mm dlhé, ak sa dvere otvárajú smerom dnu, a 1 500 mm dlhé, ak sa dvere otvárajú smerom von alebo ide o posuvné dvere. Svetlá šírka dverí a všetkých vstupných priestorov sociálnych zariadení musí byť minimálne 650 mm.

Pokiaľ ide o rozmery a vybavenie toaliet pre osoby používajúce invalidný vozík, uplatňujú sa európske a vnútroštátne predpisy.

4.1.2.7.2. Požiadavky komponentov interoperability

Priestory na prebaľovanie detí

Zariadenie na prebaľovanie detí musí byť umiestnené v praktickej polohe, a to vo výške od 800 mm do 1 000 mm nad úrovňou podlahy. Musí byť minimálne 500 mm široké a 700 mm dlhé.

Musí byť skonštruované tak, aby sa dieťa nemohlo náhodne zošmyknúť, nesmie mať ostré hrany a musí byť schopné uniesť minimálnu hmotnosť 80 kg.

Ak stôl na prebaľovanie zasahuje do priestoru prístupnej toalety, musí byť možné dať ho do úložnej polohy použitím sily maximálne 25 newtonov.

4.1.2.8. Vybavenie a voľne stojace zariadenia

Všetky prvky vybavenia a voľne stojacich zariadení na staniciach musia farebne kontrastovať s pozadím a musia mať zaoblené hrany.

Vybavenie a voľne stojace zariadenia musia byť v areáli stanice umiestnené tak, aby neprekážali nevidiacim osobám alebo osobám so zrakovým postihnutím, a nevidiaca osoba ich musí byť schopná identifikovať pomocou slepeckej palice.

Presahujúce časti namontované do výšky 2 100 mm, ktoré vyčnievajú o viac ako 150 mm, sa musia v maximálnej výške 300 mm označiť ako prekážka, ktorú môže nevidiaca osoba identifikovať pomocou slepeckej palice.

Do výšky 2 100 mm nesmú prevísať žiadne časti.

Na každom nástupišti, kde cestujúci môžu čakať na vlak, a v každej čakárni musí byť minimálne jedna zóna chránená pred vplyvom počasia vybavená ergonomickými sedadlami. Sedadlá musia mať zadné operadlá a minimálne jedna tretina musí mať operadlá na ruky. Musí tam byť aj držadlo pre stojace osoby v dĺžke minimálne 1 400 mm a priestor pre invalidný vozík.

4.1.2.9. Predaj cestovných lístkov, informačné pulty a miesta poskytovania služieb zákazníkom

4.1.2.9.1. Požiadavky subsystému

Ak sa na bezbariérovej trase nachádzajú pulty na manuálny predaj cestovných lístkov, informačné pulty a miesta poskytovania služieb zákazníkom, aspoň jeden pult musí mať spodnú stranu vo výške minimálne 650 mm, musí mať priestor pre nohy s minimálnou hĺbkou 300 mm a musí mať minimálnu šírku 600 mm. Výška horného povrchu, alebo jeho časť s minimálnou šírkou 300 mm a minimálnou hĺbkou 200 mm, sa musí nachádzať medzi 700 mm a 800 mm. Táto zóna musí byť prístupná pre osoby používajúce invalidný vozík a pre ostatné PRM musia byť k dispozícii alternatívne možnosti na sedenie.

Ak je medzi cestujúcim a predávajúcou osobou za predajným pultom sklená bariéra, musí byť buď odnímateľná, alebo musí byť k dispozícii dorozumievacie zariadenie. Akákoľvek sklená bariéra musí byť z číreho skla.

Minimálne jedno miesto na predaj cestovných lístkov musí byť vybavené potrebným zariadením, ktoré by umožnilo PRM so sluchovým postihnutím pochopiť, čo sa jej hovorí, a to nastavením svojho načúvacieho zariadenia do polohy „T“.

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.

Ak sú na stanici na bezbariérovej trase umiestnené automaty na predaj cestovných lístkov, minimálne jeden z týchto automatov musí spĺňať požiadavky ustanovenia 4.1.2.9.2.

Ak sú namontované prístroje na kontrolu cestovných lístkov, minimálne pri jednom z týchto prístrojov musí byť voľný priechod s minimálnou šírkou 800 mm a musí tam byť možné umiestniť invalidný vozík až do dĺžky 1 200 mm.

V prípade, že sa na mieste používajú turnikety, musí byť k dispozícii iný než turniketový prístupový bod prístupný pre PRM počas celej prevádzky.

4.1.2.9.2. Požiadavky komponentov interoperability

Automaty na predaj cestovných lístkov, ktoré majú byť na stanici na bezbariérovej trase zabezpečené v súlade s ustanovením 4.1.2.9.1, musia mať hmatové kontaktné miesto (vrátane klávesnice, miest na platenie a predaj cestovných lístkov) vo výške od 700 mm do 1 200 mm. Minimálne jedna obrazovka a klávesnica musia byť viditeľné pre osobu sediacu na invalidnom vozíku a osobu stojacu pred automatom. Ak sa prostredníctvom obrazovky zadávajú informácie, potom musí spĺňať požiadavky tohto odseku.

4.1.2.10. Osvetlenie

Osvetlenie predstaničných priestorov musí spĺňať európske alebo vnútroštátne predpisy.

Bezbariérová trasa musí byť od prístupného vstupného priestoru budovy po prístupový bod na nástupištia osvetlená na úrovni minimálne 100 luxov, meranej na úrovni podlahy, v areáli budovy stanice. Minimálna požadovaná úroveň osvetlenia pri hlavnom vstupnom priestore, schodoch a na konci rámp, meraná na úrovni podlahy, musí byť minimálne 100 luxov. V prípade, že sa toto má dosiahnuť umelým osvetlením, požadovaná úroveň osvetlenia musí byť minimálne o 40 luxov silnejšia ako okolitého osvetlenia a musí mať chladnejšiu farebnú teplotu osvetlenia.

Na nástupištiach a v iných vonkajších staničných zónach pre cestujúcich musí byť úroveň osvetlenia meraná na úrovni podlahy v priemere minimálne 20 luxov, pričom minimálna hodnota je 10 luxov.

V prípade, že má umelé osvetlenie umožniť, aby sa dali prečítať podrobné informácie, na týchto miestach musí byť osvetlenie minimálne o 15 luxov silnejšie, ako je osvetlenie susediacich zón. Toto silnejšie osvetlenie musí mať odlišnú farebnú teplotu, než je teplota v susediacich zónach.

Núdzové osvetlenie musí spĺňať európske alebo vnútroštátne predpisy.

4.1.2.11. Vizuálne informácie: označenie, piktogramy, dynamické informácie

4.1.2.11.1. Požiadavky subsystému

Všetky informácie poskytované na stanici musia byť konzistentné a musia spĺňať európske alebo vnútroštátne predpisy.

Všetky písomné informácie sa predkladajú v typoch písma Sans Serif a používajú sa malé aj veľké písmená. (t. j. nepoužívajú sa výlučne veľké písmená).

Stlačený dolný dotah a horný dotah sa nepoužíva.

Dolný dotah musí byť jasne identifikovateľný a vo vzťahu k veľkým písmenám musí mať veľkostný pomer minimálne 20 %.

Všetky dostupné informácie musia byť zlučiteľné so všeobecným orientačným a informačným systémom, najmä pokiaľ ide farby a farebný kontrast na nástupištiach a vstupných priestoroch.

Vizuálne informácie musia byť čitateľné za všetkých podmienok osvetlenia, keď je stanica v prevádzke.

Vizuálne informácie musia farebne kontrastovať so svojim pozadím.

V prípade, že sa poskytujú dynamické vizuálne informácie, musia byť konzistentné s poskytovanými základnými hlasovými informáciami.

Uvádzajú sa tieto informácie:

- bezpečnostné informácie a bezpečnostné pokyny spĺňajúce európske alebo vnútroštátne predpisy,
- výstražné, zákazové a príkazové značky spĺňajúce európske alebo vnútroštátne predpisy,
- informácie o odchodoch vlakov,
- označenie prípadných dostupných zariadení na stanici a prístupových trás k nim.

Informácie sa musia poskytovať na všetkých miestach, na ktorých sa cestujúci musia rozhodovať o ďalšej trase, a tieto miesta sa musia na trase nachádzať v rozstupoch maximálne 100 m jedno od druhého. Pozdĺž celej trasy sa musia koherentným spôsobom používať označenia, symboly a piktogramy.

Aby sa cestujúci mohli rozhodnúť, musia mať k dispozícii informácie na primeranej úrovni. Napríklad označenie „K nástupišťam“ môže byť hneď pri vstupe do stanice na prvom rozhodovacom mieste vhodnejšie ako osobitné značky týkajúce sa jednotlivých nástupíšť.

Hmatové informačné označenie musí byť umiestnené: na toaletách:

- informácie o fungovaní a uskutočnení núdzového volania v prípade potreby, vo vlakoch:
- na zdvižných plošinách v súlade s normou EN 81-70:2003, dodatok E.4.

Reklamy sa nesmú kombinovať s orientačnými a informačnými systémami.

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

Pre PRM musia byť k dispozícii tieto osobitné grafické symboly a piktogramy:

- značka zodpovedajúca medzinárodnému symbolu pre „opatrenie pre invalidov a osoby s telesným postihnutím“ podľa ustanovení N.2 a N.4 prílohy N,
- informácie o smere súvisiace s bezbariérovou trasou a vybavením prístupným pre invalidný vozík,
- označenie toaliet prístupných pre všetkých.
- 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.).

V prípade, že sú namontované indukčné slučky, musia byť označené značkou podľa ustanovení N.2 a N.5 prílohy N.

Ak je k dispozícii úschovňa ťažkej a objemnej batožiny, musí byť označená grafickým symbolom.

Ak je k dispozícii zariadenie na privolanie pomoci alebo požiadanie o informácie, musí byť označené značkou podľa ustanovení N.2 a N.6 prílohy N.

V prípade, že je k dispozícii zariadenie na núdzové volanie:

- musia byť na ňom uvedené vizuálne a hmatové symboly,
- musí byť označené značkou podľa ustanovení N.2 a N.7 prílohy N

a k dispozícii musí byť aj:

- vizuálne a zvukové označenie aktuálnej prevádzky zariadenia,
- doplňujúci návod na použitie v prípade potreby.

Na toaletách prístupných pre všetkých a toaletách prístupných pre osoby používajúce invalidný vozík, na ktorých sú k dispozícii sklopné držadlá, musí byť vyznačený grafický symbol, ktorým sa znázorňuje držadlo vo zvislej a sklopenej polohe.

Nemalo by tam byť viac ako päť piktogramov sprevádzaných šípkou určenia smeru, ktorá označuje jediný smer, ktoré sú umiestnené jeden vedľa druhého na jednom mieste.

4.1.2.11.2. Požiadavky komponentov interoperability

Obrazovky musia byť dostatočne veľké na to, aby zobrazovali úplné názvy jednotlivých staníc alebo slová správ. Každý názov stanice alebo slová správ sa zobrazujú minimálne na 2 sekundy. Ak sa používa obrazovka s funkciou rolovania (horizontálne alebo vertikálne), každé úplné slovo sa musí zobrazovať minimálne na 2 sekundy a rýchlosť horizontálneho rolovania nesmie presiahnuť 6 znakov za sekundu.

Minimálna výška písmen sa vypočíta na základe tohto vzorca: Vzdialenosť pri čítaní v mm vydelená číslom 250 = veľkosť písma (napr. 10 000 mm/250 = 40 mm).

Všetky bezpečnostné, výstražné, príkazové a zákazové značky musia obsahovať piktogramy a musia byť zostavené podľa normy ISO 3864-1.

Maximálna vzdialenosť pri čítaní je vlastnosťou komponentu interoperability.

4.1.2.12. Hlasové informácie

Úroveň RASTI hlasových informácií musí byť vo všetkých zónach minimálne 0,5, v súlade s normou IEC 60268-16 časť 16.

V prípade, že sa poskytujú hlasové informácie, musia byť konzistentné s poskytovanými vizuálnymi informáciami.

Ak sa hlasové informácie neposkytujú automaticky, musí byť k dispozícii zvukový komunikačný systém, ktorý užívateľom umožní získať požadované informácie.

4.1.2.13. Núdzové východy, výstražné systémy

Núdzové východy a výstražné systémy musia spĺňať európske alebo vnútroštátne predpisy.

4.1.2.14. Geometria mostov pre chodcov a podchodov

Ak sú v areáli stanice súčasťou bežnej trasy pre chodcov mosty pre chodcov alebo podchody, musia mať bezbariérovú zónu minimálne 1 600 mm širokú a minimálne 2 300 mm vysokú. Pri požiadavke na minimálnu šírku sa neberie do úvahy dodatočná šírka, ktorá môže byť nevyhnutná pre určité frekvencie cestujúcich, táto dodatočná šírka musí spĺňať vnútroštátne predpisy.

4.1.2.15. Schody

Schodišťa musia spĺňať európske alebo vnútroštátne predpisy.

Schodišťa na hlavnej trase musia mať šírku bez prekážok meranú medzi držadlami minimálne 1 600 mm. Pri požiadavke na minimálnu šírku sa nezohľadňuje dodatočná šírka, ktorá môže byť nevyhnutná pre určité frekvencie cestujúcich.

Všetky nášlapné povrchy schodov musia byť protišmykové.

Pred prvým schodom smerom hore a pred prvým schodom smerom dolu sa musí pozdĺž celej šírky schodu nachádzať hmatový pás. Tento pás musí byť hlboký minimálne 400 mm, musí farebne kontrastovať s plochou podlahy a musí byť súčasťou plochy podlahy. Tento pás sa musí odlišovať od možných hmatových riadiacich pásov.

Voľné priestranstvá pod schodmi sa musia chrániť, aby sa predišlo neúmyselnému narazeniu cestujúcich na stavebné podpery a na miestach so zníženou výškou.

4.1.2.16. Držadlá

Na schodoch a rampách musia byť držadlá na oboch stranách a na dvoch úrovniach. Vyššie držadlo sa musí nachádzať vo výške od 850 mm do 1 000 mm nad úrovňou podlahy, nižšie držadlo sa musí nachádzať vo výške od 500 mm do 750 mm nad úrovňou podlahy.

Medzi držadlom a ostatnými časťami konštrukcie, jej upevnenie sa nezohľadňuje, musí byť voľný priestor minimálne 40 mm.

Držadlá musia byť súvislé. Ak sú na schodoch upevnené držadlá, musia horný a dolný schodík presahovať minimálne o 300 mm (tieto predĺžené okraje sa môžu zahnúť, aby neprekážali pri prechádzaní).

Držadlá musia mať okrúhly tvar a musia mať priemer od 30 mm do 50 mm.

Farba držadiel musí kontrastovať s farbami okolitých stien.

4.1.2.17. Rampy, pohyblivé schody, zdvižné plošiny, pohyblivé chodníky

Ak nie sú k dispozícii zdvižné plošiny, musia byť na schodoch namontované rampy pre PRM, ktoré nie sú schopné používať schody.

Rampy musia spĺňať európske alebo vnútroštátne predpisy.

Ak sú k dispozícii pohyblivé schody, ich rýchlosť musí byť maximálne 0,65 m/s a musia byť skonštruované v súlade s európskymi alebo vnútroštátnymi predpismi.

Ak nie sú k dispozícii rampy, musí existovať možnosť použiť zdvižné plošiny, ktoré musia byť skonštruované v súlade s normou EN 81-70:2003, ustanovenie 5.3.2.1 tabuľka 1.

Ak sú k dispozícii pohyblivé chodníky, ich rýchlosť musí byť maximálne 0,75 m/s, sklon musí byť maximálne 12 stupňov (21,3 %) a musia byť skonštruované v súlade s európskymi alebo vnútroštátnymi predpismi.

4.1.2.18. Výška nástupišta a odsadenie

4.1.2.18.1. Výška nástupišta

V konvenčnej železničnej sieti sa povoľujú dve nominálne hodnoty pre výšku nástupišta: 550 mm a 760 mm nad jazdným povrchom. Odchýlky od týchto hodnôt sa pohybujú v rozmedzí od – 35 mm do + 0 mm.

Nominálna výška nástupišta v konvenčnej železničnej sieti, na ktorom je určená zastávka električky (napr. „Stadtbahn“ alebo „Tram-Train“), sa môže pohybovať od 300 mm do 380 mm. Odchýlky od týchto hodnôt sa pohybujú v rozmedzí +/- 20 mm.

V oblúkoch s polomerom menej ako 500 m sa povoľuje, aby bola výška nástupišta väčšia alebo menšia ako stanovená výška za predpokladu, že prvý použiteľný schodík vozidla spĺňa požiadavky znázornené na obrázku 11 v ustanovení 4.2.2.12.1.

4.1.2.18.2. Odsadenie nástupišta

Poznámka, ktorá sa má z TSI týkajúcej sa konvenčných železníc v súvislosti s PRM na konci procesu odstrániť: V TSI týkajúcej sa infraštruktúry systému vysokorychlostných železníc sa stanovujú požiadavky pre nástupištia vo vysokorychlostnej železničnej sieti.

V konvenčnej železničnej sieti musia okraje nástupišta umiestnené v nominálnej výške 550 mm a 760 mm zodpovedať minimálnemu priechodnému prierezu (otvorený bod, v prípade minimálneho priechodného prierezu sa uplatňujú vnútroštátne predpisy až do revízie TSI po uverejnení normy EN 15273-3:2006); konvenčná hodnota b_{q0} od stredu rovnobežnej trate k jazdnému povrchu sa vypočíta na základe vzorca, ktorý nezohľadňuje účinky:

— rozšírenia rozchodu koľaje v oblúkoch,

— prevýšenia,

— výhybiek a koľajových križovatiek,

— kvázi statického sklonu,

— odchýlok pri konštrukcii a údržbe,

kde:

$$b_{q0} = 1650 + \frac{3750}{R}$$

R je polomer oblúku trate vyjadrený v metroch.

Vypočítaná hodnota b_{qlim} je špecifikovaná v norme pr EN 15273-3:2006 a zohľadňuje všetky ostatné hodnoty, ktoré nie sú zahrnuté vo vzorci výpočtu b_{q0} . Skutočná hodnota b_q pre umiestnenie okrajov nástupišta od stredu vodorovnej trate k jazdnému povrchu sa môže meniť v dôsledku odchýlky T_q pre umiestnenie okrajov nástupišta alebo ich údržbu: $b_{qlim} \leq b_q \leq b_{qlim} + T_q$.

Odchýlka T_q je $0 \leq T_q \leq 50$ mm.

Účinky prevýšenia sa musia vyrovnávať vonkajšej strane oblúka, v prípade časti presahujúcej 25 mm, okrajom nástupišta presahujúcim vyhlbenie nevyhnutné pre kvázi statický sklon priechodného prierezu kolmo na jazdný povrch.

V dôsledku toho môže byť skutočná medzera medzi vlakom a nástupišťom väčšia ako konvenčná medzera.

4.1.2.18.3. Geometrická poloha koľaje pozdĺž nástupíšť

Poznámka, ktorá sa má z TSI týkajúcej sa konvenčných železníc v súvislosti s PRM na konci procesu odstrániť: Nástupišťia na tratiach kategórie I vysokorychlostnej železničnej siete musia spĺňať požiadavky TSI týkajúcej sa infraštruktúry systému vysokorychlostných železníc.

Poznámka, ktorá sa má doplniť do TSI týkajúcej infraštruktúry systému vysokorychlostných železníc: Nástupišťia na tratiach kategórií II a III vysokorychlostnej železničnej siete musia spĺňať požiadavky ustanovenia 4.1.2.18.3 TSI týkajúcej sa konvenčných železníc v súvislosti s PRM.

V konvenčnej železničnej sieti by mala byť koľaj susediaca s nástupišťami podľa možnosti priama, v žiadnom prípade však nesmie mať polomer menší ako 300 m.

4.1.2.19. Šírka nástupišťa a okraj nástupišťa

Šírka nástupišťa sa môže pozdĺž celej dĺžky nástupišťa meniť. Minimálna šírka nástupišťa bez prekážok musí byť väčšia ako:

- šírka nebezpečnej zóny spolu so šírkou dvoch protiľahlých voľných priechodov v hodnote 800 mm (1 600 mm) alebo

v prípade jednostranného nástupišťa 2 500 mm, alebo v prípade ostrovného nástupišťa 3 300 mm (táto hodnota sa môže konci nástupišťa znížiť na 2 500 mm).

Pri požiadavke na minimálnu šírku sa nezohľadňuje dodatočná šírka, ktorá môže byť nevyhnutná pre určité frekvencie cestujúcich.

Na tomto voľnom priechode so šírkou 1 600 mm sa povoliajú malé prekážky v dĺžke menej ako 1 000 mm (napr. stoličky, piliere, kabínky, sedadlá). Vzdialenosť od okraja nástupišťa k prekážke musí byť minimálne 1 600 mm a musí tam byť voľný priechod minimálne 800 mm od okraja prekážky k nebezpečnej zóne.

Ak je vzdialenosť medzi ktorýmkoľvek dvoma malými prekážkami menšia ako 2 400 mm, považujú sa za jednu veľkú prekážku.

Minimálna vzdialenosť od okraja prekážok, ako sú steny, miesta na sedenie, zdvižné plošiny a schody, ktoré majú dĺžku od 1 000 mm do 10 000 mm, k okraju nebezpečnej zóny musí byť 1 200 mm. Vzdialenosť medzi okrajom nástupišťa a okrajom tejto prekážky musí byť minimálne 2 000 mm.

Minimálna vzdialenosť od okraja prekážok, ako sú steny, miesta na sedenie, pohyblivé chodníky a schody, ktoré majú dĺžku viac ako 10 000 mm, k okraju nebezpečnej zóny musí byť 1 600 mm. Vzdialenosť medzi okrajom nástupišťa a okrajom tejto prekážky musí byť minimálne 2 400 mm.

Ak sú vo vlakoch alebo na nástupišťiach 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 1 500 mm medzi okrajom zariadenia, kde invalidný vozík nastupuje alebo vystupuje, a to na úrovni nástupišťa, a ďalšou prekážkou na nástupišťi alebo protiľahlou nebezpečnou zónou. Na novej stanici musí byť táto požiadavka splnená v prípade všetkých vlakov, ktoré majú určenú zastávku na príslušnom nástupišťi.

Nebezpečná zóna nástupišťa sa začína na okraji nástupišťa vedľa koľaje a je definovaná ako zóna, v ktorej sú cestujúci vystavení nebezpečenstvu účinkov tlakovej vlny vyvolanej pohybujúcimi sa vlakmi v závislosti od ich rýchlosti. V prípade konvenčného železničného systému musí táto nebezpečná zóna spĺňať vnútroštátne predpisy.

Hranica nebezpečnej zóny, najvzdialenejšia od okraja nástupišťa vedľa koľaje, musí byť označená vizuálnymi a hmatovými výstražnými značkami. Hmatové označenie musí spĺňať vnútroštátne predpisy.

Vizuálne výstražné označenie musí byť farebne kontrastný protišmykový pás so šírkou minimálne 100 mm.

Materiál použitý na okraji nástupišťa vedľa koľaje musí farebne kontrastovať s tmavou medzerou. Tento materiál musí byť protišmykový.

4.1.2.20. Koniec nástupišťa

Koniec nástupišťa musí mať vizuálne aj hmatové označenie.

4.1.2.21. Pomocné zariadenia na nástup do vozidla a výstup z vozidla pre cestujúcich používajúcich invalidný vozík

4.1.2.21.1. Požiadavky subsystému

Ak je nástupište na stanici, ktorá disponuje prístupovými bezbariérovými trasami spĺňajúcimi ustanovenie 4.1.2.3.1, určené na prijímanie vlakov zastavujúcich za bežnej prevádzky a sú k dispozícii vchody prístupné pre invalidné vozíky, musí byť medzi týmito vchodmi a nástupišťom umiestnené pomocné zariadenie, ktoré umožňuje cestujúcemu používajúcemu invalidný vozík nastúpiť alebo vystúpiť,

— pokiaľ sa nepreukáže, že medzera medzi okrajom prahu týchto vchodov a okrajom nástupišťa nie je väčšia ako 75 mm pri meraní vodorovne a 50 mm pri meraní zvisle;

a

— pokiaľ nie je do 30 km na tej istej trase k dispozícii na stanici zastávka, kde sú pomocné zariadenia.

S cieľom stanoviť, ktorá strana bude zodpovedná za zabezpečenie pomocných zariadení pri nástupe a výstupe, musia zodpovedný manažér infraštruktúry [alebo manažér(-i) stanice, ak sú zodpovednými subjektmi] a železničný podnik odsúhlasiť správu pomocných zariadení v súlade s nariadením Európskeho parlamentu a Rady (ES) č 1371/2007 o právach a povinnostiach cestujúcich v medzinárodnej železničnej doprave⁽¹⁾. Manažér infraštruktúry [alebo manažér(-i) stanice] a železničný podnik musia zabezpečiť, aby rozdelenie úloh, na ktorom sa dohodnú, bolo čo najschodnejším celkovým riešením.

V dohode vymedzia:

- nástupišťá na stanici, na ktorých musí manažér infraštruktúry alebo manažér stanice zabezpečiť pomocné zariadenie pri nástupe a výstupe, a železničné koľajové vozidlá, pre ktoré sa bude toto zariadenie používať,
- nástupišťá na stanici, na ktorých musí železničný podnik zabezpečiť pomocné zariadenie, a železničné koľajové vozidlá, pre ktoré sa bude toto zariadenie používať,
- železničné koľajové vozidlá, v ktorých musí železničný podnik zabezpečiť pomocné zariadenie, a nástupište na stanici, na ktorom sa bude toto zariadenie používať,
- osobitné predpisy pre zastavovanie vlakov s cieľom splniť ustanovenie 4.1.2.19 (miesto pre pomocné zariadenia na nástup do vozidla a výstup z vozidla pre osoby používajúce invalidný vozík).

Železničný podnik musí v rámci svojho systému riadenia bezpečnosti stanoviť, aké záväzky mu vyplývajú z tejto dohody a ako ich zamýšľa splniť.

Manažér infraštruktúry musí v rámci svojho systému riadenia bezpečnosti stanoviť, aké záväzky mu vyplývajú z tejto dohody a ako ich zamýšľa splniť.

Manažér stanice prevádzkujúci nástupišťá sa v uvedených odsekoch považuje za manažéra infraštruktúry podľa smernice 91/440/ES článok 3: definícia infraštruktúry a nariadenia 2598/70/EHS.

Ak by výsledkom uvedených ustanovení bolo, že všetky typy železničných koľajových vozidiel, ktoré zastavujú pri nástupišťách, budú vybavené pomocnými zariadeniami pri nástupe a výstupe, ktoré sú kompatibilné s nástupišťom, nemusia byť pomocné zariadenia k dispozícii na nástupišťách.

Pomocné zariadenie musí spĺňať požiadavky ustanovenia 4.1.2.21.2. Ak je miesto nástupu a výstupu invalidného vozíka vopred stanovené, môže byť na nástupišti medzinárodným symbolom pre „opatrenie pre invalidov a osoby s telesným postihnutím“ označené miesto vchodov prístupných pre invalidný vozík. Tieto značky musia spĺňať ustanovenia N.2 a N.4 prílohy N.

Rampy

Manuálne ovládaná alebo poloaautomatická prístupová rampa, ktorú ovláda člen personálu, musí byť k dispozícii či už na nástupišti stanice, alebo priamo vo vlaku.

Rampa musí spĺňať požiadavky ustanovenia 4.1.2.21.2.

Nástupišťové zdvižné plošiny

V prípade, že sa používa nástupišťová zdvižná plošina, musí spĺňať požiadavky ustanovenia 4.1.2.21.2.

⁽¹⁾ EÚ L 315, 3.12.2007, p. 14.

4.1.2.21.2. Požiadavky komponentov interoperability

Ak sú na staniciach umiestnené pomocné zariadenia pri nástupe do vozidla a výstupe z vozidla, musia byť použiteľné pre invalidný vozík, ktorého vlastnosti sú podrobne opísané v prílohe M.

Pomocné zariadenie musí odolať hmotnosti minimálne 300 kg umiestnenej do stredu zariadenia a rozdelenej na plochu 660 mm krát 660 mm.

Ak je pomocné zariadenie poháňané motorom, musí byť v prípade núdze ovládateľné manuálne, keby došlo k poruche motora.

Rampy

Povrch rámp musí byť protišmykový a musí mať efektívnu svetlú šírku minimálne 760 mm.

Rampy musia mať na oboch stranách zdvihnuté okraje, aby sa zabránilo zošmyknutiu kolies mobilnej pomôcky z rampy.

Sokle na oboch koncoch rampy musia byť zošíkmené a nesmú byť vyššie ako 20 mm. Musia byť vybavené kontrastnými výstražnými pásmi.

Sklon rampy musí byť maximálne 10,2 stupňa (18 %).

Rampa musí byť pri používaní na nástup alebo výstup zaistená, aby sa pri nakladaní alebo vykladaní invalidného vozíka nehýbala.

Musí byť zabezpečený spôsob bezpečného uskladnenia, aby rampy, vrátane prenosných rámp, nespôsobili pri svojom uskladnení cestujúcim zranenia.

Nástupišťové zdvižné plošiny

Ak sa používa nástupišťová zdvižná plošina, musí spĺňať tieto požiadavky:

Povrch nástupišťovej zdvižnej plošiny musí byť protišmykový. Na úrovni povrchu musí mať nástupišťová zdvižná plošina svetlú šírku minimálne 720 mm.

Konštrukcia zdvižnej plošiny musí zabezpečiť, že sa vozidlo nebude hýbať, ak nie je plošina zložená.

Každé ovládacie zariadenie na uvedenie do pracovnej polohy, spustenie na úroveň zeme, zdvihnutie a uskladnenie plošiny si vyžaduje nepretržitý manuálny tlak zo strany prevádzkovateľa a nesmie umožniť nesprávne poradie ovládania, keď je plošina obsadená.

Plošina musí mať núdzový spôsob uvedenia do pracovnej polohy, spustenia na úroveň zeme spolu s osobou používajúcou plošinu a zdvihnutia a uskladnenia prázdnej plošiny pri výpadku energie poháňajúcej plošinu.

Žiadna časť nástupišťovej zdvižnej plošiny nesmie presiahnuť rýchlosť 150 mm/s, keď sa plošina s danou osobou pohybuje smerom nahor a nadol, a rýchlosť 300 mm/s počas uvádzania do pracovnej polohy alebo uskladňovania (výnimku tvorí prípad, keď sa nasadenie a uskladnenie plošiny ovláda manuálne). Horizontálne a vertikálne zrýchlenie nástupišťovej zdvižnej plošiny musí byť pri obsadení maximálne 0,3 g.

Plošina musí byť vybavená bariérami, ktoré zabránia kolesám invalidného vozíka skotúľať sa z plošiny počas jej prevádzky.

Pohyblivá bariéra alebo prvok vlastnej konštrukcie musia zabrániť, aby sa invalidný vozík skotúľal z okraja najbližšieho k vozidlu, pokiaľ je plošina v úplne zdvihnutej polohe.

Každá strana nástupišťovej zdvižnej plošiny, ktorá v zdvihnutej polohe presahuje za vozidlo, musí byť vybavená bariérou s výškou minimálne 25 mm. Tieto bariéry nesmú zasahovať pri manipulácii smerom do hlavnej uličky alebo smerom z nej.

Bariéra na strane vstupu (vonkajšia bariéra), ktorá plní funkciu nakladacej rampy, keď je plošina na úrovni zeme, musí byť počas zdvihnutia alebo uzavretia dostatočná, aby ju elektrický invalidný vozík nemohol prejsť ani do nej naraziť; v opačnom prípade musí byť na tento účel zavedený doplnkový systém.

Invalidný vozík musí byť možné na plošine umiestniť smerom dnu aj von.

Musí byť zavedený bezpečný systém uskladnenia, aby sa zabezpečilo, že uskladnená zdvižná plošina nebráni pohybu invalidného vozíka alebo inej pomôcky na mobilitu cestujúceho ani nepredstavuje pre cestujúcich žiadne nebezpečenstvo.

4.1.2.22. Úrovňové koľajové priechody na staniciach

Ak môžu úrovňové koľajové priechody využívať cestujúci podľa vnútroštátnych predpisov, pričom je nevyhnutné, aby tieto priecestia zabezpečili bezbariérovú trasu, musia byť prístupné pre všetky kategórie PRM.

Musia byť skonštruované tak, aby ani najmenšie koliesko invalidného vozíka definované v prílohe M nemohlo uviaznuť medzi povrchom priechodu a koľajnicou.

Hranice povrchu priechodu musia byť označené vizuálnym a hmatovým označením.

4.1.3. Funkčné a technické špecifikácie rozhraní

Vzhľadom na to, že v súčasnosti neexistujú TSI konvenčných železníc týkajúce sa železničných koľajových vozidiel a infraštruktúry pre cestujúcich, tento oddiel zostáva otvoreným bodom.

Neexistuje žiadne rozhranie so subsystémom Riadenie, zabezpečenie a návštenie.

Rozhrania so subsystémom Prevádzka sú opísané v oddiele 4.1.4 „Prevádzkové predpisy“.

4.1.4. Prevádzkové predpisy

Tieto prevádzkové predpisy nie sú súčasťou posudzovania infraštruktúry.

V tejto TSI sa nešpecifikujú prevádzkové predpisy týkajúce sa evakuácie v prípade nebezpečenstva, ale len príslušné technické požiadavky. Účelom technických požiadaviek týkajúcich sa infraštruktúry je uľahčiť evakuáciu pre všetkých vrátane PRM.

Vzhľadom na základné požiadavky uvedené v oddiele 3 sú prevádzkové predpisy špecifické pre subsystém Infraštruktúra v súlade s technickým rozsahom pôsobnosti definovaným v ustanovení 1.1, na ktoré sa vzťahuje táto TSI, takéto:

— Všeobecne

Manažér infraštruktúry alebo manažér stanice musia mať písomne zakotvené zásady, na základe ktorých sa zabezpečí, že infraštruktúra pre cestujúcich bude prístupná pre všetky kategórie PRM, a to počas celej prevádzky v súlade s technickými požiadavkami tejto TSI. Zásady musia byť v súlade so zásadami železničného podniku, ktorý môže prejavíť záujem o využívanie zariadení (pozri oddiel 4.2.4), ak je to vhodné. Zásady sa musia implementovať prostredníctvom zabezpečenia primeraných informácií pre personál, postupov a odbornej prípravy. Zásady týkajúce sa infraštruktúry musia zahŕňať aj prevádzkové predpisy súvisiace s týmito prípadmi:

— Bezbariérové trasy

Ak nová, obnovená alebo zmodernizovaná stanica, **ktorá v ročnom priemere prijme denne maximálne 1 000 nastupujúcich a vystupujúcich cestujúcich**, nespĺňa požiadavky vzhľadom na aspekty týkajúce sa zdvižných plošín a/alebo rámp v rámci požiadaviek na bezbariérové trasy podľa ustanovenia 4.1.2.3.1, musia sa v prípade organizácie prepravy osôb používajúcich invalidný vozík pomocou prístupného dopravného prostriedku medzi touto bariérovou stanicou a ďalšou prístupnou stanicou na tej istej trase uplatňovať vnútroštátne predpisy.

— Prístupnosť stanice

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

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

Prevádzkové predpisy sa musia stanoviť písomne a musia sa implementovať vzhľadom na stanice bez personálu, na ktorých sa na predaj cestovných lístkov používajú automaty (pozri oddiel 4.1.2.9). V takomto prípade musí byť vždy k dispozícii iný spôsob predaja cestovných lístkov, ktorý je prístupný pre cestujúcich so zrakovým postihnutím. (Napríklad možnosť zakúpenia lístku priamo vo vlaku alebo v cieľovej stanici)

— *Kontrola cestovných lístkov – turnikety*

Ak sa na kontrolu cestovných lístkov používajú turnikety, musia sa implementovať prevádzkové predpisy, čím sa pre PRM zabezpečí paralelný prístup cez tieto kontrolné miesta. Tento prístup pre PRM musí umožniť prechod osôb používajúcich invalidný vozík, detských kočíkov, objemnej batožiny atď. a môže ho ovládať personál alebo môže byť automatický.

— *Vizuálne a hlasové informácie – dosiahnutie súladu*

Prevádzkové predpisy sa musia implementovať na zabezpečenie súladu medzi základnými vizuálnymi a hlasovými informáciami (pozri oddiel 4.1.2.12). Personál, ktorý ohlasuje informácie, musí dodržiavať štandardné postupy, aby sa dosiahol úplný súlad základných informácií.

— *Systém hlásenia informácií pre cestujúcich na požiadanie*

V prípade, ak sa základné hlasové informácie neposkytujú prostredníctvom rozhlasového systému na stanici (pozri 4.1.2.12), musia sa implementovať 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 pri nástupe a výstupe 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 vhodnosť. Táto zóna musí byť kompatibilná s existujúcimi nástupišťami, pri ktorých bude vlak pravdepodobne zastavovať.

Dôsledkom uvedených ustanovení je, že miesto zastavenia vlaku sa môže v niektorých prípadoch upraviť, aby spĺňala túto požiadavku.

Musia sa implementovať prevádzkové predpisy s cieľom zohľadniť rôzne usporiadanie vlakov (pozri oddiel 4.1.2.19), aby sa miesta zastavenia vlakov mohli stanoviť vzhľadom na prevádzkové zóny pre pomocné zariadenia.

Pre každé pomocné zariadenie musí byť na nástupišti zabezpečený voľný priestor 1 500 mm od okraja nástupišťa (pozri 4.1.2.19).

— *Bezpečnosť manuálne ovládaných a elektrických pomocných zariadení pri nástupe a výstupe invalidného vozíka*

Prevádzkové predpisy sa musia implementovať vzhľadom na ovládanie pomocných zariadení pri nástupe a výstupe zo strany personálu stanice (pozri oddiel 4.1.2.21.1 a 2).

Prevádzkový predpis sa musí implementovať v prípade, ak personál používa pohyblivú bezpečnostnú bariéru upevnenú na zdvižnej plošine pre invalidný vozík (pozri oddiel 4.1.2.21.2).

Prevádzkové predpisy sa musia implementovať na zabezpečenie bezpečného ovládania pomocných rámp pri nástupe a výstupe zo strany personálu, pokiaľ ide o uvedenie do pracovnej polohy, zabezpečenie, zdvihnutie, zníženie a uskladnenie (pozri oddiel 4.1.2.21.2).

— *Pomoc osobám používajúcim invalidný vozík*

Prevádzkové predpisy sa musia implementovať na zabezpečenie toho, že si personál bude vedomý skutočnosti, že osoby používajúce invalidný vozík môžu pri nástupe do vozidla a výstupe z vozidla požiadať o pomoc, a že v prípade požiadania takúto pomoc poskytnú.

Od osôb používajúcich invalidný vozík sa môže vyžadovať, aby si takúto pomoc objednali vopred, čím sa zabezpečí, že bude k dispozícii školený personál.

— *Dohľadované úrovňové koľajové priechody*

Ak sa podľa vnútroštátnych predpisov povoľujú dohľadované úrovňové koľajové priechody, musia sa implementovať prevádzkové predpisy, aby sa zo strany personálu zabezpečila na týchto priecestiach primeraná pomoc PRM, čo zahŕňa aj informáciu, kedy je bezpečné trať prejsť.

4.1.5. Predpisy údržby

Vzhľadom na základné požiadavky uvedené v oddiele 3 sú predpisy údržby špecifické pre subsystém Infraštruktúra v súlade s technickým rozsahom pôsobnosti definovaným v ustanovení 1.1, na ktoré sa vzťahuje táto TSI, takéto:

Manažér infraštruktúry alebo manažér stanice musia mať zavedené postupy, na základe ktorých sa PRM poskytuje alternatívna pomoc počas údržby, výmeny alebo opravy zariadení určených pre PRM.

4.1.6. Odborná spôsobilosť

Odborná spôsobilosť personálu nevyhnutná na prevádzku subsystému Infraštruktúra v súlade s technickým rozsahom pôsobnosti definovaným v ustanovení 1.1 a v súlade s ustanovením 4.1.4, v ktorom sa uvádza zoznam prevádzkových predpisov, na ktoré sa vzťahuje táto TSI, je takáto:

Odborná príprava personálu, ktorý plní úlohu sprievodcov vo vlaku, poskytovateľov služieb a asistentov pre cestujúcich na stanici a úlohu predávajúcich cestovné lístky, sa musí zaoberať aj otázkami uvedenia si postihnutia a rovnosti a špecifickými potrebami každej kategórie PRM.

Odborná príprava technikov a manažérov zodpovedných za údržbu a prevádzku infraštruktúry sa musí takisto zaoberať aj otázkami uvedenia si postihnutia a rovnosti a špecifickými potrebami každej kategórie PRM.

4.1.7. Zdravotné a bezpečnostné podmienky

Neexistujú špecifické požiadavky v rozsahu pôsobnosti tejto TSI týkajúce sa zdravotných a bezpečnostných podmienok pre personál, ktorý je nevyhnutný na prevádzku subsystému Infraštruktúra, ani požiadavky na implementáciu TSI.

4.1.8. Register infraštruktúry

Požiadavky na register infraštruktúry vzhľadom na túto TSI sú takéto:

- Územný rozsah pôsobnosti definovaný v ustanovení 1.2;
- V rámci definovaného územného rozsahu pôsobnosti sa musia uviesť stanice, na ktoré sa táto TSI vzťahuje;
- Pre každú určenú stanicu sa musia uviesť jej nástupištia, na ktoré sa táto TSI vzťahuje.

Pre každú určenú stanicu, ako aj pre všetky nástupištia, na ktoré sa vzťahuje táto TSI, sa musia uviesť a vzhľadom na príslušné ustanovenia TSI opísať tieto vlastnosti:

- Miesta na parkovanie v súlade s ustanovením 4.1.2.2;
- Bezbariérová(-é) trasa(-y) v súlade s ustanovením 4.1.2.3;
- Prípadné hmatové riadiace pásy v súlade s ustanovením 4.1.2.3.2;
- Toalety vrátane toaliet prístupných pre osoby používajúce invalidný vozík v súlade s ustanovením 4.1.2.7;
- Predaj cestovných lístkov, informačné pulty a miesta poskytovania služieb zákazníkom v súlade s ustanovením 4.1.2.9;
- Systémy vizuálnych informácií v súlade s ustanovením 4.1.2.11;
- Rampy, pohyblivé schody, zdvižné plošiny alebo pohyblivé chodníky namontované v súlade s ustanovením 4.1.2.17;
- Výška, odsadenie, šírka a dĺžka každého nástupištia v súlade s ustanoveniami 4.1.2.18 a 4.1.2.19;
- Prípadné pomocné zariadenia pri nástupe a výstupe a ich opis v súlade s ustanovením 4.1.2.21;
- Úrovňové koľajové priechody, ak sú prístupné pre PRM, v súlade s ustanovením 4.1.2.22.

V prípade, že sa na dosiahnutie súladu s touto TSI uplatňovali vnútroštátne predpisy, musia sa pre každú príslušnú položku uviesť v registri príslušné predpisy a ustanovenia.

4.2. **Subsystém Železničné koľajové vozidlá**

4.2.1. Úvod

Transeurópsky konvenčný železničný systém, na ktorý sa vzťahuje smernica 2001/16/ES upravená smernicou 2004/50/ES a ktorého súčasťou je daný subsystém, je integrovaný systém, ktorého konzistentnosť je potrebné overovať. Túto konzistentnosť je nevyhnutné kontrolovať, najmä pokiaľ ide o špecifikácie každého subsystému, jeho rozhrania so systémom, do ktorého je integrovaný, ako aj pokiaľ ide o predpisy prevádzky a údržby.

Funkčné a technické špecifikácie subsystému a jeho rozhraní, opísané v oddiele 4.2.2, nepredpisujú použitie špecifických technológií alebo technických riešení, okrem prípadov, keď je to krajne nevyhnutné pre interoperabilitu transeurópskej konvenčnej železničnej siete. 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 vyvíjať na základe postupu, ktorý je opísaný v oddieloch 6.1.4 a 6.2.4.

S prihliadnutím na všetky uplatniteľné základné požiadavky sa subsystém Železničné koľajové vozidlá charakterizuje takto:

4.2.2. Funkčné a technické špecifikácie

4.2.2.1. Všeobecne

Vzhľadom na základné požiadavky uvedené v oddiele 3 sú funkčné a technické špecifikácie subsystému Železničné koľajové vozidlá týkajúce sa prístupu osôb so zníženou pohyblivosťou zoradené takto:

- Sedadlá
- Priestory pre invalidné vozíky
- Dvere
- Osvetlenie
- Toalety
- Voľný schodný priestor
- Informácie pre zákazníkov
- Zmeny výšok
- Držadlá
- Priestory na spanie prístupné pre invalidné vozíky
- Umiestnenie nástupných a výstupných schodíkov vozidla

Všeobecné ustanovenie uvádza nasledujúce ustanovenia pre každý základný parameter.

V nasledujúcich ustanoveniach sa podrobne opisujú podmienky, ktoré treba dodržať, aby sa splnili požiadavky uvedené vo všeobecných ustanoveniach.

4.2.2.2. Sedadlá

4.2.2.2.1. Všeobecne

Madlá, zvislé tyčové držadlá alebo iné časti, ktoré sa môžu pri prechode uličkou používať v záujme osobnej stability, musia byť namontované na operadlách všetkých sedadiel pri uličke, pokiaľ sa sedadlo nedotýka operadla sedadla otočeného do opačného smeru, ktoré je opatrené madlom alebo sa dotýka priečky.

Madlá alebo iné časti, ktoré sa môžu používať v záujme osobnej stability, sa musia umiestniť do výšky od 800 mm do 1 200 mm nad podlahou, nesmú vyčnievať do voľného schodného priestoru a musia byť farebne kontrastné voči sedadlu.

V záujme osobnej stability 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 farebne kontrastovať s interiérom vozidla.

Madlá alebo iné časti nesmú mať ostré hrany.

4.2.2.2.2. Prednostné sedadlá

4.2.2.2.2.1. Všeobecne

Minimálne 10 percent sedadiel vlakovkej súpravy alebo samotného vozidla a triedy musí byť vyznačených ako prednostné sedadlá určené pre PRM.

Prednostné sedadlá a vozidlá, v ktorých sú tieto sedadlá k dispozícii, musia byť označené značkami, ktoré spĺňajú ustanovenia N.3 a N.8 prílohy N a na ktorých je uvedené, že ostatní cestujúci musia tieto sedadlá uvoľniť osobám, ktoré sú ich oprávnené používať.

