

Uradni list

Evropske unije

L 64

Zvezek 51

Slovenska izdaja

Zakonodaja

7. marec 2008

Vsebina

II Akti, sprejeti v skladu s Pogodbo ES/Pogodbo Euratom, katerih objava ni obvezna

ODLOČBE/SKLEPI

Komisija

2008/163/ES:

- ★ **Odločba Komisije z dne 20. decembra 2007 o tehnični specifikaciji za interoperabilnost v zvezi z „varnostjo v železniških predorih“ v vseevropskem železniškem sistemu za konvencionalne in visoke hitrosti** (notificirano pod dokumentarno številko C(2007) 6450) ⁽¹⁾ 1

2008/164/ES:

- ★ **Odločba Komisije z dne 21. decembra 2007 o tehnični specifikaciji za interoperabilnost v zvezi s „funkcionalno oviranimi osebami“ v vseevropskem železniškem sistemu za konvencionalne in visoke hitrosti** (notificirano pod dokumentarno številko C(2007) 6633) ⁽¹⁾ 72

Cena: 34 EUR

⁽¹⁾ Besedilo velja za EGP

SL

Akti z rahlo natisnjenimi naslovi so tisti, ki se nanašajo na dnevno upravljanje kmetijskih zadev in so splošno veljavni za omejeno obdobje. Naslovi vseh drugih aktov so v mastnem tisku in pred njimi stoji zvezdica.

II

(Akti, sprejeti v skladu s Pogodbo ES/Pogodbo Euratom, katerih objava ni obvezna)

ODLOČBE/SKLEPI

KOMISIJA

ODLOČBA KOMISIJE

z dne 20. decembra 2007

**o tehnični specifikaciji za interoperabilnost v zvezi z „varnostjo v železniških predorih“
v vseevropskem železniškem sistemu za konvencionalne in visoke hitrosti**

(notificirano pod dokumentarno številko C(2007) 6450)

(Besedilo velja za EGP)

(2008/163/ES)

KOMISIJA EVROPSKIH SKUPNOSTI JE –

ob upoštevanju Pogodbe o ustanovitvi Evropske skupnosti,

ob upoštevanju Direktive 2001/16/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 19. marca 2001 o interoperabilnosti vseevropskega železniškega sistema za konvencionalne hitrosti ⁽¹⁾ in zlasti člena 6(1) Direktive,

ob upoštevanju Direktive Sveta 96/48/ES z dne 23. julija 1996 o interoperabilnosti vseevropskega železniškega sistema za visoke hitrosti ⁽²⁾ in zlasti člena 6(1) Direktive,

ob upoštevanju naslednjega:

- (1) V skladu s členom 5(1) Direktive 2001/16/ES in členom 5(1) Direktive 96/48/ES vsakega od podsistemov ureja TSI. Kadar je to potrebno, lahko več TSI ureja en podsistem in ena TSI več podsistemov. Za sklep o izdelavi in/ali pregledu TSI ter določitvi njenega tehničnega in geografskega področja uporabe je potrebno pooblastilo v skladu s členom 6(1) Direktive 2001/16/ES in členom 6(1) Direktive 96/48/ES.

⁽¹⁾ UL L 110, 20.4.2001, str. 1. Direktiva, kakor je bila nazadnje spremenjena z Direktivo 2007/32/ES (UL L 141, 2.6.2007).

⁽²⁾ UL L 235, 17.9.1996, str. 6. Direktiva, kakor je bila nazadnje spremenjena z Direktivo 2007/32/ES

- (2) Prvi korak pri sestavljanju TSI je osnutek TSI, ki ga izdela Evropsko združenje za železniško interoperabilnost (AEIF), imenovano za skupno predstavniško telo.

- (3) AEIF je dobil pooblastilo za izdelavo osnutka TSI za „varnost v železniških predorih“ v skladu s členom 6(1) Direktive 2001/16/ES.

- (4) Osnutek TSI je pregledal odbor, ustanovljen po Direktivi 96/48/ES o interoperabilnosti vseevropskega železniškega sistema za visoke hitrosti in naveden v členu 21 Direktive 2001/16/ES.

- (5) Direktivi 2001/16/ES in 96/48/ES ter TSI se uporabljajo za obnove, ne uporabljajo pa se za zamenjave, povezane z vzdrževanjem. Vendar se države članice spodbujajo, da kadar je to mogoče in če to opravičuje obseg del, povezanih z vzdrževanjem, uporabijo TSI za zamenjave, povezane z vzdrževanjem.

- (6) V svoji zdajšnji različici TSI vseh bistvenih zahtev ne obravnava v celoti. V skladu s členom 17 Direktive 2001/16/ES in členom 17 Direktive 96/48/ES so tehnični vidiki, ki niso zajeti, uvrščeni med „odprte točke“ v Prilogi C k tej TSI.

- (7) V skladu s členom 17 Direktive 2001/16/ES in členom 17 Direktive 96/48/ES posamezne države članice obvestijo druge države članice in Komisijo o ustreznih nacionalnih tehničnih predpisih, ki se uporabljajo za izpolnjevanje bistvenih zahtev v zvezi s temi „odprtimi točkami“, in o organih, ki jih imenujejo za izvajanje postopka za ocenjevanje skladnosti ali primernosti za uporabo in postopka verifikacije interoperabilnosti podsistemov po členu 16(2) Direktive 2001/16/ES. Za to bi morale države članice, kolikor je to mogoče, uporabljati načela in merila, predvidena v direktivah 2001/16/ES in 96/48/ES. Kjer je mogoče, morajo države članice uporabiti organe, priglašene po členu 20 Direktive 2001/16/ES in členu 20 Direktive 96/48/ES. Komisija bi morala opraviti analizo podatkov, ki jih predložijo države članice v obliki nacionalnih predpisov, postopkov, organov, pooblaščenih za izvajanje postopkov, in trajanja teh postopkov ter, kadar je to primerno, z odborom razpravljati o potrebi po sprejetju kakršnih koli ukrepov.
- (8) Zadevna TSI ne sme zahtevati uporabe posebnih tehnologij ali tehničnih rešitev, razen kadar je to nujno potrebno za interoperabilnost vseevropskega železniškega sistema za konvencionalne hitrosti.
- (9) TSI temelji na najboljšem strokovnem znanju, ki je na voljo med pripravo ustreznega osnutka. Zaradi razvojnih dosežkov v tehnologiji, obratovalnih, varnostnih ali socialnih zahtev se lahko pokaže potreba po spremembi ali dopolnitvi te TSI. Kadar je ustrezno, je treba začeti postopek pregleda ali posodobitve v skladu s členom 6(3) Direktive 2001/16/ES ali členom 6(3) Direktive 96/48/ES.
- (10) Za spodbujanje inovacij, in da bi se upoštevale pridobljene izkušnje, je treba priloženo TSI redno revidirati.
- (11) Kadar so predlagane inovativne rešitve, proizvajalec ali naročnik navede odstopanje od ustreznega oddelka TSI. Evropska železniška agencija bo dokončno oblikovala ustrezne funkcionalne in vmesniške specifikacije za to rešitev in izdelala metode ocenjevanja.
- (12) Pooblastilo je zahtevalo, da TSI „varnost v železniških predorih“ zajame preprečevanje in ublažitev nesreč in nezgod v predorih, predvsem tistih, ki jih povzroča požarna nevarnost. S tem v zvezi je bilo treba obravnavati vsa ustrezna potencialna tveganja, vključno s tistimi, ki so povezana z iztirjenjem, trčenjem, požarom in izpustom nevarnih snovi. Vendar bi bilo te cilje in tveganja treba upoštevati le v obsegu, ki vpliva na podsisteme, kakor so opisani v direktivah, in če bi bilo ustrezne specifikacije mogoče povezati z ustreznimi bistvenimi zahtevami. Pričakovati je bilo, da se bodo upoštevali različni podsistemi, predvsem: infrastruktura, železniški vozni park, vodenje in upravljanje prometa in vzdrževanje, ki so opisani v Prilogi II k direktivama.
- (13) Strokovnjaki za železniške predore iz Mednarodne železniške zveze (UIC) in Gospodarske komisije Združenih narodov za Evropo (UNECE) so v obdobju 2000–2003 ovrednotili in zbrali najboljše ukrepe, ki se trenutno uporabljajo v Evropi za zagotavljanje varnosti v novih in obstoječih predorih. Strokovnjaki pri upravljavcih infrastrukture in prevoznikih v železniškem prometu ter proizvajalci železniškega voznega parka in znanstveniki, zbrani v delovni skupini za TSI, so v obdobju 2003–2005 začeli postopek izbire, tako da so upoštevali ta priporočila glede najboljših praks. Tako kot strokovnjaki iz UIC in UNECE so tudi v AEIF menili, da je preprečevanje nesreč prednost železnic. Preventivni ukrepi so na splošno stroškovno učinkovitejši kot ukrepi za ublažitev ali reševanje. Cilj optimalne varnosti ob sprejemljivih stroških bo najbolje dosežen s kombinacijo preventivnih in blažilnih ukrepov ter ukrepov za reševanje in samoreševanje.
- (14) Glavni cilj temeljnih direktiv 96/48/ES in 2001/16/ES je interoperabilnost. Postavljen je bil cilj, da bi se uskladili trenutno veljavni varnostni ukrepi in tehnična pravila, da bi omogočili interoperabilnost in potnikom po vsej Evropi ponudili podoben pristop k varnosti in varnostnim ukrepom. Poleg tega bi moral vlak, ki je skladen s to TSI (in TSI za železniški vozni park), načelno biti sprejet v vseh predorih v vseevropskem železniškem omrežju.
- (15) Stopnje varnosti v železniškem sistemu Skupnosti so na splošno visoke, zlasti v primerjavi s cestnim prevozom. S statističnega vidika so predori celo varnejši od ostalega omrežja. Pomembno je, da se stopnja varnosti vsaj ohrani med zdajšnjo fazo prestrukturiranja železnic, v kateri se bodo razdelile naloge prej vseobsegajočih železniških družb in bo opravljen premik v smeri nadomestitve zdajšnjega samostojnega urejanja z javnim urejanjem železniškega sektorja. To je bilo glavno izhodišče Direktive 2004/49/ES o varnosti na železnicah Skupnosti ter o spremembi Direktive Sveta 95/18/ES o izdaji licence prevoznikom v železniškem prometu in Direktive 2001/14/ES o dodeljevanju železniških infrastrukturnih zmogljivosti, naložitvi uporabnin za uporabo železniške infrastrukture in podeljevanju varnostnega spričevala (Direktiva o varnosti na železnici ⁽³⁾); varnost je treba še naprej izboljševati, kadar je to praktično izvedljivo, ob upoštevanju konkurenčnosti železniškega prevoza.
- (16) Cilj te TSI je bil usmerjati tehnični napredek na področju varnosti v predorih proti usklajenim in stroškovno učinkovitim ukrepom; ti bi morali biti, kolikor je to razumno izvedljivo, enaki po vsej Evropi.

⁽³⁾ UL L 164, 30.4.2004, str. 44.

(17) Ta TSI se uporablja za predore na podeželju z majhnim obsegom prometa in tiste v središču urbanih območij z velikim številom vlakov in potnikov. Ta TSI določa samo minimalne zahteve: skladnost s TSI sama po sebi ni jamstvo za varen začetek obratovanja ali varno obratovanje. Za zagotovitev primerne stopnje varnosti za zadevni predor, v skladu z določbami v tej TSI in direktivah o interoperabilnosti, sodelujejo vse skupine, ki delujejo na področju varnosti. Države članice se pozivajo, naj ob odprtju novega predora ali ko v obstoječih predorih vozijo interoperabilni vlaki, preverijo, ali lokalne okoliščine (vključno z vrsto in gostoto prometa) zahtevajo dodatne ukrepe razen teh, določenih v TSI. To lahko ugotovijo z analizo tveganj ali s kakšno drugo najsodobnejšo metodologijo. Te preveritve so del postopka izdaje varnostnega spričevala in pooblastila iz členov 10 in 11 Direktive o varnosti na železnici.

(18) Nekatere države članice so že določile varnostne ukrepe, pri katerih se zahteva višja raven varnosti, kot jo predpisuje ta TSI. Taka obstoječa pravila se upoštevajo v okviru člena 8 Direktive o varnosti na železnici. Poleg tega v skladu s členom 4 navedene direktive države članice zagotovijo, da se varnost na železnici ohranja in, kadar je to upravičeno in izvedljivo, stalno izboljšuje, upoštevajoč razvoj zakonodaje Skupnosti ter tehnični in znanstveni napredek, pri čemer ima prednost preprečevanje hudih nesreč.

(19) Države članice lahko za posebne okoliščine zahtevajo strožje ukrepe, če ti ukrepi ne ovirajo interoperabilnosti. Člen 8 Direktive o varnosti na železnicah in določba 1.1.6 te TSI dopuščata to možnost. Take višje zahteve lahko temeljijo na analizi scenarijev in analizi tveganj ter se lahko nanašajo na podsisteme „infrastruktura“, „energija“ in „obratovanje“. Od držav članic se pričakuje, da bodo take višje zahteve obravnavale ob upoštevanju sposobnosti ekonomskega preživetja železnice in po posvetovanju z zadevnimi upravljavci infrastrukture, prevozniki v železniškem prometu in službami za reševanje.

(20) Z namenom opredelitve ukrepov v zvezi s predorom in vlakom, se je opredelilo le omejeno število vrst nesreč. Določeni so bili ustrezni ukrepi, ki bodo preprečili ali občutno zmanjšali tveganja, ki izhajajo iz tovrstnih nesreč. Razviti so bili v kategorijah preprečevanje, ublažitev, evakuacija in reševanje. Priloga D te TSI opisuje kvalitativno razmerje med vrstami nesreč in ukrepi ter navaja, kateri ukrepi se nanašajo na vsako kategorijo vrst nesreč. Zaradi

tega uporaba te TSI ne jamči odsotnosti tveganj nesreč s smrtnim izidom.

(21) Za opredelitev vloge in odgovornosti služb za reševanje so pristojni nacionalni organi. Ukrepi, določeni v tej TSI na področju reševanja, temeljijo na predpostavki, da službe za reševanje, ki posredujejo pri nesrečah v predorih, varujejo življenja, ne pa materialnih dobrin, kot so vozila ali strukture. Ta TSI je dodatno določila pričakovane naloge reševalnih služb za vsako vrsto nesreč.

(22) Določbe te odločbe so v skladu z mnenjem odbora, ustanovljenega v skladu s členom 21 Direktive Sveta 96/48/ES –

SPREJELA NASLEDNJO ODLOČBO:

Člen 1

Komisija s to odločbo sprejme tehnično specifikacijo za interoperabilnost („TSI“), ki se nanaša na „varnost v železniških predorih“ vseevropskega sistema za konvencionalne hitrosti iz člena 6(1) Direktive 2001/16/ES in vseevropskega železniškega sistema za visoke hitrosti iz člena 6(1) Direktive 96/48/ES.

TSI je določena v prilogi k tej odločbi.

TSI se v celoti uporablja za vseevropski železniški sistem za konvencionalne hitrosti, kakor je opredeljen v Prilogi I k Direktivi 2001/16/ES, in za vseevropski železniški sistem za visoke hitrosti, kakor je opredeljen v Prilogi I k Direktivi 96/48/ES, pri čemer se upošteva člen 2 te odločbe.

Člen 2

1. Za vprašanja, ki so uvrščena med „odprte točke“ v Prilogi C k TSI, so pogoji, ki morajo biti izpolnjeni za verifikacijo interoperabilnosti v skladu s členom 16(2) Direktive 96/48/ES in členom 16(2) Direktive 2001/16/ES, veljavni tehnični predpisi v uporabi v državi članici, s katerimi se odobri začetek obratovanja zadevnega podsistema iz te odločbe.

2. Vsaka država članica druge države članice in Komisijo v šestih mesecih po uradni objavi te odločbe uradno obvesti o:

- (a) seznamu veljavnih tehničnih predpisov, navedenih v odstavku 1,
- (b) postopkih za ocenjevanje skladnosti in postopkih preverjanja, ki naj se uporabijo v zvezi z uporabo teh predpisov,

- (c) organih, ki jih je določila za opravljanje navedenih postopkov za ocenjevanje skladnosti in postopkov za preverjanje.

Člen 4

Ta odločba je naslovljena na države članice.

V Bruslju, 20. decembra 2007

Člen 3

Ta odločba začne veljati 1. julija 2008.

Za Evropsko komisijo.