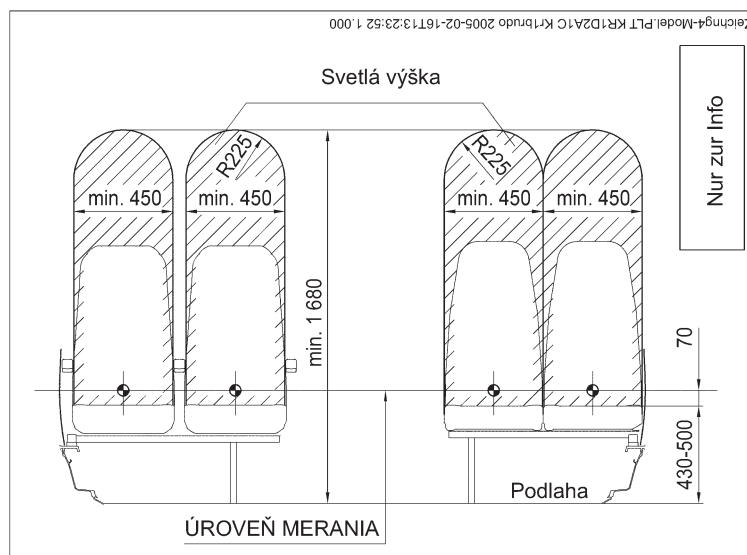
Prednostné sedadlá sa musia nachádzať v priestore pre cestujúcich v tesnej blízkosti vonkajších dverí.

V prípade, že sú sedadlá opatrené operadlami na ruky, prednostné sedadlá musia byť opatrené pohyblivými operadlami na ruky, pričom výnimku tvoria operadlá na ruky umiestnené pozdĺž bočnice vozidla. Pohyblivé operadlo na ruky musí byť umiestniteľné do polohy súbežne s čalúnením operadla sedadla, aby bol umožnený neobmedzený prístup k sedadlu alebo ktorémukoľvek susediacemu prednostnému sedadlu.

Prednostné sedadlá nesmú byť sklápacie.

Každé prednostné sedadlo a priestor k dispozícii pre jeho užívateľa musia spĺňať požiadavky diagramov znázornených na obrázkoch 1 až 4.

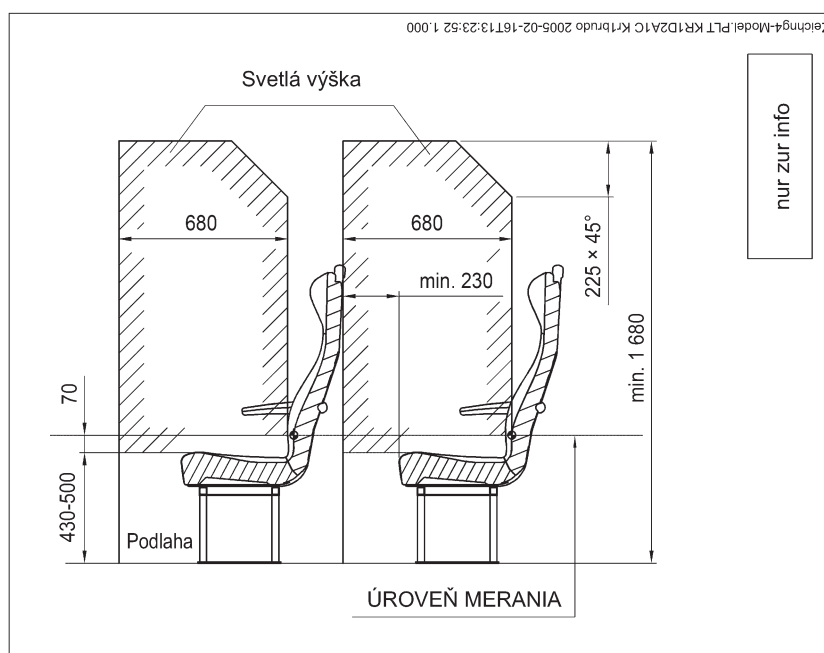
Šírka celého úžitkového povrchu na sedenie prednostného sedadla musí byť minimálne 450 mm (pozri obrázok 1).



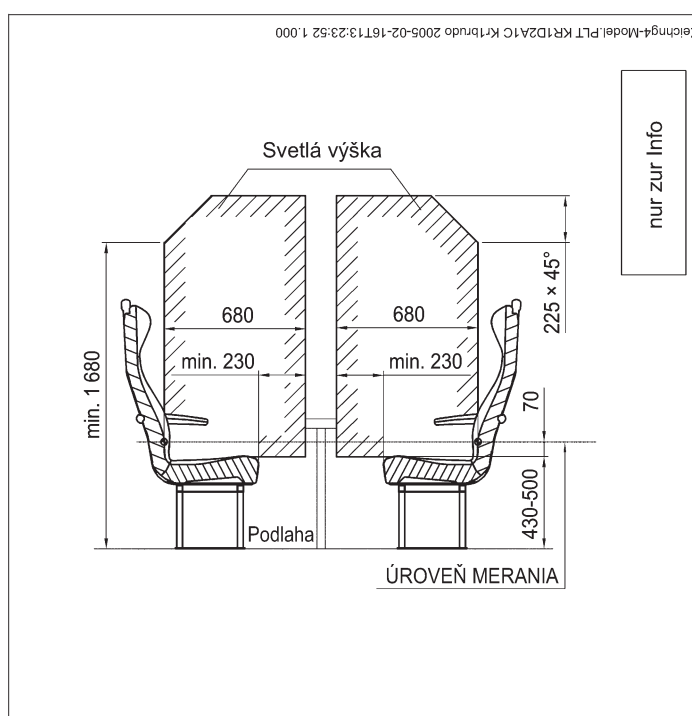
OBRÁZOK 1

Vrch každého čalúnenia prednostného sedadla sa musí nachádzať vo výške od 430 do 500 mm nad úrovňou podlahy na prednom okraji sedadla. Svetlá výška nad každým sedadlom musí byť minimálne 1 680 mm od úrovne podlahy (pozri obrázok 2), pričom výnimku tvoria poschodové vlakové súpravy, v ktorých sú batožinové police umiestnené nad sedadlami. Vtedy sa v prípade prednostných sedadiel umiestnených pod batožinovými policami povoľuje svetlá výška obmedzená na 1 520 mm za predpokladu, že sa minimálne u 50 % prednostných sedadiel zachová svetlá výška 1 680 mm.

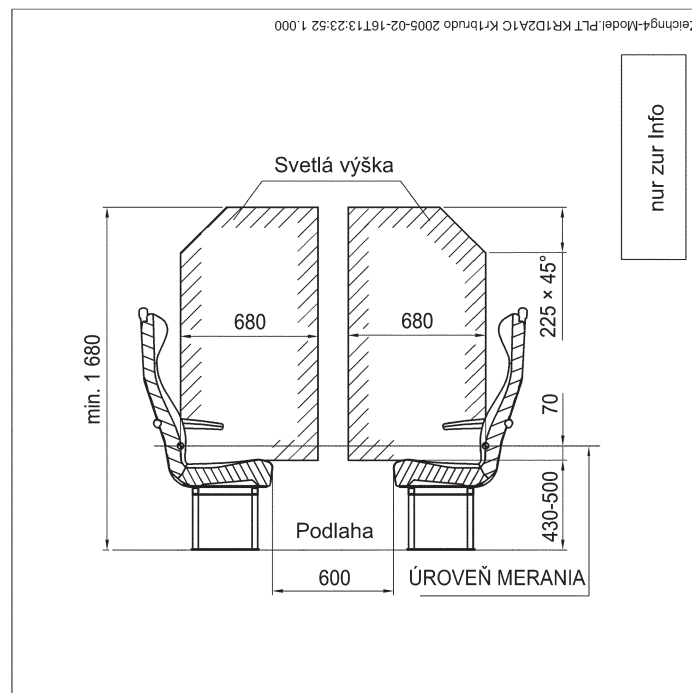
Poznámka: Na nasledujúcich obrázkoch 2 až 4 sú znázornené prierezové pohľady zodpovedajúce osi sedadla.



OBRÁZOK 2



OBRÁZOK 3



OBRÁZOK 4

Ak sú namontované sklápacie sedadlá, rozmery sa musia zisťovať vtedy, keď sú sedadlá v úplne zdvihnutej polohe.

4.2.2.2.2. Sedadlá umiestnené v jednom smere

Ak sú k dispozícii prednostné sedadlá umiestnené v jednom smere, voľný priestor pred každým sedadlom musí spĺňať požiadavky obrázku 2.

Ako je znázornené na obrázkoch 1 až 4, vzdialenosť 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, 70 mm nad miestom, kde sa stretá čalúnenie s operadlom chrbta. Medzi predným okrajom čalúnenia sedadla a tou istou zvislou rovinou pre sedadlo vpredu musí byť voľný priestor minimálne 230 mm.

4.2.2.2.3. Sedadlá umiestnené oproti sebe

Ak sú k dispozícii prednostné sedadlá umiestnené oproti sebe, vzdialenosť medzi prednými okrajmi čalúnenia sedadiel musí byť minimálne 600 mm (pozri obrázok 4).

V prípade, že sú prednostné sedadlá umiestnené oproti sebe vybavené stolíkom, musí byť medzi predným okrajom čalúnenia sedadla a najbližším okrajom stolíka svetlá vodorovná vzdialenosť minimálne 230 mm (pozri obrázok 3).

4.2.2.3. Priestory pre invalidné vozíky

V závislosti od dĺžky vlaku, pričom sa nezohľadňuje rušeň alebo hlavná napájacia jednotka, musí byť v danom vlaku minimálne toľko priestorov pre invalidné vozíky, koľko sa uvádza v nasledujúcej tabuľke:

Dĺžka vlaku	Počet priestorov pre invalidné vozíky na vlak
Menej ako 205 metrov	2 priestory pre invalidné vozíky
205 až 300 metrov	3 priestory pre invalidné vozíky
Viac ako 300 metrov	4 priestory pre invalidné vozíky

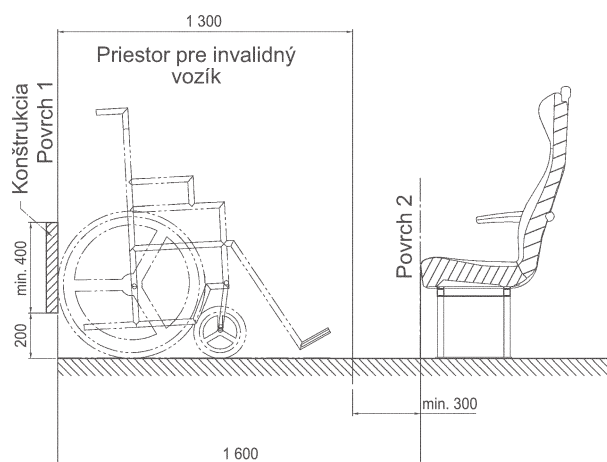
V záujme zabezpečenia stability musí byť priestor pre invalidný vozík navrhnutý tak, aby sa invalidný vozík mohol umiestniť v smere alebo proti smeru jazdy.

Do priestoru pre invalidný vozík, určeného pre jednu osobu používajúcu invalidný vozík, musí byť možné umiestniť invalidný vozík s týmito vlastnosťami:

Ak sú na staniciach umiestnené pomocné zariadenia pri nástupe do vozidla a výstupe z vozidla, musia byť použiteľné pre invalidný vozík, ktorého vlastnosti sú podrobne opísané v prílohe M.

Vymedzené miesto nesmie predstavovať žiadnu prekážku medzi podlahou a stropom vozidla, pričom sa nezohľadňuje batožinová polica umiestnená nad úrovňou hlavy, vodorovné držadlo upevnené na stenu alebo strop vozidla alebo stolík v súlade s požiadavkami ustanovenia 4.2.2.10.

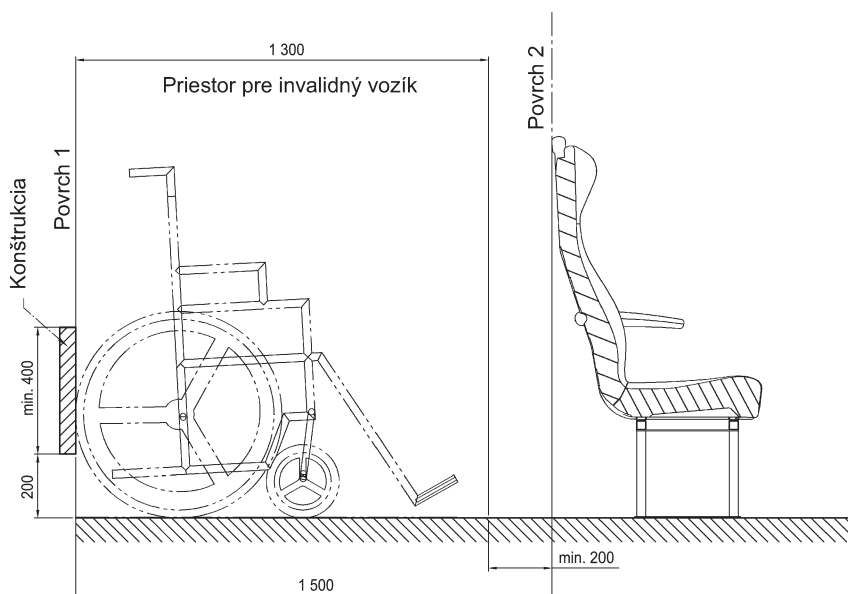
Minimálna vzdialenosť v pozdĺžnej rovine medzi priestorom pre invalidný vozík a predným povrchom 2 musí byť v súlade s obrázkom 5. Povrch 1 môže byť zdvihnuté sklápacie sedadlo alebo priečka.



OBRÁZOK 5

Ak je povrchom 2 predný okraj čalúnenia sedadla cestujúceho pri sedadlách umiestnených oproti sebe a ak toto sedadlo môže využívať cestujúci, minimálna vzdialenosť nesmie byť menej ako 300 mm.

Ak je povrchom 2 operadlo sedadla cestujúceho pri sedadlách umiestnených jedným smerom, priečka alebo zdvihnuté sklápacie sedadlo pred priestorom pre invalidný vozík, minimálna vzdialenosť nesmie byť menej ako 200 mm.



OBRÁZOK 6

V priestore pre invalidný vozík môžu byť namontované sklápacie sedadlá, nesmú však pri svojom uskladení zasahovať do požiadaviek na rozmery priestoru pre invalidný vozík.

Na jednom konci priestoru pre invalidný vozík musí byť namontovaná konštrukcia alebo iné vhodné zariadenie so šírkou 700 mm (ako je znázornené na obrázku 6). Výška konštrukcie alebo iného zariadenia musí byť dostatočná na to, aby sa invalidný vozík, ktorý bol umiestnený chrbtom k tejto konštrukcii alebo zariadeniu, neprevrhol smerom dozadu.

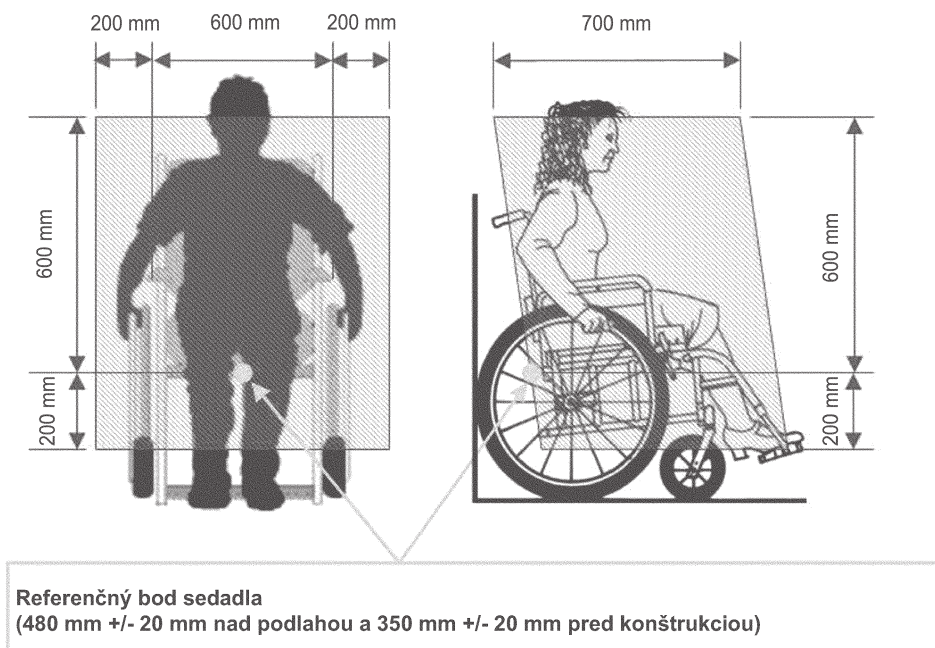
Minimálne jedno sedadlo, ktoré susedí s priestorom pre invalidný vozík alebo sa nachádza oproti nemu, musí byť k dispozícii pre osobu sprevádzajúcu osobu používajúcu invalidný vozík. Toto sedadlo musí byť rovnako pohodlné ako ostatné sedadlá a môže byť umiestnené aj na opačnej strane voľného schodného priestoru.

V priestore pre invalidný vozík musí byť namontované výstražné zariadenie, pomocou ktorého môže osoba používajúca invalidný vozík informovať v prípade nebezpečenstva osobu, ktorá prijme príslušné kroky. Musí byť v dosahu osoby používajúcej referenčný invalidný vozík.

Po aktivovaní výstražného zariadenia musí vizuálny a zvukový signál udať, že výstražný systém funguje.

Výstražné zariadenie nesmie byť umiestnené v úzkom výklenku ani nijak inak kryté, pretože by sa tým mohlo zabrániť okamžitému ovládaniu dlaňou ruky.

Výstražné zariadenie musí byť umiestnené v prirodzenom dosahu osoby používajúcej invalidný vozík a nie na veľmi vzdialenom mieste.



OBRÁZOK 7

Hneď vedľa priestoru pre invalidný vozík alebo priamo v ňom musí byť umiestnená značka v súlade s ustanoveniami N.3 a N.4 prílohy N, ktorou sa priestor označuje ako priestor pre invalidný vozík.

4.2.2.4. Dvere

4.2.2.4.1. Všeobecne

Manuálne ovládané dvere určené pre verejnosť sa musia dať pomocou ovládacieho zariadenia zatvoriť, otvoriť a odblokovať dlaňou ruky použitím sily maximálne 20 newtonov.

Ovládacie zariadenia dverí, manuálne alebo tlačidlá, musia farebne kontrastovať s povrchom, na ktorom sú namontované.

Ak sa dvere ovládajú pomocou tlačidiel alebo iných zariadení na diaľkové ovládanie, na ovládanie každého tlačidla alebo zariadenia musí stačiť sila maximálne 15 newtonov.

Ak sú nad sebou umiestnené tlačidlá otvorenia a zatvorenia, horné tlačidlo je vždy tlačidlo otvorenia.

4.2.2.4.2. Vonkajšie dvere

4.2.2.4.2.1. Požiadavky subsystému

Na automatických a poloautomatických vonkajších prístupových dverách pre cestujúcich musia byť namontované zariadenia, ktoré identifikujú cestujúceho v priestore dverí počas ich zatvárania, čo znamená, že ak v danom priestore identifikujú cestujúceho, dvere sa automaticky zastavia a zostanú na určitý čas voľné.

Všetky vonkajšie vchody pre cestujúcich musia mať pri otvorení svetlú využiteľnú šírku minimálne 800 mm.

Vonkajšie dvere musia byť namaľované alebo označené na vonkajšej strane tak, aby farebne kontrastovali so zvyškom bočnice vozidla.

Vonkajšie vchody určené pre prístup invalidných vozíkov musia byť najbližšími vchodmi vedúcimi k určeným priestorom pre invalidné vozíky.

Dvere, ktoré sa majú využívať ako prístupové dvere pre invalidné vozíky, musia byť jasne označené značkou v súlade s ustanoveniami N.3 a N.4 prílohy N.

Poloha vonkajších vchodov musí byť vnútri vozidla jasne označená farebným kontrastom podlahy susediacej s vchodom od zvyšku podlahy vozidla.

Keď je možné otvorenie dverí, musí zaznieť signál, ktorý budú jasne počuť osoby vnútri aj mimo vlaku. Tento výstražný signál musí znieť minimálne päť sekúnd, môže však po troch sekundách doznieť, ak sa medzitým aktivovali dvere. Táto požiadavka neplatí v prípade vonkajších zvukových signálov vo vysokorýchlostných vlakoch triedy 1 a 2.

Ak dvere automaticky alebo na diaľku otvorí vodič alebo iný člen vlakového personálu, výstražný signál musí znieť minimálne 3 sekundy od momentu, od ktorého sa dvere začnú otvárať.

Keď sa dvere začnú automaticky alebo na diaľku zatvárať, musia byť na to osoby vnútri aj mimo vlaku upozornené zvukovým výstražným signálom. Výstražný signál musí znieť minimálne 2 sekundy, než sa dvere začnú zatvárať, a musí sa odlišovať od tónu, ktorý znie pri otváraní dverí. Výstražný signál musí znieť, až kým sa dvere nezačnú zatvárať.

Zvukový zdroj výstražných signálov pri otváraní a zatváraní dverí musí byť umiestnený na mieste, ktoré sa nachádza blízko pri ovládacom zariadení alebo, ak takéto zariadenie neexistuje, susedí s vchodom.

Zvukové výstražné signály dverí pre cestujúcich – Možnosť otvorenia dverí

— Charakter

- kombinácia 2 súvislých alebo pomaly pulzujúcich tónov (do 2 pulzov za sekundu)

— Frekvencie

- 3 000 Hz +/- 500 Hz

a:

- 1 750 Hz +/- 500 Hz

— Úroveň akustického tlaku

70 dB $L_{Aeq,T}$ +/- 2 nameraných v stredovom bode vstupného priestoru vo výške 1,5 m nad úrovňou podlahy. (T = celková dĺžka zvukového signálu)

Zvukové výstražné signály dverí pre cestujúcich – Výstražný signál pri zatváraní dverí

— Charakter

- rýchlo pulzujúci tón (6 – 10 pulzov za sekundu)

— Frekvencia

- 1 900 Hz +/- 500 Hz

— Úroveň akustického tlaku

70 dB $L_{Aeq,T} \pm 2$ nameraných mimo vozidla, 1,5 m od osi bočných dverí vo výške 1,5 m nad úrovňou nástupišťa. Meranie vnútri: ako v prípade výstražného signálu pri otváraní dverí. (T = celková dĺžka zvukového signálu)

Dvere aktivuje vlakový personál alebo cestujúci stlačením tlačidla, t. j. ide o poloautomatické dvere.

Ovládacie zariadenie dverí musí byť umiestnené vedľa krídla dverí alebo na ňom.

Stred ovládacích zariadení vonkajších dverí, ktoré sa dajú ovládať z nástupišťa, sa musí v prípade všetkých nástupísk, pri ktorých vlak zastavuje, nachádzať vo výške od 800 mm a do 1 200 mm meranej zvisle nad úrovňou nástupišťa. Stred ovládacích zariadení vnútorných dverí pre vonkajšie dvere sa musí nachádzať vo výške od 800 mm a do 1 200 mm meranej zvisle nad úrovňou podlahy vozidla.

4.2.2.4.2.2. Požiadavky komponentov interoperability

Ak sa dvere ovládajú pomocou tlačidiel, musí byť na každom tlačidle alebo okolo neho vidieť signál označujúci aktivovanie dverí a na ovládanie tohto tlačidla musí stačiť sila maximálne 15 newtonov. Ak zatváranie dverí aktivuje vlakový personál na diaľku, vizuálny signál nesmie prestať skôr ako po 2 sekundách predtým, ako sa dvere začnú zatvárať.

Tieto tlačidlá musia byť rozpoznateľné hmatom (napr. hmatové označenie) a musí byť na nich označená ich funkcia.

4.2.2.4.3. Vnútorné dvere

4.2.2.4.3.1. Požiadavky subsystému

Na vnútorných automatických a poloautomatických dverách musia byť namontované zariadenia, ktoré zabráňujú tomu, aby cestujúci počas prevádzky vo dverách uviazol.

Ak sú namontované vnútorné dvere, musia spĺňať požiadavky tohto ustanovenia.

Dverové otvory, ktoré sú prístupné pre osoby používajúce invalidný vozík, musia mať svetlú využiteľnú šírku minimálne 800 mm.

Manuálne ovládané dvere určené pre verejnosť sa musia dať pomocou ovládacieho zariadenia zatvoriť, otvoriť a odblokovať dlaňou ruky použitím sily maximálne 20 newtonov.

Manuálne ovládané dvere sa musia dať otvárať a zatvárať použitím sily maximálne 60 newtonov.

Stred ovládacích zariadení vnútorných dverí sa musí nachádzať vo výške od 800 mm a do 1 200 mm meranej zvisle nad úrovňou podlahy vozidla.

Automatické dvere medzi vozidlami a nasledujúce spojovacie dvere musia fungovať synchronne ako pár alebo druhé dvere musia automaticky identifikovať osobu blížiacu sa k nim a otvoriť sa.

Ak je viac ako 75 % povrchu dverí vyrobených z priehľadného materiálu, musia byť označené minimálne dvoma nápadnými pásmi, ktoré tvoria značky, logá, emblémy alebo okrasné prvky. Musia byť vo výške od 1 500 mm do 2 000 mm v prípade horného pruhu a od 850 mm do 1 000 mm v prípade nižšieho pruhu a musia farebne kontrastovať s pozadím pozdĺž celej šírky dverí. Tieto pruhy musia byť vysoké minimálne 100 mm.

4.2.2.4.3.2. Požiadavky komponentov interoperability

Ak sa dvere ovládajú pomocou tlačidiel, každé tlačidlo (alebo jeho okolie) musí byť osvetlené, keď je možné otvorenie dverí, a na ovládanie tohto tlačidla musí stačiť sila maximálne 15 newtonov.

Stred ovládacieho zariadenia nesmie byť umiestnený nad úrovňou podlahy v zvislom smere nižšie ako 800 mm a vyššie ako 1 200 mm.

Tieto ovládacie zariadenia musia byť rozpoznateľné hmatom (napr. hmatové označenie) a musí byť na nich označená ich funkcia.

4.2.2.5. Osvetlenie

Nástupné schodíky vozidla musia byť osvetlené lampou umiestnenou v nich alebo vedľa nich, a to na úrovni osvetlenia minimálne 75 luxov meranú na 80 % šírky schodu.

4.2.2.6. Toalety

4.2.2.6.1. Všeobecne

Ak sú vo vlaku k dispozícii toalety, musí byť zabezpečený prístup z priestoru pre invalidné vozíky k toalete prístupnej pre všetkých, ktorý musí zároveň spĺňať požiadavky štandardnej toalety aj toalety prístupnej pre všetkých.

4.2.2.6.2. Štandardné toalety (Požiadavky komponentov interoperability)

Štandardná toaleta nie je skonštruovaná tak, aby bola prístupná pre osobu používajúcu invalidný vozík.

Využitelná šírka dverí musí byť minimálne 500 mm.

Stred všetkých madiel dverí, zámky alebo ovládacieho zariadenia dverí, ktoré sa nachádzajú vo vonkajšej alebo vnútornej časti toaletnej kabínky, musí byť vo výške minimálne od 800 mm a maximálne do 1 200 mm nad podlahou.

Vizuálne a hmatové (alebo zvukové) označenie musí signalizovať uzamknutie dverí.

Na ovládanie každého ovládacieho zariadenia a iného vybavenia v toaletnej kabínke (s výnimkou priestorov na prebaľovanie detí) musí stačiť sila maximálne 20 newtonov.

Každé ovládacie zariadenie, vrátane splachovacieho systému, musí farbou a/alebo odtieňom kontrastovať s povrchom pozadia a musí byť identifikovateľné hmatom.

O prevádzke každého ovládacieho zariadenia sa musia, za využitia piktogramov, poskytnúť jasné a presné informácie, ktoré musia byť hmatové.

Pevné zvislé a/alebo vodorovné držadlo musí byť namontované vedľa toaletnej misy a umývadla.

Držadlá musia mať okrúhly prierez s vonkajším priemerom od 30 mm do 40 mm a musia mať od akéhokoľvek vedľajšieho povrchu svetlú vzdialenosť minimálne 45 mm. Ak je držadlo zaoblené, polomer k vnútornej strane oblúku musí byť minimálne 50 mm.

Toaletná doska na sedenie s poklopom a všetky držadlá musia farbou a/alebo odtieňom kontrastovať s pozadím.

4.2.2.6.3. Toalety prístupné pre všetkých

Toaleta prístupná pre všetkých je toaleta skonštruovaná tak, aby ju mohli využívať všetci cestujúci vrátane všetkých kategórií PRM.

4.2.2.6.3.1. Požiadavky komponentov interoperability (Toalety prístupné pre všetkých)

Prístupové dvere toalety musia mať svetlú využitelnú šírku minimálne 800 mm.

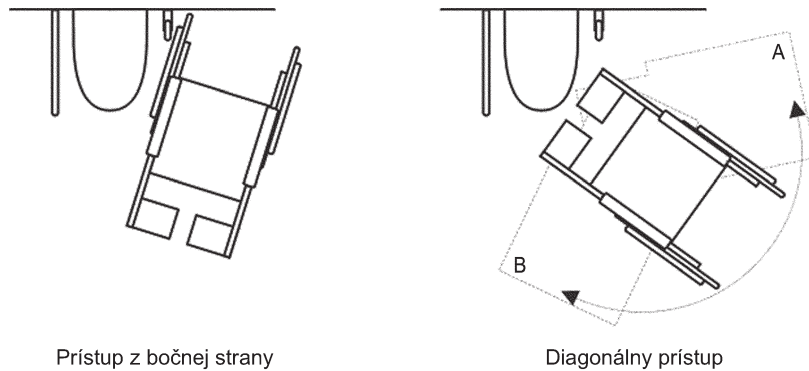
Vonkajšia časť dverí musí byť označená značkou v súlade s ustanoveniami N.3 a N.4 prílohy N.

Stred všetkých madiel dverí, zámky alebo ovládacieho zariadenia dverí, ktoré sa nachádzajú vo vonkajšej alebo vnútornej časti toaletnej kabínky, musí byť vo výške minimálne od 800 mm a maximálne do 1 200 mm nad podlahou.

Vizuálne a hmatové (alebo zvukové) označenie musí signalizovať uzamknutie dverí.

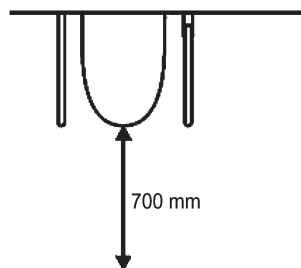
Na ovládanie každého ovládacieho zariadenia a iného vybavenia v toaletnej kabínke (s výnimkou priestorov na prebaľovanie detí) musí stačiť sila maximálne 20 newtonov.

V toaletnej kabínke musí byť dostatok miesta na to, aby sa invalidný vozík definovaný v prílohe M mohol umiestniť do polohy vedľa toaletnej dosky na sedenie, pozri obrázok 8a.



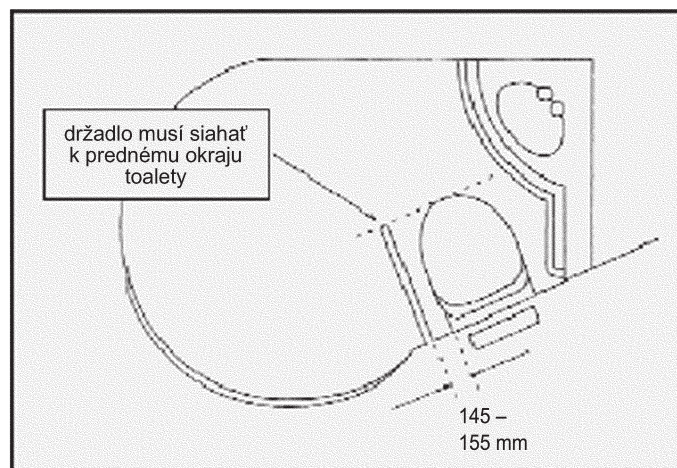
OBRÁZOK 8a

Pred toaletnou doskou na sedenie musí byť svetlý priestor minimálne 700 mm, ako je znázornené na obrázku 8b.

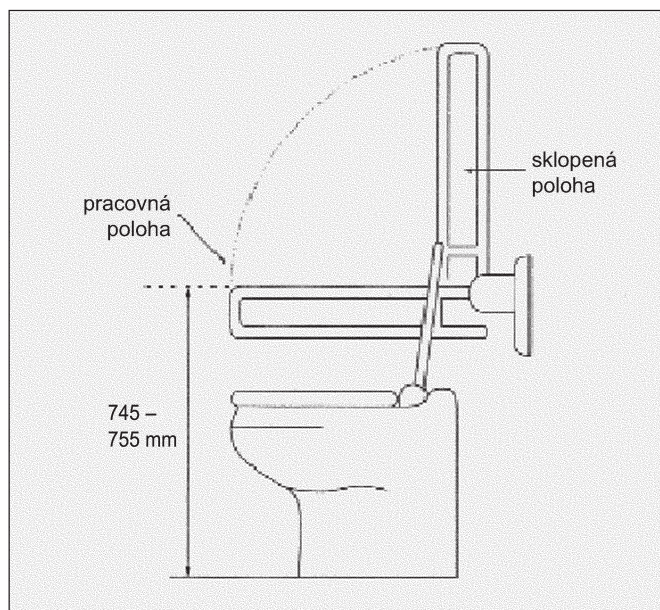


OBRÁZOK 8b

Vodorovné držadlo, ktoré spĺňa požiadavky na rozmery uvedené v predchádzajúcom ustanovení, musí byť namontované pozdĺž každej strany toaletnej dosky na sedenie. Držadlo na prístupnej strane invalidného vozíka musí byť sklopené tak, aby bol umožnený voľný presun osoby používajúcej invalidný vozík na toaletnú dosku na sedenie a z nej, pozri obrázky 9 a 10.



OBRÁZOK 9



OBRÁZOK 10

Povrch toaletnej dosky na sedenie musí byť v zníženej polohe vo výške od 450 mm do 500 mm nad úrovňou podlahy.

Všetko vybavenie (umývadlo, dávkovač mydla, zrkadlo, dávkovač vody a sušič rúk) musí byť ľahko dostupné pre osobu používajúcu invalidný vozík.

V toaletnej kabínke musia byť namontované minimálne dve výstražné zariadenia, pomocou ktorých môže PRM informovať v prípade nebezpečenstva osobu, ktorá prijme príslušné kroky. Jedno musí byť umiestnené vo výške maximálne 450 mm nad podlahou meranej zvisle od povrchu podlahy k hornej časti ovládacieho zariadenia. Druhé nesmie byť umiestnené nad úrovňou podlahy v zvislom smere k hornej časti ovládacieho zariadenia nižšie ako 800 mm a vyššie ako 1 200 mm.

Nižšie výstražné zariadenie musí byť umiestnené tak, aby na ovládacie zariadenie mohla dosiahnuť osoba ležiaca na podlahe. Tieto dve výstražné zariadenia sa musia nachádzať na rozdielnych zvislých povrchoch kabínky, aby na ne bolo možné dosiahnuť z niekoľkých polôh.

Ovládacie zariadenie výstražného zariadenia sa musí odlišovať od akéhokoľvek iného ovládacieho zariadenia vnútri toalety a jeho farba musí byť odlišná od farby iných ovládacích zariadení.

Hneď vedľa každého výstražného zariadenia musí byť umiestnená značka v súlade s ustanoveniami N.3 a N.7 prílohy N. Na značke musí byť uvedená funkcia a spôsob využitia a značka musí farebne kontrastovať s pozadím a musí udávať jasné vizuálne a hmatové informácie.

Vizuálny a zvukový signál v toalete musí označovať, že výstražný systém bol aktivovaný.

4.2.2.6.3.2. Požiadavky komponentov interoperability (priestory na prebaľovanie detí)

Ak nie sú k dispozícii samostatné priestory na prebaľovanie detí, musí byť v toalete prístupnej pre všetkých umiestnený stolík na výmenu detských plienok. Zariadenie na prebaľovanie detí musí byť v zníženej polohe umiestnené vo výške od 800 mm do 1 000 mm nad úrovňou podlahy. Musí byť minimálne 500 mm široké a 700 mm dlhé.

Musí byť skonštruované tak, aby sa dieťa nemohlo náhodne zošmyknúť, nesmie mať ostré hrany a musí byť schopné uniesť minimálnu hmotnosť 80 kg.

Ak stôl na prebaľovanie zasahuje do priestoru prístupnej toalety, musí byť možné dať ho do úložnej polohy použitím sily maximálne 25 newtonov.

4.2.2.7. Voľný schodný priestor

Od vstupného priestoru vozidla musí byť šírka voľného schodného priestoru v celom vozidle minimálne 450 mm od úrovne podlahy do výšky 1 000 mm a 550 mm od výšky 1 000 mm do 1 950 mm.

Šírka voľného schodného priestoru prepojenia medzi vozidlami jednej vlakovéj súpravy musí byť minimálne 550 mm meraná na priamej a rovnej trati.

Voľný schodný priestor prístupu do priestorov a z priestorov pre invalidné vozíky, zón prístupných pre invalidné vozíky a dverí prístupných pre invalidné vozíky musí mať šírku minimálne 800 mm až do výšky minimálne 1 450 mm v každom bode. Voľný schodný priestor musí byť upravený tak, aby bol umožnený voľný pohyb referenčného invalidného vozíka podrobne opísaného v prílohe M.

Vedľa priestoru pre invalidný vozík musí byť priestor na otáčanie s priemerom minimálne 1 500 mm, aby sa osoba so zdravotným postihnutím používajúca referenčný invalidný vozík mohla s vozíkom otočiť dookola. Priestor pre invalidný vozík môže byť súčasťou kruhu na otáčanie.

4.2.2.8. Informácie pre zákazníkov

4.2.2.8.1. Všeobecne

Všetky informácie musia byť konzistentné a musia spĺňať európske alebo vnútroštátne predpisy.

Všetky informácie musia byť zlučiteľné so všeobecným orientačným a informačným systémom, najmä pokiaľ ide farby a farebný kontrast vo vlakoch, na nástupištiach a vstupných priestoroch.

Vizuálne informácie musia byť čitateľné za všetkých podmienok osvetlenia, keď je vozidlo alebo stanica v prevádzke.

Vizuálne informácie musia farebne kontrastovať so svojím pozadím.

Dolný doťah v latinke musí byť jasne identifikovateľný a vo vzťahu k veľkým písmenám musí mať veľkostný pomer minimálne 20 %.

Stlačený dolný doťah a horný doťah sa nepoužíva.

Informácie (zvukové aj vizuálne) sa musia poskytovať vo viac ako jednom jazyku. (Za výber a počet jazykov je zodpovedný železničný podnik, pričom zohľadňuje klientelu jednotlivých druhov vlakovej dopravy.)

Uvádzajú sa tieto informácie:

- bezpečnostné informácie a bezpečnostné pokyny spĺňajúce európske alebo vnútroštátne predpisy,
- zvukové bezpečnostné pokyny pre prípad núdze,
- výstražné, zákazové a príkazové značky spĺňajúce európske alebo vnútroštátne predpisy,
- informácie o trase vlaku,
- informácie týkajúce sa umiestnenia zariadení vo vlakoch.

4.2.2.8.2. Informácie (značenie, piktogramy, indukívne slučky a zariadenia na núdzové volanie)

4.2.2.8.2.1. Požiadavky subsystému

Všetky bezpečnostné, výstražné, príkazové a zákazové značky musia obsahovať piktogramy a musia byť zostavené podľa normy ISO 3864-1.

Nemalo by tam byť viac ako päť piktogramov sprevádzaných šípku určenia smeru, ktorá označuje jediný smer, ktoré sú umiestnené jeden vedľa druhého na jednom mieste.

Hmatové informačné označenie musí byť umiestnené:

- na toaletách: informácie o fungovaní a uskutočnení núdzového volania v prípade potreby,
- vo vlakoch: v prípade tlačidla na otváranie/zatváranie dverí a zariadenia na núdzové volanie.

Reklamy sa nesmú kombinovať s orientačnými a informačnými systémami.

Pre PRM musia byť k dispozícii tieto osobitné grafické symboly a piktogramy:

- symbol pre invalidný vozík v súlade s ustanoveniami N.3 a N.4 prílohy N,
- informácie o smere súvisiace s vybavením prístupným pre invalidný vozík,

- označenie umiestnenia dverí prístupných pre invalidný vozík z vonkajšej strany vlaku,
- označenie priestoru pre invalidný vozík vo vlaku,
- označenie toaliet prístupných pre všetkých.

Symbody sa môžu kombinovať s inými symbolmi (napr. zdvižná plošina, toaleta atď.).

4.2.2.8.2.2. Požiadavky komponentov interoperability

V prípade, že sú namontované indukčné slučky, musia byť označené značkou spĺňajúcou ustanovenia N.3 a N.5 prílohy N.

Ak je k dispozícii úschovňa ťažkej a objemnej batožiny, musí byť označená grafickým symbolom.

Ak je k dispozícii zariadenie na privolanie pomoci alebo požiadanie o informácie, musí byť označené značkou spĺňajúcou ustanovenia N.3 a N.6 prílohy N

a musí mať:

- vizuálne a zvukové označenie aktuálnej prevádzky zariadenia,
- doplňujúci návod na použitie v prípade potreby.

Ak je k dispozícii zariadenie na núdzové volanie, musí spĺňať ustanovenia N.3 a N.7 prílohy N a musí mať:

- vizuálne a hmatové symboly,
- vizuálne a zvukové označenie aktuálnej prevádzky zariadenia,
- doplňujúci návod na použitie v prípade potreby.

Na toaletách prístupných pre všetkých a toaletách prístupných pre osoby používajúce invalidný vozík, na ktorých sú k dispozícii sklopné držiadlá, musí byť vyznačený grafický symbol, ktorým sa znázorňuje držiadlo vo zvislej a sklopenej polohe.

4.2.2.8.3. Informácie (opis trás a rezervácia miest)

Konečný cieľ alebo trasa musia byť zobrazené z vonkajšej strany vlaku, a to na strane nástupišťa nachádzajúceho sa blízko pri minimálne jedných prístupových dverách pre cestujúcich na minimálne dvoch vozidlách vlaku.

Ak sa vlaky prevádzkujú v systéme, v rámci ktorého sa dynamické vizuálne informácie poskytujú na nástupištiach staníc do vzdialenosti 50 metrov, a ak sú informácie o celi alebo trase k dispozícii aj na prednej časti vlaku, nie je potrebné uvádzať informácie po stranách každého vozidla.

Konečný cieľ alebo trasa vlaku musia byť zobrazené vnútri každého vozidla.

Nasledujúca zastávka vlaku musí byť zobrazená tak, aby bola čitateľná z miesta minimálne 51 % sedadiel cestujúcich vnútri každého vozidla. Táto informácia musí byť zobrazená minimálne dve minúty pred príchodom na príslušnú stanicu. Ak je nasledujúca stanica vzdialená menej ako dve minúty plánovanej cesty, musí byť zobrazená okamžite po odchode z predchádzajúcej stanice.

Požiadavka viditeľnosti zobrazení cieľa a nasledujúcej zastávky z miesta 51 % sedadiel cestujúcich nemusí byť splnená v prípade, ak je vlak sčasti alebo úplne rozdelený na oddiely s maximálne 8 sedadlami, ktoré sú spojené chodbou. Zobrazenie však musí vidieť osoba stojaca v chodbe mimo oddielu aj cestujúci, ktorý využíva priestor pre invalidný vozík.

Musia byť k dispozícii podrobné údaje o trase alebo sieti, na základe ktorých sa riadi prevádzka vlaku (železničný podnik určí spôsob poskytnutia týchto informácií).

Informácie o nasledujúcej zastávke sa môžu zobrazovať na rovnakom mieste ako konečný cieľ. Akonáhle sa však vlak zastaví, musí sa znovu zobraziť konečný cieľ.

V rámci systému musí byť možné ohlasovať informácie vo viac ako jednom jazyku. (Za výber a počet jazykov je zodpovedný železničný podnik, pričom zohľadňuje klientelu jednotlivých druhov vlakovej dopravy.)

Ak je systém automatizovaný, musí byť možné predísť nesprávnym alebo zavádzajúcim informáciám alebo ich opraviť.

Ak sú vo vozidle k dispozícii rezervované sedadlá, na každých dverách alebo v ich blízkosti musí byť zobrazené číslo alebo písmeno označujúce vozidlo (podľa rezervačného systému), ktorého výška nesmie menej ako 70 mm.

Čísla alebo písmená označujúce sedadlá musia byť zobrazené na každom sedadle alebo v jeho blízkosti a ich výška nesmie byť menej ako 12 mm. Tieto čísla a písmená musia farebne kontrastovať so svojím pozadím.

Vlak musí byť vybavený rozhlasovým systémom, ktorý v prípade bežných alebo núdzových hlásení používa vodič alebo iný člen vlakového personálu, ktorý je osobitne zodpovedný za cestujúcich.

Prevádzka systému môže byť manuálna, automatizovaná alebo predprogramovaná. Ak je systém automatizovaný, musí byť možné predísť nesprávnym alebo zavádzajúcim informáciám alebo ich opraviť.

Systém sa používa v prípade ohlasovania cieľa a nasledujúcej zastávky vlaku alebo pri odchode z každej zastávky.

Systém sa používa na ohlasovanie nasledujúcej zastávky vlaku minimálne dve minúty pred príchodom vlaku na túto zastávku. Ak je nasledujúca stanica vzdialená menej ako dve minúty plánovanej cesty, musí byť ohlásená ihneď po odchode z predchádzajúcej stanice.

Úroveň RASTI hlasových informácií musí byť vo všetkých zónach minimálne 0,5, v súlade s normou IEC 60268-16 časť 16. Systém musí spĺňať túto požiadavku v prípade každého umiestnenia sedadla a priestoru pre invalidný vozík.

V rámci systému musí byť možné ohlasovať informácie vo viac ako jednom jazyku. (Za výber a počet jazykov je zodpovedný železničný podnik, pričom zohľadňuje klientelu jednotlivých druhov vlakovej dopravy.)

Ak je systém automatizovaný, musí byť možné predísť nesprávnym alebo zavádzajúcim informáciám alebo ich opraviť.