Jacques BARROT

Podpredsednik Komisije

PRILOGA

DIREKTIVA 2001/16/ES – INTEROPERABILNOST VSEEVROPSKEGA ŽELEZNIŠKEGA SISTEMA ZA KONVENCIONALNE HITROSTI**DIREKTIVA 96/48/ES O INTEROPERABILNOSTI VSEEVROPSKEGA ŽELEZNIŠKEGA SISTEMA ZA VISOKO HITROSTI**

OSNUTEK TEHNIČNE SPECIFIKACIJE ZA INTEROPERABILNOST

Podsistemi: „Infrastruktura“, „Energija“, „Vodenje in upravljanje železniškega prometa“, „Nadzor-vodenje in signalizacija“, „Železniški vozni park“

Vidik: „Varnost v železniških predorih“

1.	UVOD	10
1.1	Tehnično področje uporabe	10
1.1.1	Varnost v predorih kot del splošne varnosti	10
1.1.2	Dolžina predorov	10
1.1.3	Kategorije požarne varnosti za potniški železniški vozni park	10
1.1.3.1	Železniški vozni park za predore, dolge do 5 km	11
1.1.3.2	Železniški vozni park za vse predore	11
1.1.3.3	Železniški vozni park v predorih s podzemnimi postajami	11
1.1.4	Podzemne postaje	11
1.1.5	Nevarno blago	11
1.1.6	Posamezne varnostne zahteve v državah članicah	11
1.1.7	Področje tveganja, tveganja, ki niso zajeta v tej TSI	11
1.2	Geografsko področje uporabe	12
1.3	Vsebina te TSI	12
2.	OPREDELITEV VIDIKA/PODROČJA UPORABE	12
2.1	Splošno	12
2.2	Scenariji tveganj	13
2.2.1	„Vroče“ nezgode: požar, eksplozija, ki ji sledi požar, emisija strupenih dimov ali plinov	14
2.2.2	„Hladne“ nezgode: trčenje, iztiranje	14
2.2.3	Dolgotrajni postanek	14
2.2.4	Izvzeta področja	14
2.3	Vloga reševalnih služb	14
3.	BISTVENE ZAHTEVE	15
3.1	Bistvene zahteve, določene v Direktivi 2001/16/ES	15
3.2	Podrobne bistvene zahteve glede varnosti v predorih	15
4.	OPIS ZNAČILNOSTI PODSISTEMA	16
4.1	Uvod	16

4.2	Funkcionalne in tehnične specifikacije za podsisteme	17
4.2.1	Pregled specifikacij	17
4.2.2	Infrastrukturni podsystem	19
4.2.2.1	Namestitev krenic in križišč	19
4.2.2.2	Preprečevanje nepooblaščenega dostopa do zasilnih izhodov in prostorov za opremo	19
4.2.2.3	Zahteve za požarno varnost konstrukcij	19
4.2.2.4	Zahteve za požarno varnost za gradbeni material	20
4.2.2.5	Odkrivanje požara	20
4.2.2.6	Naprave za samoreševanje, evakuacijo in reševanje v primeru nezgode	20
4.2.2.6.1	Opredelitev varnega mesta	20
4.2.2.6.2	Splošno	20
4.2.2.6.3	Stranski in/ali navpični zasilni izhodi na površje	20
4.2.2.6.4	Prečni prehodi v drugo cev	20
4.2.2.6.5	Alternativne tehnične rešitve	20
4.2.2.7	Evakuacijske poti	21
4.2.2.8	Zasilna razsvetljava na evakuacijskih poteh	21
4.2.2.9	Označevanje evakuacijskih poti	21
4.2.2.10	Komunikacija v sili	22
4.2.2.11	Dostop za reševalne službe	22
4.2.2.12	Intervencijske površine zunaj predorov	22
4.2.2.13	Oskrba z vodo	22
4.2.3	Energijski podsystem	22
4.2.3.1	Segmentacija voznega voda ali kontaktnih vodnikov	22
4.2.3.2	Ozemljitev voznih vodov ali kontaktnih vodnikov	22
4.2.3.3	Oskrba z električno energijo	23
4.2.3.4	Zahteve za električne kable v predorih	23
4.2.3.5	Zanesljivost električnih naprav	23
4.2.4	Podsystem nadzor-vodenje in signalizacija	23
4.2.4.1	Detektorji pregretosti osnih ležajev	23
4.2.5	Podsystem železniški vozni park	23
4.2.5.1	Lastnosti materiala za železniški vozni park	23
4.2.5.2	Gasilni aparati za potniški železniški vozni park	23
4.2.5.3	Požarna varnost za tovarne vlake	23
4.2.5.3.1	Zmogljivost obratovanja	23
4.2.5.3.2	Zaščita strojevodje	24
4.2.5.3.3	Požarna varnost vlakov s potniki in tovorom ali cestnimi vozili	24

4.2.5.4	Požarne pregrade za potniški železniški vozni park	24
4.2.5.5	Dodatni ukrepi za zmogljivost obratovanja potniškega železniškega voznega parka, na katerem je požar:	24
4.2.5.5.1	Splošni cilji in zahtevana zmogljivost obratovanja za potniške vlake	24
4.2.5.5.2	Zahteve za zavore	24
4.2.5.5.3	Zahteve za vleko	24
4.2.5.6	Detektorji požara na vlaku	24
4.2.5.7	Sredstva komunikacije na vlakih	24
4.2.5.8	Neupoštevanje zasilne zavore	24
4.2.5.9	Sistem zasilne razsvetljave na vlaku	25
4.2.5.10	Odklop klimatskih naprav na vlaku	25
4.2.5.11	Načrt evakuacije potniškega železniškega voznega parka	25
4.2.5.11.1	Zasilni izhodi za potnike	25
4.2.5.11.2	Vstopna vrata za potnike	25
4.2.5.12	Obveščanje in dostop reševalnih služb	25
4.3	Funkcionalne in tehnične specifikacije za vmesnike	25
4.3.1	Splošno	25
4.3.2	Vmesniki z infrastrukturnim podsistemom	25
4.3.2.1	Evakuacijske poti	25
4.3.2.2	Inšpekcijski pregled stanja predora	26
4.3.3	Vmesniki z energijskim podsistemom	26
4.3.3.1	Razdelitev sistemov oskrbe s pogonsko energijo na odseke	26
4.3.4	Vmesniki s podsistemom nadzor-vodenje in signalizacija	26
4.3.5	Vmesniki s podsistemom Vodenje in upravljanje železniškega prometa	26
4.3.5.1	Načrt za ravnanje v izrednih razmerah v predoru in vaje	26
4.3.5.2	Navodila o progi	26
4.3.5.3	Obveščanje potnikov o varnosti na vlakih in ukrepih v sili	26
4.3.5.4	Usposobljenost vlakovnega in drugega osebja za ravnanje v predorih	27
4.3.6	Vmesniki s podsistemom za železniški vozni park	27
4.3.6.1	Lastnosti materiala za železniški vozni park	27
4.3.6.2	Druge specifikacije za železniški vozni park	27
4.3.7	Vmesniki s podsistemom Dostopnost za funkcionalno ovirane osebe	27
4.3.7.1	Evakuacijske poti	27
4.4	Operativni predpisi	27
4.4.1	Preverjanje stanja vlakov in ustrezni ukrepi	28
4.4.1.1	Preden vlak začne obratovati	28

4.4.1.2	Med obratovanjem vlaka	28
4.4.1.2.1	Oprema, povezana z varnostjo	28
4.4.1.2.2	Nezgode zaradi pregretosti osnih ležajev	28
4.4.2	Pravilo za nujne primere	28
4.4.3	Načrt za ravnanje v izrednih razmerah v predoru in vaje	29
4.4.3.1	Vsebina	29
4.4.3.2	Identifikacija	29
4.4.3.3	Vaje	29
4.4.4	Postopki izolacije in ozemljitve	29
4.4.5	Navodila o progi	30
4.4.6	Obveščanje potnikov o varnosti na vlakih in ukrepih v sili	30
4.4.7	Usklajevanje med kontrolnimi centri za predore	30
4.5	Pravila glede vzdrževanja	30
4.5.1	Inšpekcijski pregled stanja predora	30
4.5.2	Vzdrževanje železniškega voznega parka	30
4.5.2.1	Potniški železniški vozni park	30
4.5.2.2	Tovorni železniški vozni park	31
4.6	Poklicna usposobljenost	31
4.6.1	Usposobljenost vlakovnega in drugega osebja za ravnanje v predorih	31
4.7	Zdravstveni in varnostni pogoji	31
4.7.1	Naprava za samoreševanje	31
4.8	Registri železniške infrastrukture in železniškega voznega parka	31
4.8.1	Register železniške infrastrukture	31
4.8.2	Register železniškega voznega parka	32
5.	KOMPONENTE INTEROPERABILNOSTI	32
6.	OCENJEVANJE SKLADNOSTI IN/ALI PRIMERNOSTI ZA UPORABO KOMPONENT TER VERIFIKACIJA PODSISTEMA	32
6.1	Komponente interoperabilnosti	32
6.2	Podsistemi	32
6.2.1	Ocenjevanje skladnosti (splošno)	32
6.2.2	Postopki ocenjevanja skladnosti (moduli)	34
6.2.3	Obstoječe rešitve	34
6.2.4	Inovativne rešitve	34
6.2.5	Ocenjevanje vzdrževanja	35
6.2.6	Ocenjevanje operativnih pravil	35
6.2.7	Dodatne zahteve za ocenjevanje specifikacij, ki zadevajo upravljavca infrastrukture	35

6.2.7.1	Namestitev krenic in križišč	35
6.2.7.2	Preprečevanje nepooblaščenega dostopa do zasilnih izhodov in prostorov za opremo	35
6.2.7.3	Zahteve za požarno varnost konstrukcij	35
6.2.7.4	Naprave za samoreševanje, evakuacijo in reševanje v primeru nezgode	35
6.2.7.5	Dostop in oprema za reševalne službe	36
6.2.7.6	Zanesljivost električnih naprav	36
6.2.7.7	Detektorji pregretosti osnih ležajev	36
6.2.8	Dodatne zahteve za ocenjevanje specifikacij, ki zadevajo prevoznika v železniškem prometu	36
6.2.8.1	Obveščanje in dostop reševalnih služb	36
6.2.8.2	Naprava za samoreševanje	36
7.	IZVAJANJE	36
7.1	Uporaba te TSI za podsisteme, ki naj bi začeli obratovati	36
7.1.1	Splošno	36
7.1.2	Novo zgrajeni železniški vozni park, zgrajen po obstoječem projektu	37
7.1.3	Obstoječi železniški vozni park, predviden za vožnjo v novih predorih	37
7.2	Uporaba te TSI za podsisteme, ki že obratujejo	37
7.2.1	Uvod	37
7.2.2	Ukrepi pri nadgradnji in obnovi za predore, daljše od 1 km, podsistema infrastrukture in energije ..	37
7.2.2.1	Infrastruktura	37
7.2.2.2	Energija	38
7.2.3	Ukrepi pri nadgradnji in obnovi za podsisteme nadzor-vodenje in signalizacija, vodenje in upravljanje železniškega prometa, železniški vozni park	38
7.2.3.1	Nadzor-vodenje in signalizacija: ne zahteva se noben ukrep	38
7.2.3.2	Vodenje in upravljanje železniškega prometa	38
7.2.3.3	Železniški vozni park (Potniški železniški vozni park)	38
7.2.4	Drugi obstoječi predori	38
7.3	Revizija TSI	39
7.4	7.5.4 Izjeme za nacionalne, dvostranske, večstranske ali meddržavne sporazume	39
7.4.1	Obstoječi sporazumi	39
7.4.2	Prihodnji sporazumi ali spremembe obstoječih sporazumov	39
7.5	Posebni primeri	40
7.5.1	Uvod	40
7.5.2	Seznam posebnih primerov	40
PRILOGA A –	REGISTER ŽELEZNIŠKE INFRASTRUKTURE	41
PRILOGA B –	REGISTER ŽELEZNIŠKEGA VOZNEGA PARKA	43
PRILOGA C –	ODPRTE TOČKE	44

PRILOGA D – RAZMERJE MED VRSTAMI NEZGOD IN UKREPI	45
PRILOGA E – OCENA PODSISTEMA	48
PRILOGA F – MODULI ZA VERIFIKACIJO ES PODSISTEMOV	51
PRILOGA G – GLOSAR IZRAZOV	70

1. UVOD

1.1 Tehnično področje uporabe

1.1.1 Varnost v predorih kot del splošne varnosti

Ta TSI se uporablja za nove, obnovljene in nadgrajene podsisteme. Zadeva naslednje podsisteme, navedene v Prilogi II k Direktivi 96/48/ES in 2001/16/ES, kakor je spremenjena z Direktivo 2004/50/ES: Infrastruktura („INF“), energija („ENE“), nadzor-vodenje („CCS“), vodenje in upravljanje železniškega prometa („OPE“) in železniški vozni park („RST“).

Na varnost v predorih vplivajo splošni železniški varnostni ukrepi (kot je signalizacija), ki niso navedeni v tej TSI. Predpisani so le posebni ukrepi, načrtovani za zmanjšanje posebnih nevarnosti v predorih.

Splošni železniški varnostni ukrepi:

Splošni železniški varnostni ukrepi obravnavajo nevarnosti, ki so povezane s samim obratovanjem železnice, kot je iztirjenje in trčenje vlakov. Ta TSI obravnava vpliv okolja v predorih in nekatere ustrezne zaščitne ukrepe v obsegu, v katerem vplivajo na varnost v železniških predorih.

Posebni ukrepi za predore:

Namen te TSI je opredeliti usklajene ukrepe za podsisteme infrastruktura, energija, nadzor-vodenje in signalizacija, železniški vozni park ter vodenje in upravljanje železniškega prometa, in s tem zagotoviti optimalno raven varnosti v predorih na stroškovno najbolj učinkovit način. Dovoljuje prosto gibanje vlakov, ki so skladni z direktivama 96/48/ES (o progah za visoke hitrosti) in 2001/16/ES (o progah za konvencionalne hitrosti), v skladu z usklajenimi varnostnimi ukrepi v železniških predorih vseevropskega železniškega sistema.

1.1.2 Dolžina predorov

- Vse specifikacije v tej TSI se uporabljajo za predore, daljše od 1 km, če ni drugače določeno.
- Za predore, daljše od 20 km, je potrebna posebna varnostna preiskava, ta pa lahko vodi do določitve dodatnih varnostnih ukrepov, ki niso vsebovani v tej TSI, da se interoperabilnim vlakom (vlakom, ki so skladni z ustreznimi TSI) dovoli vstop v sprejemljivo požarno varno okolje.
- Zaporedni predori NE štejejo za en predor, če sta izpolnjeni naslednji zahtevi:
 - (A) razdalja med njima na prostem je daljša od 500 m,
 - (B) znotraj odprtega odseka obstaja možnost dostopa do varnega mesta oziroma izhod iz njega.

1.1.3 Kategorije požarne varnosti za potniški železniški vozni park

Železniški vozni park, ki se mu dovoli vstop v predore, spada v eno od naslednjih dveh varnostnih kategorij A in B (naslednje opredelitve so usklajene s TSI za železniški vozni park za visoke hitrosti, določba 4.2.7.2.1, in prEN45545, 1. del):

1.1.3.1 Železniški vozni park za predore, dolge do 5 km

Železniški vozni park, ki je projektiran in zgrajen za obratovanje na podzemnih odsekih in v predorih, ki niso daljši od 5 km in imajo stranski dostop za evakuacijo potnikov, je opredeljen kot kategorija A. Če se sproži požarni alarm, bo vlak nadaljeval pot do varnega mesta (glej opredelitev v 4.2.2.6.1), ne dlje od 4 minut vožnje, ob domnevi, da vlak lahko vozi s hitrostjo 80 km/h. Na varnem mestu lahko potniki in osebje zapustijo vlak. Če vlak ne more nadaljevati poti, bo za evakuacijo uporabljena infrastruktura v predorih.

1.1.3.2 Železniški vozni park za vse predore

Železniški vozni park, ki je projektiran in zgrajen za obratovanje v vseh predorih vseevropskega železniškega omrežja, je opredeljen kot kategorija B. Predvidene so požarne pregrade, ki na gorečem vlaku 15 minut zagotavljajo zaščito potnikov in osebja pred učinki vročine in dima. Požarne pregrade in dodatni ukrepi za zmogljivost obratovanja bi takim vlakom omogočili, da zapustijo 20 km dolg predor in dosežejo varno mesto, ob domnevi, da je vlak sposoben voziti s hitrostjo 80 km/h. Če vlak ne more zapustiti predora, bo za evakuacijo uporabljena infrastruktura, ki je na voljo v predoru.

1.1.3.3 Železniški vozni park v predorih s podzemnimi postajami

Če obstajajo podzemne postaje, kakor je opredeljeno v 1.1.4, ki so v načrtu za ravnanje v izrednih razmerah določene kot mesta za evakuacijo, in če so razdalje med zaporednimi podzemnimi postajami in od najbližje podzemne postaje do vhoda v predor krajše od 5 km, vlaki izpolnjujejo zahteve za kategorijo A.

1.1.4 Podzemne postaje

Kar zadeva železniške podsisteme, postaje v predorih izpolnjujejo ustrezne specifikacije te TSI.

Poleg tega so deli postaje, ki so odprti za javnost, v skladu z nacionalnimi predpisi glede varstva pred požari.

Če sta ta dva pogoja izpolnjena, lahko podzemna postaja velja za varno mesto, kakor je opredeljeno v 4.2.2.6.1.