4.2.2.8.4. Informácie (Požiadavky komponentov interoperability)

Každý názov stanice (ktorý môže byť vo forme skratky) alebo slová správ sa zobrazujú minimálne na 2 sekundy. Ak sa používa obrazovka s funkciou rolovania (horizontálne alebo vertikálne), každé úplné slovo sa musí zobrazovať minimálne na 2 sekundy a rýchlosť horizontálneho rolovania nesmie presiahnuť 6 znakov za sekundu. Všetky písomné informácie sa predkladajú v typoch písma Sans Serif a používajú sa malé aj veľké písmená. (t. j. nepoužívajú sa výlučne veľké písmená).

Veľké písmená a čísla používané na predných vonkajších zobrazeniach musia byť vysoké minimálne 70 mm a na bočných zobrazeniach na bočnici vozidla a vnútorných indikátoroch 35 mm.

Vnútri vlakov musí byť veľkosť písma minimálne 35 mm v prípade vzdialenosti pri čítaní väčšej ako 5 000 mm.

Zobrazované znaky vysoké 35 mm sa považujú za čitateľné až do vzdialenosti maximálne 10 000 mm.

4.2.2.9. Zmeny výšok

Vnútročné schodíky (okrem schodíkov vonkajších prístupových dverí) musia mať výšku maximálne 200 mm a hĺbku minimálne 280 mm meranú na úrovni stredovej osi schodov. Prvý a posledný schod musí byť označený farebne kontrastným pásom s hĺbkou od 45 mm do 50 mm, ktorý sa nachádza pozdĺž celej šírky schodov na prednom a hornom povrchu zaoblenej hrany schodu. Pokiaľ ide o poschodové vlaky, je prípustné znížiť túto hodnotu na 270 mm v prípade schodov vedúcich na horné poschodie.

Žiadne schodíky nesmú byť medzi vstupným priestorom s vonkajšími dverami prístupnými pre invalidný vozík, priestorom pre invalidný vozík, priestorom na spanie prístupným pre všetkých a toaletou prístupnou pre všetkých, s výnimkou prahu dverí, ktorého výška nesmie presiahnuť 15 mm.

V prípade rámp vo vlaku nesmie maximálny sklon presiahnuť tieto hodnoty:

Dĺžka rampy	Maximálne stúpania a klesania (stupne)	Maximálne stúpania a klesania (%)
> 1 000 mm	4,47	8
600 mm až 1 000 mm	8,5	15
Menej ako 600 mm	10,2	18

Poznámka: Tieto stúpania sa musia merať vtedy, keď vozidlo stojí na priamej a rovnej trati.

4.2.2.10. Držadlá

Všetky držadlá na vozidle musia mať okrúhly prierez s vonkajším priemerom od 30 mm do 40 mm a musia mať od akéhokoľvek vedľajšieho povrchu svetlú vzdialenosť minimálne 45 mm. Ak je držadlo zaoblené, polomer k vnútornej strane oblúku musí byť minimálne 50 mm.

Všetky držadlá musia farebne kontrastovať so svojím pozadím.

Vchody s viac ako dvoma vstupnými schodíkmi musia mať držadlá na oboch stranách dverí, a to upevnené zvnútra čo možno najbližšie k vonkajšej stene vozidla. Musia siahať do výšky 800 mm až 900 mm nad prvým využiteľným schodíkom pri nastupovaní do vlaku, podľa výšky nástupištia, pre ktorú sú železničné koľajové vozidlá skonštruované, a musia byť rovnobežné s osou zaoblenej hrany schodu.

Zvislé držadlo musí byť takisto k dispozícii pri vystupovaní do vlaku a z vlaku. Vchody s maximálne dvoma vstupnými schodíkmi musia mať zvislé držadlá na oboch stranách dverí, a to upevnené zvnútra čo možno najbližšie k vonkajšej stene vozidla. V rozmedzí od 700 mm do 1 200 mm musia presahovať prah prvého schodíka.

Ak má voľný schodný priestor priechodu medzi vozidlami, ktorý majú využívať cestujúci, šírku menej ako 1 000 mm a dĺžku viac ako 2 000 mm, musia byť v tomto priechode alebo blízko pri ňom namontované držadlá alebo madlá. Ak je šírka voľného schodného priestoru priechodu medzi vozidlami väčšia alebo rovná 1 000 mm, musia byť v priechode namontované držadlá alebo madlá.

4.2.2.11. Priestory na spanie prístupné pre invalidné vozíky

Ak sa vo vlaku nachádzajú priestory na spanie pre cestujúcich, minimálne v jednom vozidle musí byť minimálne jeden priestor na spanie prístupný pre invalidný vozík, ktorý je prispôbený invalidnému vozíku definovanému v prílohe M.

Ak sa vo vlaku nachádzajú priestory na spanie pre cestujúcich vo viac ako jednom vozidle, musia byť k dispozícii minimálne dva priestory na spanie prístupné pre invalidné vozíky.

Ak sa v železničnom vozidle nachádza priestor na spanie prístupný pre invalidný vozík, vonkajšia časť dverí daného vozidla musí byť označená značkou v súlade s ustanoveniami N.3 a N.4 prílohy N.

V priestore na spanie musia byť namontované minimálne dve výstražné zariadenia, pomocou ktorých môže PRM informovať v prípade nebezpečenstva osobu, ktorá prijme príslušné kroky. Jedno musí byť umiestnené vo výške maximálne 450 mm nad podlahou meranej zvisle od povrchu podlahy k hornej časti ovládacieho zariadenia. Druhé nesmie byť umiestnené nad úrovňou podlahy v zvislom smere k hornej časti ovládacieho zariadenia nižšie ako 600 mm a vyššie ako 800 mm.

Nižšie výstražné zariadenie musí byť umiestnené tak, aby na ovládacie zariadenie mohla pohodlne dosiahnuť osoba ležiaca na podlahe. Tieto dve zariadenia sa musia nachádzať na rozdielnych zvislých povrchoch priestoru na spanie. Výstražné zariadenie sa musí odlišovať od akéhokoľvek iného ovládacieho zariadenia vnútri priestoru na spanie a jeho farba musí byť odlišná od farby iných ovládacích zariadení.

Hneď vedľa každého výstražného zariadenia musí byť umiestnená značka v súlade s ustanoveniami N.3 a N.7 prílohy N. Na značke musí byť uvedená funkcia a spôsob využitia a značka musí farebne kontrastovať so svojím pozadím a musí udávať jasné vizuálne a hmatové informácie.

Vizuálny a zvukový signál v priestore na spanie musí označovať, že výstražné zariadenie bolo aktivované.

4.2.2.12; Umiestnenie nástupných a výstupných schodíkov vozidla

4.2.2.12.1. Všeobecné požiadavky

Musí sa preukázať, že bod umiestnený v strednej polohe zaoblenej hrany schodíka ⁽²⁾ všetkých prístupových dverí na oboch stranách vozidla stojaceho centrálne na koľajniciach a v prevádzkových podmienkach s novými kolesami, ale bez cestujúcich, sa musí nachádzať v povrchu označenom ako „umiestnenie schodíka“ na obrázku 11, v súlade s požiadavkami vysvetlenými ďalej.

Nástupné schodíky vozidla musia byť skonštruované tak, aby spĺňali nasledujúce požiadavky podľa typu nástupišťa, pri ktorom majú železničné koľajové vozidlá za bežnej prevádzky určené zastávky. Koniec podlahy pri prístupových dverách sa považuje za schodík.

Schodíky musia byť také, aby maximálny konštrukčný obrys vozidla spĺňal požiadavky prílohy C k TSI Železničné koľajové vozidlá – Nákladné vozne.

Požiadavka a) pre všetky železničné koľajové vozidlá, ktoré majú za bežnej prevádzky určené zastávky pri nástupištiach s výškou do 550 mm:

Najnižší schodík (prvá úroveň) musí byť umiestnený na najnižšom bode konštrukčného obrysu vozidla podľa požiadaviek prílohy C k TSI Železničné koľajové vozidlá – Nákladné vozne platnej pre toto vozidlo.

Vo vodorovnej polohe musí byť najnižší schodík (prvá úroveň) umiestnený na najvyššom bode konštrukčného obrysu vozidla podľa požiadaviek prílohy C k TSI Železničné koľajové vozidlá – Nákladné vozne platnej pre toto vozidlo.

Požiadavka b) pre všetky železničné koľajové vozidlá, ktoré majú za bežnej prevádzky určené zastávky pri nástupištiach s výškou 550 mm:

Keď vozidlo zastaví na svojej nominálnej pozícii, schodík musí zodpovedať požiadavkám obrázku 11 a týmto hodnotám:

	δ_h mm	δ_{v+} mm	δ_v mm
Na priamej a rovnej trati	200	230	160
Na trati s polomerom oblúku 300 m	290	230	160

Požiadavka c) pre všetky železničné koľajové vozidlá, ktoré majú za bežnej prevádzky určené zastávky pri nástupištiach s výškou 760 mm:

Keď vozidlo zastaví na svojej nominálnej pozícii, schodík musí zodpovedať požiadavkám obrázku 11 a týmto hodnotám:

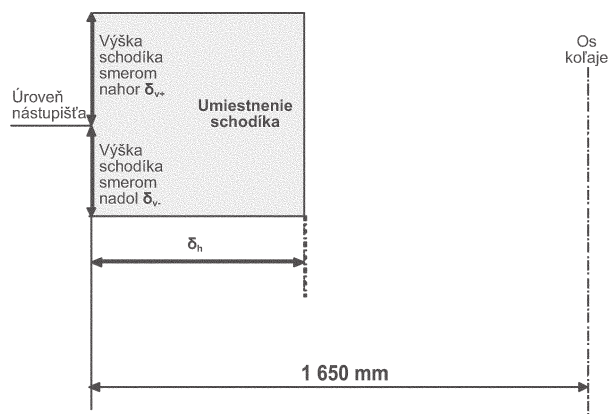
	δ_h mm	δ_{v+} mm	δ_v mm
Na priamej a rovnej trati	200	230	160
Na trati s polomerom oblúku 300 m	290	230	160

Požiadavka d) pre všetky železničné koľajové vozidlá, ktoré majú za bežnej prevádzky určené zastávky pri nástupištiach s výškou 760 mm a 550 mm alebo menej a ktoré majú minimálne dva nástupné schodíky:

Keď vozidlo zastaví na svojej nominálnej pozícii, pričom výška nominálneho nástupišťa je 760 mm, schodík musí okrem uvedených príslušných požiadaviek zodpovedať požiadavkám obrázku 11 a týmto hodnotám:

	δ_h mm	δ_{v+} mm	δ_v mm
Na priamej a rovnej trati	380	230	160
Na trati s polomerom oblúku 300 m	470	230	160

⁽²⁾ Bežné obrysové pravidlá platia takisto v prípade schodíkov. V dôsledku toho sa tým vylúči umiestnenie dverí v určitých častiach vozidla.



OBRÁZOK 11

4.2.2.12.2. Nástupné a výstupné schodíky

Všetky nástupné a výstupné schodíky musia byť protišmykové a ich efektívna svetlá šírka musí byť rovnaká ako šírka vchodu.

Vnútorné schodíky vonkajšieho prístupu musia mať výšku maximálne 200 mm a hĺbku minimálne 240 mm meranú medzi zvislými okrajmi schodíka. Všetky schodíky musia byť rovnako vysoké. Prvý a posledný schod musí byť označený farebne kontrastným pásom s hĺbkou od 45 mm do 50 mm, ktorý sa nachádza pozdĺž celej šírky schodov na prednom a hornom povrchu zaoblenej hrany schodu.

Výška každého schodíka môže predstavovať maximálne 230 mm, ak sa dá preukázať, že sa tým dosiahne zníženie počtu požadovaných schodíkov o jeden. (Napríklad, ak je treba prekonať zvislú vzdialenosť 460 mm, dá sa preukázať, že využitím schodíkov až do výšky 230 mm sa zníži počet požadovaných schodíkov z 3 na 2.)

Schodík vonkajšieho prístupu, pevný alebo pohyblivý, musí mať výšku maximálne 230 mm medzi schodíkmi a hĺbku minimálne 150 mm. Ak je k dispozícii stúpadlo, ktoré predstavuje predĺženie prahu dverí mimo vozidla, a nie je žiaden výškový rozdiel medzi stúpadlom a podlahou vozidla, toto stúpadlo sa nepovažuje za schodík na účely tejto špecifikácie. Minimálne zníženie úrovne, maximálne 60 mm, medzi povrchom podlahy vstupného priestoru a povrchom podlahy vonkajšej časti vozidla, určené na vedenie a uzatvorenie dverí, je takisto prípustné a nepovažuje sa za schodík.

Prístup do vstupného priestoru vozidla sa musí dosiahnuť prostredníctvom maximálne 4 schodíkov, z ktorých jeden môže byť vonkajší.

4.2.2.12.3. Pomocné zariadenia pri nástupe do vozidla a výstupe z vozidla

4.2.2.12.3.1. Všeobecne

Pomocné zariadenia pri nástupe do vozidla a výstupe z vozidla musia spĺňať požiadavky podľa tejto tabuľky:

Použitie pomocného zariadenia pri nástupe do vozidla a výstupe z vozidla	Nepristupné pre osobu používajúcu invalidný vozík	Prístupné aj pre osobu používajúcu invalidný vozík	Prístupné len pre osobu používajúcu invalidný vozík
Kategória pomocného zariadenia pri nástupe do vozidla a výstupe z vozidla*	Pohyblivý schodík Iné zariadenia	Rampa Stúpadlo Iné zariadenia	Zdvížná plošina Iné zariadenia
Všeobecné požiadavky podľa:	Kategória A	Kategória A Kategória B	Kategória B

4.2.2.12.3.2. Dostupnosť pomocných zariadení na nástup do vozidla a výstup z vozidla pre osoby používajúce invalidný vozík

Ak sa vchod vo vlaku prístupný pre invalidný vozík má za bežnej prevádzky otvoriť na nástupišti na stanici, ktorá má prístupové bezbariérové trasy v súlade s 4.1.2.3.1, musí byť medzi týmto vchodom a nástupišťom k dispozícii pomocné zariadenie pri nástupe do vozidla a výstupe z vozidla, aby cestujúci používajúci invalidný vozík mohli nastúpiť alebo vystúpiť, pokiaľ sa nepreukáže, že medzera medzi okrajom prahu tohto vchodu a okrajom nástupištia je maximálne 75 mm meraná vodorovne a maximálne 50 mm meraná zvisle.

Poloha okraja nástupíšť, s ktorými sú kompatibilné pomocné zariadenia železničných koľajových vozidiel, v súlade s predchádzajúcim odsekom, musí byť uvedená vo vlastnostiach železničných koľajových vozidiel.

Ak vzdialenosť medzi stanicami na rovnakej trase s nástupišťami, pri ktorých majú železničné koľajové vozidlá určené zastávky a ktoré sú vybavené pomocnými zariadeniami pre osoby používajúce invalidný vozík, nepresahuje 30 km, železničné koľajové vozidlá nemusia byť vybavené takýmito pomocnými zariadeniami.

S cieľom stanoviť, ktorá strana bude zodpovedná za zabezpečenie potrebných pomocných zariadení, musia zodpovedný manažér infraštruktúry [alebo manažér(-i) stanice, ak sú zodpovednými subjektmi] a železničný podnik odsúhlasiť správu pomocných zariadení v súlade s nariadením Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1371/2007 o právach a povinnostiach cestujúcich v medzinárodnej železničnej doprave. Manažér infraštruktúry [alebo manažér(-i) stanice] a železničný podnik musia zabezpečiť, aby rozdelenie úloh, na ktorom sa dohodnú, bolo čo najschodnejším celkovým riešením.

V dohode vymedzia:

- nástupišť na stanici, na ktorých musí manažér infraštruktúry alebo manažér stanice zabezpečiť pomocné zariadenie, a železničné koľajové vozidlá, pre ktoré sa bude používať,
- nástupišť na stanici, na ktorých musí železničný podnik zabezpečiť pomocné zariadenie, a železničné koľajové vozidlá, pre ktoré sa bude toto zariadenie používať,
- železničné koľajové vozidlá, v ktorých musí železničný podnik zabezpečiť pomocné zariadenie, a nástupišť na stanici, na ktorom sa bude toto zariadenie používať,
- osobitné predpisy pre zastavovanie vlakov s cieľom splniť ustanovenie 4.1.2.19 (miesto pre pomocné zariadenia na nástup do vozidla a výstup z vozidla pre osoby používajúce invalidný vozík).

Železničný podnik musí v rámci svojho systému riadenia bezpečnosti stanoviť, aké záväzky mu vyplývajú z tejto dohody a ako ich zamýšľa splniť.

Manažér infraštruktúry musí v rámci svojho systému riadenia bezpečnosti stanoviť, aké záväzky mu vyplývajú z tejto dohody a ako ich zamýšľa splniť.

Manažér stanice prevádzkujúci nástupišť sa v uvedených odsekoch považuje za manažéra infraštruktúry podľa smernice 91/440/ES článok 3: definícia infraštruktúry a nariadenia 2598/70/EHS.

4.2.2.12.3.3. Všeobecné požiadavky podľa kategórie A

Požiadavky komponentov interoperability

Zariadenie musí odolať koncentrovanému zaťaženiu 2 kN pôsobiacemu v zvislom smere nadol na plochu 100 mm * 200 mm, a to v akomkoľvek bode zaťaženého povrchu schodíka bez spôsobenia trvalej deformácie.

Zariadenie musí na zaťaženom povrchu odolať rozloženému zaťaženiu 4 kN pôsobiacemu v zvislom smere nadol na plochu jeden meter dĺžky schodíka bez spôsobenia závažnej trvalej deformácie.

Na zabezpečenie stability zariadenia v nezatahutej a zatahutej polohe musí byť namontovaný vhodný mechanizmus.

Povrch zariadenia musí byť protišmykový a jeho efektívna svetlá šírka musí byť rovnaká ako šírka vchodu.

Zariadenie musí byť vybavené zariadením určeným na zastavenie pohybu tohto schodíka, ak jeho predný okraj prichádza do kontaktu s akýmkoľvek predmetom alebo osobou, zatiaľ čo sa schodík pohybuje.

Maximálna sila vynaložená zariadením musí spĺňať tieto pravidlá:

Maximálna sila vynaložená zariadením počas pohybu otvárania nesmie pri narazení na prekážku prekročiť špičkovú silu 300 N.

Ak sa predpokladá, že cestujúci budú vo vozidle stáť na zariadení pohybujúcom sa v zvislom smere, schodík nesmie v žiadnom bode povrchu schodíka fungovať so zvislou silou väčšou ako 150 N pôsobiacou na plochu s priemerom 80 mm.

Zariadenie musí mať núdzový spôsob uvedenia do pracovnej polohy a uskladnenia pri poruche motora.

4.2.2.12.3.4. Všeobecné požiadavky podľa kategórie B

Požiadavky komponentov interoperability

Ak sú na staniaciach umiestnené pomocné zariadenia pri nástupe do vozidla a výstupe z vozidla, musia byť použiteľné pre invalidný vozík, ktorého vlastnosti sú podrobne opísané v prílohe M.

Povrch zariadenia musí byť protišmykový a musí mať efektívnu svetlú šírku minimálne 760 mm, s výnimkou zdvižných plošín, pre ktoré je prípustná šírka 720 mm. Ak je zariadenie široké menej ako 900 mm, musí mať na oboch stranách zdvihnuté okraje, aby sa zabránilo zošmyknutiu kolies pomôcky na mobilitu.

Zariadenie musí odolať hmotnosti minimálne 300 kg umiestnenej do stredu rampy a rozdelenej na plochu 660 mm krát 660 mm.

4.2.2.12.3.5. Osobitné požiadavky pre pohyblivé schodíky

Pohyblivý schodík je zariadenie zabudované do vozidla, je plne automatický a aktivuje sa v spojení s postupmi otvárania a zatvárania dverí.

Pohyblivé schodíky sa môžu používať za predpokladu, ak spĺňajú požiadavky týkajúce sa vybraného konštrukčného obrysu železničných koľajových vozidiel podľa prílohy C k TSI Železničné koľajové vozidlá – Nákladné vozne.

V prípade, že sa schodík vysúva až za hranicu povolenú podľa obrysových pravidiel, musí vlak počas vysúvania schodíka stáť.

Schodík sa musí vysunúť ešte predtým, ako sa otvorením dverí umožní cestujúcim prejsť, a naopak, schodík sa môže začať zasúvať len vtedy, ak už otvorením dverí nie je umožnené cestujúcim PRM prejsť.

4.2.2.12.3.6. Osobitné požiadavky pre prenosné rampy

Požiadavky komponentov interoperability

Zariadenie, ktoré manuálne ovláda personál, musí byť skonštruované tak, aby bolo bezpečné, a na jeho ovládanie musí stačiť minimálne úsilie.

Ak je pomocné zariadenie poháňané motorom, musí byť v prípade núdze ovládateľné manuálne, keby došlo k poruche motora. Tento spôsob ovládania nesmie predstavovať žiadne nebezpečenstvo pre osobu, ktorá zariadenie používa, ako aj pre osobu, ktorá ho ovláda.

Prístupovú rampu uskladnenú na nástupišti stanice alebo vo vlaku musí umiestňovať manuálne personál alebo sa poloautomaticky uvádza do pracovnej polohy využitím mechanického prostriedku, ktorý ovláda personál alebo cestujúci.

Povrch rámp musí byť protišmykový a musí mať efektívnu svetlú šírku minimálne 760 mm.

Rampy musia mať na oboch stranách zdvihnuté okraje, aby sa zabránilo zošmyknutiu kolies mobilnej pomôcky z rampy.

Sokle na oboch koncoch rampy musia byť zošíkmené a nesmú byť vyššie ako 20 mm. Musia byť vybavené kontrastnými výstražnými pásmi.

Rampa musí byť pri používaní na nástup alebo výstup zaistená, aby sa pri nakladaní alebo vykladaní invalidného vozíka nehýbala.

Musí byť k dispozícii priestor, aby sa zabezpečilo, že uskladnené rampy, vrátane prenosných rámp, nebránia pohybu invalidného vozíka alebo inej pomôcky na mobilitu cestujúceho ani nepredstavujú pre cestujúcich žiadne nebezpečenstvo v prípade náhleho zastavenia.

Sklon rampy musí byť maximálne 10,2 stupňa (18 %). Ak sklon dosiahne túto maximálnu hodnotu, môže si to vyžadovať pomoc cestujúcemu.

Požiadavky subsystému

Musí byť k dispozícii priestor, aby sa zabezpečilo, že uskladnené rampy, vrátane prenosných rámp, nebránia pohybu invalidného vozíka alebo inej pomôcky na mobilitu cestujúceho ani nepredstavujú pre cestujúcich žiadne nebezpečenstvo v prípade náhleho zastavenia.

4.2.2.12.3.7. Osobitné požiadavky pre poloautomatické rampy

Požiadavky komponentov interoperability

Poloautomatická rampa musí byť vybavená zariadením určeným na zastavenie pohybu pohyblivej časti, ak jeho predný okraj prichádza do kontaktu s akýmkoľvek predmetom alebo osobou, zatiaľ čo sa zariadenie pohybuje.

Sklon rampy musí byť maximálne 10,2 stupňa (18 %). Ak sklon dosiahne túto maximálnu hodnotu, môže si to vyžadovať pomoc cestujúcemu.

Požiadavky subsystému

Ovládacím zariadením sa zabezpečí, aby sa vozidlo nemohlo pohybovať, keď nie je poloautomatická rampa uskladnená.

4.2.2.12.3.8. Osobitné požiadavky pre stúpadlá

Požiadavky komponentov interoperability

Stúpadlo je zariadenie zabudované do vozidla, je plne automatické a aktivuje sa v spojení s postupmi otvárania a zatvárania dverí. Zostáva v horizontálnej polohe bez podpory na nástupišti stanice.

4.2.2.12.3.9. Osobitné požiadavky pre zdvižné plošiny vo vlakoch

Požiadavky komponentov interoperability

Zdvižná plošina je zariadenie zabudované do vchodu vozidla, ktoré uvádza do pracovnej polohy vlakový personál. Systém musí umožniť prekonať rozdiel maximálnej výšky medzi podlahou vozidla a nástupišťom stanice, ak sa používa.

Ak sa používa zdvižná plošina, musí spĺňať tieto požiadavky:

Každé ovládacie zariadenie na uvedenie do pracovnej polohy, spustenie na úroveň zeme, zdvihnutie a uskladnenie plošiny si vyžaduje nepretržitý manuálny tlak zo strany prevádzkovateľa a nesmie umožniť nesprávne poradie ovládania, keď je plošina obsadená.

Plošina musí mať núdzový spôsob uvedenia do pracovnej polohy, spustenia na úroveň zeme spolu s osobou používajúcou plošinu a zdvihnutia a uskladnenia prázdne plošiny pri výpadku energie poháňajúcej plošinu.

Žiadna časť nástupišťovej zdvižnej plošiny nesmie presiahnuť rýchlosť 150 mm/s, keď sa plošina s danou osobou pohybuje smerom nahor a nadol, a rýchlosť 300 mm/s počas uvádzania do pracovnej polohy alebo uskladňovania (výnimku tvorí prípad, keď sa nasadenie a uskladnenie plošiny ovláda manuálne). Horizontálne a vertikálne zrýchlenie nástupišťovej zdvižnej plošiny musí byť pri obsadení maximálne 0,3 g.

Plošina musí byť vybavená bariérami, ktoré zabránia kolesám invalidného vozíka skotúľať sa z plošiny počas jej prevádzky.

Pohyblivá bariéra alebo prvok vlastnej konštrukcie musia zabrániť, aby sa invalidný vozík skotúľal z okraja najbližšieho k vozidlu, pokiaľ je plošina v úplne zdvihnutej polohe.

Každá strana nástupišťovej zdvižnej plošiny, ktorá v zdvihnutej polohe presahuje za vozidlo, musí byť vybavená bariérou s výškou minimálne 25 mm. Tieto bariéry nesmú zasahovať pri manipulácii smerom do hlavnej uličky alebo smerom z nej.

Bariéra na strane vstupu (vonkajšia bariéra), ktorá plní funkciu nakladacej rampy, keď je plošina na úrovni zeme, musí byť počas zdvihnutia alebo uzavretia dostatočná, aby ju elektrický invalidný vozík nemohol prejsť ani do nej naraziť; v opačnom prípade musí byť na tento účel zavedený doplnkový systém.

Invalidný vozík musí byť možné na plošine umiestniť smerom dnu aj von.

Musí byť zavedený bezpečný systém uskladnenia, aby sa zabezpečilo, že uskladnená zdvižná plošina nebráni pohybu invalidného vozíka alebo inej pomôcky na mobilitu cestujúceho ani nepredstavuje pre cestujúcich žiadne nebezpečenstvo.

Ak je plošina uskladnená, využiteľná šírka vchodu musí byť minimálne 800 mm.

Požiadavky subsystému

Konštrukcia zdvižnej plošiny musí zabezpečiť, že sa vozidlo nebude pohybovať, ak nie je plošina zložená.

4.2.3. Funkčné a technické špecifikácie rozhraní

Vzhľadom na to, že v súčasnosti neexistujú TSI konvenčných železníc týkajúce sa železničných koľajových vozidiel a infraštruktúry pre cestujúcich, tento oddiel zostáva otvoreným bodom.

Neexistuje žiadne rozhranie so subsystémom Riadenie, zabezpečenie a návštenie.

Rozhrania so subsystémom Prevádzka sú opísané v oddiele 4.1.4 „Prevádzkové predpisy“.

4.2.4. Prevádzkové predpisy

Tieto prevádzkové predpisy nie sú súčasťou posudzovania železničných koľajových vozidiel.

V tejto TSI sa nešpecifikujú prevádzkové predpisy týkajúce sa evakuácie v prípade nebezpečenstva, ale len príslušné technické požiadavky. Účelom technických požiadaviek týkajúcich sa železničných koľajových vozidiel je uľahčiť evakuáciu pre všetkých vrátane PRM.

Vzhľadom na základné požiadavky uvedené v oddiele 3 sú prevádzkové predpisy špecifické pre subsystém Železničné koľajové vozidlá v súlade s technickým rozsahom pôsobnosti definovaným v ustanovení 1.1, na ktoré sa vzťahuje táto TSI, takého:

— Všeobecne

Železničný podnik musí mať písomne zakotvené zásady, na základe ktorých sa zabezpečí, že železničné koľajové vozidlá pre cestujúcich budú prístupné pre všetky kategórie PRM, a to počas celej prevádzky v súlade s technickými požiadavkami tejto TSI. Zásady musia byť v súlade so zásadami manažéra infraštruktúry alebo manažéra stanice (pozri oddiel 4.2.4), ak je vhodné. Zásady sa musia implementovať prostredníctvom zabezpečenia primeraných informácií pre personál, postupov a odbornej prípravy. Zásady týkajúce sa železničných koľajových vozidiel musia zahŕňať aj prevádzkové predpisy súvisiace s týmito prípadmi:

— Prístup k prednostným sedadlám a ich rezervácia

V súvislosti so sedadlami zaradenými do kategórie „prednostné“ možno hovoriť o dvoch typoch: (i) nerezervované a (ii) rezervované (pozri oddiel 4.2.2.1). V prípade (i) sú prevádzkové predpisy určené pre iných cestujúcich (prostredníctvom označení), na základe ktorých sa od nich vyžaduje, aby dali prednosť všetkým kategóriám PRM, ktoré sú oprávnené využívať tieto sedadlá, a aby obsadené prednostné sedadlá v prípade potreby uvoľnili. V prípade (ii) prevádzkové predpisy implementuje železničný podnik, aby sa vzhľadom na PRM zabezpečila spravodlivosť systému rezervácie lístkov. Týmito predpismi sa zabezpečí, že prednostné sedadlá si budú môcť až do stanovenej lehoty pred odchodom rezervovať najskôr len PRM. Na základe toho si bude môcť osoba s vodiacim psom rezervovať dve miesta – jedno pre PRM a druhé pre psa. Po tejto lehote budú prednostné sedadlá k dispozícii všetkým cestujúcim vrátane PRM.

— Preprava vodiacich psov

Musia sa prijať prevádzkové predpisy, ktorými sa zabezpečí, že sa na PRM s vodiacim psom nebudú vzťahovať osobitné príplatky.

— Prístup do priestorov pre invalidné vozíky a ich rezervácia

Uvedené predpisy týkajúce sa prístupu k prednostným sedadlám a ich rezervácie platia aj v prípade priestorov pre invalidné vozíky (pozri oddiel 4.2.2.3), avšak s tou výnimkou, že osoby používajúce invalidný vozík sú jedinou kategóriou PRM, ktoré majú prednosť. 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 priestoru pre invalidný vozík. Sklápacie sedadlá umožňujú, aby sa priestor pre invalidný vozík dal využiť ako priestor s možnosťou sedenia pre všetkých.

— Prístup do priestorov na spanie prístupných pre všetkých a ich rezervácia

Uvedené predpisy týkajúce sa rezervácie prednostných sedadiel platia aj v prípade priestorov na spanie prístupných pre všetkých (pozri oddiel 4.2.2.3). Na základe prevádzkových predpisov sa však musí zabezpečiť, aby sa priestory na spanie prístupné pre všetkých neobsadzovali bez rezervácie (t. j. rezervácia bude vždy nevyhnutná).

— Výstražné zariadenie v priestore pre invalidný vozík (výstražný systém pre osobu používajúcu invalidný vozík)

Musia sa implementovať prevádzkové predpisy, aby sa zabezpečila primeraná reakcia a kroky zo strany vlakového personálu v prípade aktivovania výstražného systému v priestore pre invalidný vozík (pozri 4.2.2.3).

— *Aktivovanie vonkajších dverí zo strany vlakového personálu*

Musia sa implementovať prevádzkové predpisy vzhľadom na postup aktivovania vonkajších dverí zo strany vlakového personálu, aby sa zabezpečila bezpečnosť všetkých cestujúcich vrátane PRM (pozri oddiel 4.2.2.4.1).

— *Vlakový personál – výstražný systém v toaletách určených pre všetkých*

Musia sa implementovať prevádzkové predpisy, aby sa zabezpečila primeraná reakcia a kroky zo strany vlakového personálu v prípade, že cestujúci vrátane PRM aktivujú výstražný systém v toaletách určených pre všetkých (pozri 4.2.2.6.3).

— *Zvukové bezpečnostné pokyny pre prípad núdze*

Musia sa implementovať prevádzkové predpisy vzhľadom na prenos zvukových bezpečnostných pokynov pre cestujúcich v prípade núdze (pozri oddiel 4.2.2.8.1). V týchto predpisoch sa musí zohľadňovať charakter pokynov a ich prenosu.

— *Vizuálne informácie – kontrola reklamy*

Musia sa implementovať prevádzkové predpisy, aby sa zabránilo akémukoľvek odvráteniu pozornosti cestujúceho od vizuálnych informácií zo strany reklamy (pozri oddiel 4.2.2.8.2). Predpisy sa musia vzťahovať na umiestnenie, rozmery a osvetlenie reklám.

— *Automatický informačný systém – manuálna oprava nesprávnych alebo zavádzajúcich informácií*

Musia sa implementovať prevádzkové predpisy na potvrdenie platnosti a schopnosť opraviť chybné automatické informácie zo strany vlakového personálu (pozri oddiel 4.2.2.8).

— *Predpisy o hlásení konečného cieľa a ďalšej zastávky*

Musia sa implementovať prevádzkové predpisy, aby sa zabezpečilo ohlásenie ďalšej zastávky najneskôr 2 minúty pred zastavením (pozri oddiel 4.2.2.8).

— *Jazyk, v ktorom sa ohlasujú informácie vo vlakoch*

Vo vlaku sa informácie môžu ohlasovať zo záznamu alebo naživo. V oboch prípadoch sa musia implementovať prevádzkové predpisy na zdôvodnenie použitia daných jazykov, a to s náležitým zohľadnením profilu štátnej príslušnosti typických cestujúcich na trase(-ách) v súvislosti s hovoreným(-i) jazykom(-mi) (pozri oddiel 4.2.2.8).

— *Výstražný systém v priestoroch na spanie*

Musia sa implementovať prevádzkové predpisy, aby sa zabezpečila primeraná reakcia a kroky zo strany vlakového personálu v prípade, že cestujúci vrátane PRM aktivujú výstražný systém v priestoroch na spanie (pozri 4.2.2.11).

— *Predpisy o usporiadaní vlaku s cieľom umožniť používanie pomocných zariadení na nástup a výstup invalidného vozíka na základe usporiadania nástupíšť*

Musia sa implementovať prevádzkové predpisy, aby sa v snahe zohľadniť možnosti obmeny usporiadania vlaku mohli na základe miest zastavenia vlaku stanoviť bezpečné prevádzkové zóny pre pomocné zariadenia na nástup a výstup invalidného vozíka.

— *Bezpečnosť manuálne ovládaných a elektrických pomocných zariadení pri nástupe a výstupe invalidného vozíka*

Musia sa implementovať prevádzkové predpisy v súvislosti s ovládaním pomocných zariadení pri nástupe a výstupe zo strany vlakového personálu a personálu stanice. V prípade manuálne ovládaných zariadení sa musí zabezpečiť, že sa od personálu bude vyžadovať minimálne fyzické úsilie. V prípade elektrických zariadení sa musí zabezpečiť núdzový režim bezpečnej prevádzky, keby došlo k výpadku energie. Prevádzkový predpis sa musí implementovať v prípade, ak personál používa pohyblivú bezpečnostnú bariéru upevnenú na zdvižnej plošine pre invalidný vozík.

Prevádzkové predpisy sa musia implementovať na zabezpečenie bezpečného ovládania pomocných rámp pri nástupe a výstupe zo strany personálu, pokiaľ ide o uvedenie do pracovnej polohy, zabezpečenie, zdvihnutie, zníženie a uskladnenie.

— *Pomoc osobám používajúcim invalidný vozík*

Prevádzkové predpisy sa musia implementovať na zabezpečenie toho, že si personál bude vedomý skutočnosti, že osoby používajúce invalidný vozík môžu pri nástupe do vozidla a výstupe z vozidla požiadať o pomoc, a že v prípade požiadania takúto pomoc poskytnú.

Od PRM sa môže vyžadovať, aby si takúto pomoc objednali vopred, čím sa zabezpečí, že bude k dispozícii školený personál.

— *Nástupište – prevádzková zóna pre pomocné zariadenie pri nástupe a výstupe 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 vhodnosť. Táto zóna musí byť kompatibilná s existujúcimi nástupišťami, na ktorých bude mať vlak pravdepodobne zastávky.

Dôsledkom uvedených ustanovení je, že miesto zastavenia vlaku sa môže v niektorých prípadoch upraviť, aby spĺňala túto požiadavku.

Musia sa implementovať prevádzkové predpisy s cieľom zohľadniť rôzne usporiadanie vlakov (pozri oddiel 4.1.2.19), aby sa miesta zastavenia vlakov mohli stanoviť vzhľadom na prevádzkové zóny pre pomocné zariadenia.

— *Použitie pohyblivých schodíkov v prípade núdze*

Musia sa implementovať prevádzkové predpisy v súvislosti s núdzovým uskladnením alebo použitím stúpadla v prípade zlyhania motora.

— *Preprava detských kočíkov*

Musia sa implementovať prevádzkové predpisy v súvislosti s prepravou detských kočíkov.

— *Preprava batožiny*

Musia sa implementovať prevádzkové predpisy v súvislosti s prepravou batožiny.

— *Prevádzka kombinácií železničných koľajových vozidiel, z ktorých nie všetky spĺňajú požiadavky TSI týkajúce sa PRM*

Pri usporadúvaní vlaku z kombinácie železničných koľajových vozidiel, z ktorých nie všetky spĺňajú príslušné požiadavky, sa musia implementovať prevádzkové postupy na zabezpečenie toho, aby boli vo vlaku k dispozícii minimálne dva priestory pre invalidné vozíky, ktoré spĺňajú požiadavky TSI týkajúcej sa PRM. Okrem toho sa musí zabezpečiť aj to, že ak sú vo vlaku k dispozícii toalety, osoba používajúca invalidný vozík musí mať prístup na toaletu určenú pre všetkých.

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

Je prípustné, že systémy dynamických informácií a výstražné zariadenia v priestoroch pre invalidné vozíky/toaletách určených pre všetkých nebudú v prípade týchto kombinácií vozidiel plne funkčné.

— *Usporiadanie vlakov z jednotlivých vozidiel, ktoré spĺňajú požiadavky TSI týkajúcej sa PRM*

V prípade, že sa má z vozidiel, ktoré boli posudzované individuálne v súlade s oddielom 6.2.7, usporiadať vlak, musia byť zavedené prevádzkové postupy na zabezpečenie toho, že celý vlak bude spĺňať všetky príslušné ustanovenia oddielu 4.2 tejto TSI.

4.2.5. Predpisy údržby

Vzhľadom na základné požiadavky uvedené v oddiele 3 sú predpisy údržby špecifické pre subsystém Železničné koľajové vozidlá v súlade s technickým rozsahom pôsobnosti definovaným v ustanovení 1.1, na ktoré sa vzťahuje táto TSI, takéto:

Ak sa zistí chyba zariadenia zabudovaného pre PRM (vrátane hmatových značiek), železničný podnik musí zabezpečiť, že bude mať zavedené postupy na opravu alebo výmenu zariadenia, a to do 6 pracovných dní od nahlásenia chyby.

4.2.6. Odborná spôsobilosť

Odborná spôsobilosť personálu nevyhnutná na prevádzku a údržbu subsystému Železničné koľajové vozidlá v súlade s technickým rozsahom pôsobnosti definovaným v ustanovení 1.1 a v súlade s ustanovením 4.2.4, v ktorom sa uvádza zoznam prevádzkových predpisov, na ktoré sa vzťahuje táto TSI, je takáto:

Odborná príprava personálu, ktorý plní úlohu sprievodcov vo vlaku, poskytovateľov služieb a asistentov pre cestujúcich na stanici a úlohu predávajúcich cestovné lístky, sa musí zaoberať aj otázkami uvedenia si postihnutia a rovnosti a špecifickými potrebami každej kategórie PRM.

Odborná príprava technikov a manažérov zodpovedných za údržbu a prevádzku vlakov sa musí takisto zaoberať aj otázkami uvedenia si postihnutia a rovnosti a špecifickými potrebami každej kategórie PRM.

4.2.7. Zdravotné a bezpečnostné podmienky

Neexistujú špecifické požiadavky v rozsahu pôsobnosti tejto TSI týkajúce sa zdravotných a bezpečnostných podmienok pre personál, ktorý je nevyhnutný na prevádzku železničných koľajových vozidiel, ani požiadavky na implementáciu TSI.

4.2.8. Register železničných koľajových vozidiel

Požiadavky na register železničných koľajových vozidiel vzhľadom na túto TSI sú uvedené ďalej.

Register železničných koľajových vozidiel musí obsahovať tieto všeobecné informácie o každom type železničných koľajových vozidiel:

- všeobecný opis typu železničných koľajových vozidiel (vrátane maximálnej prevádzkovej rýchlosti a počtu pevných sedadiel);
- železničný podnik, ktorý prevádzkuje železničné koľajové vozidlá, ako aj majiteľ železničných koľajových vozidiel, ak sa odlišuje;
- členský štát, ktorý schvaľuje železničné koľajové vozidlá na účely tejto TSI;
- číslo triedy a čísla jednotlivých vozidiel železničných koľajových vozidiel;
- výrobca železničných koľajových vozidiel;
- dátum, od ktorého sa začala prevádzka železničných koľajových vozidiel vo verejnej osobnej doprave;
- trasy, na ktorých je povolená prevádzka železničných koľajových vozidiel;
- dátum vyhlásenia o zhode železničných koľajových vozidiel s požiadavkami tejto TSI;
- názov notifikovaného orgánu, ktorý osvedčil túto zhodu;
- vlakové usporiadanie(-a) železničných koľajových vozidiel v rámci prevádzky spĺňajúcej požiadavky tejto TSI.

Vzhľadom na príslušné ustanovenia TSI sa okrem každého železničného koľajového vozidla uvádzajú a opisujú tieto znaky:

- počet prednostných sedadiel v súlade s ustanovením 4.2.2.2;
- počet priestorov pre invalidné vozíky v súlade s ustanovením 4.2.2.3;
- počet toaliet v súlade s ustanovením 4.2.2.6;
- počet priestorov na spanie prístupných pre invalidné vozíky v súlade s ustanovením 4.2.2.11, ak sú k dispozícii;
- výška podlahy vozidla a umiestnenie všetkých schodíkov určených na nástup do vozidla a výstup z vozidla v súlade s ustanoveniami 4.2.2.12.1, 4.2.2.12.2 a 4.2.2.12.3;
- výška nástupišťa (vrátane akýchkoľvek osobitných prípadov), s ktorým má byť skonštruované železničné koľajové vozidlo kompatibilné, v súlade s ustanovením 4.2.2.12.1;

- opis zabudovaných pomocných zariadení pri nástupe do vozidla a výstupe z vozidla v súlade s ustanovením 4.2.2.12.4, ak sú k dispozícii;
- opis prenosných pomocných zariadení pri nástupe do vozidla a výstupe z vozidla, ktoré sa automaticky prepravuje v železničných koľajových vozidlách, v súlade s ustanovením 4.2.2.12.4.

V prípade, že sa na dosiahnutie súladu s touto TSI uplatňovali vnútroštátne predpisy, musia sa pre každú príslušnú položku uviesť v registri príslušné predpisy a ustanovenia.

Ak sa zmení členský štát registrácie, obsah registra železničných koľajových vozidiel pre dané koľajové vozidlo vzhľadom na túto TSI sa presunie z pôvodného štátu registrácie na nový štát registrácie.

Údaje obsiahnuté v registri železničných koľajových vozidiel sú potrebné pre:

- členský štát, aby potvrdil, že železničné koľajové vozidlá spĺňajú požiadavky tejto TSI;
- manažéra infraštruktúry, aby potvrdil, že železničné koľajové vozidlo je kompatibilné s infraštruktúrou, na ktorej sa má prevádzkovať;
- železničný podnik, aby potvrdil, že železničné koľajové vozidlo spĺňa jeho požiadavky.

4.3. Definície pojmov použitých v tejto TSI

Ovládanie dlaňou ruky

Ovládanie dlaňou ruky znamená, že sa zariadenie vo svojej využiteľnej polohe musí dať ovládať dlaňou alebo ktoroukoľvek inou časťou ruky bez toho, aby bolo nevyhnutné roztiahnuť prsty. Príčinou tejto požiadavky je skutočnosť, že cestujúci s bolestivými ochoreniami, ktoré postihujú ich kĺby, ako je napr. artritída, nemusia byť schopní (alebo ak áno, tak pravdepodobne v bolestiach) vyvinúť silu končekmi prstov. Mnohí nie sú schopní na takýto úkon roztiahnuť prsty.

Kontrast

S cieľom dosiahnuť pri použití farby na dva susediace povrchy dostatočný kontrast sa kontrast medzi farbami stanoví na základe stupňa odrazu svetla, odtieňa a hodnoty chromatickosti.

Na účely tejto TSI sa „kontrast“ posudzuje na základe stupňa odrazu rozptýleného svetla, môže sa však zosilniť na základe meniacich sa odtieňov a chromatickosti.

„Kontrast na základe stupňa odrazu rozptýleného svetla“ znamená kontrast povrchov podľa tohto vzorca:

$$K = \frac{(L_0 - L_h)}{L_0 + L_h}$$

K = kontrast

L_0 = stupeň odrazu rozptýleného svetla objektu.

L_h = stupeň odrazu rozptýleného svetla týkajúci sa pozadia alebo susediaceho povrchu.

Ak sa v tejto TSI špecifikuje kontrast, musí sa dodržať hodnota minimálne $K = 0,3$.

L tu predstavuje svetelnú intenzitu rozptýleného svetla odrazeného od určitého prvku na povrchu daným smerom, rozdeleného plochou prvku premietnutou rovnakým smerom.

Kombinácia červenej a zelenej farby nie je ako kontrast prípustná.

Meranie stupňa odrazu rozptýleného svetla sa musí vykonávať v súlade s európskymi alebo vnútroštátnymi normami.

Stupeň kontrastu vo vzťahu k odtieňu sa stanoví na základe vzájomnej blízkosti oboch farieb v rámci farebného spektra, aby sa dosiahlo, že kontrast farieb, ktoré sú v rámci spektra blízko pri sebe, bude slabší ako kontrast farieb, ktoré sú od seba viac vzdialené.

Hodnota chromatickosti v každej definícii farby opisuje jej intenzitu a saturáciu. Čím je farba silnejšie saturovaná, tým je jej intenzita väčšia.