1.1.5 Nevarno blago

Splošni varnostni ukrepi v zvezi s prevozom nevarnega blaga so opredeljeni v TSI za vodenje in upravljanje železniškega prometa in v RID. V tej TSI ni predpisan noben poseben ukrep. Ustrezni nacionalni organ lahko predpiše posebne ukrepe v skladu z določbo 1.1.6.

1.1.6 Posamezne varnostne zahteve v državah članicah

Na splošno so specifikacije te TSI usklajene zahteve. Kakor določa člen 4(1) Direktive 2004/49/ES (Direktiva o varnosti na železnicah), se obstoječa raven varnosti v posamezni državi ne zniža. Države članice lahko ohranijo strožje zahteve, če te ne preprečujejo obratovanja vlakov, ki izpolnjujejo Direktivo 2001/16/ES, kakor je spremenjena z Direktivo 2004/50/ES.

V skladu s členom 8 Direktive 2004/49/ES (Direktiva o varnosti na železnicah) lahko predpišejo strožje zahteve; o njih se pred uvedbo uradno obvesti Komisija. Take višje zahteve morajo temeljiti na analizi tveganj in jih mora upravičevati posebno tvegano stanje. So rezultat posvetovanja med upravljavcem infrastrukture in pristojnimi organi za reševanje in so predmet ocene stroškov in koristi.

1.1.7 Področje tveganja, tveganja, ki niso zajeta v tej TSI

Ta TSI zajema posebna tveganja za varnost potnikov in vlakovnega osebja v predorih za zgoraj navedene podsisteme.

Tveganja, ki niso zajeta v tej TSI, so naslednja:

- terorizem kot namerno in naklepno dejanje, ki je načrtovano, da povzroči brezobzirno uničenje, poškodbe in izgubo življenj,
- zdravje in varnost osebja, ki sodeluje pri vzdrževanju fiksnih naprav v predorih,

- finančne izgube zaradi poškodb objektov in vlakov,
- nepooblaščen vstop v predor,
- trčenje iztirjenega vlaka v konstrukcijo predora: v skladu s strokovnim mnenjem trk iztirjenega vlaka ne more zmanjšati nosilnosti konstrukcije predora,
- varnostni problemi zaradi aerodinamičnih učinkov mimo vozečih vlakov niso obravnavani v tej TSI (glej TSI za železniško infrastrukturo za visoke hitrosti).

1.2 Geografsko področje uporabe

Geografsko področje uporabe te TSI je vseevropski železniški sistem za konvencionalne hitrosti, kakor je opisan v Prilogi I k Direktivi 2001/16/ES, in vseevropski železniški sistem za visoke hitrosti, kakor je opisan v Prilogi I k Direktivi 96/48/ES.

1.3 Vsebina te tsi

V skladu s členom 5(3) Direktive 2001/16/ES, kakor je spremenjena z Direktivo 2004/50/ES, ta TSI:

- (a) navaja predvideno področje uporabe (del omrežja ali železniškega voznega parka, kakor navaja Priloga I k tej direktivi; podsistem ali del sistema, kakor navaja Priloga II k tej direktivi) – poglavje 2;
- (b) določa bistvene zahteve za vsak zadevni podsistem in njegove vmesnike z drugimi podsistemi – poglavje 3;
- (c) določa funkcionalne in tehnične specifikacije, ki jih morajo izpolnjevati podsistem in njegovi vmesniki z drugimi podsistemi. Po potrebi se te specifikacije lahko razlikujejo glede na uporabo podsistema, na primer glede na kategorije prog, vozlišč in/ali železniškega voznega parka, kakor je predvideno v Prilogi I k tej direktivi – poglavje 4;
- (d) določa komponente interoperabilnosti in vmesnike, ki jih morajo zajemati evropske specifikacije, vključno z evropskimi standardi, potrebnimi za doseganje interoperabilnosti v vseevropskem železniškem sistemu za konvencionalne hitrosti – poglavje 5;
- (e) za vsak obravnavani primer navaja postopke za ocenjevanje skladnosti ali primernosti za uporabo. To vključuje zlasti module, opredeljene v Sklepu 93/465/EGS, ali po potrebi posebne postopke za bodisi ocenjevanje skladnosti bodisi ocenjevanje primernosti za uporabo komponent interoperabilnosti in verifikacijo ES podsistemov – poglavje 6;
- (f) navaja strategijo za izvajanje TSI. Zlasti je treba določiti dosežene faze za izvedbo postopnega prehoda iz obstoječega stanja do končnega, ko bo skladnost s TSI postala standard – poglavje 7;
- (g) navaja pogoje glede poklicne usposobljenosti, ki se zahtevajo za zadevno osebje pri vodenju zadevnega podsistema in pri izvajanju TSI – poglavje 4.

Poleg tega se lahko v skladu s členom 5(5) za vsako TSI predvidijo posebni primeri; ti so navedeni v poglavju 7.

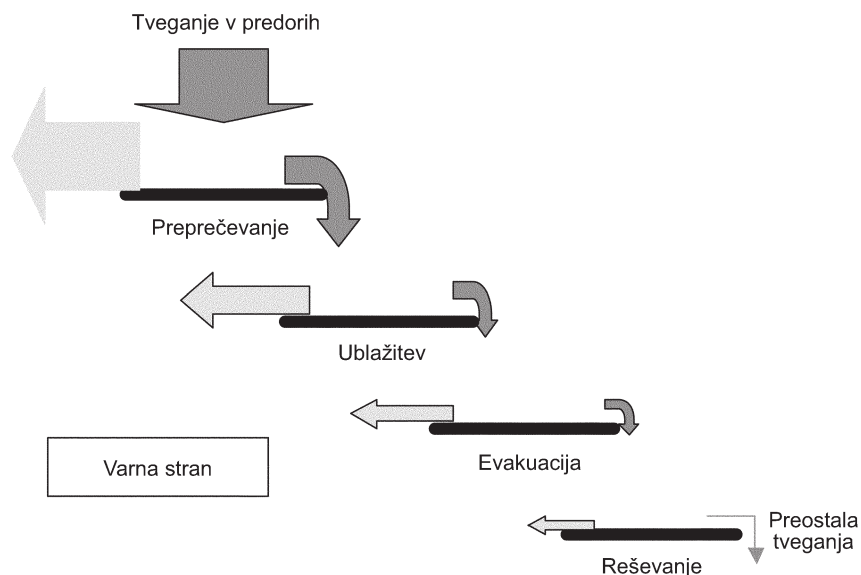
Na koncu ta TSI v poglavju 4 zajema tudi posebna pravila glede obratovanja in vzdrževanja za področje uporabe, navedeno v zgoraj navedenih odstavkih 1.1 in 1.2.

2. OPREDELITEV VIDIKA/PODROČJA UPORABE

2.1 Splošno

TSI „Varnost v železniških predorih“ obsega vse dele železniškega sistema, ki zadevajo varnost potnikov in vlakovnega osebja v železniških predorih med obratovanjem. Zadevni podsistemi so bili opredeljeni v oddelku 1.1 Tehnično področje uporabe; določeno je tudi, da ta TSI obravnava le varnostne ukrepe, ki so povezani s predori. Poglavje 2.2 obravnava scenarije tveganj v predorih.

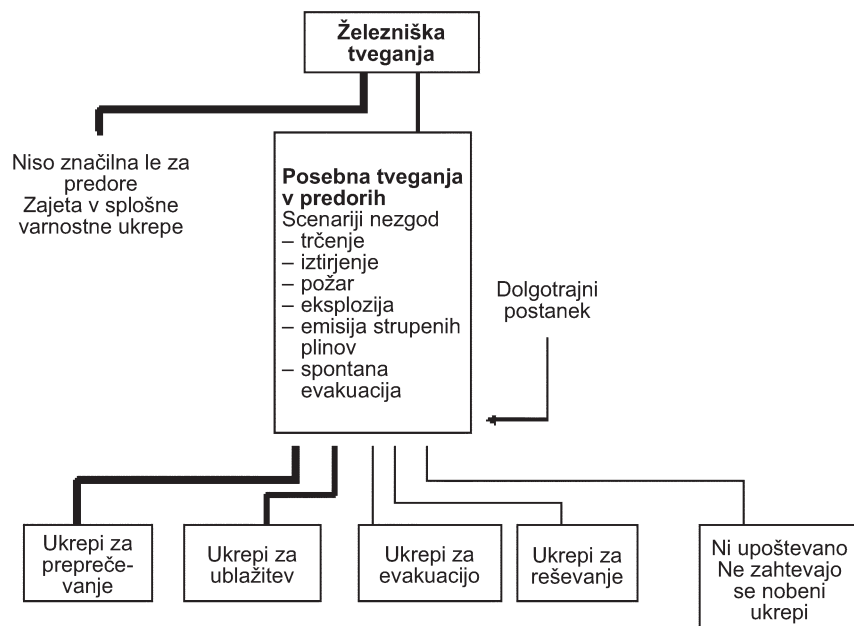
Način obrambe za povečanje varnosti v predorih je sestavljen iz štirih zaporednih ravni: preprečevanje, ublažitev, evakuacija in reševanje. Največji prispevek je na področju preprečevanja, sledi ublažitev in tako naprej. Pomembna značilnost železnic je njim lastna sposobnost preprečevati nesreče, ker promet poteka po vodeni poti in ga nadzira in upravlja signalizacijski sistem. Ravni varnosti skupaj prispevajo k nizki stopnji preostalih tveganj.