Prvý schodík

„Prvý schodík“ znamená prvý schodík vozidla, ktorý cestujúci použije pri nástupe do vlaku alebo výstupe z vlaku. Je ním zvyčajne schodík, ktorý je najbližšie k okraju nástupišta. Môže byť pevný alebo pohyblivý.

Protišmykový

„Protišmykový“ znamená, že každá použitá povrchová úprava musí byť dostatočne drsná alebo inak osobitne vytvorená na to, aby sa trenie medzi povrchom a topánkou alebo pomôckou na mobilitu určitej osoby udržalo v prípade suchého aj mokrého povrchu na prijateľnej úrovni.

Treba uviesť, že v prípade definovania protišmykovosti povrchov podláh neexistuje jednoznačný alebo všeobecne uznávaný systém stanovovania koeficientu trenia.

V prípade železničných koľajových vozidiel je preto postačujúce preukázať, že statický koeficient trenia medzi určeným „protišmykovým“ povrchom a topánkou s gumenou podrážkou dosahuje hodnotu minimálne 0,35 aj vtedy, ak je povrch mokrý od čistej vody, pričom hodnota sa získava meraním na základe vnútroštátne alebo medzinárodne uznávanej skúšobnej metódy. Druh gumy použitej pri skúške sa musí uviesť spolu s výsledkami skúšky a musí byť reprezentatívny pre druhy materiálu použité pri výrobe topánok predávaných v členských štátoch Európskej únie na každodenné nosenie.

V prípade infraštruktúry platia vnútroštátne predpisy týkajúce sa rovnocenných určených povrchov v budovách.

„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. Hmatové piktogramy a znaky musia nad povrch vyčnievať minimálne 0,5 mm, nesmú byť vygravírované a musia byť hranaté (t. j. nesmú byť zaoblené, ale ani ostré).

Vzdialenosť medzi znakmi alebo piktogramami musí umožniť, aby sa obe strany vyčnievajúceho písmena, čísla alebo symbolu dali ucítiť prstami pri jedinom prejení.

Výška znaku alebo čísla musí byť minimálne 15 mm.

Kedykoľvek sa používajú znaky Braillovho písma, musí sa používať vnútroštátne normalizované Braillovo písmo. Bodka v Braillovom písme musí byť kupolovitá. Pre jednotlivé slová sa musí používať štandardná Braillova abeceda a musí byť k dispozícii pomocné zariadenie na orientáciu.

Manažér stanice

Manažér stanice je subjekt zodpovedný za každodenné riadenie stanice. Túto úlohu môže plniť aj železničný podnik, manažér infraštruktúry alebo tretia strana.

Bezpečnostné informácie

Bezpečnostné informácie sú informácie, ktoré musia byť cestujúcim k dispozícii na to, aby vopred vedeli, ako sa budú musieť správať v prípade núdze.

Bezpečnostné pokyny

Bezpečnostné pokyny sú pokyny, ktoré musia byť cestujúcim k dispozícii na to, aby v prípade núdze vedeli, čo majú robiť.

Voľný schodný priestor

Voľný schodný priestor je voľný priestor, ktorý umožňuje pohyb vo vozidle do zón určených v kapitole 4.

Priechod medzi vozidlami

Priechod medzi vozidlami umožňuje cestujúcim prejsť z jedného vozidla vlaku do druhého.

5. KOMPONENTY INTEROPERABILITY**5.1. Definícia**

Podľa článku 2 písm. d) smernice 2001/16/ES upravenej smernicou 2004/50/ES je komponentom interoperability „každý základný komponent, skupina komponentov, montážny podcelok alebo kompletný montážny celok zariadenia zabudovaného alebo určeného na zabudovanie do subsystému, od ktorého

priamo alebo nepriamo závisí interoperabilita transeurópskeho konvenčného železničného systému. Pojem „komponent“ sa vzťahuje tak na hmotné objekty, ako aj na nehmotné objekty, akým je napríklad softvér.“

5.2. **Inovačné riešenia**

Ako sa uvádza v oddiele 4 tejto TSI, inovačné riešenia si môžu vyžadovať novú špecifikáciu a/alebo nové postupy posudzovania. Tieto špecifikácie a postupy posudzovania musia byť vypracované na základe postupu uvedeného v ustanovení 6.1.3.

5.3. **Zoznam komponentov**

Pre komponenty interoperability platia príslušné ustanovenia smernice 2001/16/ES upravenej smernicou 2004/50/ES; tieto komponenty sú uvedené nižšie.

5.3.1. **Infraštruktúra**

Medzi komponenty interoperability pre infraštruktúru patria tieto prvky.

Vybavenie pre vizuálne informovanie cestujúcich

Pomocné zariadenia pri nástupe do vozidla a výstupe z vozidla

Tlačidlá

Priestor na prebaľovanie detí

Hmatové označenia

Automat na predaj cestovných lístkov

5.3.2. **Železničné koľajové vozidlá**

Medzi komponenty interoperability pre železničné koľajové vozidlá patria tieto prvky:

Štandardné toalety a toalety prístupné pre všetkých

Informačné vybavenie pre cestujúcich (zvukové a vizuálne)

Výstražné zariadenia pre cestujúcich

Pomocné zariadenia pri nástupe do vozidla a výstupe z vozidla

Tlačidlá

Priestor na prebaľovanie detí

Vizuálne a hmatové označenia

5.4. **Činnosť a špecifikácie komponentov**

5.4.1. **Infraštruktúra**

Vlastnosti, ktoré sa majú dodržiavať, sa nachádzajú v ďalej uvedených príslušných ustanoveniach oddielu 4.1.

Vybavenie pre vizuálne informovanie cestujúcich (4.1.2.11.2 a príloha N)

Pomocné zariadenia pri nástupe do vozidla a výstupe z vozidla (4.1.2.21.2)

Hmatové tlačidlá (4.1.2.4)

Priestor na prebaľovanie detí (4.1.2.7.2)

Hmatové označenia (4.1.2.11)

Automaty na predaj cestovných lístkov (4.1.2.9.2)

5.4.2. Železničné koľajové vozidlá

Vlastnosti, ktoré sa majú dodržiavať, sa nachádzajú v ďalej uvedených príslušných ustanoveniach oddielu 4.2.

Toalety (4.2.2.6)

Vybavenie pre vizuálne informovanie cestujúcich (4.2.2.8.3 a príloha N)

Výstražné zariadenia pre cestujúcich:

Výstražné zariadenia sa musia dať ovládať dlaňou ruky a na ich ovládanie musí stačiť sila maximálne 30 newtonov.

Pomocné zariadenia pri nástupe do vozidla a výstupe z vozidla (4.2.2.12.3)

Tlačidlá:

Na ovládanie tlačidiel musí stačiť sila maximálne 15 newtonov.

Priestor na prebaľovanie detí (4.2.2.6.3.2)

Vizuálne a hmatové označenia (4.2.2.8.1, 4.2.2.8.2 a príloha N)

6. **POSUDZOVANIE ZHODY A/ALEBO VHODNOSTI POUŽITIA**

6.1. **Komponenty interoperability**

6.1.1. Posudzovanie zhody (všeobecne)

Vyhlásenie ES o zhode alebo vyhlásenie ES o vhodnosti použitia v súlade s článkom 13 ods. 1 a kapitolou 3 prílohy IV k smernici 2001/16/ES upravenej smernicou 2004/50/ES musí vyhotoviť výrobca alebo jeho splnomocnený zástupca so sídlom v Spoločenstve predtým, ako uvedie komponent interoperability na trh.

Posudzovanie zhody komponentu interoperability sa uskutočňuje na základe týchto modulov (Moduly sú opísané v prílohe F k tejto TSI).

Moduly pre komponenty interoperability

Modul A: Vnútoraná kontrola výroby (konštrukčná, vývojová a výrobná fáza)

Modul A1: Vnútoraná kontrola konštrukčného riešenia s overením výrobku (konštrukčná, vývojová a výrobná fáza)

Modul B: Preskúmanie typu (konštrukčná a vývojová fáza)

Modul C: Zhoda s typom (výrobná fáza)

Modul D: Systém riadenia kvality výroby (výrobná fáza)

Modul F: Overenie výrobku (výrobná fáza)

Modul H1: Úplný systém riadenia kvality (konštrukčná, vývojová a výrobná fáza)

Modul H2: Úplný systém riadenia kvality s preskúmaním konštrukčného riešenia (konštrukčná, vývojová a výrobná fáza)

Modul V: Potvrdenie typu v skúšobnej prevádzke (Vhodnosť použitia)

Ak sa v prípade určitého modulu vyžaduje účasť notifikovaného orgánu,

- schvaľovací postup a obsah posúdenia musí definovať výrobca alebo jeho splnomocnený zástupca so sídlom v Spoločenstve a notifikovaný orgán podľa požiadaviek vymedzených v tejto TSI;
- pre každý komponent interoperability musí byť notifikovaný orgán, ktorý má vybrať výrobca, splnomocnený buď:

na posudzovanie komponentov interoperability subsystému Železničné koľajové vozidlá a/alebo na posudzovanie komponentov interoperability subsystému Infraštruktúra.

6.1.2. Postupy posudzovania zhody (moduly)

Posudzovanie zhody zahŕňa fázy a vlastnosti podľa označenia X v tabuľke D1 prílohy D k tejto TSI. Výrobca alebo jeho splnomocnený zástupca so sídlom v Spoločenstve musí vybrať na základe požadovaného komponentu jeden z modulov alebo jednu z kombinácií modulov uvedených v tabuľke 16.

Tabuľka 16

Postupy posudzovania

Ustanovenie	Komponenty, ktoré sa majú posudzovať	Modul A	Modul A1 (*)	Moduly B + C	Moduly B + D	Moduly B + F	Modul H1 (*)	Modul H2
4.1.2.11.2 a 4.1.2.12.2	Vybavenie pre vizuálne informovanie cestujúcich		X	X	X		X	X
4.1.2.21.2	Pomocné zariadenia pri nástupe do vozidla a výstupe z vozidla		X		X	X	X	X
4.1.2.4	Hmatové tlačidlá	X		X			X	
4.1.2.7.2	Priestor na prebaľovanie detí	X		X			X	
4.1.2.11	Hmatové označenia	X		X			X	
4.1.2.9.2	Automat na predaj cestovných lístkov	X		X			X	
4.2.2.6	Toalety		X	X	X		X	X
4.2.2.8	Vybavenie pre vizuálne informovanie cestujúcich		X	X	X		X	X
4.2.2.3, 4.2.2.6 a 4.2.2.11	Výstražné zariadenia pre cestujúcich	X		X			X	
4.2.2.12.3	Pomocné zariadenia pri nástupe do vozidla a výstupe z vozidla		X		X	X	X	X
4.2.2.4	Tlačidlá	X		X			X	
4.2.2.6.3.2	Priestor na prebaľovanie detí	X		X			X	
4.2.2.8.1, 4.2.2.8.2 a príloha N	Vizuálne a hmatové označenia	X		X			X	

(*) Moduly A1 a H1 sú prípustné v prípade existujúcich riešení len za podmienok definovaných v ustanovení 6.1.3.

6.1.3. Inovačné riešenia

V prípade, že sa za komponent interoperability navrhuje inovačné riešenie podľa oddielu 5.2, výrobca alebo jeho splnomocnený zástupca so sídlom v Spoločenstve musí oznámiť odchýlky od príslušného ustanovenia TSI a predložiť ich Európskej železničnej agentúre (ERA). ERA uvedie príslušné funkčné špecifikácie a špecifikácie rozhraní týchto komponentov do konečnej formy a vypracuje metódy posudzovania.

Príslušné funkčné špecifikácie a špecifikácie rozhraní a vypracované metódy posudzovania musia byť pri revízii zapracované do tejto TSI.

Po nadobudnutí účinnosti rozhodnutia Komisie prijatého v súlade s článkom 21 ods. 2 smernice 2001/16/ES upravenej smernicou 2004/50/ES sa inovačné riešenie môže použiť ešte pred jeho zapracovaním do TSI.

6.1.4. Posudzovanie vhodnosti použitia

Posudzovanie vhodnosti použitia na základe potvrdenia typu v skúšobnej prevádzke (modul V) podľa prílohy F k tejto TSI sa vyžaduje v prípade týchto komponentov interoperability:

Žiadne

6.2. Subsystemy

6.2.1. Posudzovanie zhody (všeobecne)

V súlade s prílohou VI smernice 96/48/ES musí obstarávateľ alebo jeho splnomocnený zástupca so sídlom v Spoločenstve (žiadateľ) predložiť notifikovanému orgánu, ktorý vybral, žiadosť o posúdenie zhody subsystému Železničné koľajové vozidlá alebo Infraštruktúra.

Predloženie žiadosti o posúdenie zhody železničných koľajových vozidiel zo strany výrobcu zostáva otvoreným bodom (pozri DV11, otázka 3).

Tento notifikovaný orgán musí byť notifikovaný na posudzovanie subsystému Železničné koľajové vozidlá alebo Infraštruktúra.

Vyhlásenie ES o overení v súlade s článkom 18 ods. 1 a prílohou VI k smernici 2001/16/ES upravenej smernicou 2004/50/ES musí vyhotoviť žiadateľ.

Toto vyhlásenie ES o overení sa vyžaduje na získanie povolenia na uvedenie subsystému do prevádzky.

Posudzovanie zhody subsystému sa musí uskutočňovať na základe jedného z týchto modulov alebo kombinácie týchto modulov podľa ustanovenia 6.2.2 a prílohy E k tejto TSI (Moduly sú opísané v prílohe F k tejto TSI).

Moduly na ES overenie subsystémov

Modul SB: Preskúvanie typu (konštrukčná a vývojová fáza)

Modul SD: Systém riadenia kvality výroby (výrobná fáza)

Modul SF: Overenie výrobku (výrobná fáza)

Modul SG: Overenie jednotky

Modul SH2: Úplný systém riadenia kvality s preskúmaním konštrukčného riešenia (konštrukčná, vývojová a výrobná fáza)

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. Postupy posudzovania zhody (moduly)

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

Tabuľka 17

Postupy posudzovania

Subsystem, ktorý sa má posudzovať	Moduly SB + SD	Moduly SB + SF	Modul SG:	Modul SH2:
Subsystem Železničné koľajové vozidlá	X	X		X
Subsystem Infraštruktúra	X		X	X

Vlastnosti subsystému, ktoré sa majú posudzovať v príslušných fázach, sú uvedené v prílohe E k tejto TSI, a to v tabuľke E.1 týkajúcej sa subsystému Infraštruktúra a tabuľke E.2 týkajúcej sa subsystému Železničné

koľajové vozidlá. Žiadateľ musí potvrdiť, že každý vybudovaný subsystém sa zhoduje s typom.

Vlastnosti komponentov interoperability, ktoré sú uvedené v tabuľke D1 prílohy D, sa nachádzajú aj v tabuľkách E.1 alebo E.2 prílohy E. Posúdenie týchto vlastností sa považuje za vykonané, keď je k dispozícii vyhlásenie ES o zhode komponentu interoperability.

Posudzovanie subsystému Údržba je opísané v ustanovení 6.2.5.

6.2.3. Inovačné riešenia

V prípade, že subsystém zahŕňa inovačné riešenie podľa oddielu 4.1.1 alebo 4.2.1, výrobca alebo obstarávateľ musí oznámiť odchýlky od príslušného ustanovenia TSI a predložiť ich Európskej železničnej agentúre (ERA). ERA uvedie príslušné funkčné špecifikácie a špecifikácie rozhraní tohto riešenia do konečnej formy a vypracuje metódy posudzovania.

Príslušné funkčné špecifikácie a špecifikácie rozhraní a metódy posudzovania musia byť pri revízii zapracované do tejto TSI.

Po nadobudnutí účinnosti rozhodnutia Komisie prijatého v súlade s článkom 21 ods. 2 smernice 2001/16/ES upravenej smernicou 2004/50/ES sa inovačné riešenie môže použiť ešte pred jeho zapracovaním do TSI.

6.2.4. Posudzovanie údržby

Podľa článku 18.3 smernice 2001/16/ES upravenej smernicou 2004/50/ES musí notifikovaný orgán zostaviť technickú dokumentáciu, ktorá bude obsahovať knihu údržby. To predovšetkým znamená, že notifikovaný orgán overí:

- existenciu knihy údržby,
- existenciu prvkov pre železničné koľajové vozidlá v rámci knihy údržby podrobne uvedených v ustanovení 4.2.10.2 HS RST TSI,

ale nemusí skontrolovať platnosť obsahu knihy údržby.

Zodpovednosť za posudzovanie zhody údržby nesie príslušný členský štát.

V ustanovení F.4 prílohy F (ktoré zostáva otvoreným bodom) sa uvádza postup, na základe ktorého každý členský štát zabezpečuje, aby opatrenia údržby spĺňali ustanovenia tejto TSI a aby sa základné parametre a základné požiadavky dodržali počas celej doby životnosti subsystému.

6.2.5. Posudzovanie prevádzkových predpisov

V ustanovení 6.2.1 TSI Prevádzka konvenčného železničného systému sa uvádza, že v súčasnosti si žiadne prvky obsiahnuté v TSI týkajúcej sa prevádzky konvenčných železníc nevyžadujú samostatné posudzovanie zo strany notifikovaného orgánu.

Na účely tejto TSI týkajúcej sa PRM notifikovaný orgán neoveruje žiadne prevádzkové predpisy, aj keď sú uvedené v ustanovení 4.1.4 alebo 4.2.4.

6.2.6. Posudzovanie jednotlivých vozidiel

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

Musí sa však preukázať, že ak sa pri formovaní celého vlaku kombinujú tieto vozidlá s inými kompatibilnými vozidlami, môžu byť splnené všetky ustanovenia TSI týkajúcej PRM.

6.3. Komponenty interoperability bez vyhlásenia ES**6.3.1. Všeobecne**

Na obmedzené obdobie, ktoré sa označuje ako prechodné obdobie, sa komponenty interoperability bez vyhlásenia ES o zhode alebo vhodnosti použitia môžu vo výnimočných prípadoch zapracovať do subsystémov za predpokladu, že sú splnené ustanovenia uvedené v tomto oddiele.

6.3.2. Prechodné obdobie

Prechodné obdobie začína nadobudnutím účinnosti tejto TSI a trvá šesť rokov.

Po uplynutí prechodného obdobia a s prihliadnutím na výnimky povolené na základe oddielu 6.3.3.3 sa na komponenty interoperability bude pred ich zapracovaním do subsystému vzťahovať požadované vyhlásenie ES o zhode a/alebo vhodnosti použitia.

6.3.3. Certifikácia subsystémov obsahujúcich necertifikované komponenty interoperability počas prechodného obdobia**6.3.3.1. Podmienky**

Počas prechodného obdobia môže notifikovaný orgán vydať osvedčenie o zhode subsystému, aj keď sa na niektoré komponenty interoperability zapracované do subsystému nevzťahujú príslušné vyhlásenia ES o zhode a/alebo vhodnosti použitia podľa tejto TSI, ak sú splnené tieto tri kritériá:

- zhodu subsystému skontroloval vo vzťahu k požiadavkám definovaným v kapitole 4 tejto TSI notifikovaný orgán,
- po vykonaní doplňujúcich posúdení notifikovaný orgán potvrdí, že zhoda a/alebo vhodnosť použitia komponentov interoperability je v súlade s požiadavkami kapitoly 5, a
- komponenty interoperability, na ktoré sa nevzťahuje príslušné vyhlásenie ES o zhode a/alebo vhodnosti použitia, sa museli používať v subsystéme už uvedenom do prevádzky v minimálne jednom členskom štáte pred nadobudnutím účinnosti tejto TSI.

Pre takto posúdené komponenty interoperability sa nevyhotovujú žiadne vyhlásenia ES o zhode a/alebo vhodnosti použitia.

6.3.3.2. Notifikácia

- V osvedčení o zhode subsystému sa musí jasne uviesť, ktoré komponenty interoperability posudzoval notifikovaný orgán v rámci overovania subsystému.
- Vo vyhlásení ES o overení subsystému sa musí jasne:
- uviesť, ktoré komponenty interoperability boli posudzované ako súčasť subsystému,
- potvrdiť, že subsystém zahŕňa rovnaké komponenty interoperability, ako sú komponenty overené ako súčasť subsystému,
- v prípade týchto komponentov interoperability uviesť dôvod(-y), prečo výrobca neposkytol vyhlásenie ES o zhode a/alebo vhodnosti použitia pred ich zapracovaním do subsystému.

6.3.3.3. Implementácia v priebehu životného cyklu

Výroba alebo modernizácia/obnova príslušného subsystému sa musí zavrieť v priebehu šiestich rokov prechodného obdobia. Pokiaľ ide o životný cyklus subsystému:

- počas prechodného obdobia a
- v pôsobnosti orgánu, ktorý vydal vyhlásenie ES o overení subsystému,

je prípustné, aby sa komponenty interoperability bez vyhlásenia ES o zhode a/alebo vhodnosti použitia, ktoré sú toho istého typu vyrobeného tým istým výrobcom, používali pri výmenách súvisiacich s údržbou a ako náhradné diely subsystému.

Po uplynutí prechodného obdobia

- a do modernizácie, obnovy alebo výmeny subsystému a
- v pôsobnosti orgánu, ktorý vydal vyhlásenie ES o overení subsystému,

je prípustné, aby sa komponenty interoperability bez vyhlásenia ES o zhode a/alebo vhodnosti použitia, ktoré sú toho istého typu vyrobeného tým istým výrobcom, naďalej používali pri výmenách súvisiacich s údržbou.

6.3.4. Monitorovacie opatrenia

Počas prechodného obdobia musia členské štáty:

- monitorovať počet a typ komponentov interoperability uvedených na trh na svojom území;
- zabezpečiť, že sa v prípade žiadosti o schválenie subsystému uvedú dôvody, prečo výrobca nepredložil komponent interoperability na certifikáciu;
- oznámiť Komisii a ostatným členským štátom podrobné údaje o necertifikovanom komponente interoperability a dôvody, prečo sa certifikácia neuskutočnila.

7. IMPLEMENTÁCIA TSI TÝKAJÚCEJ SA PRM

V tejto kapitole sa uvádza stratégia implementácie TSI. Je potrebné najmä stanoviť etapy, ktoré sa majú realizovať s cieľom dosiahnuť postupný prechod z existujúceho stavu do konečného stavu, pri ktorom bude normou dodržanie TSI. Podkladom pre túto kapitolu je potreba koordinovať implementáciu TSI predovšetkým z technických alebo prevádzkových dôvodov, náležite sa v nej však zohľadňuje aj analýza nákladov a výnosov v súlade s príslušnými ustanoveniami smernice. Do úvahy sa musí vziať aj skutočnosť, že niekedy dochádza ku koordinácii implementácie TSI s implementáciou iných TSI.

Pri implementácii TSI sa musí zohľadňovať celkový prechod konvenčnej a vysokorychlostnej železničnej siete k plnej interoperabilite.

V snahe podporiť tento prechod TSI umožňujú postupné etapovité uplatňovanie a koordinovanú implementáciu s inými TSI.

7.1. Uplatňovanie tejto TSI na novú infraštruktúru/železničné koľajové vozidlá

7.1.1. Infraštruktúra

Aspekty infraštruktúry v kapitolách 2 až 6 tejto TSI a osobitných ustanoveniach uvedených ďalej sa v plnom rozsahu uplatňujú na novú infraštruktúru uvedenú do prevádzky.

Toto ustanovenie TSI sa nevzťahuje na infraštruktúru, ktorá je predmetom už podpísanej zmluvy alebo je v záverečnej fáze verejnej súťaže ku dňu nadobudnutia účinnosti tejto TSI.

Manažér infraštruktúry, železničný podnik alebo manažér stanice, ktorý zodpovedá za železničnú stanicu, musí zorganizovať konzultácie so subjektmi zodpovednými za riadenie okolia v prípade každej novej stavby v priestoroch stanice alebo v okolí, aby sa splnili požiadavky na prístup nielen v priestoroch stanice, ale aj pokiaľ ide o prístup k stanici.

7.1.2. Železničné koľajové vozidlá

7.1.2.1. Všeobecne

Aspekty železničných koľajových vozidiel v kapitolách 2 až 6 tejto TSI a osobitných ustanoveniach uvedených ďalej sa v plnom rozsahu uplatňujú na nové železničné koľajové vozidlá uvedené do prevádzky.

Táto TSI sa nevzťahuje na nové železničné koľajové vozidlá, ktoré sú predmetom už podpísanej zmluvy alebo sú v záverečnej fáze verejnej súťaže ku dňu nadobudnutia účinnosti tejto TSI.

7.1.2.2. Novoskonštruované železničné koľajové vozidlá s novým konštrukčným riešením

7.1.2.2.1. Definície

Na účely oddielu 7.1.1 a oddielu 7.1.2.1 platia tieto definície:

- Fáza A je obdobie, ktoré sa začína, keď sa určí notifikovaný orgán a keď sa mu predloží opis železničných koľajových vozidiel, ktoré sa majú vyvinúť a postaviť alebo nadobudnúť.
- Fáza B je obdobie, ktoré sa začína, keď notifikovaný orgán vydá osvedčenie ES o overení týkajúce sa preskúmania typu alebo konštrukčného riešenia, a ktoré sa končí, keď osvedčenie ES o overení týkajúce sa preskúmania typu alebo konštrukčného riešenia prestane platiť.

7.1.2.2.2. Všeobecne

- Každý žiadateľ si môže vyžiadať
- osvedčenie ES o overení týkajúce sa preskúmania typu alebo konštrukčného riešenia pre subsystém a/alebo

osvedčenie o zhode a/alebo vhodnosti použitia týkajúce sa preskúmania typu alebo konštrukčného riešenia pre komponenty interoperability podľa ustanovení 6.2.1 a 6.1.1.

Žiadateľ musí notifikovanému orgánu určenému v súlade s kapitolou 6 tejto TSI oznámiť, že má v úmysle vyvinúť a posúdiť nové železničné koľajové vozidlá a/alebo KI. Spolu s týmto oznámením musí žiadateľ predložiť opis železničných koľajových vozidiel alebo KI, ktoré má v úmysle vyvinúť a postaviť alebo nadobudnúť.

7.1.2.2.3. Fáza A

Po dátume určenia notifikovaného orgánu sa certifikačný základ z hľadiska TSI, ktorá k tomuto dátumu platí pre konkrétne železničné koľajové vozidlo, stanoví pre fázu A na sedem rokov, okrem prípadov, keď sa používa článok 19 smernice 96/48/ES upravenej smernicou 2004/50/ES.

Keď revidovaná verzia TSI vrátane tejto nadobudne účinnosť počas fázy A, je prípustné používať revidovanú verziu, či už v celkovom rozsahu, alebo pre jednotlivé oddiely, ak sa tak žiadateľ a notifikovaný orgán dohodnú. Tieto opatrenia sa musia zdokumentovať.

Notifikovaný orgán vydá na základe kladného posúdenia osvedčenie ES o overení týkajúce sa preskúmania typu alebo konštrukčného riešenia pre subsystém alebo osvedčenie o zhode a/alebo vhodnosti použitia týkajúce sa preskúmania typu alebo konštrukčného riešenia pre komponent interoperability.

7.1.2.2.4. Fáza B

a) *Požiadavky subsystému*

Toto osvedčenie týkajúce sa preskúmania typu alebo konštrukčného riešenia pre subsystém platí pre sedemročnú fázu B, aj keď nová TSI nadobudne účinnosť, okrem prípadov, keď sa používa článok 19 smernice 96/48/ES upravenej smernicou 2004/50/ES. Počas tohto časového obdobia sa železničné koľajové vozidlá toho istého typu môžu uvádzať do prevádzky bez nového posúdenia typu.

Pred uplynutím sedemročnej fázy B sa železničné koľajové vozidlá musia posudzovať podľa TSI platnej v tom čase vo vzťahu k požiadavkám, ktoré sa zmenili alebo sú nové v porovnaní s certifikačným základom.

- Ak sa žiada o výnimku a táto výnimka sa schváli, existujúce osvedčenie ES o overení týkajúce sa preskúmania typu alebo konštrukčného riešenia zostáva platné na ďalšiu fázu B v trvaní troch rokov. Pred uplynutím tohto trojročného obdobia sa môže znovu uskutočniť rovnaký postup posudzovania a požiadania o výnimku.
- Ak konštrukčné riešenie subsystému spĺňa požiadavky, osvedčenie ES o overení týkajúce sa preskúmania typu alebo konštrukčného riešenia zostáva platné na ďalšiu fázu B v trvaní siedmich rokov.

V prípade, ak žiadna nová TSI nenadobudne účinnosť pred uplynutím fázy B, posudzovanie železničných koľajových vozidiel sa nevyžaduje a príslušné osvedčenie zostáva platné na ďalšiu fázu B v trvaní siedmich rokov.

b) *Požiadavky komponentov interoperability*

Osvedčenie týkajúce sa preskúmania typu alebo konštrukčného alebo vhodnosti použitia platí pre fázu B na päť rokov, aj keď nová TSI nadobudne účinnosť, okrem prípadov, keď sa používa článok 19 smernice 96/48/ES upravenej smernicou 2004/50/ES. Počas tohto časového obdobia sa nové komponenty toho istého typu môžu uvádzať do prevádzky bez posúdenia.

Pred uplynutím päťročnej fázy B sa komponent musí posudzovať podľa TSI platnej v tom čase vo vzťahu k požiadavkám, ktoré sa zmenili alebo sú nové v porovnaní s certifikačným základom.

7.1.2.3. *Železničné koľajové vozidlá s existujúcim konštrukčným riešením*

Na železničné koľajové vozidlá, ktorých konštrukčné riešenie nie je certifikované v súlade s TSI, sa vzťahujú podmienky uvedené v oddiele 7.5.2.

7.1.2.4. *Prechodné obdobie*

Členské štáty nemusia v priebehu prechodného obdobia, ktoré bude trvať do 1. januára 2010, TSI uplatňovať. Táto odchýlka je obmedzená na prípady:

- zmlúv, ktoré už boli podpísané alebo sú v záverečnej fáze verejnej súťaže ku dňu nadobudnutia účinnosti tejto TSI, a možností zakúpenia ďalších vozidiel v týchto zmluvách alebo
- zmlúv o zakúpení nových železničných koľajových vozidiel existujúceho konštrukčného typu, ktoré boli podpísané počas tohto prechodného obdobia.

7.2. **Revízia TSI**

V súlade s článkom 6 ods. 2 smernice 2001/16/ES upravenej smernicou 2004/50/ES nesie agentúra zodpovednosť za prípravu revízie a aktualizácie TSI a predkladanie príslušných odporúčaní výboru podľa článku 21 tejto smernice s cieľom zohľadniť technický rozvoj alebo spoločenské požiadavky. Postupné prijímanie a revízia ďalších TSI môže mať navyše takisto vplyv na túto TSI. Návrhy na zmenu tejto TSI musia byť predmetom prísnej revízie, aktualizované TSI budú pravidelne uverejňované každé 3 roky.

Akékoľvek zvažované inovačné riešenia sa musia oznámiť agentúre, aby sa rozhodlo o ich budúcom zahrnutí do TSI.

7.3. **Uplatňovanie tejto TSI na existujúcu infraštruktúru/železničné koľajové vozidlá**

Vzhľadom na existujúcu infraštruktúru a železničné koľajové vozidlá sa táto TSI vzťahuje na komponenty, ktoré boli obnovené alebo modernizované v súlade s podmienkami ustanovenými v článku 14 ods. 3 smernice.

7.3.1. *Infraštruktúra*

Existujúca infraštruktúra je infraštruktúra, ktorá je v prevádzke v deň nadobudnutia účinnosti tejto TSI.

TSI sa na existujúcu infraštruktúru neuplatňuje až do jej obnovy alebo modernizácie.

Táto TSI sa nevzťahuje na infraštruktúru, ktorá bola obnovená alebo modernizovaná v rámci už podpísanej zmluvy alebo v rámci záverečnej fázy verejnej súťaže ku dňu nadobudnutia účinnosti tejto TSI.

Manažér infraštruktúry, železničný podnik alebo manažér stanice, ktorý zodpovedá za železničnú stanicu, musí zorganizovať konzultácie so subjektmi zodpovednými za riadenie okolia v prípade každej modernizácie alebo obnovy v priestoroch stanice alebo v okolí, aby sa splnili požiadavky na prístup nielen v priestoroch stanice, ale aj pokiaľ ide o prístup k stanici.

V prípade obnovených alebo zmodernizovaných existujúcich staníc, **ktoré v ročnom priemere 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 dosiahnutie úplného súladu s týmto ustanovením, ak iná stanica vo vzdialenosti do 50 km na tej istej trase poskytuje požiadavky spĺňajúcu bezbariérovú trasu. Do projektov staníc sa preto zapracúvajú ustanovenia o budúcej montáži zdvižnej plošiny a/alebo ramp, aby bola stanica prístupná pre všetky kategórie PRM.

7.3.1.1. Všeobecne

Ak sa prvky obnovujú alebo modernizujú, musia spĺňať požiadavky tejto TSI, a to s týmito výnimkami:

Ak sa opatrenia modernizácie alebo obnovy infraštruktúry týkajú aspektov infraštruktúry, na ktoré sa vzťahujú ustanovenia tejto TSI týkajúcej sa PRM, musia sa znovu posudzovať v súlade s danými požiadavkami tejto TSI, a to za týchto podmienok:

Súlad s obsahom tejto TSI nie je povinný, ak si opatrenia, ktoré by boli potrebné na dosiahnutie súladu, vyžadujú konštrukčné zmeny nosných prvkov.

Súlad systémov a komponentov, ktoré nie sú zahrnuté do konkrétneho programu modernizácie alebo obnovy, nemusí byť v čase realizácie tohto programu dosiahnutý.

V prípade, že sa infraštruktúra v dôsledku opatrení obnovy alebo modernizácie znovu posudzuje vzhľadom na inú TSI, vyžaduje sa nové posúdenie vzhľadom na túto TSI len v súvislosti so systémami a komponentmi, ktorých sa opatrenia priamo týkajú.

Existujú dva druhy blokov infraštruktúry

— Budovy staníc (vrátanie miest na parkovanie, toaliet, predajných miest atď.)

— Nástupištia

Ak sa modernizuje alebo obnovuje celý blok, musí sa zabezpečiť bezbariérová trasa (ak je to vhodné), ktorú možno napojiť na iné bloky v prípade ich budúcej modernizácie alebo obnovy.

Bežná údržba prvkov infraštruktúry neznamená potrebu nového posúdenia v rámci rozsahu pôsobnosti tejto TSI.

7.3.1.2. Bezbariérové trasy - všeobecne (4.1.2.4.1)

Súlad s požiadavkami týkajúcimi sa rozmerov mostov pre chodcov a podchodov, pokiaľ ide o šírku a/alebo výšku, nie je povinný v prípade existujúcich mostov pre chodcov a podchodov.

7.3.1.3. Geometria mostov pre chodcov, schodísk a podchodov (4.1.2.14 a 4.1.2.15)

Súlad s požiadavkami týkajúcimi sa rozmerov mostov pre chodcov, schodísk a podchodov, pokiaľ ide o šírku a/alebo výšku, nie je povinný v prípade existujúcich mostov pre chodcov, schodísk a podchodov.

7.3.1.4. Rampy, pohyblivé schody, zdvižné plošiny a pohyblivé chodníky (4.1.2.17.)

Súlad s požiadavkami týkajúcimi sa rämp, pohyblivých schodov, zdvižných plošín a pohyblivých chodníkov nie je povinný v prípade existujúcich rämp, pohyblivých schodov, zdvižných plošín a pohyblivých chodníkov.

7.3.1.5. Šírka nástupišťa a okraj nástupišťa (4.1.2.19.)

Súlad s požiadavkami týkajúcimi sa minimálnej šírky nástupišťa nie je povinný v prípade existujúcich staníc, ak sú príčinou nesúladu určité prekážky na nástupišti (napr. konštrukčné stĺpy, schodiskové šachty, zdvižné plošiny atď.), ktoré sa nemôžu presunúť.

7.3.1.6. Výška nástupišťa a odsadenie (4.1.2.18.)

Súlad s požiadavkami týkajúcimi sa výšky nástupišťa a odsadenia nie je povinný v prípade obnovených nástupíšť, zostáva však povinný v prípade modernizovaných nástupíšť.

7.3.1.7. Historické budovy

Ak je existujúca stanica alebo jej časť historickou budovou a je chránená vnútroštátnymi právnymi predpismi, prevádzkovateľ infraštruktúry sa musí usilovať implementovať obsah tejto TSI. Ak je však možné preukázať, že by mohlo dôjsť k porušeniu vnútroštátnych právnych predpisov v oblasti ochrany budovy, implementácia príslušných požiadaviek tejto TSI nie je povinná.

7.3.2. Železničné koľajové vozidlá

Existujúce železničné koľajové vozidlá sú železničné koľajové vozidlá, ktoré sú v prevádzke, sú predmetom už podpísanej zmluvy alebo sú v záverečnej fáze verejnej súťaže ku dňu nadobudnutia účinnosti tejto TSI.

TSI sa na existujúce železničné koľajové vozidlá neuplatňuje až do ich obnovy alebo modernizácie.

Toto ustanovenie TSI sa nevzťahuje na železničné koľajové vozidlá, ktoré boli obnovené alebo modernizované v rámci už podpísanej zmluvy alebo v rámci záverečnej fázy verejnej súťaže ku dňu nadobudnutia účinnosti tejto TSI.

7.3.2.1. Všeobecne

Ak sa opatrenia modernizácie alebo obnovy železničných koľajových vozidiel týkajú aspektov železničných koľajových vozidiel, na ktoré sa vzťahujú ustanovenia tejto TSI týkajúcej sa PRM, musia sa znovu posudzovať v súlade s danými požiadavkami tejto TSI, a to za týchto podmienok:

Súlad systémov a komponentov, ktoré nie sú zahrnuté do konkrétneho programu modernizácie alebo obnovy, nemusí byť v čase realizácie tohto programu dosiahnutý.

V prípade, že sa vozidlo v dôsledku opatrení obnovy alebo modernizácie znovu posudzuje vzhľadom na iné TSI, vyžaduje sa nové posúdenie vzhľadom na túto TSI len v súvislosti so systémami a komponentmi, ktorých sa opatrenia priamo týkajú.

Súlad s obsahom tejto TSI nie je povinný v prípade, ak si opatrenia, ktoré by boli potrebné na dosiahnutie súladu, vyžadujú konštrukčné zmeny dverí (vnútorných alebo vonkajších), podvozkov, nárazových deformačných nosníkov, skriň vozidiel, ochrany vozidiel pred vzájomným vyšplhaním alebo iné opatrenia, ktoré by si vyžadovali nové potvrdenie konštrukčnej integrity vozidla v súlade s normou EN 12663:Júl 2001 a/alebo inými TSI.

7.3.2.2. Sedadlá

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

Súlad s ustanovením 4.2.2.2, pokiaľ ide o zabezpečenie prednostných sedadiel, 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 za zachovania existujúcej kapacity zabezpečiť maximálny počet prednostných sedadiel.

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

7.3.2.3. Priestory pre invalidné vozíky

Súlad s požiadavkami týkajúcimi sa priestorov pre invalidné vozíky, sa vyžaduje len v prípade, ak sa zmenilo usporiadanie sedadiel v celej vlakovéj súprave. Ak však nie je možné upraviť vstupný vchod alebo voľný schodný priestor tak, aby bol umožnený prístup pre invalidný vozík, nemusí sa pri zmene usporiadania sedadiel zabezpečiť priestor pre invalidný vozík.

Zabezpečenie zariadení na núdzové volanie 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.

7.3.2.4. Vonkajšie dvere

Súlad s požiadavkami týkajúcimi sa definovania vonkajšej časti vchodu pomocou označení a kontrastov je povinný len v prípade obnovy náteru (alebo inej úpravy vzhľadu) vozidla.

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

Súlad s požiadavkami týkajúcimi sa zabezpečenia signálov pri otváraní 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 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.

7.3.2.5. 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.

Súlad s požiadavkou týkajúcou sa synchronizácie fungovania dverí medzi vozidlami a nasledujúcich spojovacích dverí je povinný len v prípade, ak sú už dvere automatizované, obnovuje alebo modernizuje sa ovládací systém dverí a je zavedený vhodný riadiaci komunikačný systém medzi vozidlami.

7.3.2.6. Osvetlenie

Súlad s požiadavkou týkajúcou sa zabezpečenia osvetlenia schodíkov pri vonkajších vchodoch v súlade s ustanovením 4.2.2.5 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.

7.3.2.7. Toalety

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

Zabezpečenie zariadení na núdzové volanie na toaletách prístupných pre všetkých nie je povinné v prípade, ak nie je vo vozidle zavedený elektrický komunikačný systém, ktorý je možné upraviť tak, aby podporoval takéto zariadenie.

7.3.2.8. Voľný schodný priestor

Súlad s požiadavkami ustanovenia 4.2.2.7 je povinný len v prípade, ak sa zmenilo usporiadanie sedadiel v celom vlaku a ak je k dispozícii priestor pre invalidný vozík.

Súlad s požiadavkami týkajúcimi sa voľného schodného priestoru priechodu medzi vozidlami je povinný len v prípade obnovy alebo modernizácie prepojenia.

7.3.2.9. Informácie

Súlad s požiadavkami ustanovenia 4.2.2.8.2.2 týkajúcimi sa informácií o trase nie je v prípade obnovy alebo modernizácie povinný. Ak je však ako súčasť programu obnovy alebo modernizácie zavedený automatizovaný informačný systém o trase, musí spĺňať požiadavky tohto ustanovenia.

Súlad s ostatnými časťami ustanovenia 4.2.2.8 je vždy povinný v prípade obnovy alebo modernizácie označení alebo povrchovej úpravy interiéru.

7.3.2.10. Zmeny výšok

Súlad s požiadavkami ustanovenia 4.2.2.9 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 farebne kontrastný výstražný pás.

7.3.2.11. Držadlá

Súlad s požiadavkami ustanovenia 4.2.2.10 je povinný len v prípade obnovy alebo modernizácie existujúcich držadiel.

7.3.2.12. 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 núdzové volanie 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.

7.3.2.13. Umiestnenie schodíkov, schodíky a pomocné zariadenia pri nástupe do vozidla a výstupe z vozidla

Súlád s požiadavkami ustanovenia 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 pri nástupe do vozidla a výstupe z vozidla, musia spĺňať príslušné pododseky tohto oddielu TSI.

Ak sa však pri obnove alebo modernizácii vytvorí priestor pre invalidný vozík v súlade s ustanovením 4.2.2.3, je povinné zabezpečiť nejakú formu pomocného zariadenia v súlade s ustanovením 4.2.2.12.4.

Zodpovedný manažér infraštruktúry [alebo manažér(-i) stanice, ak sú zodpovednými subjektmi] a železničný podnik musia prijať opatrenia v súlade s článkom 10 ods. 5 smernice 91/440/ES naposledy upravenej smernicou 2004/51/ES pred uvedením obnovených alebo zmodernizovaných železničných koľajových vozidiel do prevádzky s cieľom stanoviť, ktorá strana bude zodpovedná za zabezpečenie pomocných zariadení na potrebných miestach (ustanovenie 4.2.2.12.4). Manažér infraštruktúry [alebo manažér(-i) stanice] a železničný podnik musia zabezpečiť, aby rozdelenie úloh, na ktorom sa dohodnú, bolo čo najschodnejším celkovým riešením.

7.4. Špecifické prípady

7.4.1. Všeobecne

V špecifických prípadoch sa povoľujú tieto osobitné ustanovenia.

Tieto špecifické prípady patria do dvoch kategórií: ustanovenia sa používajú buď trvalo (prípady „P“), alebo prechodne (prípady „T“). Pri dočasných prípadoch sa odporúča, aby dotknuté členské štáty splnili príslušný podsystem buď do roku 2010 (prípady „T1“), čo je cieľom stanoveným v rozhodnutí Európskeho parlamentu a Rady č. 1692/96/ES z 23. júla 1996 o základných usmerneniach Spoločenstva pre rozvoj transeurópskej dopravnej siete, alebo do roku 2020 (prípady „T2“).

7.4.1.1. Výška nástupištia

Dánsko „P“

V prípade služieb S-Bahn je povolená výška nástupištia 920 mm nad jazdnou plochou.

Francúzsko „P“

V prípade siete Ile-de-France je povolená výška nástupištia 920 mm nad jazdnou plochou.

Nemecko „P“

V prípade služieb S-Bahn je povolená výška nástupištia 960 mm nad jazdnou plochou.

Veľká Británia, Severné Írsko a Írsko „P“

Je povolená výška nástupištia 915 mm nad jazdnou plochou.

Litva, Lotyšsko a Estónsko „P“

Len v prípade infraštruktúry konvenčného železničného systému je povolená výška nástupištia 200 mm alebo 1 100 mm (+ 20 mm, - 50 mm) nad jazdnou plochou.

Poľsko „P“

V prípade služieb S-Bahn je povolená výška nástupištia 960 mm nad jazdnou plochou.

Portugalsko „P“

V prípade existujúcej infraštruktúry konvenčného železničného systému v Portugalsku je povolená výška nástupištia 900 mm nad jazdnou plochou.

V prípade staníc a zastávok, na ktorých sa nezabezpečujú služby dochádzkovej prepravy, je povolená výška nástupištia 685 mm nad jazdnou plochou.

Poznámka: Konštrukčné riešenie prahu vstupných dverí nových železničných koľajových vozidiel (na prímestských a hlavných tratiach) sa musí optimalizovať v prípade prístupu z nástupísk s výškou 900 mm.

Španielsko „P“

V prípade špecializovaných nástupíšť, na ktorých sa zabezpečujú služby dochádzkovej prepravy alebo regionálnej dopravy, je povolená výška nástupišťa 680 mm nad jazdnou plochou.

Švédsko „P“

Je povolená výška nástupišťa 580 mm a 730 mm nad jazdnou plochou.

Holandsko „P“

Je povolená výška nástupišťa 840 mm nad jazdnou plochou.

7.4.1.2. Odsadenie nástupišťa

Írsko „P“

Na priamej a rovnej trati $b_{q0} = 1\,561$ mm.

Veľká Británia „P“

Odsadenie nástupišťa:

Na priamych a rovných nástupištiach.

$\infty \geq R \geq 360$	$360 \geq R \geq 160$
$b_{q0} = 1\,447,5$	$b_{q0} = 1\,375,5 + \frac{26\,000}{R}$

V prípade tratí, na ktorých sa prevádzkujú vlaky Eurostar (trieda 373), a tratí, na ktorých sa prevádzkujú nákladné kontajnery s 2,6 m.