2.2

Scenariji tveganj

Ta TSI predpostavlja, da so čisto „železniška tveganja“ zajeta v ustrezne ukrepe, ki v glavnem izhajajo iz varnostnih standardov, uporabljenih v železniški industriji in podprtih z drugimi TSI, ki so v fazi dokončnega oblikovanja ali bodo zaupane Evropski agenciji za železniški promet (ERA). Vendar bo ta TSI obravnavala tudi ukrepe, ki bi lahko izravnali ali ublažili težave z evakuacijo ali reševanjem po železniški nesreči.



Določeni so bili ustrezni ukrepi, s katerimi se bodo preprečila ali občutno zmanjšala tveganja, ki izhajajo iz teh scenarijev. Oblikovani so bili v kategorijah preprečevanje/ublažitev/evakuacija/reševanje, vendar se v tej TSI ne pojavljajo pod temi naslovi, temveč pod naslovi ustreznih podsistemov.

Predpisani ukrepi so lahko odziv na naslednje tri vrste nezgod:

- 2.2.1 „Vroče“ nezgode: požar, eksplozija, ki ji sledi požar, emisija strupenih dimov ali plinov.

Glavna nevarnost je požar. Predpostavlja se, da se požar začne na enem potniškem vlaku ali pogonski enoti in se 15 minut po vžigu popolnoma razplamti. Požar se odkrije in v teh prvih 15 minutah se sproži alarm.

Kadar koli je to mogoče, vlak zapusti predor.

Če se vlak ustavi, se potniki evakuirajo bodisi po navodilih vlakovnega osebja ali s samoreševanjem na varno mesto.

- 2.2.2 „Hladne“ nezgode: trčenje, iztiranje

Posebni ukrepi za predore so osredotočeni na možnosti vstopa/izhoda za podporo evakuacije in intervencijo reševalnih ekip. Razlika med temi in vročimi scenariji je v tem, da ni časovnih omejitev zaradi neugodnega okolja, ki ga ustvarja požar.

- 2.2.3 Dolgotrajni postanek

Dolgotrajni postanek (nenačrtovan postanek v predoru, brez požara na vlaku, dlje od 10 minut) sam po sebi ne ogroža potnikov in osebja. Vendar lahko povzroči paniko in spontano, nenadzorovano evakuacijo, ki ljudi izpostavlja nevarnostim v okolju predora. Zagotovijo se ukrepi, da se taka situacija ohrani pod nadzorom.

- 2.2.4 Izvzeta področja

Scenariji, ki niso obravnavani, so navedeni v oddelku 1.1.7.

2.3 Vloga reševalnih služb

Opredelitev vloge reševalnih služb je v pristojnosti ustreznega nacionalnega organa. Ukrepi, določeni v tej TSI glede reševanja, temeljijo na domnevi, da reševalne službe, ki posredujejo pri nesrečah v predorih, prednostno varujejo življenja, ne pa materialnih dobrin, kot so vozila ali strukture. Domneva se, da se od njih pričakuje, da:

Ob „vroči“ vrsti nezgode:

- poskušajo rešiti ljudi, ki ne morejo priti do varnega mesta,
- dajo evakuirancem prvo medicinsko pomoč,
- gasijo požar, kolikor je to potrebno, da zaščitijo sebe in udeležence v nesreči,
- vodijo evakuacijo z varnih območij znotraj predora na odprto.

Ob „hladni“ vrsti nezgode:

- dajo prvo pomoč osebam s kritičnimi poškodbami,
- osvobodijo ujete osebe,
- evakuirajo ljudi.

Ta TSI ne vsebuje nobenih zahtev glede časa ali zmogljivosti. Če upoštevamo, da so nesreče v železniških predorih z večjim številom mrtvih redke, se razume, da lahko pride do izjemno malo verjetnih dogodkov, kot je večji požar na tovornem vlaku, pri katerih bi bile nemočne tudi dobro opremljene reševalne službe.

Pripravo se podrobni scenariji, prilagojeni lokalnim razmeram, za načrte ravnanja v izrednih razmerah, ki jih odobri ustrezní nacionalni organ. Če pričakovanja reševalnih služb, izražena v teh načrtih, presegajo zgoraj navedene domneve, se lahko zagotovijo dodatni ustrezní ukrepi ali oprema.

Priloga D opisuje kvalitativno razmerje med vrstami nezgod in ukrepi. Poleg tega Priloga D v celoti opisuje, kako ukrepi prispevajo k širim ravnom obrambe, omenjenim v 2.1: preprečevanje, ublažitev, evakuacija in reševanje.

3. BISTVENE ZAHTEVE

To poglavje določa bistvene zahteve v Prilogi III k Direktivi, ki se uporabljajo za zadevni podsistem, del podsistema ali vidik.

Za vsako od teh bistvenih zahtev je podrobno navedeno, kako so upoštevane v tej TSI, na primer s funkcionalno ali tehnično specifikacijo, operativnim predpisom ali s pogojem, ki se nanaša na stopnjo usposobljenosti osebja.

3.1 Bistvene zahteve, določene v direktivi 2001/16/ES

Direktiva 2001/16/ES, kakor je spremenjena z Direktivo 2004/50/ES, v Prilogi III določa naslednje bistvene zahteve, ki jih mora izpolnjevati vseevropski železniški sistem za konvencionalne hitrosti:

- varnost,
- zanesljivost in razpoložljivost,
- zdravje,
- varstvo okolja,
- tehnična združljivost.

Za to TSI sta pomembna varnost in tehnična združljivost. (Zanesljivost in razpoložljivost lahko štejemo za prvi pogoj varnosti in se zaradi določb te TSI ne smeta zmanjšati. Zdravje in varstvo okolja vsebujeta iste podrobne bistvene zahteve iz Priloge III k Direktivi.)

3.2 Podrobne bistvene zahteve glede varnosti v predorih

Podrobne bistvene zahteve, navedene v Prilogi III k Direktivi 2001/16/ES, kakor je spremenjena z Direktivo 2004/50/ES, ki so pomembne za varnost v predorih, so navedene v nadaljevanju z ležečo pisavo.

Oddelek 1.1.1 Priloge III (Splošne zahteve): Načrtovanje, gradnja ali izdelava, vzdrževanje in spremljanje za varnost pomembnih komponent in zlasti tistih, ki so vključene v vožnjo vlakov, morajo pod ustreznimi pogoji jamčiti varnost na ravni, ki je določena za to omrežje, vključno za posebne poslabšane razmere.

To bistveno zahtevo izpolnjujejo funkcionalne in tehnične specifikacije v oddelkih 4.2 Funkcionalne in tehnične specifikacije podsistemov in 4.5 Predpisi za vzdrževanje.

Oddelek 1.1.4 Priloge III (Splošne zahteve): Načrtovanje fiksnih naprav in železniškega voznega parka ter izbira uporabljenega materiala morata biti taka, da pri požaru omejujeta nastajanje, širjenje in učinke ognja ali dima.

To bistveno zahtevo izpolnjujejo funkcionalne in tehnične specifikacije v oddelkih 4.2.2.3 Zahteve za požarno varnost za strukture, 4.2.2.4 Zahteve za požarno varnost za gradbeni material in 4.2.5.1 Lastnosti materiala za železniški vozni park.

Oddelek 2.1.1 Priloge III (Infrastruktura): Sprejeti je treba ustrezne ukrepe za preprečevanje dostopa do naprav ali neželene poseganja v naprave.

To bistveno zahtevo izpolnjujejo funkcionalne in tehnične specifikacije v oddelku 4.2.2.2 Preprečevanje nepooblaščenega dostopa do zasilnih izhodov in prostorov za opremo.

Za upoštevanje posebnih varnostnih pogojev v zelo dolgih predorih se morajo sprejeti ustrezni ukrepi.

To bistveno zahtevo izpolnjuje ta TSI v celoti; uporablja se za predore, dolge od 1 do 20 km. Za predore, daljše od 20 km, glej 1.1.2.