$\infty \geq R \geq 360$	$360 \geq R \geq 160$
$b_{q0} = 1\,447,5$	$b_{q0} = 1\,405,5 + \frac{26\,000}{R}$

V prípade tratí, na ktorých sa prevádzkujú nákladné kontajnery s 2,6 m.

	$\infty \geq R \geq 500$	$500 \geq R \geq 160$
Vnútorná strana oblúku	$b_{q0} = 1\,447,5$	$b_{q0} = 1\,381,5 + \frac{33\,000}{R}$
	$\infty \geq R \geq 360$	$360 \geq R \geq 160$
Vnútorná strana oblúku	$b_{q0} = 1\,447,5$	$b_{q0} = 1\,375,5 + \frac{26\,000}{R}$

V prípade nástupíšť s výškou 550 mm a 760 mm musí byť odsadenie:

Belgicko „P“

$b_{q0} = 1\,650 + \frac{5\,000}{R}$ pri oblúku s polomerom R, pričom platí $1\,000 \leq R < \infty$ (m)

$b_{q0} = 1\,650 + \frac{26\,470}{R} - 21,5$ pri oblúku s polomerom R, pričom platí $R < 1\,000$ (m)

Taliansko „P“

V prípade nástupíšť s výškou 550 mm

$$b_{q0} = 1650 + \frac{3750}{R} + 11,5$$

Fínsko „P“

$$b_{q0} = 1800 + \frac{36000}{R}$$

Litva, Lotyšsko a Estónsko „P“

Len pre infraštruktúru konvenčného železničného systému:

V prípade nástupíšť s výškou 200 mm $b_{q0} = 1\,745$ mm (+30 mm, – 25 mm).

V prípade nástupíšť s výškou 1 100 mm $b_{q0} = 1\,920$ mm (+30 mm, – 25 mm).

Severné Írsko „P“

Na priamej a rovnej trati $b_{q0} = 1\,560$ mm.

Poľsko „P“

$$b_{q0} = 1725 + \frac{36000}{R}$$

Portugalsko „P“

Platí len pre všetku existujúcu infraštruktúru konvenčného železničného systému.

Rozchod koľaje (nominálny): 1 668 mm

V prípade nástupíšť s výškou (h) 900 mm ($700\text{ mm} < h \leq 1\,170\text{ mm}$)

$$b_{q0} = 1770 + \frac{31750}{R}$$

V prípade nástupíšť s výškou (h) 685 mm ($400\text{ mm} \leq h \leq 700\text{ mm}$)

$$b_{q0} = 1800 + \frac{23250}{R}$$

Španielsko „P“

V prípade častí siete s rozchodom koľaje 1 668 mm

$$b_{q0} = 1720 + \frac{3750}{R}$$

Švédsko „P“

$$b_{q0(\text{inside})} = 1670 + \frac{41000}{R}$$

$$b_{q0(\text{outside})} = 1670 + \frac{31000}{R}$$

7.4.1.3. Nástupné a výstupné schodíky

7.4.1.3.1. Všeobecne

Ak sa interoperabilné železničné koľajové vozidlá prevádzkujú pri nástupištiach opísaných v špecifických prípadoch podrobne uvedených v ustanovení 7.4.1.2 v prípade nástupíšť s výškou 550 mm alebo 760 mm, môže sa ku konvenčnej hodnote δ_h pripočítať táto doplňujúca hodnota δ_g .

V tabuľkách sa uvádza aj zodpovedajúca hodnota b_{q0} .

Doplňujúca hodnota δ_g pre priamu a rovnú trať.

	Belgicko „P“	Fínsko „P“	Taliancko „P“	Poľsko „P“	Portugalsko „P“ v prípade nástupíšť s výškou 900 mm	Portugalsko „P“ v prípade nástupíšť s výškou 685 mm	Švédsko „P“	Španielsko „P“	Veľká Británia „P“
δ_g	0	150	11,5	75	+ 120 mm	+ 150 mm	20	70	-202,5
b_{q0}	1 650	1 800	1 661,5	1 725	1 770 mm	1 800 mm	1 670	1 720	1 447,5
Pre ďalšie rozmery pozri:		7.4.1.3.3			7.4.1.3.4	7.4.1.3.4			7.4.1.3.2

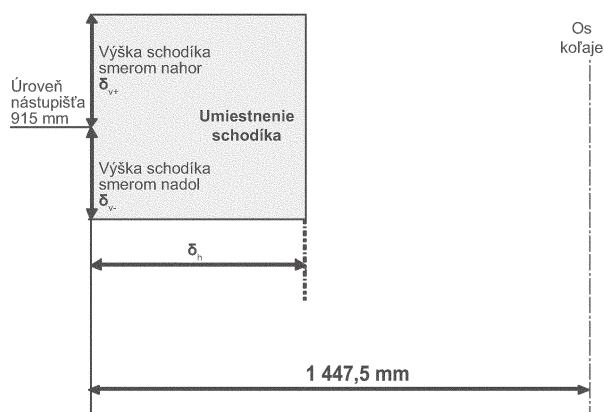
Doplňujúca hodnota δ_g pre R = 300 m

	Belgicko „P“	Fínsko „P“	Taliancko „P“	Poľsko „P“	Portugalsko „P“ v prípade nástupíšť s výškou 900 mm	Portugalsko „P“ v prípade nástupíšť s výškou 685 mm	Švédsko „P“	Španielsko „P“	Veľká Británia „P“
δ_g	54,5	257,5	11,5	195	+ 213 mm	+ 215 mm	vnútorná 144 vonkajšia 123,5	70	Štandard -200 Eurostar -170
b_{q0}	1 716,5	1 920	1 674	1 845	1 876 mm	1 878 mm	vnútorná 1 806,5 vonkajšia 1 773,5	1 732,5	Štandard 1 462,5 Eurostar 1 492,5
Pre ďalšie rozmery pozri:		7.4.1.3.3			7.4.1.3.4	7.4.1.3.4			7.4.1.3.2

7.4.1.3.2. Špecifický prípad pre železničné koľajové vozidlá, ktoré sa prevádzkujú vo Veľkej Británii „P“

Keďže hodnota δ_g je záporná, prvý schodík podľa ustanovenia 4.2.2.12.1 sa bude musieť pri prevádzke na tratiach Veľkej Británie odstrániť. Za týchto okolností musí prvý využiteľný schodík na tratiach Veľkej Británie spĺňať požiadavky tejto tabuľky:

	δ_h mm	δ_{v+} mm	δ_v mm
Na priamej a rovnej trati	200	230	160
Na trati s polomerom oblúku 300 m, štandardný prípad	200	230	160
Na trati s polomerom oblúku 300 m, štandardný prípad, prípad Eurostar	255	230	160

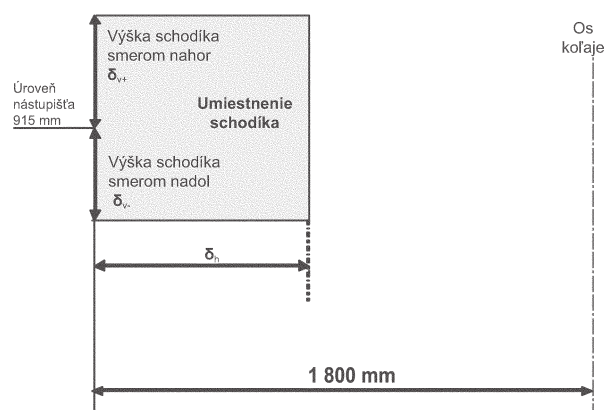


OBRÁZOK 12

7.4.1.3.3. Špecifický prípad pre železničné koľajové vozidlá, ktoré sa prevádzkujú vo Fínsku „P“

Keďže hodnota δ_g sa zvýšila, bude potrebný ďalší schodík pri prevádzke na tratiach vo Fínsku. Za týchto okolností musí prvý využiteľný schodík spĺňať požiadavky tejto tabuľky a musí byť skonštruovaný tak, aby maximálny konštrukčný obrys vozidla spĺňal požiadavky prílohy W TSI Železničné koľajové vozidlá – Nákladné vozne:

	δ_n mm	δ_{v+} mm	δ_{v-} mm
Na priamej a rovnej trati	200	230	160
Na trati s polomerom oblúku 300 m	410	230	160



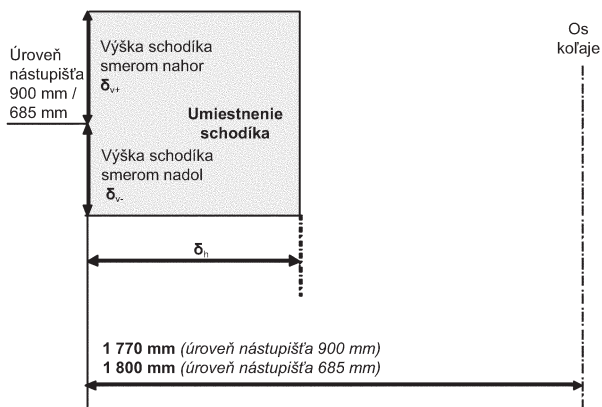
OBRÁZOK 13

7.4.1.3.4. Špecifický prípad pre železničné koľajové vozidlá, ktoré sa majú prevádzkovať v existujúcej konvenčnej železničnej sieti v Portugalsku „P“

Keďže sa hodnota δ_g zvýšila a výšky nástupíšť (900 mm a 685 mm) sa odlišujú od štandardných výšok nástupíšť (760 mm a 550 mm), vyžaduje sa v prípade železničných koľajových vozidiel určených na prevádzku na tratiach v Portugalsku ďalší schodík, pričom za týchto okolností musí prvý využiteľný schodík spĺňať požiadavky tejto tabuľky a musí byť skonštruovaný tak, aby maximálny konštrukčný obrys vozidla spĺňal požiadavky normy prEN 15273-2:2005 – Železničné aplikácie – Obrysy – časť 2: Obrysy železničných koľajových vozidiel – Príloha týkajúca sa kinematických obrysov v Portugalsku (CP)

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

	δ_n mm	δ_{v+} mm	δ_{v-} mm
Na priamej a rovnej trati	200	230	160
Na trati s polomerom oblúku 300 m	370	230	160



OBRÁZOK 14

7.4.1.4. Voľný schodný priestor

Špecifický prípad vo Veľkej Británii, v Severnom Írsku a Írsku „P“

Z dôvodu priechodného prierezu, oblúku trate a tým obmedzenej šírky vozidla platia tieto podmienky:

Od miesta vstupu do vozidla musia platiť minimálne požiadavky na prístupový voľný schodný priestor k prednostným sedadlám stanovené pre všeobecný prípad.

V prípade minimálnych požiadaviek na prístupový voľný schodný priestor k ostatným sedadlám neplatia žiadne osobitné požiadavky týkajúce sa PRM.

7.4.1.5. Zvukové signály dverí podľa kapitoly 4.2.2.4.1. „P“

Špecifický prípad Nemecko

Z dôvodu nižšej hladiny hluku moderných vlakov v Nemecku musí mať zvukový signál minimálne 60 dB $L_{Aeg, T} \pm 2$. Alternatívne môžu mať zvukové signály hodnotu 5 dB nad hladinou okolitého hluku.

7.4.1.6. Prednostné sedadlá „P“

Špecifické prípady Nemecko a Dánsko

Prednostné sedadlá musia z ostatných sedadiel predstavovať 10 %. Vo vlakoch s nepovinnou a povinnou rezerváciou musí mať minimálne 20 % týchto prednostných sedadiel piktogram, zvyšných 80 % prednostných sedadiel sa môže objednať alebo rezervovať vopred.

Vo vlakoch bez možnosti rezervácie musia mať všetky prednostné sedadlá piktogram týkajúci sa PRM podľa kapitoly 4.2.2.2.1.1.

7.4.1.7. Bezbariérové trasy „P“ (ustanovenie 4.1.2.3.1.)

Špecifický prípad Francúzsko (len sieť Ile de France)

V prípade nových, obnovených alebo zmodernizovaných staníc s denným objemom menej ako 5 000 cestujúcich (celkový počet nastupujúcich a vystupujúcich cestujúcich) sa nevyžaduje, aby spĺňali aspekty týkajúce sa zdvižných plošín a/alebo rámp v rámci požiadaviek na bezbariérové trasy, ak je vo vzdialenosti do 25 km na tej istej trase na inej stanici zastávka, na ktorej je zabezpečená bezbariérová trasa. Do projektov nových staníc sa preto zapracúvajú ustanovenia o budúcej montáži zdvižnej plošiny a/alebo rámp, aby bola stanica prístupná pre všetky kategórie PRM.

7.4.1.8. Počty cestujúcich

Špecifický prípad Rakúsko „T1“

Z dôvodu rýchleho implementačného plánu rakúskych orgánov platia v trvaní tohto dočasného špecifického prípadu požiadavky na počet cestujúcich podrobne uvedené v ustanoveniach 7.1.1 a 7.3.1 (infraštruktúra) a 4.1.4 (prevádzkové predpisy pre bezbariérové trasy) len pre infraštruktúru, ktorá je nová, zmodernizovaná alebo obnovená v prípade staníc, ktoré v dennom priemere prijímajú minimálne 2 000 nastupujúcich a vystupujúcich cestujúcich.

7.5. **Železničné koľajové vozidlá, ktorých prevádzka sa uskutočňuje na základe vnútroštátnych, dvojstranných, mnohostranných alebo medzinárodných dohôd**

7.5.1. Existujúce dohody

Členské štáty musia Komisii do 6 mesiacov po nadobudnutí účinnosti tejto TSI oznámiť nasledujúce dohody, na základe ktorých sa uskutočňuje prevádzka železničných koľajových vozidiel patriacich do rozsahu pôsobnosti tejto TSI (konštrukcia, obnova, modernizácia, uvedenie do prevádzky, prevádzka a riadenie železničných koľajových vozidiel podľa kapitoly 2 tejto TSI):

- vnútroštátne, dvojstranné alebo mnohostranné dohody medzi členskými štátmi a železničnými podnikmi alebo manažérmi infraštruktúry, ktoré sú dohodnuté na trvalom alebo dočasnom základe a ktoré sú potrebné z dôvodu veľmi špecifického alebo miestneho charakteru plánovanej prepravnej služby;
- dvojstranné alebo mnohostranné dohody medzi železničnými podnikmi, manažérmi infraštruktúry alebo bezpečnostnými úradmi, ktoré zabezpečujú významnú úroveň miestnej alebo regionálnej interoperability;
- medzinárodné dohody medzi jedným alebo viacerými členskými štátmi a aspoň jednou tretou krajinou alebo medzi železničnými podnikmi alebo manažérmi infraštruktúry členských štátov a aspoň jedným železničným podnikom alebo manažérom infraštruktúry tretej krajiny, ktoré zabezpečujú významnú úroveň miestnej alebo regionálnej interoperability.

Pokračujúca prevádzka/údržba železničných koľajových vozidiel, na ktoré sa vzťahujú tieto dohody, je prípustná, pokiaľ sú dohody v súlade s právnymi predpismi Spoločenstva.

Bude sa posudzovať kompatibilita týchto dohôd s právnymi predpismi EÚ vrátane ich nediskriminačného charakteru a najmä s touto TSI a Komisia prijme potrebné opatrenia, akým je napríklad revízia tejto TSI, s cieľom zahrnúť možné špecifické prípady alebo prechodné opatrenia.

7.5.2. Budúce dohody

V každej budúcej dohode alebo pri úprave existujúcich dohôd, najmä tých, ktoré upravujú verejné obstarávanie železničných koľajových vozidiel, ktorých konštrukčné riešenie nie je certifikované v súlade s TSI, sa musia zohľadňovať právne predpisy EÚ a najmä táto TSI. Členské štáty musia Komisii oznámiť tieto dohody/úpravy. V takom prípade sa uplatňuje rovnaký postup, ako je uvedený v odseku 7.5.1.

7.6. **Uvedenie infraštruktúry a železničných koľajových vozidiel do prevádzky**

Ak bol dosiahnutý súlad s TSI týkajúcou sa PRM a ak bolo v rámci jedného členského štátu udelené pre infraštruktúru a železničné koľajové vozidlá vyhlásenie ES o overení, všetky členské štáty ho v otázkach prístupu PRM navzájom uznajú v súlade s článkom 16 ods. 1 smernice 2001/16/ES.

Ak sa požaduje bezpečnostné osvedčenie v zmysle článku 10 smernice 2004/49 (časť B osvedčenia) alebo povolenie na uvedenie do prevádzky v zmysle článku 14 ods. 1 smernice 2001/16, železničný podnik môže požadovať osvedčenie/povolenie na uvedenie do prevádzky v prípade infraštruktúry a železničných koľajových vozidiel. Železničné koľajové vozidlá je možné zoskupovať podľa série alebo typu.

Je však potrebné overiť, či je infraštruktúra kompatibilná so železničnými koľajovými vozidlami v prípade, že sa prevádzkujú spoločne. Na tento účel môžu slúžiť registre infraštruktúry a železničných koľajových vozidiel.

PRÍLOHY (K TSI)

Rozsah pôsobnosti: Celé subsystémy Aspekt: Prístup osôb so zníženou pohyblivosťou

PRÍLOHA A	Vyhraďené	156
PRÍLOHA B	Vyhraďené	156
PRÍLOHA C	Posudzovanie opatrení údržby: Postup posudzovania zhody (príloha F4)	156
PRÍLOHA D	Posudzovanie komponentov interoperability	157
D.1	Rozsah pôsobnosti	157
D.2	Vlastnosti	157
PRÍLOHA E	Posudzovanie subsystémov	158
E.1	ROZSAH PÔSOBNOSTI	158
E.2	VLASTNOSTI A MODULY	158
PRÍLOHA F	Postupy posudzovania zhody a vhodnosti použitia	161
F.1	Zoznam modulov	161
F.2	Moduly pre komponenty interoperability	161
F.2.1	Modul A: Vnútorá kontrola výroby	161
F.2.2	Modul A1: Vnútorá kontrola konštrukčného riešenia s overením výroby	162
F.2.3	Modul B: Preskúmanie typu	164
F.2.4	Modul C: Zhoda s typom	166
F.2.5	Modul D: Systém riadenia kvality výroby	167
F.2.6	Modul F: Overovanie výrobku	170
F.2.7	Modul H1: Úplný systém riadenia kvality	172
F.2.8	Modul H2: Úplný systém riadenia kvality s preskúmaním konštrukčného riešenia	175
F.2.9	Modul V: Potvrdenie typu v skúšobnej prevádzke (Vhodnosť použitia)	178
F.3	Moduly na ES overenie subsystémov	182
F.3.1	Modul SB: Preskúmanie typu	182
F.3.2	Modul SD: Systém riadenia kvality výroby	184
F.3.3	Modul SF: Overovanie výrobku	189
F.3.4	Modul SG: Overenie jednotky	192
F.3.5	Modul SH2: Úplný systém riadenia kvality s preskúmaním konštrukčného riešenia	195
F.4	Posudzovanie opatrení údržby: Postup posudzovania zhody	201
PRÍLOHA G	Vyhraďené	201
PRÍLOHA H	Vyhraďené	201

PRÍLOHA I	Vyhradené	201
PRÍLOHA J	Vyhradené	202
PRÍLOHA K	Vyhradené	202
PRÍLOHA L	Aspekty nešpecifikované v TSI týkajúcej sa PRM, pre ktoré platia európske predpisy alebo sa vyžaduje notifikácia vnútroštátnych predpisov	203
PRÍLOHA M	Prenosný invalidný vozík	204
M.1	Rozsah pôsobnosti	204
M.2	Vlastnosti	204
PRÍLOHA N	Značenie pre PRM	205
N.1	Rozsah pôsobnosti	205
N.2	Značky pre subsystém Infraštruktúra	205
N.3	Značky pre subsystém Železničné koľajové vozidlá	205
N.4	Medzinárodná značka pre invalidný vozík	205
N.5	Značka pre indukčné sluchy	205
N.6	Značka pre privolanie pomoci alebo požiadanie o informácie	206
N.7	Značka pre núdzové volanie	206
N.8	Značky pre prednostné sedadlá	207

PRÍLOHA A

Vyhradené

PRÍLOHA B

Vyhradené

PRÍLOHA C

Posudzovanie opatrení údržby: Postup posudzovania zhody (príloha F4)

PRÍLOHA D

Posudzovanie komponentov interoperability

D.1 Rozsah pôsobnosti

V tejto prílohe sa stanovuje posudzovanie zhody a vhodnosti použitia 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 vlastnosti, ktoré sa majú posudzovať	Posudzovanie v nasledujúcej fáze			
	Konštrukčná a vývojová fáza			Výrobná fáza
	Revízia a/alebo preskúmanie konštrukčného riešenia	Revízia výrobného procesu	Typová skúška	Overenie zhody s typom
4.1.2.11.2 a 4.1.2.12.2 Vybavenie pre vizuálne informovanie cestujúcich	X		X	X
4.1.2.21.2 Pomocné zariadenia na nástup do vozidla a výstup z vozidla	X		X	X
4.1.2.4 Hmatové tlačidlá	X		X	X
4.1.2.7.2 Priestor na prebaľovanie detí	X		X	X
4.1.2.11 Hmatové označenia	X		X	X
4.1.2.9.2 Automaty na predaj cestovných lístkov	X		X	X
4.2.2.6 Toalety	X		X	X
4.2.2.8.3 Vybavenie pre vizuálne informovanie cestujúcich	X		X	X
4.2.2.3, 4.2.2.6 a 4.2.2.11 Výstražné zariadenia pre cestujúcich	X		X	X
4.2.2.12.3 Pomocné zariadenia na nástup do vozidla a výstup z vozidla	X		X	X
4.2.2.4 Tlačidlá	X		X	X
4.2.2.6.3.2 Priestor na prebaľovanie detí	X		X	X
4.2.2.8.1, 4.2.2.8.2 a príloha N Vizuálne informácie a označenia	X		X	X

PRÍLOHA E

Posudzovanie subsystémov

E.1 Rozsah pôsobnosti

V tejto prílohe sa stanovuje 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 Infraštruktúra a tabuľke E.2 týkajúcej sa subsystému Železničné koľajové vozidlá.

Tabuľka E.1

Posudzovanie subsystému Infraštruktúra (skonštruované a dodávané ako samostatná jednotka)

1	2	3	4	5
Vlastnosti, ktoré sa majú posudzovať	Konštrukčná a vývojová fáza	Výrobná fáza		
	Revízia a/alebo preskúmanie konštrukčného riešenia	Konštrukcia, montáž, inštalácia	Montáž (pred uvedením do prevádzky)	Potvrdenie za podmienok plnej prevádzky
4.1.2.2 Miesta na parkovanie pre PRM	X		X	
4.1.2.3 Bezbariérové trasy				
4.1.2.3.1 Všeobecne	X		X	
4.1.2.3.2 Označenie trasy	X		X	
4.1.2.4 Dvere a vstupné priestory	X		X	
4.1.2.5 Povrch podlahy	X		X	
4.1.2.6 Priehľadné prekážky	X		X	
4.1.2.7 Toalety	X		X	
4.1.2.8 Vybavenie a voľne stojace zariadenia	X		X	
4.1.2.9 Predaj cestovných lístkov/Pult na predaj cestovných lístkov alebo automat na predaj cestovných lístkov/Informačný pult/Pristroj na kontrolu cestovných lístkov/Turnikety/Miesta poskytovania služieb zákazníkom	X		X	
4.1.2.10 Osvetlenie	X		X	
4.1.2.11 Vizualne informácie označenie, pikto-gramy, dynamické informácie	X		X	X
4.1.2.12 Hlasové informácie	X		X	X
4.1.2.13 Núdzové východy, výstražné systémy	X		X	X
4.1.2.14 Geometria mostov a podchodov	X		X	
4.1.2.15 Schody	X		X	
4.1.2.16 Držadlá	X		X	
4.1.2.17 Rampy, pohyblivé schody, zdvižné plošiny, pohyblivé chodníky	X		X	
4.1.2.18.1 Výška nástupišta	X		X	
4.1.2.18.2 Odsadenie nástupišta	X			

1	2	3	4	5
Vlastnosti, ktoré sa majú posudzovať	Konštrukčná a vývojová fáza	Výrobná fáza		
	Revízia a/alebo preskúmanie konštrukčného riešenia	Konštrukcia, montáž, inštalácia	Montáž (pred uvedením do prevádzky)	Potvrdenie za podmienok plnej prevádzky
4.1.2.18.3 Geometrická poloha koľají pozdĺž nástupíšť	X			
4.1.2.19 Šírka nástupišťa a okraj nástupišťa	X		X	
4.1.2.20 Koniec nástupišťa	X		X	
4.1.2.21 Pomocné zariadenia na nástup do vozidla a výstup z vozidla pre cestujúcich používajúcich invalidný vozík	X		X	
4.1.2.22 Úrovňové koľajové priechody na staniciach	X		X	

Tabuľka E.2

Posudzovanie subsystému Železničné koľajové vozidlá (skonštruované a dodávané ako sériové výrobky)

1	2	3	4
Vlastnosti, ktoré sa majú posudzovať	Konštrukčná a vývojová fáza		Výrobná fáza
	Revízia a/alebo preskúmanie konštrukčného riešenia	Typová skúška	Bežná skúška
4.2.2.2 Sedadlá			
4.2.2.2.1 Všeobecne	X	X	
4.2.2.2.1 Prednostné sedadlá všeobecne	X	X	
4.2.2.2.2 Sedadlá umiestnené v jednom smere	X	X	
4.2.2.2.3 Sedadlá umiestnené oproti sebe	X	X	
4.2.2.3 Priestory pre invalidné vozíky	X	X	
4.2.2.4 Dvere			
4.2.2.4.1 Všeobecne	X	X	
4.2.2.4.2 Vonkajšie dvere	X	X	
4.2.2.4.3 Vnútorne dvere	X	X	
4.2.2.5 Osvetlenie		X	
4.2.2.6 Toalety			
4.2.2.6.1 Všeobecne	X	X	
4.2.2.6.2 Štandardné toalety	X	X	
4.2.2.6.3 Toalety prístupné pre všetkých	X	X	
4.2.2.7 Voľný schodný priestor	X	X	
4.2.2.8 Informácie pre zákazníkov			
4.2.2.8.1 Všeobecne	X	X	
4.2.2.8.2 Informácie (značenie)	X	X	
4.2.2.8.2 Informácie (opis trás a rezervácia miest)	X	X	
4.2.2.9 Zmeny výšok	X	X	
4.2.2.10 Držadlá	X	X	

1	2	3	4
Vlastnosti, ktoré sa majú posudzovať	Konštrukčná a vývojová fáza		Výrobná fáza
	Revízia a/alebo preskúmanie konštruk- čného riešenia	Typová skúška	Bežná skúška
4.2.2.11 Priestory na spanie prístupné pre invalidné vozíky	X	X	
4.2.2.12 Umiestnenie nástupných a výstupných schodíkov vozidla			
4.2.2.12.1 Všeobecné požiadavky	X		
4.2.2.12.2 Nástup a výstupné schodíky	X		
4.2.2.12.3.5 Pohyblivé schodíky	X	X	X
4.2.2.12.3.6 Prenosné rampy	X	X	
4.2.2.12.3.7 Poloautomatické rampy	X	X	X
4.2.2.12.3.8 Stúpadlá	X	X	X
4.2.2.12.3.9 Zdvižné plošiny vo vlakoch	X	X	X

PRÍLOHA F

Postupy posudzovania zhody a vhodnosti použitia**F.1 Zoznam modulov**

Moduly pre komponenty interoperability:

- Modul A: Vnútoraná kontrola výroby
- Modul A1: Vnútoraná kontrola konštrukčného riešenia s overením výrobku
- Modul B: Preskúvanie typu
- Modul C: Zhoda s typom
- Modul D: Systém riadenia kvality výroby
- Modul F: Overenie výrobku
- Modul H1: Úplný systém riadenia kvality
- Modul H2: Úplný systém riadenia kvality s preskúvaním konštrukčného riešenia
- Modul V: Potvrdenie typu v skúšobnej prevádzke (Vhodnosť použitia)

Moduly pre subsystémy

- Modul SB: Preskúvanie typu
- Modul SD: Systém riadenia kvality výroby
- Modul SF: Overenie výrobku
- Modul SG: Overenie jednotky
- Modul SH2: Úplný systém riadenia kvality s preskúvaním konštrukčného riešenia

Posudzovanie opatrení údržby

- Postup posudzovania zhody s modulom

F.2 Moduly pre komponenty interoperability**F.2.1 Modul A: Vnútoraná kontrola výroby**

1. V tomto module sa opisuje postup, ktorým výrobca alebo jeho splnomocnený zástupca so sídlom v Spoločenstve, ktorý vykonáva povinnosti ustanovené v bode 2, zabezpečuje a vyhlasuje, že príslušný komponent interoperability spĺňa príslušné požiadavky TSI.
2. Výrobca musí založiť technickú dokumentáciu, ktorá je opísaná v bode 3.
3. Technická dokumentácia musí umožniť posúdenie zhody komponentu interoperability s požiadavkami TSI. Musí v rozsahu relevantnom pre toto posúdenie pokrývať konštrukčné riešenie, výrobu, údržbu a prevádzku komponentu interoperability. Pokiaľ je to relevantné pre posúdenie, dokumentácia musí obsahovať:
 - všeobecný opis komponentu interoperability,
 - koncepčné informácie o konštrukčnom riešení a výrobe, napríklad nákresy a schémy komponentov, montážnych podcelkov, obvodov atď.,
 - opisy a vysvetlenia potrebné na pochopenie informácií o konštrukčnom riešení a výrobe, údržby a prevádzky komponentu interoperability,

- technické špecifikácie vrátane európskych špecifikácií ⁽¹⁾ s príslušnými ustanoveniami uplatnené v plnom rozsahu alebo čiastočne,
 - opis riešení prijatých na splnenie požiadaviek TSI v prípade, že európske špecifikácie neboli uplatnené v plnom rozsahu,
 - výsledky uskutočnených konštrukčných výpočtov, vykonaných preskúmaní atď.,
 - protokoly o skúškach.
4. Výrobca musí prijať všetky potrebné opatrenia, aby výrobný proces zabezpečil súlad každého vyrábaného komponentu interoperability s technickou dokumentáciou uvedenou v bode 3 a s príslušnými požiadavkami TSI.
5. Výrobca alebo jeho splnomocnený zástupca so sídlom v Spoločenstve musí vypracovať písomné vyhlásenie o zhode týkajúce sa komponentu interoperability. Obsah tohto vyhlásenia musí zahŕňať aspoň informácie uvedené v prílohe IV bod 3 a v článku 13 ods. 3 smernice 2001/16/ES. Na vyhlásení ES o zhode a na sprievodnej dokumentácii musí byť uvedený dátum a podpis.

Vyhlásenie musí byť napísané v rovnakom jazyku ako technická dokumentácia a musí obsahovať:

- odkazy na smernicu (smernicu 2001/16/ES a ďalšie smernice, ktoré sa môžu vzťahovať na komponent interoperability),
 - názov a adresu výrobcu alebo jeho splnomocneného zástupcu so sídlom v Spoločenstve (je potrebné uviesť obchodný názov a úplnú adresu a v prípade splnomocneného zástupcu je potrebné uviesť aj obchodný názov výrobcu alebo konštruktéra),
 - opis komponentu interoperability (model, typ atď.),
 - opis použitého postupu (modulu) na vyhlásenie zhody,
 - všetky príslušné opisy, ktoré spĺňa komponent interoperability, a najmä podmienky jeho používania,
 - odkaz na túto TSI a každú ďalšiu uplatniteľnú TSI a prípadne odkaz na európske špecifikácie,
 - identifikáciu podpisujúcej osoby oprávnenej prijímať záväzky v mene výrobcu alebo jeho splnomocneného zástupcu so sídlom v Spoločenstve.
6. Výrobca alebo jeho splnomocnený zástupca musia uchovávať kópiu vyhlásenia ES o zhode s technickou dokumentáciou 10 rokov po vyrobení posledného komponentu interoperability.
- V prípade, že výrobca ani jeho splnomocnený zástupca nemá sídlo v Spoločenstve, povinnosť uchovávať k dispozícii technickú dokumentáciu je v zodpovednosti osoby, ktorá komponent interoperability uvádza na trh Spoločenstva.
7. Ak sa v TSI vyžaduje dodatočne k vyhláseniu ES o zhode aj vyhlásenie ES o vhodnosti použitia týkajúce sa komponentu interoperability, toto vyhlásenie musí výrobca po jeho vydaní doplniť podľa podmienok modulu V.

F.2.2 Modul A1: Vnútoraná kontrola konštrukčného riešenia s overením výroby

1. V tomto module sa opisuje postup, ktorým výrobca alebo jeho splnomocnený zástupca so sídlom v Spoločenstve, ktorý vykonáva povinnosti ustanovené v bode 2, zabezpečuje a vyhlasuje, že príslušný komponent interoperability spĺňa príslušné požiadavky TSI.
2. Výrobca musí založiť technickú dokumentáciu, ktorá je opísaná v bode 3.

⁽¹⁾ Definícia európskej špecifikácie je stanovená v smerniciach 96/48/ES a 2001/16/ES. V príručke na uplatňovanie HS TSI sa vysvetľuje spôsob používania európskych špecifikácií

3. Technická dokumentácia musí umožniť posúdenie zhody komponentu interoperability s požiadavkami TSI.

Technická dokumentácia musí takisto poskytnúť dôkazy o tom, že konštrukčné riešenie komponentu interoperability, ktoré už bolo prijaté pred implementáciou tejto TSI, je v súlade s TSI a že komponent interoperability sa používa v prevádzke v rovnakej oblasti použitia.

Musí v rozsahu relevantnom pre toto posúdenie pokrývať konštrukčné riešenie, výrobu, údržbu a prevádzku komponentu interoperability. Pokiaľ je to relevantné pre posúdenie, dokumentácia musí obsahovať:

- všeobecný opis komponentu interoperability a podmienok jeho používania,
- koncepčné informácie o konštrukčnom riešení a výrobe, napríklad nákresy a schémy komponentov, montážnych podcelkov, obvodov atď.,
- opisy a vysvetlenia potrebné na pochopenie informácií o konštrukčnom riešení a výrobe, údržby a prevádzky komponentu interoperability,
- technické špecifikácie vrátane európskych špecifikácií ⁽²⁾ s príslušnými ustanoveniami uplatnené v plnom rozsahu alebo čiastočne,
- opis riešení prijatých na splnenie požiadaviek TSI v prípade, že európske špecifikácie neboli uplatnené v plnom rozsahu,
- výsledky uskutočnených konštrukčných výpočtov, vykonaných preskúmaní atď.,
- protokoly o skúškach.

4. Výrobca musí prijať všetky potrebné opatrenia, aby výrobný proces zabezpečil súlad každého vyrábaného komponentu interoperability s technickou dokumentáciou uvedenou v bode 3 a s príslušnými požiadavkami TSI.

5. Notifikovaný orgán vybraný výrobcom musí vykonať príslušné preskúmania a skúšky s cieľom overiť zhodu vyrábaných komponentov interoperability s typom opísaným v technickej dokumentácii uvedenej v bode 3 a s požiadavkami TSI. Výrobca ⁽³⁾ si môže zvoliť jeden z týchto postupov:

5.1. *Overovanie skúmaním a skúšaním každého výrobku*

- 5.1.1. Každý výrobok sa musí preskúmať samostatne a musia sa vykonať príslušné skúšky s cieľom overiť zhodu výrobku s typom opísaným v technickej dokumentácii a s príslušnými požiadavkami TSI. Ak skúška nie je stanovená v TSI (alebo v európskej norme uvedenej v TSI), v tom prípade sa uplatňujú príslušné európske špecifikácie alebo ekvivalentné skúšky.

- 5.1.2; Notifikovaný orgán musí vypracovať písomné osvedčenie o zhode pre schválené výrobky, ktoré sa týka vykonaných skúšok.

5.2. *Štatistické overenie*

- 5.2.1. Výrobca predvedie svoje výrobky vo forme homogénnych sérií a prijme všetky nevyhnutné opatrenia, aby výrobný proces zabezpečil homogenitu každej vyrobenej série.

- 5.2.2. Všetky komponenty interoperability musia byť pre overenie k dispozícii vo forme homogénnych sérií. Z každej série sa musí vybrať náhodná vzorka. Každý komponent interoperability vo vzorke sa musí jednotlivito preskúmať a musia sa vykonať príslušné skúšky na zabezpečenie zhody výrobku s typom opísaným v technickej dokumentácii a s príslušnými požiadavkami TSI a na určenie toho, či bude séria prijatá alebo odmietnutá. Ak skúška nie je stanovená v TSI (alebo v európskej norme uvedenej v TSI), v tom prípade sa uplatňujú príslušné európske špecifikácie alebo ekvivalentné skúšky.

- 5.2.3; Štatistický postup musí používať príslušné prvky (štatistickú metódu, plán výberu vzoriek atď.) v závislosti od vlastností, ktoré sa majú posudzovať, ako je uvedené v TSI.

⁽²⁾ Definícia európskej špecifikácie je stanovená v smerniciach 96/48/ES a 2001/16/ES. V príručke na uplatňovanie HS TSI vysvetľuje spôsob používania európskych špecifikácií.

⁽³⁾ Ak to bude potrebné, možnosť voľby výrobcu sa môže obmedziť na špecifické komponenty. V tomto prípade je príslušný postup overovania, ktorý sa vyžaduje pre komponent interoperability, špecifikovaný v TSI (alebo v jej prílohách).

- 5.2.4. Notifikovaný orgán musí v prípade prijatých sérií vypracovať písomné osvedčenie o zhode týkajúce sa vykonaných skúšok. Všetky komponenty interoperability v sérii sa môžu uviesť na trh, s výnimkou tých komponentov interoperability zo vzorky, v prípade ktorých nebola zistená zhoda.
- 5.2.5. Ak bude séria odmietnutá, notifikovaný orgán alebo príslušný úrad musí prijať príslušné opatrenia na zamedzenie uvedenia tejto série na trh. V prípade častého zamietania sérií notifikovaný orgán štatistické overovanie pozastaví.
6. Výrobca alebo jeho splnomocnený zástupca so sídlom v Spoločenstve musí vypracovať vyhlásenie ES o zhode komponentu interoperability.

Obsah tohto vyhlásenia musí zahŕňať aspoň informácie uvedené v prílohe IV bod 3 a v článku 13 ods. 3 smernice 2001/16/ES. Na vyhlásení ES o zhode a na sprievodnej dokumentácii musí byť uvedený dátum a podpis.

Vyhlásenie musí byť napísané v rovnakom jazyku ako technická dokumentácia a musí obsahovať:

- odkazy na smernicu (smernicu 2001/16/ES a ďalšie smernice, ktoré sa môžu vzťahovať na komponent interoperability),
- názov a adresu výrobcu alebo jeho splnomocneného zástupcu so sídlom v Spoločenstve (je potrebné uviesť obchodný názov a úplnú adresu a v prípade splnomocneného zástupcu je potrebné uviesť aj obchodný názov výrobcu alebo konštruktéra),
- opis komponentu interoperability (model, typ atď.),
- opis použitého postupu (modulu) na vyhlásenie zhody,
- všetky príslušné opisy, ktoré spĺňa komponent interoperability, a najmä podmienky používania,
- názov a adresu notifikovaného(-ých) orgánu(-ov) zapojeného(-ých) do použitého postupu na účely zhody a dátum osvedčenia spolu s trvaním a podmienkami platnosti osvedčenia,
- odkaz na TSI a každú ďalšiu uplatniteľnú TSI a prípadne odkaz na európske špecifikácie,
- identifikáciu podpisujúcej osoby oprávnenej prijímať záväzky v mene výrobcu alebo jeho splnomocneného zástupcu so sídlom v Spoločenstve.

Osvedčenie, na ktoré je potrebné odkázať, je osvedčenie o zhode, ako je uvedené v bode 5. Výrobca alebo jeho splnomocnený zástupca so sídlom v Spoločenstve musí zabezpečiť svoju schopnosť poskytovať na požiadanie osvedčenia o zhode vydané notifikovaným orgánom.

7. Výrobca alebo jeho splnomocnený zástupca musia uchovávať kópiu vyhlásenia ES o zhode s technickou dokumentáciou 10 rokov po vyrobení posledného komponentu interoperability.

V prípade, že výrobca ani jeho splnomocnený zástupca nemá sídlo v Spoločenstve, povinnosť uchovávať k dispozícii technickú dokumentáciu je v zodpovednosti osoby, ktorá komponent interoperability uvádza na trh Spoločenstva.

8. Ak sa v TSI vyžaduje dodatočne k vyhláseniu ES o zhode aj vyhlásenie ES o vhodnosti použitia týkajúce sa komponentu interoperability, toto vyhlásenie musí výrobca po jeho vydaní doplniť podľa podmienok modulu V.

F.2.3 Modul B: Preskúvanie typu

1. V tomto module sa opisuje časť postupu, pri ktorej notifikovaný orgán zisťuje a osvedčuje, že typ, ktorý reprezentuje predpokladanú výrobu, spĺňa príslušné ustanovenia TSI.
2. Žiadosť o preskúvanie typu ES musí podať výrobca alebo jeho splnomocnený zástupca so sídlom v Spoločenstve.

Žiadosť musí obsahovať:

- názov a adresu výrobcu a ak žiadosť podáva splnomocnený zástupca, aj jeho názov a adresu,
- písomné vyhlásenie, že rovnaká žiadosť nebola uložená na inom notifikovanom orgáne,
- technickú dokumentáciu podľa opisu v bode 3.

Žiadateľ musí predložiť notifikovanému orgánu vzorku reprezentujúcu danú výrobu, ďalej nazývanú „typ“. Typ môže zahŕňať niekoľko verzií komponentu interoperability za predpokladu, že rozdiely medzi verziami neovplyvnia ustanovenia TSI.

Notifikovaný orgán môže požadovať ďalšie vzorky, ak je to potrebné na uskutočnenie programu skúšok.

Ak sa v rámci postupu preskúmania typu nevyžadujú žiadne typové skúšky a typ je dostatočne definovaný v technickej dokumentácii opísanej v bode 3, notifikovaný orgán môže súhlasiť s tým, že sa mu nedajú k dispozícii žiadne vzorky.

3. Technická dokumentácia musí umožniť posúdenie zhody komponentu interoperability s požiadavkami TSI. Musí v rozsahu relevantnom pre toto posúdenie pokrývať konštrukčné riešenie, výrobu, údržbu a prevádzku komponentu interoperability.

Dokumentácia musí obsahovať:

- všeobecný opis typu,
- koncepčné informácie o konštrukčnom riešení a výrobe, napríklad nákresy a schémy komponentov, montážnych podcelkov, obvodov atď.,
- opisy a vysvetlenia potrebné na pochopenie informácií o konštrukčnom riešení a výrobe, údržby a prevádzky komponentu interoperability,
- podmienky integrácie komponentu interoperability do jeho systémového prostredia (montážny podcelok, montážny celok, subsystém) a potrebné podmienky rozhrania,
- podmienky používania a údržby komponentu interoperability (obmedzenia prevádzkového času alebo vzdialenosti, limity opotrebenia atď.),
- technické špecifikácie vrátane európskych špecifikácií⁽⁴⁾ s príslušnými ustanoveniami uplatnené v plnom rozsahu alebo čiastočne,
- opisy prijatých riešení na splnenie požiadaviek TSI v prípadoch, keď európske špecifikácie neboli uplatnené v plnom rozsahu,
- výsledky uskutočnených konštrukčných výpočtov, vykonaných preskúmaní atď.,
- protokoly o skúškach.

4. Notifikovaný orgán musí:

- 4.1. preskúmať technickú dokumentáciu,

- 4.2. overiť, či vzorka(-y) požadovaná pre skúšky bola(-i) vyrobená(-é) v súlade s technickou dokumentáciou, a vykonať alebo nechať vykonať typové skúšky v súlade s ustanoveniami TSI a/alebo príslušných európskych špecifikácií,

- 4.3. ak sa v TSI vyžaduje revízia konštrukčného riešenia, vykonať preskúmanie metód projektovania, nástrojov projektovania a výsledkov projektovania s cieľom zhodnotiť ich spôsobilosť spĺňať požiadavky na zhodu pre komponent interoperability pri ukončení procesu projektovania,

⁽⁴⁾ Definícia európskej špecifikácie je stanovená v smerniciach 96/48/ES a 2001/16/ES. V príručke na uplatňovanie HS TSI sa vysvetľuje spôsob používania európskych špecifikácií.

- 4.4. ak sa v TSI vyžaduje revízia výrobného procesu, vykonať preskúmanie výrobného procesu navrhnutého na výrobu komponentu interoperability s cieľom zhodnotiť jeho prínos k zhode výrobku a/alebo preskúmať vykonanú revíziu výrobcom pri ukončení procesu projektovania,
 - 4.5. identifikovať prvky, ktoré boli navrhnuté v súlade s príslušnými ustanoveniami TSI a európskych špecifikácií, ako aj prvky, ktoré boli navrhnuté bez uplatňovania príslušných ustanovení týchto európskych špecifikácií,
 - 4.6. vykonať alebo nechať vykonať príslušné preskúmania a potrebné skúšky v súlade s bodmi 4.2., 4.3. a 4.4 s cieľom zistiť, či v prípade, keď sa výrobca rozhodol uplatňovať príslušné európske špecifikácie, boli tieto špecifikácie naozaj uplatnené,
 - 4.7. vykonať alebo nechať vykonať príslušné preskúmania a potrebné skúšky v súlade s bodmi 4.2., 4.3. a 4.4. s cieľom zistiť, či v prípade, keď európske špecifikácie neboli uplatnené, spĺňajú riešenia prijaté výrobcom požiadavky TSI,
 - 4.8. dohodnúť so žiadateľom miesto, kde sa vykonajú preskúmania a potrebné skúšky.
5. V prípade, že typ spĺňa ustanovenia TSI, notifikovaný orgán musí vystaviť žiadateľovi osvedčenie o preskúmaní typu. Osvedčenie musí obsahovať názov a adresu výrobcu, závery preskúmania, podmienky jeho platnosti a nevyhnutné údaje pre identifikáciu schváleného typu.

Obdobie platnosti je najviac päť rokov.

Zoznam dôležitých častí technickej dokumentácie sa pripojí k osvedčeniu a notifikovaný orgán si ponechá kópiu.

Ak sa výrobcovi alebo jeho splnomocnenému zástupcovi so sídlom v Spoločenstve osvedčenie o preskúmaní typu zamietne, notifikovaný orgán musí poskytnúť podrobné zdôvodnenie tohto zamietnutia.

Musí sa ustanoviť postup odvolacieho konania.

6. Žiadateľ musí informovať notifikovaný orgán, ktorý uschováva technickú dokumentáciu týkajúcu sa osvedčenia o preskúmaní typu, o všetkých zmenách schváleného výrobku, ktoré môžu ovplyvniť zhodu s požiadavkami TSI alebo s predpísanými podmienkami používania výrobku. V takýchto prípadoch musí komponent interoperability dodatočne schváliť notifikovaný orgán, ktorý vydal osvedčenie ES o preskúmaní typu. V tomto prípade notifikovaný orgán vykoná len tie preskúmania a skúšky, ktoré sú relevantné a potrebné pre zmeny. Dodatočné schválenie sa udelí buď vo forme dodatku k pôvodnému osvedčeniu o preskúmaní typu, alebo vydaním nového osvedčenia po odňatí predošlého osvedčenia.
7. Ak neboli vykonané žiadne zmeny podľa bodu 6, platnosť osvedčenia, ktorého platnosť sa končí, sa môže predĺžiť o ďalšie obdobie platnosti. Žiadateľ o predĺženie požiadava tým spôsobom, že písomne potvrdí, že neboli vykonané žiadne zmeny, a ak neexistujú informácie o opaku, notifikovaný orgán vydá predĺženie o ďalšie obdobie platnosti, ako je uvedené v bode 5. Tento postup sa môže zopakovať.
8. Každý notifikovaný orgán musí ostatným notifikovaným orgánom oznámiť príslušné informácie, ktoré sa týkajú vydania, odňatia alebo zamietnutia osvedčení o preskúmaní typu a dodatkov.
9. Ostatné notifikované orgány môžu na požiadanie získať kópie vydaných osvedčení o preskúmaní typu a/alebo ich dodatkov. Prílohy osvedčení (pozri § 5) musia byť uchované k dispozícii ostatným notifikovaným orgánom.
10. Výrobca alebo jeho splnomocnený zástupca so sídlom v Spoločenstve musí s technickou dokumentáciou uschovávať kópie osvedčení o preskúmaní typu a ich dodatky počas 10 rokov po výrobe posledného komponentu interoperability. V prípade, že výrobca ani jeho splnomocnený zástupca nemá sídlo v Spoločenstve, povinnosť uchovávať k dispozícii technickú dokumentáciu je v zodpovednosti osoby, ktorá komponent interoperability uvádza na trh Spoločenstva.

F.2.4 Modul C: Zhoda s typom

1. V tomto module sa opisuje tá časť postupu, v ktorej výrobca alebo jeho splnomocnený zástupca so sídlom v Spoločenstve zabezpečuje a vyhlasuje, že príslušný komponent interoperability je v zhode s typom opísaným v osvedčení o preskúmaní typu a spĺňa príslušné požiadavky TSI.

2. Výrobca musí prijať všetky potrebné opatrenia, aby výrobný proces zabezpečil zhodu každého vyrábaného komponentu interoperability s typom opísaným v osvedčení o preskúmaní typu ES a s príslušnými požiadavkami TSI.
3. Výrobca alebo jeho splnomocnený zástupca so sídlom v Spoločenstve musí pre komponent interoperability vypracovať vyhlásenie ES o zhode.

Obsah tohto vyhlásenia musí zahŕňať aspoň informácie uvedené v prílohe IV bod 3 a v článku 13 ods. 3 smernice 2001/16/ES. Na vyhlásení ES o zhode a sprievodnej dokumentácii musí byť uvedený dátum a podpis.

Vyhlásenie musí byť napísané v rovnakom jazyku ako technická dokumentácia a musí obsahovať:

- odkazy na smernicu (smernica 2001/16/ES a iné smernice, ktoré sa vzťahujú na komponent interoperability),
- názov a adresu výrobcu alebo jeho splnomocneného zástupcu so sídlom v Spoločenstve (je potrebné uviesť obchodný názov a úplnú adresu a v prípade splnomocneného zástupcu je potrebné uviesť aj obchodný názov výrobcu alebo konštruktéra),
- opis komponentu interoperability (model, typ atď.),
- opis použitého postupu (modulu) na vyhlásenie zhody,
- všetky príslušné opisy, ktoré spĺňa komponent interoperability, a najmä podmienky jeho používania,
- názov a adresu notifikovaného orgánu (orgánov) zapojeného(-ých) do použitého postupu, pokiaľ ide o zhodu, a dátum osvedčenia ES o preskúmaní typu (a jeho dodatkov) spolu s dĺžkou trvania a podmienkami platnosti osvedčenia,
- odkaz na TSI a každú ďalšiu uplatniteľnú TSI a prípadne odkaz na európske špecifikácie ⁽³⁾,
- identifikáciu podpisujúcej osoby oprávnenej prijímať záväzky v mene výrobcu alebo jeho splnomocneného zástupcu so sídlom v Spoločenstve.

4. Výrobca alebo jeho splnomocnený zástupca so sídlom v Spoločenstve musí uchovávať kópiu vyhlásenia ES o zhode počas 10 rokov od výroby posledného komponentu interoperability.

V prípade, že výrobca ani jeho splnomocnený zástupca nemá sídlo v Spoločenstve, povinnosť uchovávať k dispozícii technickú dokumentáciu je v zodpovednosti osoby, ktorá komponent interoperability uvádza na trh Spoločenstva.

5. Ak sa v TSI vyžaduje dodatočne k vyhláseniu ES o zhode aj vyhlásenie ES o vhodnosti použitia týkajúce sa komponentu interoperability, toto vyhlásenie musí výrobca po jeho vydaní doplniť podľa podmienok modulu V.

F.2.5 Modul D: Systém riadenia kvality výroby

1. V tomto module sa opisuje postup, ktorým výrobca alebo jeho splnomocnený zástupca so sídlom v Spoločenstve, ktorý si plní povinnosti podľa bodu 2, zabezpečuje a vyhlasuje, že príslušný komponent interoperability je v súlade s typom opísaným v osvedčení o preskúmaní typu a spĺňa príslušné požiadavky TSI.
2. Výrobca musí prevádzkovať schválený systém riadenia kvality pre výrobu a kontrolu a skúšanie konečného výrobku, ako je špecifikované v bode 3, ktorý podlieha monitorovaniu, ako je špecifikované v bode 4.
3. Systém riadenia kvality

⁽³⁾ Definícia európskej špecifikácie je stanovená v smerniciach 96/48/ES a 2001/16/ES. V príručke na uplatňovanie HS TSI sa vysvetľuje spôsob používania európskych špecifikácií.

- 3.1. Výrobca musí podať žiadosť o posúdenie svojho systému riadenia kvality na notifikovanom orgáne podľa svojho výberu pre príslušné komponenty interoperability.

Žiadosť musí obsahovať:

- všetky príslušné informácie pre kategóriu výrobku, ktorá je reprezentatívna pre plánované komponenty interoperability,
- dokumentáciu týkajúcu sa systému riadenia kvality,
- technickú dokumentáciu schváleného typu a kópiu osvedčenia o preskúmaní typu, ktoré bolo vydané po dokončení postupu preskúmania typu podľa modulu B,
- písomné vyhlásenie, že rovnaká žiadosť nebola uložená na inom notifikovanom orgáne.

- 3.2. Systém riadenia kvality musí zabezpečiť zhodu komponentov interoperability s typom opísaným v osvedčení o preskúmaní typu a s príslušnými požiadavkami TSI. Všetky prvky, požiadavky a ustanovenia prijaté výrobcom sa zdokumentujú systematickým a usporiadaným spôsobom v podobe písomných predpisov, postupov a pokynov. Dokumentácia systému riadenia kvality musí umožniť jednotný výklad programov, plánov, manuálov a záznamov v oblasti kvality.

Musí obsahovať najmä primeraný opis:

- cieľov v oblasti kvality a organizačnej štruktúry,
- zodpovedností a právomocí manažmentu vzhľadom na kvalitu výrobku,
- techník, postupov a systematických opatrení v oblasti výroby, kontroly kvality a riadenia kvality, ktoré budú použité,
- preskúmaní, kontrol a skúšok, ktoré sa uskutočnia pred výrobou, počas výroby a po výrobe, a pravidelnosti, v akej sa uskutočnia,
- záznamov týkajúcich sa kvality, ako sú napríklad kontrolné správy, údaje o skúškach, údaje o kalibrácii, kvalifikačné správy o príslušnom personáli atď.,
- prostriedkov na monitorovanie dosahovania požadovanej kvality výrobku a efektívnej prevádzky systému riadenia kvality.

- 3.3. Notifikovaný orgán musí posúdiť systém riadenia kvality s cieľom zistiť, či spĺňa požiadavky bodu 3.2. Predpokladá súlad s týmito požiadavkami, ak výrobca implementuje systém kvality pre výrobu a kontrolu a skúšanie konečného výrobku v súvislosti s normou EN/ISO 9001 – 2000, v ktorej sa zohľadňuje špecifický charakter komponentu interoperability, pre ktorý sa implementuje.

Keď výrobca prevádzkuje certifikovaný systém riadenia kvality, notifikovaný orgán túto skutočnosť zohľadní v posúdení.

Audit musí byť presne určený pre kategóriu výrobku, ktorá je reprezentatívna pre komponent interoperability. Audítorská skupina musí mať najmenej jedného člena, ktorý má skúsenosti s posudzovaním príslušnej výrobnéj technológie. Postup hodnotenia zahŕňa kontrolnú návštevu areálu výrobcu.

Rozhodnutie sa oznámi výrobcovi. Oznámenie musí obsahovať závery preskúmania a zdôvodnené rozhodnutie o posúdení.

- 3.4. Výrobca sa musí zaviazat splniť povinnosti vyplývajúce zo systému riadenia kvality, ako je schválený, a udržiavať ho, aby zostal primeraný a účinný.

Výrobca alebo jeho splnomocnený zástupca so sídlom v Spoločenstve musí priebežne informovať notifikovaný orgán, ktorý systém riadenia kvality schválil, o každej plánovanej aktualizácii systému riadenia kvality.

Notifikovaný orgán musí zhodnotiť navrhované zmeny a rozhodnúť, či bude zmenený systém riadenia kvality naďalej vyhovovať požiadavkám uvedeným v bode 3.2 alebo či je potrebné opätovné posúdenie.

Svoje rozhodnutie oznámi výrobcovi. Oznámenie musí obsahovať závery preskúmania a zdôvodnené rozhodnutie o posúdení.

4. Dohľad nad systémom riadenia kvality v zodpovednosti notifikovaného orgánu.
- 4.1. Účelom dohľadu je zabezpečiť, aby si výrobca riadne plnil povinnosti, ktoré vyplývajú zo schváleného systému riadenia kvality.
- 4.2. Výrobca musí na účely kontroly umožniť notifikovanému orgánu vstup do priestorov výroby, kontroly, skúšania a skladovania a musí mu poskytnúť všetky nevyhnutné informácie, a to najmä:

- dokumentáciu systému riadenia kvality,
- záznamy týkajúce sa kvality, ako sú napríklad kontrolné správy, údaje o skúškach, údaje o kalibrácii, kvalifikačné správy o príslušnom personáli atď.

- 4.3. Notifikovaný orgán musí pravidelne vykonávať audity, aby zabezpečil, že výrobca bude udržiavať a uplatňovať systém riadenia kvality, a musí výrobcovi poskytovať správu o audite.

Audity sa vykonávajú najmenej raz ročne.

Keď výrobca prevádzkuje certifikovaný systém riadenia kvality, notifikovaný orgán túto skutočnosť zohľadní pri vykonávaní dohľadu.

- 4.4. Notifikovaný orgán môže ďalej uskutočniť neplánované návštevy u výrobcu. V čase týchto návštev môže notifikovaný orgán v prípade potreby vykonávať alebo nechať vykonať skúšky s cieľom overiť správne fungovanie systému riadenia kvality. Notifikovaný orgán poskytne výrobcovi správu z návštevy a ak bola skúška vykonaná, aj protokol o skúške.
5. Každý notifikovaný orgán musí ostatným notifikovaným orgánom oznámiť príslušné informácie, ktoré sa týkajú vydaných, odňatých alebo zamietnutých schválení systému riadenia kvality.

Ostatné notifikované orgány môžu na požiadanie získať kópie vydaných schválení systému riadenia kvality.

6. Výrobca musí počas 10 rokov po výrobe posledného výrobku uschovávať a poskytnúť k dispozícii vnútroštátnym orgánom:

- dokumentáciu uvedenú v druhej zarážke bodu 3.1,
- aktualizáciu uvedenú v druhom odseku bodu 3.4,
- rozhodnutia a správy od notifikovaného orgánu uvedené v poslednom odseku bodov 3.4, 4.3 a 4.4.

7. Výrobca alebo jeho splnomocnený zástupca so sídlom v Spoločenstve musí vypracovať vyhlásenie ES o zhode komponentu interoperability.

Obsah tohto vyhlásenia musí zahŕňať aspoň informácie uvedené v prílohe IV bod 3 a v článku 13 ods. 3 smernice 2001/16/ES. Na vyhlásení ES o zhode a sprievodnej dokumentácii musí byť uvedený dátum a podpis.

Vyhlásenie musí byť napísané v rovnakom jazyku ako technická dokumentácia a musí obsahovať:

- odkazy na smernicu (smernica 2001/16/ES a iné smernice, ktoré sa vzťahujú na komponent interoperability),
- názov a adresu výrobcu alebo jeho splnomocneného zástupcu so sídlom v Spoločenstve (je potrebné uviesť obchodný názov a úplnú adresu a v prípade splnomocneného zástupcu je potrebné uviesť aj obchodný názov výrobcu alebo konštruktéra),
- opis komponentu interoperability (model, typ atď.),
- opis použitého postupu (modulu) na vyhlásenie zhody,

- všetky príslušné opisy, ktoré spĺňa komponent interoperability, a najmä podmienky používania,
- názov a adresu notifikovaného orgánu (orgánov) zapojeného(-ých) do použitého postupu na účely zhody a dátum osvedčení spolu s trvaním a podmienkami platnosti osvedčení,
- odkaz na TSI a každú ďalšiu uplatniteľnú TSI a prípadne odkaz na európsku špecifikáciu ⁽⁶⁾,
- identifikáciu podpisujúcej osoby oprávnenej prijímať záväzky v mene výrobcu alebo jeho splnomocneného zástupcu so sídlom v Spoločenstve.

Osvedčenia, na ktoré je potrebné odkázať, sú:

- schválenie systému riadenia kvality uvedené v bode 3,
 - osvedčenie o preskúmaní typu a jeho dodatky.
8. Výrobca alebo jeho splnomocnený zástupca so sídlom v Spoločenstve musí uchovávať kópiu vyhlásenia ES o zhode počas 10 rokov od výroby posledného komponentu interoperability.
- V prípade, že výrobca ani jeho splnomocnený zástupca nemá sídlo v Spoločenstve, povinnosť uchovávať k dispozícii technickú dokumentáciu je v zodpovednosti osoby, ktorá komponent interoperability uvádza na trh Spoločenstva.
9. Ak sa v TSI vyžaduje dodatočne k vyhláseniu ES o zhode aj vyhlásenie ES o vhodnosti použitia týkajúce sa komponentu interoperability, toto vyhlásenie musí výrobca po jeho vydaní doplniť podľa podmienok modulu V.

F.2.6 Modul F: Overovanie výrobku

1. V tomto module sa opisuje postup, ktorým výrobca alebo jeho splnomocnený zástupca so sídlom v Spoločenstve kontroluje a osvedčuje, či príslušný komponent interoperability, ktorý podlieha ustanoveniam bodu 3, je v zhode s typom opísaným v osvedčení ES o preskúmaní typu a spĺňa príslušné požiadavky TSI.
2. Výrobca musí prijať všetky potrebné opatrenia, aby výrobný proces zabezpečil zhodu každého komponentu interoperability s typom opísaným v osvedčení o preskúmaní typu a s príslušnými požiadavkami TSI.
3. Notifikovaný orgán musí vykonať príslušné preskúmania a skúšky s cieľom skontrolovať zhodu komponentu interoperability s typom opísaným v osvedčení ES o preskúmaní typu a s požiadavkami TSI. Výrobca ⁽⁷⁾ si môže zvoliť buď preskúmanie a skúšanie každého komponentu interoperability, ako je špecifikované v bode 4, alebo preskúmanie a skúšanie komponentov interoperability na štatistickom základe, ako je špecifikované v bode 5.
4. *Overenie skúmaním a skúšaním každého komponentu interoperability*
 - 4.1. Každý výrobok sa musí samostatne preskúmať a musia sa vykonať príslušné skúšky s cieľom overiť zhodu výrobku s typom opísaným v osvedčení o preskúmaní typu a s príslušnými požiadavkami TSI. Ak skúška nie je stanovená v TSI (alebo v európskej norme uvedenej v TSI), v tom prípade sú uplatniteľné príslušné európske špecifikácie ⁽⁸⁾ alebo ekvivalentné skúšky.
 - 4.2. Notifikovaný orgán musí vypracovať písomné osvedčenie o zhode pre schválené výrobky, ktoré sa týka vykonaných skúšok.
 - 4.3. Výrobca alebo jeho splnomocnený zástupca musí zabezpečiť, že je schopný na požiadanie predložiť osvedčenia notifikovaného orgánu o zhode.

⁽⁶⁾ Definícia európskej špecifikácie je stanovená v smerniciach 96/48/ES a 2001/16/ES. V príručke na uplatňovanie HS TSI sa vysvetľuje spôsob používania európskych špecifikácií.

⁽⁷⁾ Možnosť voľby výrobcu môže byť obmedzená v špecifických TSI.

⁽⁸⁾ Definícia európskej špecifikácie je stanovená v smerniciach 96/48/ES a 2001/16/ES. V príručke na uplatňovanie HS TSI sa vysvetľuje spôsob používania európskych špecifikácií.

5. *Štatistické overovanie*

- 5.1. Výrobca musí predložiť svoje komponenty interoperability vo forme homogénnych sérií a musí prijať všetky potrebné opatrenia, aby výrobný proces zabezpečil homogénnosť každej vyrobenej série.
- 5.2. Všetky komponenty interoperability musia byť k dispozícii vo forme homogénnych sérií. Z každej série sa musí vybrať náhodná vzorka. Každý komponent interoperability vo vzorke sa musí jednotlivo preskúmať a musia sa vykonať príslušné skúšky na zabezpečenie zhody výrobku s typom opísaným v osvedčení o preskúmaní typu a s príslušnými požiadavkami TSI a na stanovenie, či bude séria prijatá alebo odmietnutá. Ak skúška nie je stanovená v TSI (alebo v európskej norme uvedenej v TSI), v tom prípade sú uplatniteľné príslušné európske špecifikácie alebo ekvivalentné skúšky.
- 5.3. Štatistický postup musí používať príslušné prvky (štatistickú metódu, plán výberu vzoriek atď.) v závislosti od vlastností, ktoré sa majú posudzovať, ako je špecifikované v TSI.
- 5.4. V prípade prijatých sérií notifikovaný orgán vypracuje písomné osvedčenie o zhode týkajúce sa vykonaných skúšok. Všetky komponenty interoperability v sérii môžu byť uvedené na trh okrem tých komponentov interoperability zo vzorky, v prípade ktorých nebola zistená zhoda.
- Ak bude séria odmietnutá, notifikovaný orgán alebo príslušný orgán musí prijať príslušné opatrenia na zamedzenie uvedenia tejto série na trh. V prípade častého zamietania sérií môže notifikovaný orgán pozastaviť štatistické overovanie.
- 5.5. Výrobca alebo jeho splnomocnený zástupca so sídlom v Spoločenstve musí zabezpečiť svoju schopnosť poskytovať na požiadanie osvedčenia o zhode notifikovaného orgánu.
6. Výrobca alebo jeho splnomocnený zástupca so sídlom v Spoločenstve musí vypracovať vyhlásenie ES o zhode komponentu interoperability.

Obsah tohto vyhlásenia musí zahŕňať aspoň informácie uvedené v prílohe IV bod 3 a v článku 13 ods. 3 smernice 2001/16/ES. Na vyhlásení ES o zhode a sprievodnej dokumentácii musí byť uvedený dátum a podpis.

Vyhlásenie musí byť napísané v rovnakom jazyku ako technická dokumentácia a musí obsahovať:

- odkazy na smernicu (smernica 2001/16/ES a iné smernice, ktoré sa vzťahujú na komponent interoperability),
- názov a adresu výrobcu alebo jeho splnomocneného zástupcu so sídlom v Spoločenstve (je potrebné uviesť obchodný názov a úplnú adresu a v prípade splnomocneného zástupcu je potrebné uviesť aj obchodný názov výrobcu alebo konštruktéra),
- opis komponentu interoperability (model, typ atď.),
- opis použitého postupu (modulu) na vyhlásenie zhody,
- všetky príslušné opisy, ktoré spĺňa komponent interoperability, a najmä podmienky používania,
- názov a adresu notifikovaného orgánu (orgánov) zapojeného(-ých) do použitého postupu na účely zhody a dátum osvedčenia spolu s trvaním a podmienkami platnosti osvedčenia,
- odkaz na TSI a každú ďalšiu uplatniteľnú TSI a prípadne odkaz na európske špecifikácie,
- identifikáciu podpisujúcej osoby oprávnenej prijímať záväzky v mene výrobcu alebo jeho splnomocneného zástupcu so sídlom v Spoločenstve.

Osvedčenia, na ktoré je potrebné odkázať, sú:

- osvedčenie o preskúmaní typu a jeho dodatky,
- osvedčenie o zhode, ako je uvedené v bodoch 4 alebo 5.

7. Výrobca alebo jeho splnomocnený zástupca so sídlom v Spoločenstve musí uchovávať kópiu vyhlásenia ES o zhode počas 10 rokov od výroby posledného komponentu interoperability.

V prípade, že výrobca ani jeho splnomocnený zástupca nemá sídlo v Spoločenstve, povinnosť uchovávať k dispozícii technickú dokumentáciu je v zodpovednosti osoby, ktorá komponent interoperability uvádza na trh Spoločenstva.

8. Ak sa v TSI vyžaduje dodatočne k vyhláseniu ES o zhode aj vyhlásenie ES o vhodnosti použitia týkajúce sa komponentu interoperability, toto vyhlásenie musí výrobca po jeho vydaní doplniť podľa podmienok modulu V.

F.2.7 Modul H1: Úplný systém riadenia kvality

1. V tomto module sa opisuje postup, ktorým výrobca alebo jeho splnomocnený zástupca so sídlom v Spoločenstve, ktorý si plní povinnosti podľa bodu 2, zabezpečuje a vyhlasuje, že príslušný komponent interoperability spĺňa príslušné požiadavky TSI.
2. Výrobca musí prevádzkovať schválený systém riadenia kvality pre konštrukčné riešenie, výrobu a kontrolu a skúšanie konečného výrobku, ako je špecifikované v bode 3, ktorý podlieha dohľadu, ako je špecifikované v bode 4.

3. *Systém riadenia kvality*

- 3.1. Výrobca musí podať žiadosť o posúdenie systému riadenia kvality na notifikovanom orgáne podľa svojho výberu pre príslušné komponenty interoperability.

Žiadosť musí obsahovať:

- všetky príslušné informácie pre kategóriu výrobku, ktorá je reprezentatívna pre plánovaný komponent interoperability,
- dokumentáciu týkajúcu sa systému riadenia kvality,
- písomné vyhlásenie, že rovnaká žiadosť nebola uložená na inom notifikovanom orgáne.

- 3.2. Systém riadenia kvality musí zabezpečiť súlad komponentu interoperability s príslušnými požiadavkami TSI. Všetky prvky, požiadavky a ustanovenia prijaté výrobcom sa zdokumentujú systematickým a usporiadaným spôsobom v podobe písomných predpisov, postupov a pokynov. Táto dokumentácia systému riadenia kvality musí zabezpečiť všeobecné pochopenie predpisov a postupov v oblasti kvality, ako sú napríklad programy, plány, manuály a záznamy v oblasti kvality.

Musí obsahovať najmä primeraný opis:

- cieľov v oblasti kvality a organizačnej štruktúry,
- zodpovedností a právomocí manažmentu vzhľadom na kvalitu konštrukčného riešenia a výrobku,
- technických špecifikácií pre konštrukčné riešenie vrátane európskych špecifikácií ⁽⁹⁾, ktoré sa budú uplatňovať, a v prípade, že sa európske špecifikácie nebudú uplatňovať v plnom rozsahu, opis prostriedkov, ktoré sa použijú na zabezpečenie splnenia požiadaviek TSI, ktoré sa vzťahujú na komponent interoperability,
- techník, postupov a systematických opatrení kontroly a overenia konštrukčného riešenia, ktoré sa použijú pri projektovaní komponentov interoperability, ktoré sa vzťahujú na príslušnú kategóriu výrobkov,
- príslušných techník, postupov a systematických opatrení výroby, kontroly kvality a systému riadenia kvality, ktoré sa použijú,
- preskúmaní, kontrol a skúšok, ktoré sa uskutočnia pred výrobou, počas výroby a po výrobe, a pravidelnosti, v akej sa uskutočnia,

⁽⁹⁾ Definícia európskej špecifikácie je stanovená v smerniciach 96/48/ES a 2001/16/ES. V príručke na uplatňovanie HS TSI sa vysvetľuje spôsob používania európskych špecifikácií.

- záznamov týkajúcich sa kvality, ako sú napríklad kontrolné správy, údaje o skúškach, údaje o kalibrácii, kvalifikačné správy o príslušnom personáli, atď.,
- prostriedkov na monitorovanie dosahovania požadovanej kvality konštrukčného riešenia a výrobku a efektívnej prevádzky systému riadenia kvality.

Predpisy a postupy v oblasti kvality sa budú vzťahovať najmä na fázy posudzovania, ako je revízia konštrukčného riešenia, revízia výrobného procesu a typové skúšky, ako sú špecifikované v TSI, pre rôzne vlastnosti a výkonnostné parametre komponentu interoperability.

- 3.3. Notifikovaný orgán musí posúdiť systém riadenia kvality s cieľom zistiť, či spĺňa požiadavky bodu 3.2. Predpokladá súlad s týmito požiadavkami, ak výrobca implementuje systém kvality pre konštrukčné riešenie, výrobu a kontrolu a skúšanie konečného výrobku v súvislosti s normou EN/ISO 9001 – 2000, v ktorej sa zohľadňuje špecifický charakter komponentu interoperability, pre ktorý sa implementuje.

Keď výrobca prevádzkuje certifikovaný systém riadenia kvality, notifikovaný orgán túto skutočnosť zohľadní v posúdení.

Audit musí byť presne určený pre kategóriu výrobku, ktorá je reprezentatívna pre komponent interoperability. Auditorská skupina musí mať najmenej jedného člena, ktorý má skúsenosti s posudzovaním príslušnej výrobnéj technológie. Proces hodnotenia musí zahŕňať hodnotiacu prehliadku prevádzkových priestorov výrobcu.

Rozhodnutie sa oznámi výrobcovi. Oznámenie musí obsahovať závery preskúmania a zdôvodnené rozhodnutie o posúdení.

- 3.4. Výrobca sa zaviazá, že bude plniť povinnosti vyplývajúce zo schváleného systému kvality a udržiavať ho tak, aby zostal primeraný a účinný.

Výrobca alebo jeho splnomocnený zástupca so sídlom v Spoločenstve musí priebežne informovať notifikovaný orgán, ktorý systém riadenia kvality schválil, o každej plánovanej aktualizácii systému riadenia kvality.

Notifikovaný orgán musí zhodnotiť navrhované zmeny a rozhodnúť, či bude zmenený systém riadenia kvality naďalej vyhovovať požiadavkám uvedeným v bode 3.2 alebo či je potrebné opätovné posúdenie.

Svoje rozhodnutie oznámi výrobcovi. Oznámenie musí obsahovať závery preskúmania a zdôvodnené rozhodnutie o posúdení.

4. Dohľad nad systémom riadenia kvality v zodpovednosti notifikovaného orgánu

- 4.1. Cieľom dohľadu je zabezpečiť, aby si výrobca riadne plnil povinnosti, ktoré vyplývajú zo schváleného systému riadenia kvality.

- 4.2. Výrobca musí na účely kontroly umožniť notifikovanému orgánu vstup do priestorov konštrukčného riešenia, výroby, kontroly, skúšania a skladovania a musí mu poskytnúť všetky nevyhnutné informácie, a to najmä:

- dokumentáciu systému riadenia kvality,
- záznamy v oblasti kvality, ako predpokladá projektovacia časť systému riadenia kvality, ako napríklad výsledky analýz, výpočtov, skúšok atď.,
- záznamy týkajúce sa kvality, ako predpokladá výrobná časť systému riadenia kvality, ako sú napríklad kontrolné správy, údaje o skúškach, údaje o kalibrácii, kvalifikačné správy o príslušnom personáli atď.

- 4.3. Notifikovaný orgán musí pravidelne vykonávať audity, aby zabezpečil, že výrobca bude udržiavať a používať systém riadenia kvality, a musí poskytovať výrobcovi správu o audite. Ak výrobca prevádzkuje certifikovaný systém riadenia kvality, notifikovaný orgán túto skutočnosť zohľadní pri vykonávaní dohľadu.

Audity sa vykonávajú najmenej raz ročne.

- 4.4. Notifikovaný orgán môže ďalej uskutočniť neplánované návštevy u výrobcu. V čase týchto návštev môže notifikovaný orgán v prípade potreby vykonávať alebo nechať vykonať skúšky s cieľom overiť riadne fungovanie systému riadenia kvality. Výrobcovi poskytne správu o návšteve a, ak bola vykonaná skúška, aj protokol o skúške.

5. Výrobca musí počas 10 rokov po výrobe posledného výrobku uschovávať a poskytnúť k dispozícii vnútroštátnym orgánom:

- dokumentáciu uvedenú v druhej zarážke druhého pododseku bodu 3.1,
- aktualizáciu uvedenú v druhom pododseku bodu 3.4,
- rozhodnutia a správy od notifikovaného orgánu v poslednom pododseku bodov 3.4, 4.3 a 4.4.

6. Každý notifikovaný orgán musí ostatným notifikovaným orgánom oznámiť príslušné informácie, ktoré sa týkajú vydaných, odňatých alebo zamietnutých schválení systému riadenia kvality.

Ostatné notifikované orgány môžu na požiadanie získať kópie vydaných schválení systému riadenia kvality a dodatočných schválení.

7. Výrobca alebo jeho splnomocnený zástupca so sídlom v Spoločenstve musí vypracovať vyhlásenie ES o zhode komponentu interoperability.

Obsah tohto vyhlásenia musí zahŕňať aspoň informácie uvedené v prílohe IV bod 3 a v článku 13 ods. 3 smernice 2001/16/ES. Na vyhlásení ES o zhode a sprievodnej dokumentácii musí byť uvedený dátum a podpis.

Vyhlásenie musí byť napísané v rovnakom jazyku ako technická dokumentácia a musí obsahovať:

- odkazy na smernicu (smernica 2001/16/ES a iné smernice, ktoré sa vzťahujú na komponent interoperability),
- názov a adresu výrobcu alebo jeho splnomocneného zástupcu so sídlom v Spoločenstve (je potrebné uviesť obchodný názov a úplnú adresu a v prípade splnomocneného zástupcu je potrebné uviesť aj obchodný názov výrobcu alebo konštruktéra),
- opis komponentu interoperability (model, typ atď.),
- opis použitého postupu (modulu) na vyhlásenie zhody,
- všetky príslušné opisy, ktoré spĺňa komponent interoperability, a najmä podmienky jeho používania,
- názov a adresu notifikovaného orgánu (orgánov) zapojeného(-ých) do použitého postupu, pokiaľ ide o zhodu, a dátum osvedčenia spolu s dĺžkou trvania a podmienkami platnosti osvedčenia,
- odkaz na TSI a každú ďalšiu uplatniteľnú TSI a prípadne na európske špecifikácie,
- identifikáciu podpisujúcej osoby oprávnenej prijímať záväzky v mene výrobcu alebo jeho splnomocneného zástupcu so sídlom v Spoločenstve.

Osvedčenia, na ktoré je potrebné odkázať, sú:

- schválenia systému riadenia kvality uvedené v bode 3.

8. Výrobca alebo jeho splnomocnený zástupca so sídlom v Spoločenstve musí uchovávať kópiu vyhlásenia ES o zhode počas 10 rokov od výroby posledného komponentu interoperability.

V prípade, že výrobca ani jeho splnomocnený zástupca nemá sídlo v Spoločenstve, povinnosť uchovávať k dispozícii technickú dokumentáciu je v zodpovednosti osoby, ktorá komponent interoperability uvádza na trh Spoločenstva.

9. Ak sa v TSI vyžaduje dodatočne k vyhláseniu ES o zhode aj vyhlásenie ES o vhodnosti použitia týkajúce sa komponentu interoperability, toto vyhlásenie musí výrobca po jeho vydaní doplniť podľa podmienok modulu V.

F.2.8 Modul H2: Úplný systém riadenia kvality s preskúmaním konštrukčného riešenia

1. V tomto module sa opisuje postup, ktorým notifikovaný orgán vykonáva preskúmanie konštrukčného riešenia komponentu interoperability a výrobca alebo jeho splnomocnený zástupca so sídlom v Spoločenstve, ktorý si plní povinnosti podľa bodu 2, zabezpečuje a vyhlasuje, že príslušný komponent interoperability spĺňa príslušné požiadavky TSI.
2. Výrobca musí prevádzkovať schválený systém riadenia kvality pre konštrukčné riešenie, výrobu a kontrolu a skúšanie konečného výrobku, ako je špecifikované v bode 3, ktorý podlieha dohľadu, ako je špecifikované v bode 4.
3. *Systém riadenia kvality*
- 3.1. Výrobca musí podať žiadosť o posúdenie systému riadenia kvality na notifikovanom orgáne podľa svojho výberu pre príslušné komponenty interoperability.

Žiadosť musí obsahovať:

- všetky príslušné informácie pre kategóriu výrobku, ktorá je reprezentatívna pre plánovaný komponent interoperability,
- dokumentáciu systému riadenia kvality,
- písomné vyhlásenie, že rovnaká žiadosť nebola uložená na inom notifikovanom orgáne.

- 3.2. Systém riadenia kvality musí zabezpečiť súlad komponentu interoperability s príslušnými požiadavkami TSI. Všetky prvky, požiadavky a ustanovenia prijaté výrobcom sa zdokumentujú systematickým a usporiadaným spôsobom v podobe písomných predpisov, postupov a pokynov. Táto dokumentácia systému riadenia kvality musí zabezpečiť všeobecné pochopenie predpisov a postupov v oblasti kvality, ako sú napríklad programy, plány, manuály a záznamy v oblasti kvality.

Musí obsahovať najmä primeraný opis:

- cieľov v oblasti kvality a organizačnej štruktúry,
- zodpovedností a právomocí manažmentu vzhľadom na kvalitu konštrukčného riešenia a výrobku,
- technických špecifikácií pre konštrukčné riešenie vrátane európskych špecifikácií ⁽¹⁰⁾, ktoré sa budú uplatňovať, a v prípade, že sa európske špecifikácie nebudú uplatňovať v plnom rozsahu, opis prostriedkov, ktoré sa použijú na zabezpečenie splnenia požiadaviek TSI, ktoré sa vzťahujú na komponent interoperability,
- techník, postupov a systematických opatrení kontroly a overenia konštrukčného riešenia, ktoré sa použijú pri projektovaní komponentov interoperability, ktoré sa vzťahujú na príslušnú kategóriu výrobkov,
- príslušných techník, postupov a systematických opatrení výroby, kontroly kvality a systému riadenia kvality, ktoré sa použijú,
- preskúmaní, kontrol a skúšok, ktoré sa uskutočnia pred výrobou, počas výroby a po výrobe, a pravidelnosti, v akej sa uskutočnia,
- záznamov týkajúcich sa kvality, ako sú napríklad kontrolné správy, údaje o skúškach, údaje o kalibrácii, kvalifikačné správy o príslušnom personáli atď.,
- prostriedkov na monitorovanie dosahovania požadovanej kvality konštrukčného riešenia a výrobku a efektívnej prevádzky systému riadenia kvality.

Predpisy a postupy v oblasti kvality sa budú vzťahovať najmä na fázy posudzovania, ako je revízia konštrukčného riešenia, revízia výrobných procesov a typových skúšok, ako sú špecifikované v TSI, pre rôzne vlastnosti a prevádzkové parametre komponentu interoperability.

⁽¹⁰⁾ Definícia európskej špecifikácie je stanovená v smerniciach 96/48/ES a 2001/16/ES. V príručke na uplatňovanie HS TSI sa vysvetľuje spôsob používania európskych špecifikácií.

- 3.3. Notifikovaný orgán musí posúdiť systém riadenia kvality s cieľom zistiť, či spĺňa požiadavky bodu 3.2. Predpokladá splnenie týchto požiadaviek, ak výrobca implementuje systém kvality pre konštrukčné riešenie, výrobu a kontrolu a skúšanie konečného výrobku v súvislosti s normou EN/ISO 9001/2000, v ktorej sa zohľadňuje špecifickosť komponentu interoperability, pre ktorý sa implementuje.

Keď výrobca prevádzkuje certifikovaný systém riadenia kvality, notifikovaný orgán túto skutočnosť zohľadní v posúdení.

Audit musí byť presne určený pre kategóriu výrobku, ktorá je reprezentatívna pre komponent interoperability. Audítorská skupina musí mať najmenej jedného člena, ktorý má skúsenosti s posudzovaním príslušnej výrobnéj technológie. Proces hodnotenia musí zahŕňať hodnotiacu prehliadku prevádzkových priestorov výrobcu.

Rozhodnutie sa oznámi výrobcovi. Oznámenie musí obsahovať závery preskúmania a zdôvodnené rozhodnutie o posúdení.

- 3.4. Výrobca sa zaviazá, že bude plniť povinnosti vyplývajúce zo schváleného systému kvality a udržiavať ho tak, aby zostal primeraný a účinný.

Výrobca alebo jeho splnomocnený zástupca so sídlom v Spoločenstve musí priebežne informovať notifikovaný orgán, ktorý systém riadenia kvality schválil, o každej plánovanej aktualizácii systému riadenia kvality.

Notifikovaný orgán musí zhodnotiť navrhované zmeny a rozhodnúť, či bude zmenený systém riadenia kvality naďalej vyhovovať požiadavkám uvedeným v bode 3.2 alebo či je potrebné opätovné posúdenie.

Svoje rozhodnutie oznámi výrobcovi. Oznámenie musí obsahovať závery preskúmania a zdôvodnené rozhodnutie o posúdení.

4. *Dohľad nad systémom riadenia kvality v zodpovednosti notifikovaného orgánu*

- 4.1. Cieľom dohľadu je zabezpečiť, aby si výrobca riadne plnil povinnosti, ktoré vyplývajú zo schváleného systému riadenia kvality.

- 4.2. Výrobca musí na účely kontroly umožniť notifikovanému orgánu vstup do priestorov konštrukčného riešenia, výroby, kontroly, skúšania a skladovania a musí mu poskytnúť všetky nevyhnutné informácie, a to najmä:

- dokumentáciu systému riadenia kvality,
- záznamy v oblasti kvality, ako predpokladá projektovacia časť systému riadenia kvality, ako napríklad výsledky analýz, výpočtov, skúšok atď.,
- záznamy v oblasti kvality, ako predpokladá výrobná časť systému riadenia kvality, ako sú napríklad kontrolné správy, údaje o skúškach, údaje o kalibrácii, kvalifikačné správy o príslušnom personáli atď.

- 4.3. Notifikovaný orgán musí pravidelne vykonávať audity, aby zabezpečil, že výrobca bude udržiavať a používať systém riadenia kvality, a musí poskytovať výrobcovi správu o audite. Ak výrobca prevádzkuje certifikovaný systém riadenia kvality, notifikovaný orgán túto skutočnosť zohľadní pri vykonávaní dohľadu.

Audity sa vykonávajú najmenej raz ročne.

- 4.4. Notifikovaný orgán môže ďalej uskutočniť neplánované návštevy u výrobcu. V čase týchto návštev môže notifikovaný orgán v prípade potreby vykonávať alebo nechať vykonať skúšky s cieľom overiť riadne fungovanie systému riadenia kvality. Výrobcovi poskytnú správu o návšteve a, ak bola vykonaná skúška, aj protokol o skúške.

5. Výrobca musí počas 10 rokov po výrobe posledného výrobku uschovávať a poskytnúť k dispozícii vnútroštatným orgánom:

- dokumentáciu uvedenú v druhej zarážke druhého pododseku bodu 3.1,
- aktualizáciu uvedenú v druhom pododseku bodu 3.4,
- rozhodnutia a správy notifikovaného orgánu uvedené v poslednom pododseku bodov 3.4, 4.3 a 4.4.

6. *Preskúmanie konštrukčného riešenia*

- 6.1. Výrobca musí podať žiadosť o preskúmanie konštrukčného riešenia komponentu interoperability na notifikovanom orgáne podľa svojho výberu.
- 6.2. Žiadosť musí umožniť pochopenie konštrukčného riešenia, výroby, údržby a prevádzky komponentu interoperability a musí umožniť posúdenie zhody s požiadavkami TSI.

Oznámenie musí obsahovať:

- všeobecný opis typu,
- technické špecifikácie konštrukčného riešenia vrátane európskych špecifikácií s príslušnými ustanoveniami uplatnené v plnom rozsahu alebo čiastočne,
- každý potrebný podporný dôkaz ich primeranosti, najmä ak európske špecifikácie a príslušné ustanovenia neboli uplatnené,
- program skúšok,
- podmienky integrácie komponentu interoperability do jeho systémového prostredia (montážny podcelok, montážny celok, subsystém) a potrebné podmienky rozhrania,
- podmienky používania a údržby komponentu interoperability (obmedzenia prevádzkového času alebo vzdialenosti, limity opotrebenia atď.),
- písomné vyhlásenie, že rovnaká žiadosť nebola uložená na inom notifikovanom orgáne.

- 6.3. Žiadateľ musí predložiť výsledky skúšok ⁽¹⁾ vrátane typových skúšok, ak je to potrebné, ktoré vykonalo jeho príslušné laboratórium alebo ktoré boli vykonané v jeho mene.
- 6.4. Notifikovaný orgán musí preskúmať žiadosť a posúdiť výsledky skúšok. Ak konštrukčné riešenie spĺňa príslušné ustanovenia TSI, notifikovaný orgán musí žiadateľovi vystaviť osvedčenie ES o preskúmaní konštrukčného riešenia. Osvedčenie musí obsahovať závery preskúmania, podmienky jeho platnosti, potrebné údaje na identifikáciu schváleného konštrukčného riešenia a, ak to je relevantné, opis fungovania výrobku.

Obdobie platnosti je najviac päť rokov.

- 6.5. Žiadateľ musí priebežne informovať notifikovaný orgán, ktorý vydal osvedčenie ES o preskúmaní konštrukčného riešenia, o všetkých zmenách schváleného konštrukčného riešenia, ktoré môžu ovplyvniť zhodu s požiadavkami TSI alebo s predpísanými podmienkami používania komponentu interoperability. V takýchto prípadoch musí komponent interoperability dodatočne schváliť notifikovaný orgán, ktorý vydal osvedčenie ES o preskúmaní konštrukčného riešenia. V tomto prípade notifikovaný orgán vykoná len tie preskúmania a skúšky, ktoré sú relevantné a potrebné pre zmeny. Dodatočné schválenie sa udelí vo forme dodatku k pôvodnému osvedčeniu ES o preskúmaní konštrukčného riešenia.
- 6.6. Ak neboli vykonané žiadne zmeny podľa bodu 6.4, platnosť osvedčenia, ktorého platnosť sa končí, sa môže predĺžiť o ďalšie obdobie platnosti. Žiadateľ požiada o toto predĺženie písomným potvrdením, že neboli vykonané žiadne také zmeny, a notifikovaný orgán vydá predĺženie o ďalšie obdobie, ako je uvedené v bode 6.3, ak neexistujú informácie o opaku. Tento postup sa môže zopakovať.
7. Každý notifikovaný orgán musí ostatným notifikovaným orgánom oznámiť príslušné informácie, ktoré sa týkajú schválení systému riadenia kvality a osvedčení ES o preskúmaní konštrukčného riešenia, ktoré vydal, odňal alebo zamietol.

Ostatné notifikované orgány môžu na požiadanie získať kópie:

- vydaných schválení a dodatočných schválení systému riadenia kvality a
- vydaných osvedčení ES o preskúmaní konštrukčného riešenia a dodatkov.

⁽¹⁾ Výsledky skúšok sa môžu predložiť v rovnakom čase ako žiadosť alebo neskôr.

8. Výrobca alebo jeho splnomocnený zástupca so sídlom v Spoločenstve musí vypracovať vyhlásenie ES o zhode komponentu interoperability.

Obsah tohto vyhlásenia musí zahŕňať aspoň informácie uvedené v prílohe IV bod 3 a v článku 13 ods. 3 smernice 2001/16/ES. Na vyhlásení ES o zhode a sprievodnej dokumentácii musí byť uvedený dátum a podpis.

Vyhlásenie musí byť napísané v rovnakom jazyku ako technická dokumentácia a musí obsahovať:

- odkazy na smernicu (smernica 2001/16/ES a iné smernice, ktoré sa vzťahujú na komponent interoperability),
- názov a adresu výrobcu alebo jeho splnomocneného zástupcu so sídlom v Spoločenstve (je potrebné uviesť obchodný názov a úplnú adresu a v prípade splnomocneného zástupcu je potrebné uviesť aj obchodný názov výrobcu alebo konštruktéra),
- opis komponentu interoperability (model, typ atď.),
- opis použitého postupu (modulu) na vyhlásenie zhody,
- všetky príslušné opisy, ktoré spĺňa komponent interoperability, a najmä podmienky používania,
- názov a adresu notifikovaného orgánu (orgánov) zapojeného(-ých) do použitého postupu na účely zhody a dátum osvedčenia spolu s trvaním a podmienkami platnosti osvedčenia,
- odkaz na TSI a každú ďalšiu uplatniteľnú TSI a prípadne na európske špecifikácie,
- identifikáciu podpisujúcej osoby oprávnenej prijímať záväzky v mene výrobcu alebo jeho splnomocneného zástupcu so sídlom v Spoločenstve.

Osvedčenia, na ktoré je potrebné odkázať, sú:

- schválenie systému riadenia kvality a správy o dohľade uvedené v bode 3 a 4,
- osvedčenie ES o preskúmaní konštrukčného riešenia a jeho dodatky.