Oddelek 2.2.1 Priloge III (Energija): Obratovanje sistemov za dobavo energije ne sme ogroziti varnosti vlakov ali oseb (uporabnikov, delovnega osebja, okoliških prebivalcev in tretjih oseb).

To bistveno zahtevo izpolnjujejo funkcionalne in tehnične specifikacije v oddelkih 4.2.3.1 Segmentacija vozne vode ali kontaktnih vodnikov, 4.2.3.2 Ozemljitev voznih vodov ali kontaktnih vodnikov, 4.2.3.5 Zanesljivost električnih naprav in 4.2.3.4 Zahteve za električne kable v predorih.

Oddelek 2.4.1 Priloge III (Železniški vozni park) V nevarnosti morajo ustrezne naprave potnikom omogočati, da obvestijo strojevodjo, spremnemu osebju pa, da vzpostavi z njim stik.

To bistveno zahtevo izpolnjujejo funkcionalne in tehnične specifikacije v oddelku 4.2.5.3 TSI za železniški vozni park za visoke hitrosti Potniški alarm. Ta TSI za varnost v železniških predorih navaja to bistveno zahtevo v oddelkih 4.2.5.7 Sredstva komunikacije na vlakih in 4.2.5.8 Neupoštevanje zasilne zavore.

Zasilni izhodi morajo biti zagotovljeni in označeni.

To bistveno zahtevo izpolnjujejo funkcionalne in tehnične specifikacije v oddelkih 4.4.6 Obveščanje potnikov o varnosti na vlakih in ukrepih v sili in 4.2.5.11 Načrt evakuacije za potniški železniški vozni park.

Za upoštevanje posebnih varnostnih pogojev v zelo dolgih predorih se morajo določiti ustrezni ukrepi.

To bistveno zahtevo izpolnjujejo funkcionalne in tehnične specifikacije v oddelkih 4.2.5.3 Požarna varnost za tovorne vlake, 4.2.5.4 Požarne pregrade za potniški železniški vozni park, 4.2.5.5 Dodatni ukrepi za zmogljivost obratovanja potniškega železniškega voznega parka, na katerem je požar, 4.2.5.6 Detektorji požara na vlakih.

Na vlakih je obvezen zasilni sistem razsvetljave z zadovoljivo intenzivnostjo in trajanjem.

To bistveno zahtevo izpolnjujejo funkcionalne in tehnične specifikacije v oddelku 4.2.5.9 Sistem zasilne razsvetljave na vlakih.

Vlaki morajo biti opremljeni z ozvočenjem, ki vlakovnemu osebju in zemeljski kontroli omogoča sporočanje informacij potnikom.

To bistveno zahtevo izpolnjujejo funkcionalne in tehnične specifikacije v oddelku 4.2.5.7 Sredstva komunikacije na vlakih.

Oddelek 2.6.1 Priloge III (Vodenje in upravljanje železniškega prometa): Uskladitev operativnih predpisov o obratovanju omrežja ter usposobljenost strojevodij in vlakovnega osebja in osebja in dispečerskih centrah morata zagotavljati varno obratovanje, pri čemer se upoštevajo različne zahteve v čezmejnem in domačem prometu.

Vzdrževalne dejavnosti in njihova pogostost, izobraževanje in usposobljenost osebja v vzdrževalnih in dispečerskih centrih ter sistem zagotavljanja kakovosti, ki ga v dispečerskih in vzdrževalnih centrih vzpostavijo zadevni prevozniki v železniškem prometu, morajo zagotavljati visoko raven varnosti.

To bistveno zahtevo izpolnjujejo funkcionalne in tehnične specifikacije v oddelkih 4.4.1 Preverjanje stanja vlakov in ustrezni ukrepi, 4.4.2 Pravilo za nujne primere, 4.4.5 Navodila o progi, 4.4.3 Načrt ravnanja v izrednih razmerah v predoru in vaje ter 4.6.1 Usposobljenost vlakovnega in drugega osebja za ravnanje v predorih.

4. OPIS ZNAČILNOSTI PODSISTEMA

4.1 Uvod

Vseevropski železniški sistem za konvencionalne hitrosti, za katerega se uporablja Direktiva 2001/16/ES, kakor je spremenjena z Direktivo 2004/50/ES, in katerega del so podsistemi, je integriran sistem in treba je preveriti njegovo usklajenost. Pregledana je bila usklajenost oblikovanja specifikacij znotraj te TSI, njegovih vmesnikov s podsistemi, s katerimi se povezuje, ter predpisov za obratovanje in vzdrževanje.

Značilnosti vidika varnosti v železniških predorih podsistemov infrastruktura/energija/nadzor-vodenje in signalizacija/vodenje in upravljanje železniškega prometa/železniški vozni park za konvencionalne hitrosti so ob upoštevanju vseh veljavnih bistvenih zahtev opisane v določbah poglavja 4.2.

Ta TSI se uporablja za nove, obnovljene in nadgrajene podsisteme (infrastruktura, energija, nadzor-vodenje in signalizacija, vodenje in upravljanje železniškega prometa, železniški vozni park) v predorih. Pogoji uporabe za obnovljene in nadgrajene podsisteme so določeni v členu 14(3) Direktive 2001/16/ES, kakor je spremenjena

z Direktivo 2004/50/ES, strategija izvajanja pa je opisana v poglavju 7. Zahteve za nadgradnjo ali obnovo (opisane v poglavju 7) so lahko manj obsežne od zahtev za ciljne podsisteme (opisane v poglavju 4).

Funkcionalne in tehnične specifikacije področja in njegovih vmesnikov, opisane v 4.2. in 4.3, ne predpisujejo uporabe posebnih tehnologij ali tehničnih rešitev, razen če to ni nujno potrebno za interoperabilnost vseevropskega železniškega omrežja za visoke hitrosti. Inovativne rešitve, ki ne izpolnjujejo zahtev iz te TSI in/ali ki jih ni mogoče oceniti, kakor je določeno v tej TSI, zahtevajo nove specifikacije in/ali nove metode ocenjevanja. Da bi se omogočile tehnološke inovacije, se te specifikacije in metode ocenjevanja razvijejo po postopku, opisanem v določbi 6.2.4.

4.2 Funkcionalne in tehnične specifikacije za podsisteme

Skladno z bistvenimi zahtevami iz poglavja 3 so funkcionalne in tehnične specifikacije za tiste vidike, ki so v prej navedenih podsistemihi značilni za varnost v predorih, naslednje:

4.2.1 Pregled specifikacij

Infrastrukturni podsistem

Namestitev krenic in križišč

Preprečevanje nepooblaščenega dostopa do zasilnih izhodov in prostorov za opremo

Zahteve za požarno varnost za strukture

Zahteve za požarno varnost za gradbeni material

Zaznavanje požara

Naprave za samoreševanje, evakuacijo in reševanje v primeru nezgode

Opredelitev varnega mesta

Splošno

Stranski in/ali navpični zasilni izhodi na površje

Prečni prehodi v drugo cev

Alternativne tehnične rešitve

Evakuacijske poti

Zasilna razsvetljava na evakuacijskih poteh

Komunikacija v sili

Dostop za reševalne službe

Intervencijske površine zunaj predorov

Oskrba z vodo

Energijski podsistem

Segmentacija voznega voda ali kontaktnih vodnikov

Ozemljitev voznih vodov ali kontaktnih vodnikov

Oskrba z električno energijo

Zahteve za električne kable v predorih

Zanesljivost električnih naprav

Podsistem nadzor-vodenje in signalizacija

Detektorji pregretosti osnih ležajev

Podsistem železniški vozni park

Lastnosti materiala za železniški vozni park

Gasilni aparati za potniški železniški vozni park

Požarna varnost za tovarne vlake

Zmogljivost obratovanja

Zaščita strojevodje

Požarna varnost vlakov s potniki in tovorom ali cestnimi vozili

Požarne pregrade za potniški železniški vozni park

Dodatni ukrepi za zmogljivost obratovanja potniškega železniškega voznega parka, na katerem je požar

Splošni cilji in zahtevana zmogljivost obratovanja za potniške vlake

Zahteve za zavore

Zahteve za vleko

Detektorji požara na vlaku

Sredstva komunikacije na vlakih

Neupoštevanje zasilne zavore

Sistem zasilne razsvetljave na vlaku

Odklop klimatskih naprav na vlaku

Načrt evakuacije potniškega železniškega voznega parka

Zasilni izhodi za potnike

Vstopna vrata za potnike

Obveščanje in dostop reševalnih služb

Operativni predpisi

Preverjanje stanja vlakov in ustrezni ukrepi

Preden vlak začne obratovati

Med obratovanjem vlaka

Oprema, povezana z varnostjo

Nezgode zaradi pregretosti osnih ležajev

Pravilo za nujne primere

Načrt ravnanja v izrednih razmerah v predoru in vaje

Vsebina

Identifikacija

Vaje

Postopki ozemljitve

Navodila o progi

Obveščanje potnikov o varnosti na vlakih in ukrepih v sili

Usklajevanje med kontrolnimi centri za predore

Pravila glede vzdrževanja

Inšpekcijski pregled stanja predora

Vzdrževanje železniškega voznega parka

Potniški železniški vozni park

Tovorni železniški vozni park

Poklicna usposobljenost

Usposobljenost vlakovnega in drugega osebja za ravnanje v predorih

Zdravstveni in varnostni pogoji

Naprava za samoreševanje

4.2.2 Infrastrukturni podsistem

Pri namestitvi varnostne opreme v predorih je treba upoštevati aerodinamične učinke, ki jih povzročajo mimo vozeči vlaki.