9. Výrobca alebo jeho splnomocnený zástupca so sídlom v Spoločenstve musí uchovávať kópiu vyhlásenia ES o zhode počas 10 rokov od výroby posledného komponentu interoperability.

V prípade, že výrobca ani jeho splnomocnený zástupca nemá sídlo v Spoločenstve, povinnosť uchovávať k dispozícii technickú dokumentáciu je v zodpovednosti osoby, ktorá komponent interoperability uvádza na trh Spoločenstva.

10. Ak sa v TSI vyžaduje dodatočne k vyhláseniu ES o zhode aj vyhlásenie ES o vhodnosti použitia týkajúce sa komponentu interoperability, toto vyhlásenie musí výrobca po jeho vydaní doplniť podľa podmienok modulu V.

F.2.9 Modul V: Potvrdenie typu v skúšobnej prevádzke (Vhodnosť použitia)

1. V tomto module sa opisuje tá časť postupu, v ktorej notifikovaný orgán prostredníctvom potvrdenia typu v skúšobnej prevádzke zisťuje a osvedčuje, či vzorka, ktorá je reprezentatívna pre plánovanú výrobu, spĺňa príslušné ustanovenia TSI z hľadiska vhodnosti použitia ⁽¹²⁾.
2. Žiadosť o potvrdenie typu v skúšobnej prevádzke musí podať výrobca alebo jeho splnomocnený zástupca so sídlom v Spoločenstve na notifikovanom orgáne podľa svojho výberu.

⁽¹²⁾ Počas obdobia skúšobnej prevádzky nie je komponent interoperability uvedený na trh.

Žiadosť musí obsahovať:

- názov a adresu výrobcu a ak žiadosť podáva splnomocnený zástupca, aj jeho názov a adresu,
- písomné vyhlásenie, že rovnaká žiadosť nebola uložená na inom notifikovanom orgáne,
- technickú dokumentáciu podľa opisu v bode 3,
- program potvrdzovania v skúšobnej prevádzke podľa opisu v bode 4,
- názov a adresu spoločnosti(-í) (manažérov infraštruktúry a/alebo železničných podnikov), s ktorou(-ými) sa žiadateľ dohodol, že bude spolupracovať pri posudzovaní vhodnosti použitia v skúšobnej prevádzke tým, že
- uvedie do prevádzky komponent interoperability,
- bude monitorovať správanie sa v prevádzke a
- vydá správu o skúšobnej prevádzke,
- názov a adresu spoločnosti, ktorá vykonáva údržbu komponentu interoperability počas prevádzkového času alebo vzdialenosti, ktorá sa vyžaduje pre skúšobnú prevádzku,
- vyhlásenie ES o zhode pre komponent interoperability a
- ak sa podľa TSI vyžaduje modul B, osvedčenie ES o preskúmaní typu,
- ak sa podľa TSI vyžaduje modul H2, osvedčenie ES o preskúmaní konštrukčného riešenia.

Žiadateľ musí dať k dispozícii spoločnosti(-iam), ktorá(-é) uvedie(-ú) komponent interoperability do prevádzky, vzorku alebo dostatočný počet vzoriek reprezentatívnych pre plánovanú výrobu, ktoré sa ďalej označujú ako „typ“. Typ môže zahŕňať niekoľko verzií komponentu interoperability za predpokladu, že všetky rozdiely medzi verziami sú upravené vyhláseniami ES o zhode a uvedenými osvedčeniami.

Notifikovaný orgán môže požiadať o ďalšie vzorky, ak ich potrebuje na vykonanie potvrdenia v skúšobnej prevádzke.

3. Technická dokumentácia musí umožniť posúdenie zhody výrobku s požiadavkami TSI. Dokumentácia musí pokrývať prevádzku komponentu interoperability a, pokiaľ je to relevantné pre toto posúdenie, musí sa týkať aj konštrukčného riešenia, výroby a údržby.

Technická dokumentácia musí obsahovať

- všeobecný opis typu,
- technickú špecifikáciu, podľa ktorej sa má posudzovať výkonnosť a správanie sa komponentu interoperability v prevádzke (príslušnú TSI a/alebo európske špecifikácie s príslušnými ustanoveniami),
- podmienky integrácie komponentu interoperability do jeho systémového prostredia (montážny podcelok, montážny celok, subsystém) a potrebné podmienky rozhrania,
- podmienky používania a údržby komponentu interoperability (obmedzenia prevádzkového času alebo vzdialenosti, limity opotrebenia atď.),
- opisy a vysvetlenia potrebné na pochopenie konštrukčného riešenia, výroby a prevádzky komponentu interoperability;

a pokiaľ je to relevantné pre posúdenie,

- koncepčné konštrukčné a výrobné nákresy,
- výsledky uskutočnených konštrukčných výpočtov a vykonaných preskúmaní,
- protokoly o skúškach.

Ak v prípade technickej dokumentácie TSI vyžaduje ďalšie informácie, musia sa doplniť.

Musí sa priložiť zoznam európskych špecifikácií uvedených v technickej dokumentácii, uplatnených v plnom rozsahu alebo čiastočne.

4. Program potvrdzovania v skúšobnej prevádzke musí obsahovať:

- požadovanú výkonnosť alebo správanie sa v prevádzke skúšaného komponentu interoperability,
- inštalčné opatrenia,
- čas trvania programu z hľadiska času alebo vzdialenosti,
- prevádzkové podmienky a očakávaný prevádzkový program,
- program údržby,
- prípadne špeciálne prevádzkové skúšky, ktoré sa majú vykonať,
- veľkosť série vzoriek, ak ide o viac než jednu,
- program kontroly (druh, počet a pravidelnosť kontrol, dokumentáciu),
- kritériá tolerovateľných nedostatkov a ich vplyv na program,
- informácie, ktoré sa majú zahrnúť do správy spoločnosti, ktorá uvedie komponent interoperability do prevádzky (pozri bod 2).

5. Notifikovaný orgán musí:

- 5.1. preskúmať technickú dokumentáciu a program potvrdzovania v skúšobnej prevádzke,
 - 5.2. overiť, či je typ reprezentatívny a či bol vyrobený v súlade s technickou dokumentáciou,
 - 5.3. overiť, či je program potvrdzovania v skúšobnej prevádzke vhodný na posúdenie požadovanej výkonnosti a správania sa komponentu interoperability v prevádzke,
 - 5.4. dohodnúť so žiadateľom program a miesto, kde sa budú vykonávať kontroly a potrebné skúšky, a orgán, ktorý bude vykonávať skúšky (notifikovaný orgán alebo iné príslušné laboratórium),
 - 5.5. monitorovať a kontrolovať priebeh chodu v prevádzke, prevádzku a údržbu komponentu interoperability,
 - 5.6. vyhodnotiť správu, ktorú má vydať spoločnosť(-ti) (manažéri infraštruktúry a/alebo železničné podniky), ktorá(-é) prevádzkuje(-ú) komponent interoperability, a ďalšiu dokumentáciu, ako aj informácie získané počas postupu (protokoly o skúškach, protokoly o údržbe atď.),
 - 5.7. posúdiť, či správanie sa v prevádzke zodpovedá požiadavkám TSI.
6. Keď typ spĺňa ustanovenia TSI, notifikovaný orgán musí žiadateľovi vydať osvedčenie o vhodnosti použitia. Osvedčenie musí obsahovať názov a adresu výrobcu, závery z potvrdenia, podmienky jeho platnosti a potrebné údaje na identifikáciu schváleného typu.

Obdobie platnosti je najviac päť rokov.

Zoznam dôležitých častí technickej dokumentácie sa pripojí k osvedčeniu a notifikovaný orgán si ponechá kópiu.

Ak sa žiadateľovi odmietne vystaviť osvedčenie o vhodnosti použitia, notifikovaný orgán musí poskytnúť podrobné zdôvodnenie tohto odmietnutia.

Musí sa ustanoviť postup odvolacieho konania.

7. Žiadateľ musí informovať notifikovaný orgán, ktorý uchováva technickú dokumentáciu týkajúcu sa osvedčenia o vhodnosti použitia, o všetkých zmenách schváleného výrobku, ktoré musia získať dodatočné schválenie v prípade, že tieto zmeny môžu ovplyvniť vhodnosť použitia alebo predpísané podmienky používania výrobku. V tomto prípade notifikovaný orgán vykoná len tie preskúmania a skúšky, ktoré sú relevantné a potrebné pre zmeny. Dodatočné schválenie je možné udeliť v podobe dodatku k pôvodnému osvedčeniu o vhodnosti použitia alebo vydaním nového osvedčenia po odňatí predchádzajúceho osvedčenia.
8. Ak neboli vykonané žiadne zmeny podľa bodu 7, platnosť osvedčenia, ktorého platnosť sa končí, sa môže predĺžiť o ďalšie obdobie platnosti. Žiadateľ o toto predĺženie požiada písomným potvrdením, že neboli vykonané žiadne takéto zmeny, a notifikovaný orgán vydá predĺženie o ďalšie obdobie, ako je uvedené v bode 6, ak neexistujú informácie o opaku. Tento postup sa môže zopakovať.
9. Každý notifikovaný orgán musí ostatným notifikovaným orgánom oznámiť príslušné informácie, ktoré sa týkajú vydania, odňatia alebo zamietnutia osvedčení o vhodnosti použitia.
10. Ostatným notifikovaným orgánom budú na požiadanie poskytnuté kópie vydaných osvedčení o vhodnosti použitia a/alebo ich dodatkov. Prílohy k osvedčeniam sa uchovávajú, aby boli k dispozícii pre ostatné notifikované orgány.
11. Výrobca alebo jeho splnomocnený zástupca so sídlom v Spoločenstve musí vypracovať vyhlásenie ES o vhodnosti použitia komponentu interoperability.

Obsah tohto vyhlásenia musí zahŕňať aspoň informácie uvedené v prílohe IV bod 3 a v článku 13 ods. 3 smernice 2001/16/ES. Na vyhlásení ES o vhodnosti použitia a sprievodnej dokumentácii musí byť uvedený dátum a podpis.

Vyhlásenie musí byť napísané v rovnakom jazyku ako technická dokumentácia a musí obsahovať:

- odkazy na smernicu (smernica 2001/16/ES),
- názov a adresu výrobcu alebo jeho splnomocneného zástupcu so sídlom v Spoločenstve (je potrebné uviesť obchodný názov a úplnú adresu a v prípade splnomocneného zástupcu je potrebné uviesť aj obchodný názov výrobcu alebo konštruktéra),
- opis komponentu interoperability (model, typ atď.),
- všetky príslušné opisy, ktoré spĺňa komponent interoperability, a najmä podmienky používania,
- názov a adresu notifikovaného orgánu(-ov) zapojeného(-ých) do použitého postupu, pokiaľ ide o vhodnosť použitia, a dátum osvedčenia o vhodnosti použitia spolu s dĺžkou trvania a podmienkami platnosti osvedčenia,
- odkaz na túto TSI a každú ďalšiu uplatniteľnú TSI a prípadne odkaz na európsku špecifikáciu,
- identifikáciu podpisujúcej osoby oprávnenej prijímať záväzky v mene výrobcu alebo jeho splnomocneného zástupcu so sídlom v Spoločenstve.

12. Výrobca alebo jeho splnomocnený zástupca so sídlom v Spoločenstve musí uchovávať počas 10 rokov od výroby posledného komponentu interoperability kópiu vyhlásenia ES o vhodnosti použitia.

V prípade, že výrobca ani jeho splnomocnený zástupca nemá sídlo v Spoločenstve, povinnosť uchovávať k dispozícii technickú dokumentáciu je v zodpovednosti osoby, ktorá komponent interoperability uvádza na trh Spoločenstva.

F.3 Moduly na ES overenie subsystémov

F.3.1 Modul SB: Preskúmanie typu

1. V tomto module sa opisuje overovací postup ES, ktorým notifikovaný orgán na žiadosť obstarávateľa alebo jeho splnomocneného zástupcu so sídlom v Spoločenstve kontroluje a osvedčuje, že typ subsystému Infraštruktúra alebo Železničné koľajové vozidlá, ktorý je reprezentatívny pre plánovanú výrobu,

- je v súlade s touto TSI a s každou ďalšou uplatniteľnou TSI, čo dokazuje, že základné požiadavky ⁽¹³⁾ smernice 2001/16/ES boli splnené,

- je v súlade s ostatnými predpismi, ktoré vyplývajú zo zmluvy.

Preskúmanie typu, ktoré je definované v tomto module, môže zahŕňať špecifické fázy posudzovania – revíziu konštrukčného riešenia, typovú skúšku alebo revíziu výrobného postupu, ktoré sú špecifikované v TSI.

2. Obstarávateľ ⁽¹⁴⁾ musí podať žiadosť o ES overenie subsystému (prostredníctvom preskúmania typu) na notifikovanom orgáne podľa svojho výberu.

Žiadosť musí obsahovať:

- názov a adresu obstarávateľa alebo jeho splnomocneného zástupcu,
- technickú dokumentáciu podľa opisu v bode 3.

3. Žiadateľ musí dať notifikovanému orgánu k dispozícii vzorku subsystému ⁽¹⁵⁾, ktorá je reprezentatívna pre plánovanú výrobu a ďalej sa označuje ako „typ“.

Typ môže zahŕňať niekoľko verzií subsystému za predpokladu, že rozdiely medzi verziami neovplyvnia ustanovenia tejto TSI.

Notifikovaný orgán si môže vyžiadať ďalšie vzorky, ak to bude potrebné na vykonanie programu skúšok.

Ak sa to vyžaduje pre špecifickú skúšku alebo skúšobné metódy a ak je to stanovené v TSI alebo v európskej špecifikácii ⁽¹⁶⁾ uvedenej v tejto TSI, musí byť poskytnutá vzorka alebo vzorky montážneho podcelku alebo montážneho celku alebo vzorka subsystému vo vopred zostavenej podobe.

Technická dokumentácia a vzorka(-y) musia umožniť pochopenie konštrukčného riešenia, výroby, inštalácie, údržby a prevádzky subsystému a musia umožniť posúdenie zhody s ustanoveniami TSI.

Technická dokumentácia musí obsahovať:

- všeobecný opis subsystému, celkového návrhu a štruktúry,
- register infraštruktúry alebo železničných koľajových vozidiel vrátane všetkých informácií, ako stanovuje TSI,
- koncepčné informácie o konštrukčnom riešení a výrobe, napríklad nákresy, schémy komponentov, montážnych podcelkov, montážnych celkov, obvodov atď.,
- opisy a vysvetlenia potrebné na pochopenie informácií o konštrukčnom riešení a výrobe, údržby a prevádzky subsystému,

⁽¹³⁾ Základné požiadavky sa odzrkadľujú v technických parametroch, rozhraniach a prevádzkových požiadavkách, ktoré sú stanovené v kapitole 4 TSI.

⁽¹⁴⁾ V module označenie „obstarávateľ“ znamená „obstarávateľa subsystému, ako je definovaný v smernici, alebo jeho splnomocneného zástupcu so sídlom v Spoločenstve“.

⁽¹⁵⁾ Príslušná časť TSI môže v tomto smere stanoviť špecifické požiadavky.

⁽¹⁶⁾ Definícia európskej špecifikácie je stanovená v smerniciach 96/48/ES a 2001/16/ES. V príručke na uplatňovanie HS TSI sa vysvetľuje spôsob používania európskych špecifikácií.

- technické špecifikácie vrátane európskych špecifikácií, ktoré boli uplatnené,
- každý potrebný podporný dôkaz použitia uvedených špecifikácií, najmä ak európske špecifikácie a príslušné ustanovenia neboli uplatnené v plnom rozsahu,
- zoznam komponentov interoperability, ktoré majú byť zabudované do subsystému,
- kópie vyhlásení ES o zhode alebo vhodnosti použitia komponentov interoperability a všetky potrebné prvky definované v prílohe VI smerníc,
- dôkaz o zhode s ostatnými predpismi, ktoré vyplývajú zo zmluvy (vrátane osvedčení),
- technickú dokumentáciu týkajúcu sa výroby a montáže subsystému,
- zoznam výrobcov, ktorí sa podieľajú na konštrukčnom riešení, výrobe, montáži a inštalácii subsystému,
- podmienky používania subsystému (obmedzenia prevádzkového času alebo vzdialenosti, limity opotrebenia atď.),
- podmienky údržby a technickej dokumentácie, ktorá sa týka údržby subsystému,
- každú technickú požiadavku, ktorú je potrebné zohľadniť počas výroby, údržby alebo prevádzky subsystému,
- výsledky uskutočnených konštrukčných výpočtov, vykonaných preskúmaní atď.,
- protokoly o skúškach.

Ak v prípade technickej dokumentácie TSI vyžaduje ďalšie informácie, musia sa doplniť.

4. Notifikovaný orgán musí:

4.1. Preskúmať technickú dokumentáciu.

4.2. Overiť, či vzorka(-y) subsystému alebo montážnych celkov alebo montážnych podcelkov subsystému bola(-i) vyrobená(-é) v súlade s technickou dokumentáciou, a vykonať alebo nechať vykonať typové skúšky v súlade s ustanoveniami TSI a príslušných európskych špecifikácií. Táto výroba sa musí overiť použitím príslušného modulu posudzovania.

4.3. Ak sa v TSI vyžaduje revízia konštrukčného riešenia, vykonať preskúmanie metód projektovania, nástrojov projektovania a výsledkov projektovania za účelom zhodnotiť ich spôsobilosť spĺňať požiadavky pre zhodu so subsystémom pri ukončení procesu projektovania.

4.4. Identifikovať prvky, ktoré boli navrhnuté v súlade s príslušnými ustanoveniami TSI a európskych špecifikácií, ako aj prvky, ktoré boli navrhnuté bez uplatňovania príslušných ustanovení týchto európskych špecifikácií.

4.5. Vykonať alebo nechať vykonať príslušné preskúmania a potrebné skúšky v súlade s bodmi 4.2. a 4.3. s cieľom zistiť, či v prípade, keď boli vybrané príslušné európske špecifikácie, boli tieto špecifikácie naozaj uplatnené.

4.6. Vykonať alebo nechať vykonať príslušné preskúmania a potrebné skúšky v súlade s bodom 4.2. a 4.3. s cieľom zistiť, či prijaté riešenia spĺňajú požiadavky TSI, ak príslušné európske špecifikácie neboli uplatnené.

4.7. Dohodnúť so žiadateľom miesto, kde sa vykonajú preskúmania a potrebné skúšky.

5. V prípade, že typ spĺňa ustanovenia TSI, notifikovaný orgán vystaví žiadateľovi osvedčenie o preskúmaní typu. Osvedčenie musí obsahovať názov a adresu obstarávateľa a výrobcu(-ov) uvedených v technickej dokumentácii, závery preskúmania, podmienky jeho platnosti a potrebné údaje na identifikáciu schváleného typu.

Zoznam dôležitých častí technickej dokumentácie sa pripojí k osvedčeniu a notifikovaný orgán si ponechá kópiu.

Ak sa obstarávateľovi zamietne osvedčenie o preskúmaní typu, notifikovaný orgán musí poskytnúť podrobné zdôvodnenie tohto zamietnutia.

Musí sa ustanoviť postup odvolacieho konania.

6. Každý notifikovaný orgán musí ostatným notifikovaným orgánom oznámiť príslušné informácie, ktoré sa týkajú vydania, odňatia alebo zamietnutia osvedčení o preskúmaní typu.
7. Ostatné notifikované orgány môžu na požiadanie získať kópie vydaných osvedčení o preskúmaní typu a/alebo ich dodatkov. Prílohy k osvedčeniam sa uchovávajú, aby boli k dispozícii pre ostatné notifikované orgány.
8. Obstarávateľ musí s technickou dokumentáciou uschovávať kópie osvedčení o preskúmaní typu a všetky dodatky počas celého obdobia životnosti subsystému. Musia sa zaslať každému členskému štátu, ktorý o ich zaslanie požiada.
9. Žiadateľ musí počas výrobnnej fázy informovať notifikovaný orgán, ktorý uschováva technickú dokumentáciu týkajúcu sa osvedčenia o preskúmaní typu, o všetkých zmenách, ktoré by mohli ovplyvniť zhodu s požiadavkami TSI alebo s predpísanými podmienkami používania subsystému. Subsystém musí v týchto prípadoch získať dodatočné schválenie. V tomto prípade notifikovaný orgán vykoná len tie preskúmania a skúšky, ktoré sú relevantné a potrebné pre zmeny. Takéto dodatočné schválenie je možné udeliť buď vo forme dodatku k pôvodnému osvedčeniu o preskúmaní typu, alebo vydaním nového osvedčenia po odňatí predošlého osvedčenia.

F.3.2 Modul SD: Systém riadenia kvality výroby

1. V tomto module sa opisuje overovací postup ES, ktorým notifikovaný orgán na žiadosť obstarávateľa alebo jeho splnomocneného zástupcu so sídlom v Spoločenstve kontroluje a osvedčuje, že subsystém Infraštruktúra alebo Železničné koľajové vozidlá, pre ktorý už notifikovaný orgán vydal osvedčenie o preskúmaní typu,
 - je v súlade s touto TSI a s každou ďalšou uplatniteľnou TSI, čo dokazuje, že základné požiadavky ⁽¹⁷⁾ smernice 2001/16/ES boli splnené,
 - je v súlade s ostatnými predpismi, ktoré vyplývajú zo zmluvy,a môže byť uvedený do prevádzky.
2. Notifikovaný orgán vykoná postup za predpokladu, že:
 - osvedčenie o preskúmaní typu vydané pred posúdením zostáva v platnosti pre subsystém, na ktorý sa žiadosť vzťahuje,
 - obstarávateľ ⁽¹⁸⁾ a zúčastnení hlavní dodávateľia plnia povinnosti uvedené v bode 3.Slovné spojenie „hlavní dodávateľia“ označuje spoločnosti, ktorých činnosť prispieva k plneniu základných požiadaviek TSI. Vzťahuje sa na:
 - spoločnosť, ktorá je zodpovedná za celý projekt subsystému (najmä vrátane zodpovednosti za integráciu subsystému),
 - iné podniky, ktoré sa podieľajú len na časti projektu subsystému (ktoré vykonávajú napríklad montáž alebo inštaláciu subsystému).

Nevzťahuje sa na subdodávateľov výrobcu, ktorí dodávajú súčasti a komponenty interoperability.

3. Pre subsystém, ktorý je predmetom overovacího postupu ES, musí obstarávateľ alebo hlavní dodávateľia, ak sú zúčastnení, prevádzkovať schválený systém riadenia kvality pre výrobu a kontrolu a skúšanie konečného výrobku, ako je stanovené v bode 5, ktoré musia podliehať dohľadu, ako je stanovené v bode 6.

⁽¹⁷⁾ Základné požiadavky sa odzrkadľujú v technických parametroch, rozhraniach a prevádzkových požiadavkách, ktoré sú stanovené v kapitole 4 TSI.

⁽¹⁸⁾ V module označenie „obstarávateľ“ znamená „obstarávateľa subsystému, ako je definovaný v smernici, alebo jeho splnomocneného zástupcu so sídlom v Spoločenstve“.

Ak samotný obstarávateľ nesie zodpovednosť za celý projekt subsystému (najmä vrátane zodpovednosti za integráciu subsystému) alebo ak sa obstarávateľ priamo podieľa na výrobe (vrátane montáže a inštalácie), musí prevádzkovať schválený systém riadenia kvality pre tie činnosti, ktoré musia podliehať dohľadu, ako je stanovené v bode 6.

Ak hlavný dodávateľ nesie zodpovednosť za celý projekt subsystému (najmä vrátane zodpovednosti za integráciu subsystému), musí v každom prípade prevádzkovať schválený systém riadenia kvality pre výrobu a kontrolu a skúšanie konečného výrobku, ktorý podlieha dohľadu, ako je stanovené v bode 6.

4. Overovací postup ES

- 4.1. Obstarávateľ musí podať žiadosť o ES overenie subsystému (prostredníctvom systému riadenia kvality výroby) vrátane koordinácie dohľadu nad systémami riadenia kvality podľa bodu 5.3 a 6.5 na notifikovanom orgáne podľa jeho výberu. Obstarávateľ musí o tomto výbere a o žiadosti informovať príslušných výrobcov.

Žiadosť musí umožniť pochopenie konštrukčného riešenia, výroby, montáže, inštalácie, údržby a prevádzky subsystému a musí umožniť posúdenie zhody s typom opísaným v osvedčení o preskúmaní typu a s požiadavkami TSI.

4.2. Žiadosť musí obsahovať:

- názov a adresu obstarávateľa alebo jeho splnomocneného zástupcu,
- technickú dokumentáciu, ktorá sa týka schváleného typu, vrátane osvedčenia o preskúmaní typu, ako bolo vydané po dokončení postupu definovaného v module SB,

a ak nie sú súčasťou tejto dokumentácie,

- všeobecný opis subsystému, jeho celkového návrhu a štruktúry,
- technické špecifikácie vrátane európskych špecifikácií ⁽¹⁹⁾, ktoré boli uplatnené,
- každý potrebný podporný dôkaz použitia uvedených špecifikácií, najmä ak tieto európske špecifikácie a príslušné ustanovenia neboli uplatnené v plnom rozsahu. Podporné dôkazy musia zahŕňať výsledky skúšok uskutočnených v príslušných laboratóriách výrobcu alebo v jeho mene,
- register infraštruktúry alebo železničných koľajových vozidiel vrátane všetkých informácií, ako stanovuje TSI,
- technickú dokumentáciu, ktorá sa týka výroby a montáže subsystému,
- dôkaz o zhode s inými predpismi, ktoré vyplývajú zo zmluvy (vrátane osvedčení), pre výrobnú fázu,
- zoznam komponentov interoperability, ktoré majú byť zabudované do subsystému,
- kópie vyhlásení ES o zhode alebo vhodnosti použitia, ktorými musia byť komponenty opatrené, a všetky potrebné prvky stanovené v prílohe VI k smerniciam,
- zoznam výrobcov, ktorí sa podieľajú na konštrukčnom riešení, výrobe, montáži a inštalácii subsystému,
- dôkaz, že všetky etapy, ako je uvedené v bode 5.2, sú pokryté systémami riadenia kvality obstarávateľa, ak je zúčastnený, a/alebo hlavných dodávateľov, a dôkaz o ich efektívnosti,
- označenie notifikovaného orgánu zodpovedného za schválenie a vykonávanie dohľadu nad týmito systémami riadenia kvality.

- 4.3. Notifikovaný orgán musí najprv preskúmať žiadosť z hľadiska platnosti preskúmania typu a osvedčenia o preskúmaní typu.

⁽¹⁹⁾ Definícia európskej špecifikácie je stanovená v smerniciach 96/48/ES a 2001/16/ES. V príručke na uplatňovanie HS TSI sa vysvetľuje spôsob používania európskych špecifikácií.

Ak notifikovaný orgán usúdi, že osvedčenie o preskúmaní typu už nie je platné alebo nie je relevantné a že je potrebné nové preskúmanie typu, svoje rozhodnutie zdôvodní.

5. *Systém riadenia kvality*

- 5.1 Obstarávateľ, ak je zúčastnený, a hlavní dodávateľia, ak sú zúčastnení, musia podať žiadosť o posúdenie svojich systémov riadenia kvality na notifikovanom orgáne podľa svojho výberu.

Žiadosť musí obsahovať:

- všetky relevantné informácie pre plánovaný subsystém,
- dokumentáciu systému riadenia kvality,
- technickú dokumentáciu schváleného typu a kópiu osvedčenia o preskúmaní typu, ktoré bolo vydané po dokončení postupu preskúmania typu modulu SB.

V prípade subjektov, ktoré sa podieľajú len na časti projektu subsystému, majú byť poskytnuté iba informácie o príslušnej časti.

- 5.2 V prípade obstarávateľa alebo hlavného dodávateľa zodpovedného za celý projekt subsystému musia systémy riadenia kvality zabezpečiť celkový súlad subsystému s typom opísaným v osvedčení o preskúmaní typu a celkový súlad subsystému s požiadavkami TSI. V prípade ďalšieho dodávateľa musí(-ia) jeho systém(-y) riadenia kvality zabezpečiť súlad jeho príslušného prínosu do subsystému s typom opísaným v osvedčení o preskúmaní typu a s požiadavkami TSI.

Všetky prvky, požiadavky a ustanovenia prijaté žiadateľom(-mi) sa musia zdokumentovať systematickým a usporiadaným spôsobom v podobe písomných predpisov, postupov a pokynov. Táto dokumentácia systému riadenia kvality musí zabezpečiť všeobecné pochopenie predpisov a postupov v oblasti kvality, ako sú napríklad programy, plány, manuály a záznamy v oblasti kvality.

Musí najmä obsahovať primeraný opis týchto bodov v prípade všetkých žiadateľov:

- ciele v oblasti kvality a organizačná štruktúra,
- príslušné techniky, postupy a systematické opatrenia v oblasti výroby, kontroly kvality a riadenia kvality, ktoré sa použijú,
- preskúmania, kontroly a skúšky, ktoré sa vykonávajú pred výrobou, počas výroby a po skončení výroby, montáže a inštalácie, ako aj častot, s ktorou sa vykonávajú,
- záznamy týkajúce sa kvality, ako sú kontrolné správy a údaje o skúškach, údaje o kalibrácii, kvalifikačné správy o príslušnom personáli atď.,

a v prípade obstarávateľa alebo hlavného dodávateľa zodpovedného za celý projekt subsystému aj:

- zodpovednosti a právomoci manažmentu, pokiaľ ide o celkovú kvalitu subsystému, najmä vrátane riadenia integrácie subsystému.

Preskúmanie, skúšky a kontrola sa musia vzťahovať na všetky tieto etapy:

- štruktúra subsystému, najmä vrátane činností stavebného inžinierstva, montáže komponentov, konečného nastavenia,
- konečné skúšky subsystému,
- a, ak je to uvedené v TSI, potvrdenie platnosti za podmienok plnej prevádzky.

- 5.3. Notifikovaný orgán vybraný obstarávateľom musí preskúmať, či sú všetky etapy subsystému, ako je uvedené v bode 5.2, dostatočne a náležite pokryté schválením a dohľadom nad systémom(-ami) riadenia kvality žiadateľa(-ov) ⁽²⁰⁾.

Ak sa zhoda subsystému s typom opísaným v osvedčení o preskúmaní typu a súlad subsystému s požiadavkami TSI zakladá na viac ako jednom systéme riadenia kvality, notifikovaný orgán musí preskúmať najmä,

- či sú vzťahy a rozhrania medzi systémami riadenia kvality jasne zdokumentované
- a či sú celkové zodpovednosti a právomoci manažmentu pre súlad celého subsystému v prípade hlavného dodávateľa dostatočne a primerane definované.

- 5.4. Notifikovaný orgán uvedený v bode 5.1. musí posúdiť systém riadenia kvality s cieľom zistiť, či spĺňa požiadavky uvedené v bode 5.2. Predpokladá súlad s týmito požiadavkami, ak žiadateľ implementuje systém kvality pre výrobu a kontrolu a skúšanie konečného výrobku v súvislosti s normou EN/ISO 9001 – 2000, ktorá zohľadňuje špecifický charakter subsystému, pre ktorý sa implementuje.

Keď žiadateľ prevádzkuje certifikovaný systém riadenia kvality, notifikovaný orgán túto skutočnosť zohľadní v posúdení.

Audit musí byť špecifický pre daný subsystém pri zohľadnení špecifického prínosu žiadateľa do subsystému. Audítorská skupina musí mať najmenej jedného člena, ktorý má skúsenosti s posudzovaním príslušnej výrobnéj technológie. Proces hodnotenia musí zahŕňať hodnotiacu prehliadku prevádzkových priestorov žiadateľa.

Rozhodnutie sa musí oznámiť žiadateľovi. Oznámenie musí obsahovať závery preskúmania a zdôvodnené rozhodnutie o posúdení.

- 5.5. Obstarávateľ, ak je zúčastnený, a hlavní dodávateľia sa zaviazujú splniť povinnosti vyplývajúce zo schváleného systému riadenia kvality a udržiavať ho, aby zostal primeraný a účinný.

Musia priebežne informovať notifikovaný orgán, ktorý schválil systém riadenia kvality, o každej podstatnej zmene, ktorá ovplyvní splnenie požiadaviek TSI subsystémom.

Notifikovaný orgán musí zhodnotiť navrhované zmeny a rozhodnúť, či bude zmenený systém riadenia kvality vyhovovať požiadavkám uvedeným v bode 5.2 alebo či je potrebné opätovné posúdenie.

Svoje rozhodnutie oznámi žiadateľovi. Oznámenie musí obsahovať závery preskúmania a zdôvodnené rozhodnutie o posúdení.

6. Dohľad nad systémom(-ami) riadenia kvality v zodpovednosti notifikovaného orgánu

- 6.1. Účelom dohľadu je zabezpečiť, aby si obstarávateľ, ak je zúčastnený, a hlavní dodávateľia riadne plnili povinnosti, ktoré vyplývajú zo schváleného(-ých) systému(-ov) riadenia kvality.

- 6.2. Obstarávateľ, ak je zúčastnený, a hlavní dodávateľia musia notifikovanému orgánu uvedenému v bode 5.1 zaslať (alebo nechať zaslať) všetky dokumenty potrebné na tento účel vrátane plánov implementácie a technických záznamov, ktoré sa týkajú subsystému (pokiaľ sú relevantné pre špecifický prínos žiadateľov do subsystému), najmä:

⁽²⁰⁾ V prípade TSI Železničné koľajové vozidlá sa môže notifikovaný orgán zúčastniť na konečnej skúške uvedenia do prevádzky rušňov alebo vlakovej súpravy za podmienok stanovených v príslušnej kapitole TSI.

- dokumentácie systému riadenia kvality vrátane osobitných implementovaných prostriedkov na zabezpečenie toho, aby:

- v prípade obstarávateľa alebo hlavného dodávateľa zodpovedného za celý projekt subsystému,

celkové zodpovednosti a právomoci manažmentu pre súlad celého a úplného subsystému boli dostatočne a riadne definované,

- v prípade každého žiadateľa,

systém riadenia kvality bol správne riadený s cieľom dosiahnuť integráciu na úrovni subsystému,

- záznamov týkajúcich sa kvality, ako predpokladá výrobná časť (vrátane montáže a inštalácie) systému riadenia kvality, ako sú napríklad kontrolné správy a údaje o skúškach, údaje o kalibrácii, kvalifikačné správy o príslušnom personáli atď.

- 6.3. Notifikovaný orgán musí pravidelne vykonávať audity, aby zabezpečil, že obstarávateľ, ak je zúčastnený, a hlavní dodávatelia budú udržiavať a uplatňovať systém riadenia kvality, a musí im poskytovať správu o audite. Ak sú tieto subjekty prevádzkovateľmi certifikovaného systému riadenia kvality, notifikovaný orgán túto skutočnosť zohľadní pri vykonávaní dohľadu.

Častota auditov bude aspoň raz za rok, pričom počas obdobia vykonávania relevantných činností (výroba, montáž alebo inštalácia) subsystému, ktorý je predmetom overovacieho postupu ES uvedeného v bode 8, sa uskutoční aspoň jeden audit.

- 6.4. Notifikovaný orgán môže ďalej uskutočniť neplánované návštevy v relevantných priestoroch žiadateľa(-ov). V čase týchto návštev môže notifikovaný orgán vykonávať úplné alebo čiastočné audity a v prípade potreby môže vykonávať alebo nechať vykonať skúšky s cieľom kontroly riadneho fungovania systému riadenia kvality. Musí žiadateľovi(-om) poskytnúť kontrolnú správu a prípadne aj správy o audite a/alebo protokoly o skúškach.

- 6.5. Ak notifikovaný orgán vybraný obstarávateľom a zodpovedný za ES overovanie nevykonáva dohľad nad všetkými príslušnými systémami riadenia kvality, musí koordinovať činnosti dohľadu každého ďalšieho notifikovaného orgánu, ktorý je zodpovedný za túto úlohu, aby:

- sa ubezpečil, že medzi rozličnými systémami riadenia kvality, ktoré súvisia s integráciou subsystému, došlo k správne riadeniu rozhraní,

- v spojení s obstarávateľom zhromaždil potrebné prvky na posúdenie s cieľom zabezpečiť konzistenciu a celkový dohľad nad rôznymi systémami riadenia kvality.

Súčasťou tejto koordinácie sú práva notifikovaného orgánu:

- získať všetku dokumentáciu (schválenie a dohľad) vydanú ostatnými notifikovanými orgánmi,

- zúčastňovať sa na auditoch dohľadu podľa bodu 6.3,

- dávať podnet na dodatočné audity podľa bodu 6.4 v jeho zodpovednosti spolu s ostatnými notifikovanými orgánmi.

7. Notifikovaný orgán uvedený v bode 5.1. musí mať na účely kontroly, auditu a dohľadu prístup na staveniská, do výrobných dielní, montážnych a inštalčných priestorov, skladovacích priestorov a podľa potreby do prefabrikačných a skúšobných priestorov a celkovo do všetkých priestorov, ktoré bude považovať za potrebné na vykonávanie svojich úloh, v súlade so špecifickým prínosom žiadateľa do projektu subsystému.

8. Obstarávateľ, ak je zúčastnený, a hlavní dodávatelia musia počas 10 rokov od výroby posledného subsystému uschovávať k dispozícii vnútroštátnym orgánom:

- dokumentáciu uvedenú v druhej zarážke druhého pododseku bodu 5.1,

- aktualizáciu uvedenú v druhom pododseku bodu 5.5,

— rozhodnutia a správy notifikovaného orgánu uvedené v bodoch 5.4, 5.5 a 6.4.

9. Ak subsystém spĺňa požiadavky TSI, notifikovaný orgán musí potom na základe preskúmania typu a schválenia a dohľadu nad systémom(-ami) riadenia kvality vypracovať osvedčenie o zhode určené pre obstarávateľa, ktorý obratom vypracuje vyhlásenie ES o overení určené pre dozorný orgán v členskom štáte, v ktorom je subsystém umiestnený a/alebo prevádzkovaný.

Na vyhlásení ES o overení a sprievodnej dokumentácii musí byť uvedený dátum a podpis. Vyhlásenie musí byť napísané v rovnakom jazyku ako technická dokumentácia a musí obsahovať aspoň tie informácie, ktoré sú zahrnuté v prílohe V k smernici.

10. Notifikovaný orgán vybraný obstarávateľom nesie zodpovednosť za zostavenie technickej dokumentácie, ktorá sa priloží k vyhláseniu ES o overení. Technická dokumentácia musí obsahovať aspoň tie informácie, ktoré sú uvedené v článku 18 ods. 3 smernice, a najmä tieto:

- všetky potrebné dokumenty, ktoré súvisia s vlastnosťami subsystému,
- zoznam komponentov interoperability, ktoré sú zabudované do subsystému,
- kópie vyhlásení ES o zhode a podľa potreby aj vyhlásení ES o vhodnosti použitia, ktorými musia byť príslušné komponenty opatrené v súlade s článkom 13 smernice, podľa potreby spolu s príslušnými dokumentmi (osvedčenia, dokumenty schválenia a dohľadu nad systémom riadenia kvality), ktoré vydali notifikované orgány,
- všetky prvky súvisiace s údržbou, podmienkami a limitmi používania subsystému,
- všetky prvky súvisiace s pokynmi, ktoré sa týkajú prevádzky, trvalého alebo bežného monitorovania, nastavovania a údržby,
- osvedčenie o preskúmaní typu pre subsystém a sprievodnú technickú dokumentáciu, ako je to uvedené v module SB,
- dôkaz o zhode s inými predpismi, ktoré vyplývajú zo zmluvy (vrátane osvedčení),
- osvedčenie o zhode notifikovaného orgánu, ako je uvedené v bode 9, spolu s príslušným overením a/alebo výpočtami kontrastovanými týmto orgánom, v ktorom bude uvedené, že projekt je v súlade so smernicou a TSI, a podľa potreby v ňom budú uvedené výhrady, ktoré boli zaznamenané počas vykonávania činností a neboli stiahnuté. K osvedčeniu by mali byť priložené aj kontrolné správy a správy o audite vypracované v súvislosti s overením, ako je uvedené v bodoch 6.3 a 6.4 a najmä:
- register infraštruktúry alebo železničných koľajových vozidiel vrátane všetkých informácií, ako stanovuje TSI.

11. Každý notifikovaný orgán musí ostatným notifikovaným orgánom oznámiť príslušné informácie, ktoré sa týkajú vydaných, odňatých alebo zamietnutých schválení systému riadenia kvality.

Ostatné notifikované orgány môžu na požiadanie získať kópie vydaných schválení systému riadenia kvality.

12. Sprievodné záznamy k osvedčeniu o zhode musia byť uložené u obstarávateľa.

Obstarávateľ v Spoločenstve musí uschovávať kópiu technickej dokumentácie po celé obdobie životnosti subsystému a počas ďalšieho obdobia troch rokov; musí ju zaslať každému členskému štátu, ktorý o jej zaslanie požiada.

F.3.3 Modul SF: Overovanie výrobku

1. V tomto module sa opisuje postup overovania ES, ktorým notifikovaný orgán na žiadosť obstarávateľa alebo jeho splnomocneného zástupcu so sídlom v Spoločenstve kontroluje a osvedčuje, že subsystém Infraštruktúra alebo Železničné koľajové vozidlá, pre ktorý už notifikovaný orgán vydal osvedčenie o preskúmaní typu,

— je v súlade s touto TSI a s každou ďalšou uplatniteľnou TSI, čo dokazuje, že základné požiadavky ⁽²¹⁾ smernice 2001/16/ES boli splnené,

— je v súlade s ostatnými predpismi, ktoré vyplývajú zo zmluvy,

a môže byť uvedený do prevádzky.

2. Obstarávateľ ⁽²²⁾ musí podať žiadosť o ES overenie subsystému (prostredníctvom preskúmania typu) na notifikovanom orgáne podľa svojho výberu.

Žiadosť musí obsahovať:

— názov a adresu obstarávateľa alebo jeho splnomocneného zástupcu,

— technickú dokumentáciu.

3. V rámci tejto časti postupu obstarávateľ skontroluje a osvedčí, že daný subsystém je v súlade s typom opísaným v osvedčení o preskúmaní typu a spĺňa príslušné požiadavky TSI.

Notifikovaný orgán vykoná postup za predpokladu, že osvedčenie o preskúmaní typu vydané pred posudzovaním zostane platné pre subsystém, na ktorý sa žiadosť vzťahuje.

4. Obstarávateľ musí prijať všetky potrebné opatrenia, aby výrobný proces [vrátane montáže a integrácie komponentov interoperability hlavnými dodávateľmi ⁽²³⁾, ak sú zúčastnení] zabezpečil zhodu subsystému s typom podľa opisu v osvedčení o preskúmaní typu a s príslušnými požiadavkami TSI.

5. Žiadosť musí umožniť pochopenie konštrukčného riešenia, výroby, inštalácie, údržby a prevádzky subsystému a musí umožniť posúdenie zhody s typom opísaným v osvedčení o preskúmaní typu a s požiadavkami TSI.

Žiadosť musí obsahovať:

— technickú dokumentáciu, ktorá sa týka schváleného typu vrátane osvedčenia o preskúmaní typu, ako bolo vydané po dokončení postupu definovaného v module SB,

a ak nie sú súčasťou tejto dokumentácie,

— všeobecný opis subsystému, celkového návrhu a štruktúry,

— register infraštruktúry alebo železničných koľajových vozidiel vrátane všetkých informácií, ako stanovuje TSI,

— koncepčné informácie o konštrukčnom riešení a výrobe, napríklad nákresy, schémy komponentov, montážnych podcelkov, montážnych celkov, obvodov atď.,

— technickú dokumentáciu, ktorá sa týka výroby a montáže subsystému,

— technické špecifikácie vrátane európskych špecifikácií ⁽²⁴⁾, ktoré boli uplatnené,

— každý potrebný podporný dôkaz použitia uvedených špecifikácií, najmä ak tieto európske špecifikácie a príslušné ustanovenia neboli uplatnené v plnom rozsahu,

— dôkaz o zhode s inými predpismi, ktoré vyplývajú zo zmluvy (vrátane osvedčení) pre výrobnú fázu,

— zoznam komponentov interoperability, ktoré majú byť zabudované do subsystému,

⁽²¹⁾ Základné požiadavky sa odzrkadľujú v technických parametroch, rozhraniach a prevádzkových požiadavkách, ktoré sú stanovené v kapitole 4 TSI.

⁽²²⁾ V module označenie „obstarávateľ“ znamená „obstarávateľa subsystému, ako je definovaný v smernici, alebo jeho splnomocneného zástupcu so sídlom v Spoločenstve“.

⁽²³⁾ Slovné spojenie „hlavní dodávateľia“ označuje spoločnosti, ktorých činnosti prispievajú k splneniu základných požiadaviek TSI. Týka sa spoločnosti, ktorá môže byť zodpovedná za celý projekt subsystému, alebo iných spoločností, ktoré sa podieľajú len na časti projektu subsystému (napríklad vykonávajú montáž alebo inštaláciu subsystému).

⁽²⁴⁾ Definícia európskej špecifikácie je stanovená v smerniciach 96/48/ES a 2001/16/ES. V príručke na uplatňovanie HS TSI sa vysvetľuje spôsob používania európskych špecifikácií.

- kópie vyhlásení ES o zhode alebo vhodnosti použitia, ktorými musia byť komponenty interoperability opatrené, a všetky potrebné prvky stanovené v prílohe VI k smerniciam,
- zoznam výrobcov, ktorí sa podieľajú na konštrukčnom riešení, výrobe, montáži a inštalácii subsystému.

Ak v prípade technickej dokumentácie TSI vyžaduje ďalšie informácie, musia sa doplniť.

6. Notifikovaný orgán najprv preskúma žiadosť z hľadiska platnosti preskúmania typu a osvedčenia o preskúmaní typu.

Ak notifikovaný orgán usúdi, že osvedčenie o preskúmaní typu už nie je platné alebo nie je relevantné a že je potrebné nové preskúmanie typu, svoje rozhodnutie zdôvodní.

Notifikovaný orgán musí vykonať príslušné preskúmania a skúšky s cieľom skontrolovať zhodu subsystému s typom opísaným v osvedčení o preskúmaní typu a s požiadavkami TSI. Notifikovaný orgán musí preskúmať a preskúšať každý subsystém, ktorý sa vyrába ako sériový výrobok, ako stanovuje bod 4.

7. Overenie skúmaním a skúšaním každého subsystému (ako sériového výrobku)
- 7.1. Notifikovaný orgán musí vykonať skúšky, preskúmania a overovania s cieľom zabezpečiť zhodu subsystémov ako sériových výrobkov, ako sa uvádza v TSI. Preskúmania, skúšky a kontroly sa budú vzťahovať na etapy, ktoré uvádza TSI.
- 7.2. Každý subsystém (ako sériový výrobok) sa musí samostatne preskúmať, preskúšať a overiť⁽²⁵⁾ s cieľom overiť jeho zhodu s typom opísaným v osvedčení o preskúmaní typu a s príslušnými požiadavkami TSI. Ak skúška nie je stanovená v TSI (alebo v európskej norme uvedenej v TSI), v tom prípade sú uplatniteľné príslušné európske špecifikácie alebo ekvivalentné skúšky.

8. Notifikovaný orgán sa s obstarávateľom (a hlavnými dodávateľmi) dohodne na miestach, kde sa skúšky vykonávajú, a dohodne sa na tom, že konečné skúšanie subsystému a, keď to vyžaduje TSI, skúšky alebo potvrdenie platnosti pri podmienkach plnej prevádzky bude vykonávať obstarávateľ pod priamym dohľadom a dozorom notifikovaného orgánu.

Notifikovaný orgán musí mať na účel skúšania a overovania prístup do výrobných dielní, montážnych a inštalčných priestorov a podľa potreby do prefabrikačných a skúšobných zariadení za účelom vykonávania svojich úloh v súlade s TSI.

9. V prípade, že subsystém spĺňa požiadavky TSI, notifikovaný orgán musí vypracovať osvedčenie o zhode určené pre obstarávateľa, ktorý obratom vypracuje vyhlásenie ES o overení určené pre dozorný orgán v členskom štáte, kde je subsystém umiestnený a/alebo prevádzkovaný.

Tieto činnosti notifikovaného orgánu budú vychádzať z preskúmania typu a zo skúšok, z overení a kontrol vykonaných na všetkých sériových výrobkoch, ako stanovuje bod 7, a ako vyžaduje TSI a/alebo príslušné európske špecifikácie.

Na vyhlásení ES o overení a sprievodnej dokumentácii musí byť uvedený dátum a podpis. Vyhlásenie musí byť napísané v rovnakom jazyku ako technická dokumentácia a musí obsahovať aspoň tie informácie, ktoré sú zahrnuté v prílohe V k smernici.

10. Notifikovaný orgán je zodpovedný za zostavenie technickej dokumentácie, ktorá musí sprevádzať vyhlásenie ES o overení. Technická dokumentácia musí obsahovať aspoň tie informácie, ktoré sú uvedené v článku 18 ods. 3 smerníc, a najmä tieto:

- všetky potrebné dokumenty, ktoré súvisia s vlastnosťami subsystému,
- register infraštruktúry alebo železničných koľajových vozidiel vrátane všetkých informácií, ako stanovuje TSI,
- zoznam komponentov interoperability, ktoré sú zabudované do subsystému,

⁽²⁵⁾ Najmä v prípade TSI Železničné koľajové vozidlá sa bude notifikovaný orgán zúčastňovať na konečnej skúške uvedenia železničných koľajových vozidiel alebo vlakovej súpravy do prevádzky. Bude to stanovené v príslušnej kapitole TSI.

- kópie vyhlásení ES o zhode a podľa potreby aj vyhlásení ES o vhodnosti použitia, ktorými musia byť komponenty opatrené v súlade s článkom 13 smernice, podľa potreby spolu s príslušnými dokumentmi (osvedčenia, dokumenty schválenia a dohľadu nad systémom riadenia kvality), ktoré vydali notifikované orgány,
 - všetky prvky súvisiace s údržbou, podmienkami a limitmi používania subsystému,
 - všetky prvky súvisiace s pokynmi, ktoré sa týkajú prevádzky, trvalého alebo bežného monitorovania, nastavovania a údržby,
 - osvedčenie o preskúmaní typu pre subsystém a sprievodnú technickú dokumentáciu, ako stanovuje modul SB,
 - osvedčenie o zhode notifikovaného orgánu, ako je uvedené v bode 9, spolu s príslušnými výpočtami kontrastovanými týmto orgánom, v ktorom bude uvedené, že projekt je v súlade so smernicou a s TSI, a budú v ňom uvedené výhrady, ktoré boli zaznamenané počas vykonávania činností a neboli stiahnuté. Ak je to relevantné, k osvedčeniu by mali byť priložené aj kontrolné správy a správy o audite vypracované v súvislosti s overením.
11. Sprievodné záznamy k osvedčeniu o zhode musia byť uložené u obstarávateľa.

Obstarávateľ musí uschovávať kópiu technickej dokumentácie po celé obdobie životnosti subsystému a počas ďalšieho obdobia troch rokov; musí ju zaslať každému členskému štátu, ktorý o jej zaslanie požiada.

F.3.4 Modul SG: Overenie jednotky

1. V tomto module sa opisuje overovací postup ES, ktorým notifikovaný orgán na žiadosť obstarávateľa alebo jeho splnomocneného zástupcu so sídlom v Spoločenstve kontroluje a osvedčuje, že subsystém Infraštruktúra alebo Železničné koľajové vozidlá
- je v súlade s touto TSI a s každou ďalšou uplatniteľnou TSI, čo dokazuje, že základné požiadavky ⁽²⁶⁾ smernice 2001/16/ES boli splnené,
 - je v súlade s ostatnými predpismi, ktoré vyplývajú zo zmluvy,
- a môže byť uvedený do prevádzky.

2. Obstarávateľ ⁽²⁷⁾ musí podať žiadosť o ES overenie subsystému (prostredníctvom preskúmania typu) na notifikovanom orgáne podľa svojho výberu.

Žiadosť musí obsahovať:

- názov a adresu obstarávateľa alebo jeho splnomocneného zástupcu,
- technickú dokumentáciu.

3. Technická dokumentácia musí umožniť pochopenie konštrukčného riešenia, výroby, inštalácie a prevádzky subsystému a musí umožniť posúdenie zhody s požiadavkami TSI.

Technická dokumentácia musí obsahovať:

- všeobecný opis subsystému, jeho celkového návrhu a štruktúry,
- register infraštruktúry alebo železničných koľajových vozidiel vrátane všetkých informácií, ako stanovuje TSI,
- koncepčné informácie o návrhu a výrobe, napríklad nákresy, schémy komponentov, montážnych podcelkov, montážnych celkov, obvodov atď.,

⁽²⁶⁾ Základné požiadavky sa odzrkadľujú v technických parametroch, rozhraniach a prevádzkových požiadavkách, ktoré sú stanovené v kapitole 4 TSI.

⁽²⁷⁾ V module označenie „obstarávateľ“ znamená „obstarávateľa subsystému, ako je definovaný v smernici, alebo jeho splnomocneného zástupcu so sídlom v Spoločenstve“.

- opisy a vysvetlenia potrebné na pochopenie informácií o konštrukčnom riešení a výrobe, údržby a prevádzky subsystému,
- technické špecifikácie vrátane európskych špecifikácií ⁽²⁸⁾, ktoré boli uplatnené,
- každý potrebný podporný dôkaz použitia uvedených špecifikácií, najmä ak európske špecifikácie a príslušné ustanovenia neboli uplatnené v plnom rozsahu,
- zoznam komponentov interoperability, ktoré majú byť zabudované do subsystému,
- kópie vyhlásení ES o zhode alebo vhodnosti použitia, ktorými musia byť komponenty interoperability opatrené, a všetky potrebné prvky stanovené v prílohe VI k smerniciam,
- dôkaz o zhode s inými predpismi, ktoré vyplývajú zo zmluvy (vrátane osvedčení),
- technickú dokumentáciu týkajúcu sa výroby a montáže subsystému,
- zoznam výrobcov, ktorí sa podieľajú na konštrukčnom riešení, výrobe, montáži a inštalácii subsystému,
- podmienky používania subsystému (obmedzenia prevádzkového času alebo vzdialenosti, limity opotrebenia atď.),
- podmienky údržby a technickej dokumentácie, ktorá sa týka údržby subsystému,
- každú technickú požiadavku, ktorú je potrebné zohľadniť počas výroby, údržby alebo prevádzky subsystému,
- výsledky uskutočnených konštrukčných výpočtov, vykonaných preskúmaní atď.,
- všetky ostatné príslušné technické dôkazy, ktoré môžu preukázať, že predošlé kontroly alebo skúšky úspešne vykonali nezávislé a príslušné orgány za porovnateľných podmienok.

Ak v prípade technickej dokumentácie TSI vyžaduje ďalšie informácie, musia sa doplniť.

4. Notifikovaný orgán musí preskúmať žiadosť a technickú dokumentáciu a identifikovať prvky, ktoré boli navrhnuté v súlade s príslušnými ustanoveniami TSI a európskych špecifikácií, ako aj prvky, ktoré boli navrhnuté bez uplatňovania príslušných ustanovení týchto európskych špecifikácií.

Notifikovaný orgán musí preskúmať subsystém a overiť, že príslušné a potrebné skúšky boli vykonané s cieľom stanoviť, či v prípade, že boli vybrané príslušné európske špecifikácie, boli tieto naozaj uplatnené, alebo či prijaté riešenia spĺňajú požiadavky TSI, ak príslušné európske špecifikácie neboli uplatnené.

Preskúmania, skúšky a kontroly sa vzťahujú na tieto etapy, ako je uvedené v TSI:

- celkový návrh,
- štruktúra subsystému, najmä vrátane činností stavebného inžinierstva, montáže komponentov, konečného nastavenia,
- konečné skúšanie subsystému,
- a ak je to uvedené v TSI, potvrdenie platnosti za podmienok plnej prevádzky.

Notifikovaný orgán môže zohľadniť dôkazy o preskúmaniach, kontrolách alebo skúškach, ktoré boli za porovnateľných podmienok úspešne vykonané inými orgánmi ⁽²⁹⁾ alebo žiadateľom (alebo v jeho mene), ak je to uvedené v príslušnej TSI. Notifikovaný orgán následne rozhodne, či použije výsledky týchto kontrol alebo skúšok.

⁽²⁸⁾ Definícia európskej špecifikácie je stanovená v smerniciach 96/48/ES a 2001/16/ES. V príručke na uplatňovanie HS TSI sa vysvetľuje spôsob používania európskych špecifikácií.

⁽²⁹⁾ Podmienky poverenia kontrol a skúšok musia byť podobné podmienkam, ktoré dodržiava notifikovaný orgán pre objednávanie činností u subdodávateľov (pozri § 6.5 Modrej príručky o novom prístupe).

Dôkazy zhromaždené notifikovaným orgánom musia byť primerané a dostatočné na preukázanie zhody s požiadavkou TSI, ale aj na to, že sa vykonali všetky požadované a zodpovedajúce kontroly a skúšky.

Všetky dôkazy, ktoré sa majú použiť a ktoré pochádzajú od ďalších subjektov, sa musia posúdiť pred vykonaním akýchkoľvek skúšok alebo kontrol, keďže notifikovaný orgán sa môže rozhodnúť vykonať posúdenie, osvedčovanie alebo revíziu skúšok alebo kontrol v čase, keď sa vykonávajú

Rozsah takýchto ďalších dôkazov sa musí podložiť zdokumentovanými analýzami, pri ktorých sa okrem iného využívajú ďalej uvedené faktory ⁽³⁰⁾. Toto zdôvodnenie sa musí zahrnúť do technickej dokumentácie.

V každom prípade za ne nesie konečnú zodpovednosť notifikovaný orgán.

5. Notifikovaný orgán sa s obstarávateľom dohodnú na miestach, kde sa vykonávajú skúšky, a dohodnú sa na tom, že konečné skúšky subsystému a, vždy, keď to vyžaduje TSI, aj skúšky za podmienok plnej prevádzky vykonáva obstarávateľ pod priamym dohľadom a dozorom notifikovaného orgánu.
6. Notifikovaný orgán musí mať na účely skúšania a overovania prístup do priestorov konštrukcie, na staveniská, do výrobných dielní, do montážnych a inštalčných priestorov a podľa potreby do prefabrikačných a skúšobných priestorov na účely vykonávania svojich úloh podľa TSI.
7. Ak subsystém spĺňa požiadavky TSI, v tom prípade musí notifikovaný orgán na základe skúšok, overení a kontrol vykonaných podľa požiadaviek TSI a/alebo príslušných európskych špecifikácií vypracovať osvedčenie o zhode určené pre obstarávateľa, ktorý obratom vypracuje vyhlásenie ES o overení určené pre dozorný orgán v členskom štáte, v ktorom je subsystém umiestnený a/alebo prevádzkovaný.

Na vyhlásení ES o overení a sprievodnej dokumentácii musí byť uvedený dátum a podpis. Vyhlásenie musí byť napísané v rovnakom jazyku ako technická dokumentácia a musí obsahovať aspoň tie informácie, ktoré sú zahrnuté v prílohe V k smernici.

8. Notifikovaný orgán je zodpovedný za zostavenie technickej dokumentácie, ktorá musí sprevádzať vyhlásenie ES o overení. Technická dokumentácia musí obsahovať aspoň tie informácie, ktoré sú uvedené v článku 18 ods. 3 smernice, a najmä tieto:
 - všetky potrebné dokumenty, ktoré súvisia s vlastnosťami subsystému,
 - zoznam komponentov interoperability, ktoré sú zabudované do subsystému,
 - kópie vyhlásení ES o zhode a podľa potreby aj vyhlásení ES o vhodnosti použitia, ktorými musia byť komponenty opatrené v súlade s článkom 13 smernice, podľa potreby spolu s príslušnými dokumentmi (osvedčenia, dokumenty schválenia a dohľadu nad systémom riadenia kvality), ktoré vydali notifikované orgány,
 - všetky prvky súvisiace s údržbou, podmienkami a limitmi používania subsystému,
 - všetky prvky súvisiace s pokynmi, ktoré sa týkajú prevádzky, trvalého alebo bežného monitorovania, nastavovania a údržby,

⁽³⁰⁾ Notifikovaný orgán preskúma rôzne časti práce subsystému a pred prácou, počas nej a po jej dokončení uvedie:

- rizikové a bezpečnostné hľadiská subsystému a jeho rôznych častí;
- použitie existujúceho vybavenia a systémov:
 - používaných rovnako ako predtým,
 - používaných predtým, ale upravených na použitie pri novej práci;
- použitie existujúcich konštrukčných riešení, technológií, materiálov a výrobných techník;
- opatrenia týkajúce sa konštrukčného riešenia, výroby, skúšania a uvedenia do prevádzky;
- prevádzkové a služobné povinnosti;
- predchádzajúce schválenie inými príslušnými orgánmi;
- akreditácie iných zúčastnených subjektov:
 - je prípustné, aby notifikovaný orgán zohľadnil platnú akreditáciu podľa normy EN45004 za predpokladu, že nedochádza ku konfliktu záujmov, že sa akreditácia vzťahuje na vykonávané skúšanie a že je aktuálna,
 - v prípade, že akreditácia neexistuje, notifikovaný orgán potvrdí, že systémy kontroly spôsobilosti, nezávislosti, postupy skúšania a manipulácie s materiálom, zariadenia a vybavenie, ako aj ďalšie procesy, ktoré sú významné z hľadiska svojho prínosu do subsystému, sú kontrolované,
 - vo všetkých prípadoch notifikovaný orgán zváži vhodnosť opatrení a rozhodne o požadovanej úrovni osvedčovania;
- použitie homogénnych sérií a systémov v súlade s modulom F.

- osvedčenie o zhode notifikovaného orgánu, ako je uvedené v bode 7, spolu s príslušným overením a/alebo výpočtami kontrasignované týmto orgánom, v ktorom bude uvedené, že projekt je v súlade so smernicou a s TSI, a podľa potreby v ňom budú uvedené výhrady, ktoré boli zaznamenané počas vykonávania činností a neboli stiahnuté, osvedčenie by mali sprevádzať aj kontrolné správy a správy o audite vypracované v súvislosti s overením,
- dôkaz o zhode s inými predpismi, ktoré vyplývajú zo zmluvy (vrátane osvedčení),
- register infraštruktúry alebo železničných koľajových vozidiel vrátane všetkých informácií, ako stanovuje TSI.

9. Sprievodné záznamy k osvedčeniu o zhode musia byť uložené u obstarávateľa.

Obstarávateľ musí uschovávať kópiu technickej dokumentácie po celé obdobie životnosti subsystému a počas ďalšieho obdobia troch rokov; musí ju zaslať každému členskému štátu, ktorý o jej zaslanie požiada.

F.3.5 Modul SH2: Úplný systém riadenia kvality s preskúmaním konštrukčného riešenia

1. V tomto module sa opisuje overovací postup ES, ktorým notifikovaný orgán na žiadosť obstarávateľa alebo jeho splnomocneného zástupcu so sídlom v Spoločenstve kontroluje a osvedčuje, že subsystém Infraštruktúra alebo Železničné koľajové vozidlá

- je v súlade s touto TSI a s každou ďalšou uplatniteľnou TSI, čo dokazuje, že základné požiadavky ⁽³¹⁾ smernice 2001/16/ES boli splnené,
- je v súlade s ostatnými predpismi, ktoré vyplývajú zo zmluvy, a môže byť uvedený do prevádzky.

2. Notifikovaný orgán vykoná postup vrátane preskúmania konštrukčného riešenia subsystému za predpokladu, že obstarávateľ ⁽³²⁾ a zúčastnení hlavní dodávatelia spĺňajú povinnosti bodu 3.

Slovné spojenie „hlavní dodávatelia“ označuje spoločnosti, ktorých činnosť prispieva k plneniu základných požiadaviek TSI. Týka sa spoločnosti:

- ktorá môže byť zodpovedná za celý projekt subsystému (najmä vrátane zodpovednosti za integráciu subsystému),
- iných spoločností, ktoré sa podieľajú len na časti projektu subsystému (vykonávajú napríklad projektovanie, montáž alebo inštaláciu subsystému).

Nevzťahuje sa na subdodávateľov výrobcu, ktorí dodávajú súčasti a komponenty interoperability.

3. Pre subsystém, ktorý je predmetom overovacieho postupu ES, musí obstarávateľ alebo hlavní dodávatelia, ak sú zúčastnení, prevádzkovať schválený systém riadenia kvality pre konštrukčné riešenie, výrobu a kontrolu a skúšanie konečného výrobku podľa bodu 5, ktorý musí podliehať dohľadu podľa bodu 6.

Hlavný dodávateľ zodpovedný za celý projekt subsystému (najmä vrátane zodpovednosti za integráciu subsystému) musí v každom prípade prevádzkovať schválený systém riadenia kvality pre konštrukčné riešenie, výrobu a kontrolu a skúšanie konečného výrobku, ktorý musí podliehať dohľadu podľa bodu 6.

V prípade, že samotný obstarávateľ nesie zodpovednosť za celý projekt subsystému (najmä vrátane zodpovednosti za integráciu subsystému) alebo ak sa obstarávateľ priamo podieľa na konštrukčnom riešení a/alebo výrobe (vrátane montáže a inštalácie), musí prevádzkovať schválený systém riadenia kvality pre tie činnosti, ktoré musia podliehať dohľadu, ako je stanovené v bode 6.

Žiadatelia, ktorí sa podieľajú len na montáži a inštalácii, môžu prevádzkovať len schválený systém riadenia kvality pre výrobu a kontrolu a skúšanie konečného výrobku.

⁽³¹⁾ Základné požiadavky sa odzrkadľujú v technických parametroch, rozhraniach a prevádzkových požiadavkách, ktoré sú stanovené v kapitole 4 TSI.

⁽³²⁾ V module označenie „obstarávateľ“ znamená „obstarávateľa subsystému, ako je definovaný v smernici, alebo jeho splnomocneného zástupcu so sídlom v Spoločenstve“.

4. Overovací postup ES
- 4.1. Obstarávateľ musí podať žiadosť o ES overenie subsystému (prostredníctvom úplného systému riadenia kvality s preskúmaním konštrukčného riešenia) vrátane koordinácie dohľadu nad systémami riadenia kvality podľa bodu 5.4 a 6.6 na notifikovanom orgáne podľa jeho výberu. Obstarávateľ musí o tomto výbere a o žiadosti informovať príslušných výrobcov.
- 4.2. Žiadosť musí umožniť pochopenie konštrukčného riešenia, výroby, montáže, inštalácie, údržby a prevádzky subsystému a musí umožniť posúdenie zhody s požiadavkami TSI.

Žiadosť musí obsahovať:

- názov a adresu obstarávateľa alebo jeho splnomocneného zástupcu,
- technickú dokumentáciu, vrátane:
 - všeobecného opisu subsystému, celkového návrhu a štruktúry,
 - technických špecifikácií konštrukčného riešenia vrátane európskych špecifikácií ⁽³³⁾, ktoré boli uplatnené,
 - každého potrebného podporného dôkazu použitia uvedených špecifikácií, najmä ak európske špecifikácie a príslušné ustanovenia neboli uplatnené v plnom rozsahu,
 - programu skúšok,
 - registra infraštruktúry alebo železničných koľajových vozidiel vrátane všetkých informácií, ako stanovuje TSI,
 - technickej dokumentácie, ktorá sa týka výroby, montáže subsystému,
 - zoznamu komponentov interoperability, ktoré majú byť zabudované do subsystému,
 - kópií vyhlásení ES o zhode alebo vhodnosti použitia, ktorými musia byť komponenty opatrené, a všetky potrebné prvky stanovené v prílohe VI k smerniciam,
 - dôkazu zhody s ostatnými predpismi, ktoré vyplývajú zo zmluvy (vrátane osvedčení),
 - zoznamu všetkých výrobcov, ktorí sa podieľajú na konštrukčnom riešení, výrobe, montáži a inštalácii subsystému,
 - podmienok používania subsystému (obmedzenia prevádzkového času alebo vzdialenosti, limity opotrebenia atď.),
 - podmienok údržby a technickej dokumentácie, ktorá sa týka údržby subsystému,
 - každej technickej požiadavky, ktorú je potrebné zohľadniť počas výroby, údržby alebo prevádzky subsystému,
- vysvetlenie toho, ako sú všetky etapy, ako je uvedené v bode 5.2, pokryté systémami riadenia kvality hlavného dodávateľa a/alebo obstarávateľa, ak je zúčastnený, a dôkaz ich efektívnosti,
- označenie notifikovaného(-ých) orgánu(-ov) zodpovedného(-ých) za schvaľovanie a dohľad na týmito systémami riadenia kvality.

- 4.3. Obstarávateľ predloží výsledky preskúmaní, kontrol a skúšok vrátane typových skúšok ⁽³⁴⁾, ak sú požadované, ktoré boli vykonané jeho príslušným laboratóriom alebo boli vykonané v jeho mene.

⁽³³⁾ Definícia európskej špecifikácie je stanovená v smerniciach 96/48/ES a 2001/16/ES. V príručke na uplatňovanie HS TSI sa vysvetľuje spôsob používania európskych špecifikácií.

⁽³⁴⁾ Výsledky skúšok sa môžu predložiť v rovnakom čase ako žiadosť alebo neskôr.

- 4.4. Notifikovaný orgán musí preskúmať žiadosť z hľadiska preskúmania konštrukčného riešenia a posúdiť výsledky skúšky. Ak konštrukčné riešenie spĺňa príslušné ustanovenia smernice a TSI, musí žiadateľovi vystaviť osvedčenie o preskúmaní konštrukčného riešenia. Osvedčenie musí obsahovať závery preskúmania konštrukčného riešenia, podmienky jeho platnosti, potrebné údaje na identifikáciu skúmaného konštrukčného riešenia a, ak to je relevantné, opis fungovania subsystému.

Ak sa obstarávateľovi zamietne osvedčenie o preskúmaní konštrukčného riešenia, notifikovaný orgán musí poskytnúť podrobné zdôvodnenie tohto zamietnutia.

Musí sa ustanoviť postup odvolacieho konania.

- 4.5. Žiadateľ musí počas výrobnéj fázy informovať notifikovaný orgán, ktorý uschováva technickú dokumentáciu týkajúcu sa osvedčenia o preskúmaní konštrukčného riešenia, o všetkých zmenách, ktoré by mohli ovplyvniť zhodu s požiadavkami TSI alebo s predpísanými podmienkami používania subsystému. Subsystém musí v týchto prípadoch získať dodatočné schválenie. V tomto prípade notifikovaný orgán vykoná len tie preskúmania a skúšky, ktoré sú relevantné a potrebné pre zmeny. Takéto dodatočné schválenie je možné udeliť buď vo forme dodatku k pôvodnému osvedčeniu o preskúmaní konštrukčného riešenia, alebo vydaním nového osvedčenia po odňatí predchádzajúceho osvedčenia.

5. *Systém riadenia kvality*

- 5.1. Obstarávateľ, ak je zúčastnený, a hlavní dodávatelia, ak sú zúčastnení, musia podať žiadosť o posúdenie svojich systémov riadenia kvality na notifikovanom orgáne podľa svojho výberu.

Žiadosť musí obsahovať:

- všetky relevantné informácie pre plánovaný subsystém,
- dokumentáciu systému riadenia kvality.

V prípade subjektov, ktoré sa podieľajú len na časti projektu subsystému, majú byť poskytnuté iba informácie o príslušnej časti.

- 5.2. V prípade obstarávateľa alebo hlavného dodávateľa zodpovedného za celý projekt subsystému musí systém riadenia kvality zabezpečiť celkový súlad subsystému s požiadavkami TSI.

Systém(-y) riadenia kvality v prípade jedného alebo viacerých ďalších dodávateľov musí(-ia) zabezpečiť súlad ich príslušného prínosu do subsystému s požiadavkami TSI.

Všetky prvky, požiadavky a ustanovenia, ktoré prijali žiadatelia, sa musia systematicky a usporiadane zdokumentovať formou písomných pravidiel, postupov a pokynov. Táto dokumentácia systému riadenia kvality musí zabezpečiť všeobecné pochopenie predpisov a postupov v oblasti kvality, ako sú napríklad programy, plány, manuály a záznamy v oblasti kvality.

Systém musí obsahovať najmä primeraný opis týchto bodov:

- v prípade všetkých žiadateľov:
 - ciele v oblasti kvality a organizačná štruktúra,
 - príslušné techniky, postupy a systematické opatrenia v oblasti výroby, kontroly kvality a riadenia kvality, ktoré sa použijú,
 - preskúmania, kontroly a skúšky, ktoré sa vykonajú pred, počas a po konštrukčnom riešení, výrobe, montáži a inštalácii, a pravidelnosť, v akej sa vykonajú,
 - záznamy týkajúce sa kvality, ako sú kontrolné správy a údaje o skúškach, údaje o kalibrácii, kvalifikačné správy o príslušnom personáli atď.,

- v prípade hlavných dodávateľov, pokiaľ sú relevantné pre ich prínos do konštrukčného riešenia subsystému:
 - technické špecifikácie konštrukčného riešenia vrátane európskych špecifikácií, ktoré sa budú uplatňovať a v prípade, že sa európske špecifikácie nebudú uplatňovať v plnom rozsahu, prostriedky, ktoré sa použijú na zabezpečenie splnenia požiadaviek TSI, ktoré sa vzťahujú na subsystém,
 - techniky, postupy a systematické opatrenia kontroly konštrukčného riešenia a overenia konštrukčného riešenia, ktoré budú použité pri projektovaní subsystému,
 - prostriedok na monitorovanie dosahovania požadovanej kvality konštrukčného riešenia a subsystému a efektívnej prevádzky systémov riadenia kvality vo všetkých fázach vrátane výroby,
- a v prípade obstarávateľa alebo hlavného dodávateľa zodpovedného za celý projekt subsystému aj:
 - zodpovednosti a právomoci manažmentu, pokiaľ ide o celkovú kvalitu subsystému, najmä vrátane riadenia integrácie subsystému.

Preskúmanie, skúšky a kontrola sa musia vzťahovať na všetky tieto etapy:

- celkový návrh,
- štruktúra subsystému, najmä vrátane činností stavebného inžinierstva, montáže komponentov, konečného nastavenia,
- konečné skúšanie subsystému,
- a, ak je to uvedené v TSI, potvrdenie platnosti za podmienok plnej prevádzky.

- 5.3. Notifikovaný orgán vybraný obstarávateľom musí preskúmať, či sú všetky etapy subsystému, ako je uvedené v bode 5.2, dostatočne a náležite pokryté schválením a dohľadom nad systémom(-ami) riadenia kvality žiadateľa(-ov) ⁽³⁵⁾.

Ak sa súlad subsystému s požiadavkami TSI zakladá na viac ako jednom systéme riadenia kvality, notifikovaný orgán musí preskúmať najmä,

- či sú vzťahy a rozhrania medzi systémami riadenia kvality jasne zdokumentované
- a či sú celkové zodpovednosti a právomoci manažmentu pre súlad celého subsystému v prípade hlavného dodávateľa dostatočne a primerane definované.

- 5.4. Notifikovaný orgán uvedený v bode 5.1. musí posúdiť systém riadenia kvality, aby zistil, či spĺňa požiadavky bodu 5.2. Predpokladá splnenie týchto požiadaviek, ak žiadateľ implementuje systém kvality pre konštrukčné riešenie, výrobu a kontrolu a skúšanie konečného výrobku v súvislosti s normou EN/ISO 9001 – 2000, ktorá zohľadňuje špecifickosť subsystému, pre ktorý sa implementuje.

Keď žiadateľ prevádzkuje certifikovaný systém riadenia kvality, notifikovaný orgán túto skutočnosť zohľadní v posúdení.

Audit musí byť špecifický pre daný subsystém pri zohľadnení špecifického prínosu žiadateľa do subsystému. Audítorská skupina musí mať najmenej jedného člena, ktorý má skúsenosti s posudzovaním príslušnej výrobnéj technológie. Proces hodnotenia musí zahŕňať hodnotiacu prehliadku prevádzkových priestorov žiadateľa.

Rozhodnutie sa musí oznámiť žiadateľovi. Oznámenie musí obsahovať závery preskúmania a zdôvodnené rozhodnutie o posúdení.

- 5.5. Obstarávateľ, ak je zúčastnený, a hlavní dodávateľia sa zaviazujú splniť povinnosti vyplývajúce zo schváleného systému riadenia kvality a udržiavať ho, aby zostal primeraný a účinný.

⁽³⁵⁾ Najmä v prípade TSI Železničné koľajové vozidlá sa bude notifikovaný orgán zúčastňovať na konečnej skúške uvedenia železničných koľajových vozidiel alebo vlakovéj súpravy do prevádzky. Bude to stanovené v príslušnej kapitole TSI.

Musia priebežne informovať notifikovaný orgán, ktorý schválil systém riadenia kvality, o každej podstatnej zmene, ktorá ovplyvní splnenie požiadaviek TSI subsystémom.

Notifikovaný orgán musí zhodnotiť navrhované zmeny a rozhodnúť, či zmenený systém riadenia kvality bude vyhovovať požiadavkám uvedeným v bode 5.2, alebo či bude potrebné opätovné posudzovanie.

Musí svoje rozhodnutie oznámiť žiadateľovi. Oznámenie musí obsahovať závery preskúmania a zdôvodnené rozhodnutie o posúdení.

6. Dohľad nad systémom(-ami) riadenia kvality v zodpovednosti notifikovaného orgánu
 - 6.1. Účelom dohľadu je zabezpečiť, aby si obstarávateľ, ak je zúčastnený, a hlavní dodávatelia riadne plnili povinnosti, ktoré vyplývajú zo schváleného(-ých) systému(-ov) riadenia kvality.
 - 6.2. Obstarávateľ, ak je zúčastnený, a hlavní dodávatelia musia notifikovanému orgánu uvedenému v bode 5.1. zaslať (alebo nechať zaslať) všetky dokumenty potrebné na tento účel, najmä plány implementácie a technické záznamy, ktoré sa týkajú subsystému (pokiaľ sú relevantné pre špecifický prínos žiadateľov do subsystému) vrátane:
 - dokumentácie systému riadenia kvality vrátane osobitných implementovaných prostriedkov na zabezpečenie toho, aby
 - v prípade obstarávateľa alebo hlavného dodávateľa zodpovedného za celý projekt subsystému
 - celkové zodpovednosti a právomoci manažmentu pre súlad celého a úplného subsystému boli dostatočne a riadne definované,
 - v prípade každého žiadateľa,
 - systém riadenia kvality bol správne riadený s cieľom dosiahnuť integráciu na úrovni subsystému,
 - záznamov v oblasti kvality, ako predpokladá projektovacia časť systému riadenia kvality, ako napríklad výsledky analýz, výpočty, skúšky atď.,
 - záznamov v oblasti kvality, ako predpokladá výrobná časť (vrátane montáže, inštalácie a integrácie) systému riadenia kvality, ako sú napríklad kontrolné správy a údaje o skúškach, údaje o kalibrácii, kvalifikačné správy o príslušnom personáli atď.
 - 6.3. Notifikovaný orgán musí pravidelne vykonávať audity, aby zabezpečil, že obstarávateľ, ak je zúčastnený, a hlavní dodávatelia budú udržiavať a uplatňovať systém riadenia kvality, a musí im poskytovať správu o audite. Ak sú tieto subjekty prevádzkovateľmi certifikovaného systému riadenia kvality, notifikovaný orgán zohľadní túto skutočnosť pri vykonávaní dohľadu.

Časť auditov je aspoň raz ročne, pričom počas obdobia vykonávania relevantných činností (konštrukčné riešenie, výroba, montáž alebo inštalácia) pre subsystém, ktorý je predmetom overovacieho postupu ES uvedeného v bode 4, sa uskutoční aspoň jeden audit.
 - 6.4. Notifikovaný orgán môže ďalej uskutočniť neplánované návštevy na miestach žiadateľa(-ov) uvedených v bode 5.2. V čase týchto návštev môže notifikovaný orgán vykonávať úplné alebo čiastočné audity a v prípade potreby môže vykonávať alebo nechať vykonať skúšky s cieľom kontroly riadneho fungovania systému riadenia kvality. Musí žiadateľovi(-om) poskytnúť kontrolnú správu a prípadne aj správy o audite a/alebo protokoly o skúškach.
 - 6.5. Ak notifikovaný orgán vybraný obstarávateľom a zodpovedný za ES overovanie nevykonáva dohľad nad všetkými príslušnými systémami riadenia kvality podľa bodu 5, musí koordinovať činnosti dohľadu každého ďalšieho notifikovaného orgánu, ktorý je zodpovedný za túto úlohu, aby:
 - sa ubezpečil, že medzi rozličnými systémami riadenia kvality, ktoré súvisia s integráciou subsystému, došlo k správne mu riadeniu rozhraní,
 - v spojení s obstarávateľom zhromaždil potrebné prvky na posúdenie s cieľom zabezpečiť konzistenciu a celkový dohľad nad rôznymi systémami riadenia kvality.

Súčasťou tejto koordinácie je právo notifikovaného orgánu

- získať celú dokumentáciu (schválenie a dohľad) vydanú ďalším notifikovaným orgánom(-mi),
 - zúčastňovať sa na auditoch dohľadu podľa bodu 5.4.,
 - dávať podnet na dodatočné audity podľa bodu 5.5. v jeho zodpovednosti spolu s iným(-i) notifikovaným(-i) orgánom(-mi).
7. Notifikovaný orgán uvedený v bode 5.1 musí mať na účely kontroly a na účely auditu a dohľadu prístup do priestorov konštrukcie, na staveniská, do výrobných dielní, do montážnych a inštalačných priestorov, skladovacích priestorov a podľa potreby do prefabrikačných alebo skúšobných priestorov a celkovo do všetkých priestorov, ktoré uzná za potrebné na vykonávanie svojej úlohy, v súlade so špecifickým prínosom žiadateľa do projektu subsystému.
8. Obstarávateľ, ak je zúčastnený, a hlavní dodávatelia musia počas 10 rokov od výroby posledného subsystému uschovávať k dispozícii vnútroštátnym orgánom:
- dokumentáciu uvedenú v druhej zarážke druhého pododseku bodu 5.1,
 - aktualizáciu uvedenú v druhom pododseku bodu 5.5,
 - rozhodnutia a správy notifikovaného orgánu uvedené v bodoch 5.4, 5.5 a 6.4.
9. Ak subsystém spĺňa požiadavky TSI, notifikovaný orgán musí potom na základe preskúmania konštrukčného riešenia a schválenia a dohľadu nad systémom(-ami) riadenia kvality vypracovať osvedčenie o zhode určené pre obstarávateľa, ktorý obratom vypracuje vyhlásenie ES o overení určené pre dozorný orgán v členskom štáte, v ktorom je subsystém umiestnený a/alebo prevádzkovaný.

Na vyhlásení ES o overení a sprievodnej dokumentácii musí byť uvedený dátum a podpis. Vyhlásenie musí byť napísané v rovnakom jazyku ako technická dokumentácia a musí obsahovať aspoň tie informácie, ktoré sú zahrnuté v prílohe V k smernici.

10. Notifikovaný orgán vybraný obstarávateľom nesie zodpovednosť za zostavenie technickej dokumentácie, ktorá sa priloží k vyhláseniu ES o overení. Technická dokumentácia musí obsahovať aspoň tie informácie, ktoré sú uvedené v článku 18 ods. 3 smernice, a najmä tieto:
- všetky potrebné dokumenty, ktoré súvisia s vlastnosťami subsystému,
 - zoznam komponentov interoperability, ktoré sú zabudované do subsystému,
 - kópie vyhlásení ES o zhode a podľa potreby aj vyhlásení ES o vhodnosti použitia, ktorými musia byť príslušné komponenty opatrené v súlade s článkom 13 smernice, podľa potreby spolu s príslušnými dokumentmi (osvedčenia, dokumenty schválenia a dohľadu nad systémom riadenia kvality), ktoré vydali notifikované orgány,
 - dôkaz zhody s ostatnými predpismi, ktoré vyplývajú zo zmluvy (vrátane osvedčení),
 - všetky prvky súvisiace s údržbou, podmienkami a limitmi používania subsystému,
 - všetky prvky súvisiace s pokynmi v oblasti prevádzky, trvalého alebo bežného monitorovania, nastavovania a údržby,
 - osvedčenie o zhode notifikovaného orgánu, ako je uvedené v bode 9, spolu s príslušným overením a/alebo výpočtami kontrastovanými týmto orgánom, v ktorom bude uvedené, že projekt je v súlade so smernicou a TSI, a podľa potreby v ňom budú uvedené výhrady, ktoré boli zaznamenané počas vykonávania činností a neboli stiahnuté.

K osvedčeniu by mali byť, ak sú relevantné, priložené aj kontrolné správy a správy o audite vypracované v súvislosti s overením, ako uvádzajú body 6.4. a 6.5.,

- register infraštruktúry alebo železničných koľajových vozidiel vrátane všetkých informácií, ako stanovuje TSI.

11. Každý notifikovaný orgán musí ostatným notifikovaným orgánom oznámiť príslušné informácie, ktoré sa týkajú schválení systému riadenia kvality a osvedčení ES o preskúmaní konštrukčného riešenia, ktoré vydal, odňal alebo zamietol.

Ostatné notifikované orgány môžu na požiadanie získať kópie:

- vydaných schválení a dodatočných schválení systému riadenia kvality a
- vydaných osvedčení ES o preskúmaní konštrukčného riešenia a dodatkov.

12. Sprievodné záznamy k osvedčeniu o zhode musia byť uložené u obstarávateľa.

Obstarávateľ musí uschovávať kópiu technickej dokumentácie po celé obdobie životnosti subsystému a počas ďalšieho obdobia troch rokov; musí ju zaslať každému členskému štátu, ktorý o jej zaslanie požiada.

F.4 Posudzovanie opatrení údržby: Postup posudzovania zhody

Toto je otvorený bod.

PRÍLOHA G

Vyhradené

PRÍLOHA H

Vyhradené

PRÍLOHA I

Vyhradené

PRÍLOHA J

Vyhradené

PRÍLOHA K

Vyhradené

PRÍLOHA L

Aspekty nešpecifikované v TSI týkajúcej sa PRM, pre ktoré platia európske predpisy alebo sa vyžaduje notifikácia vnútroštátnych predpisov**Infraštruktúra**

Miesta na parkovanie pre PRM (ustanovenie 4.1.2.2)

(patrí sem okrem iného: – počet miest, prístup, umiestnenie, rozmery, materiál, farby, označenie a osvetlenie).

Hmatový vodiaci pás (ustanovenie 4.1.2.3.2)

Protišmykovosť povrchov podláh (ustanovenie 4.1.2.5)

Rozmery a vybavenie toaliet pre osoby používajúce invalidný vozík (ustanovenie 4.1.2.7.1)

Osvetlenie predstaničných priestorov (ustanovenie 4.1.2.10)

Núdzové osvetlenie (ustanovenie 4.1.2.10)

Vizuálne informácie (ustanovenie 4.1.2.11.1)

Bezpečnostné informácie a bezpečnostné pokyny (ustanovenie 4.1.2.11.1)

Výstražné, zákazové a príkazové značky (ustanovenie 4.1.2.11.1)

Núdzové východy a výstražné systémy (ustanovenie 4.1.2.13)

Požiadavky na šírku na základe frekvencie cestujúcich (ustanovenie 4.1.2.14)

Schodiská (ustanovenie 4.1.2.15)

Rampy (ustanovenie 4.1.2.17)

Pohyblivé schody (ustanovenie 4.1.2.17)

Pohyblivé chodníky (ustanovenie 4.1.2.17)

Minimálny priechodný prierez (ustanovenie 4.1.2.18.2)

Rozšírenie rozchodu koľaje (ustanovenie 4.1.2.18.2)

Definícia nebezpečnej zóny na nástupištiach a hmatové označenie (ustanovenie 4.1.2.19)

Využívanie úrovňového koľajového priechodu (ustanovenie 4.1.2.22)

Organizácia prepravy osôb používajúcich invalidný vozík pomocou prístupného dopravného prostriedku medzi bariérovou stanicou a ďalšou prístupnou stanicou na tej istej trase (ustanovenie 4.1.4)

Železničné koľajové vozidlá

Informácie pre zákazníkov (ustanovenie 4.2.2.8.1)

Bezpečnostné informácie a bezpečnostné pokyny (ustanovenie 4.2.2.8.1)

Výstražné, zákazové a príkazové značky (ustanovenia 4.2.2.8.1)

Definície

Meranie odrazu svetla (ustanovenie 4.3)

Vnútroštátne normalizované Braillovo písmo (ustanovenie 4.3)

PRÍLOHA M

Prenosný invalidný vozík**M.1 Rozsah pôsobnosti**

V tejto prílohe sa uvádzajú maximálne technické obmedzenia pre prenosný invalidný vozík

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 koliesko musí byť schopné prekonať medzeru s rozmermi 75 mm vo vodorovnom smere a 50 mm v zvislom smere
- *Výška*
 - Maximálne 1 375 mm aj s mužským užívateľom (95. percentil)
- *Kruh na otáčanie*
 - 1 500 mm
- *Hmotnosť*
 - Maximálna hrubá hmotnosť 200 kg pre invalidný vozík aj s užívateľom (vrátane akejkoľvek batožiny)
- *Výška prekážky, ktorú možno prekonať, a svetlá výška*
 - Výška prekážky, ktorú možno prekonať, 50 mm (maximálne)
 - Svetlá výška 60 mm (minimálne)
- *Maximálny bezpečný sklon, pri ktorom zostane invalidný vozík stabilný:*
 - Dynamická stabilita vo všetkých smeroch v uhle 6 stupňov
 - Statická stabilita vo všetkých smeroch (aj pri brzdení) v uhle 9 stupňov

PRÍLOHA N

Značenie pre PRM

N.1 Rozsah pôsobnosti

V tejto prílohe sa uvádzajú špecifické označenia na používanie v subsystémoch Infraštruktúra aj Železničné koľajové vozidlá.

N.2 Značky pre subsystém Infraštruktúra

Rozmery označení pre PRM pre subsystém Infraštruktúra sa počítajú podľa vzorca:

Minimálna veľkosť rámciek písaných a grafických symbolov sa vypočíta na základe vzorca: Vzdialenosť pri čítaní v mm vydelená číslom 250, vynásobená číslom 1,25 = veľkosť rámečka v mm, ak sa rámček používa.

N.3 Značky pre subsystém Železničné koľajové vozidlá

Minimálna veľkosť hrán značiek pre PRM vnútri železničných koľajových vozidiel je 60 mm.

Minimálna veľkosť hrán značiek pre PRM na vonkajšej strane železničných koľajových vozidiel je 85 mm.

N.4 Medzinárodná značka pre invalidný vozík

Značka zodpovedajúca medzinárodnému symbolu pre „opatrenie pre invalidov alebo osoby s telesným postihnutím“ v súlade so symbolom 0100 uvedeným v norme ISO 7000:2004, ktorým sa označujú zóny prístupné pre invalidné vozíky, musí spĺňať tieto kritériá:

Symbol	Pozadie
RAL 9003 Signálna biela	RAL 5022 Nočná modrá
NCS S 0500-N	NCS S 6030-R70B
C0 M0 Y0 K0	Pantone 274 EC (C100 M100 Y0 K38)

N.5 Značka pre indukčné slucháky

Značka, ktorá uvádza, že sú namontované indukčné slucháky, musí zodpovedať obrázku 1 a spĺňať tieto kritériá:

Symbol	Pozadie
RAL 9003 Signálna biela	RAL 5022 Nočná modrá
NCS S 0500-N	NCS S 6030-R70B
C0 M0 Y0 K0	Pantone 274 EC (C100 M100 Y0 K38)



OBRÁZOK 1

N.6 Značka pre privolanie pomoci alebo požiadanie o informácie

Značka, ktorá uvádza, kde sa nachádza zariadenie na privolanie pomoci alebo požiadanie o informácie, musí zodpovedať obrázku 2 a spĺňať tieto kritériá:

Symbol	Pozadie
RAL 9003 Signálna biela	RAL 5022 Nočná modrá
NCS S 0500-N	NCS S 6030-R70B
C0 M0 Y0 K0	Pantone 274 EC (C100 M100 Y0 K38)



OBRÁZOK 2

N.7 Značka pre núdzové volanie

Značka, ktorá uvádza, kde sa nachádza zariadenie na núdzové volanie, musí zodpovedať obrázku 3 a spĺňať tieto kritériá

Symbol	Pozadie
RAL 9003 Signálna biela	Zelená
NCS S 0500-N	podľa
C0 M0 Y0 K0	kapitoly 11 normy ISO 3864-1:2002



OBRÁZOK 3

N.8 **Značky pre prednostné sedadlá**

Symbol	Pozadie
RAL 9003 Signálna biela	RAL 5022 Nočná modrá
NCS S 0500-N	NCS S 6030-R70B
C0 M0 Y0 K0	Pantone 274 EC (C100 M100 Y0 K38)



OBRÁZOK 4