4.2.2.1 Namestitev kretnic in križišč

Upravljevec infrastrukture zagotovi, da se namesti le minimalno število kretnic in križišč v skladu s projektnimi, varnostnimi in obratovalnimi zahtevami.

4.2.2.2 Preprečevanje nepooblaščenega dostopa do zasilnih izhodov in prostorov za opremo

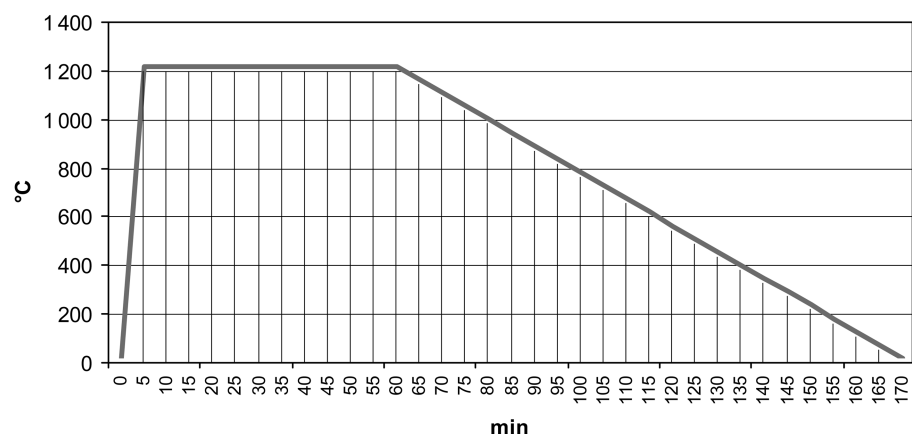
Za prostore za opremo in zasilne izhode se uporabljajo fizični sistemi, npr. ključavnice, da se prepreči nepooblaščen dostop z zunanje strani; z notranje strani je vedno mogoče odpreti vrata za evakuacijo.

4.2.2.3 Zahteve za požarno varnost konstrukcij

Ta specifikacija se uporablja za vse predore, ne glede na njihovo dolžino.

Celovitost konstrukcije se v primeru požara ohrani dovolj časa, da to omogoča samoreševanje in evakuacijo potnikov in osebja ter intervencijo reševalnih služb brez tveganja, da se konstrukcija zruši.

Oceniti je treba požarno odpornost končne površine predora, bodisi žive skale ali betonske obloge. Ta za določen čas zdrži temperaturo požara. Določena „krivulja temperature-časa“ (krivulja EUREKA) je prikazana na naslednji sliki. Uporablja se samo za projektiranje betonskih konstrukcij.



4.2.2.4 Zahteve za požarno varnost za gradbeni material

Ta specifikacija se uporablja za vse predore, ne glede na njihovo dolžino.

Specifikacija se uporablja za gradbeni material in naprave v predorih, razen za konstrukcije, ki so zajete v 4.2.2.3. Ti materiali imajo nizko vnetljivost, so nevnetljivi ali zaščiteni, odvisno od zahtev glede projektiranja. Material za spodnji ustroj predora izpolnjuje zahteve razreda A2 v EN 13501-1:2002. Nenosilne plošče in druga oprema izpolnjujejo zahteve razreda B v EN 13501-1:2002.

4.2.2.5 Odkrivanje požara

Tehnični prostori so zaprti prostori z vrati za dostop/izhod na zunanji ali notranji strani predora z varnostnimi napravami, ki so potrebne za naslednje funkcije: samoreševanje in evakuacijo, komunikacijo v sili, reševanje in gašenje požara ter oskrbo s pogonsko energijo. Opremljeni so z detektorji, ki v primeru požara opozorijo upravljavca infrastrukture.

4.2.2.6 Naprave za samoreševanje, evakuacijo in reševanje v primeru nezgode

4.2.2.6.1 Opredelitev varnega mesta

Opredelitev: varno mesto je prostor znotraj ali zunaj predora, kjer veljajo vsa naslednja merila:

- Pogoji omogočajo preživetje.
- Mogoč je dostop ljudi s pomočjo ali brez nje.
- Ljudje lahko izvedejo samoreševanje, če imajo priložnost, ali lahko počakajo, da jih rešijo reševalne službe po postopkih, ki so podrobno navedeni v načrtu za ravnanje v izrednih razmerah.
- Komunikacija je mogoča bodisi prek mobilnih telefonov ali prek fiksne zveze s kontrolnim centrom upravljavca infrastrukture.

4.2.2.6.2 Splošno

Pri projektiranju predora se upošteva potreba po napravah, ki omogočajo samoreševanje ali evakuacijo potnikov in vlakovnega osebja ter omogočajo službam za reševanje, da v primeru nezgode v predoru rešujejo ljudi.

To zahtevo izpolnjujejo tehnične rešitve, opisane v 4.2.2.6.3 do 4.2.2.6.5, in izbere se ena od njih.

4.2.2.6.3 Stranski in/ali navpični zasilni izhodi na površje

Ti izhodi so zagotovljeni najmanj vsakih 1 000 m.

Minimalne dimenzije stranskih ali navpičnih zasilnih izhodov na površje znašajo 1,50 m širine in 2,25 m višine. Minimalne dimenzije odprtih vrat znašajo 1,40 m širine x 2,00 m višine. Zahteve za izhode, ki imajo funkcijo glavne dostopne poti za reševalne službe, so opisane v 4.2.2.11 Dostop za reševalne službe.

Vsi izhodi so osvetljeni in označeni.

4.2.2.6.4 Prečni prehodi v drugo cev

Prečni prehodi med sosednjimi neodvisnimi predori omogočajo uporabo sosednjega predora kot varnega mesta. Biti morajo osvetljeni in označeni. Minimalne dimenzije prečnega prehoda znašajo 2,25 m višine x 1,50 m širine. Minimalne dimenzije vrat znašajo 2,00 m višine x 1,40 m širine. V skladu s temi zahtevami so prečni prehodi zagotovljeni najmanj vsakih 500 m.

4.2.2.6.5 Alternativne tehnične rešitve

Dovoljene so alternativne tehnične rešitve, ki zagotavljajo varno mesto z vsaj enakovredno stopnjo varnosti. Opravi se tehnična študija, ki upravičuje alternativno rešitev, potrditi pa jo mora ustrezni nacionalni organ.

4.2.2.7 Evakuacijske poti

Ta specifikacija se uporablja za vse predore, daljše od 500 m.

Evakuacijske poti se v enotirnem predoru zgradijo najmanj na eni strani tira, v dvotirnem pa na obeh straneh predora. V širših predorih z več kot dvema tiroma je dostop do poti mogoč z vsakega tira.

Širina poti znaša najmanj 0,75 m. Minimalna navpična razdalja nad potjo znaša 2,25 m.

Najnižja raven pešpoti je v višini tira.

Treba se je izogniti zožitvam na posameznih točkah zaradi ovir na območju za izhod v sili. Prisotnost ovir ne zmanjša minimalne širine na manj kot 0,7 m, dolžina ovire pa ne presega 2 m.

Oprijemala se pritrdijo približno 1 m nad pešpotjo, ki zagotavlja pot do varnega mesta. Namestijo se zunaj zahtevanega minimalnega obsega poti. Oprijemala so nameščena pod kotom 30° do 40° na vzdolžno os predora pri vhodu in izhodu posamezne ovire.

4.2.2.8 Zasilna razsvetljava na evakuacijskih poteh

Ta specifikacija se uporablja za vse neprekinjene predore, daljše od 500 m.

Zagotovi se zasilna razsvetljava, ki v primeru izrednega dogodka vodi potnike in osebje do varnega mesta.

Poleg elektrike je sprejemljiva tudi osvetlitev z drugimi sredstvi, pod pogojem, da opravlja predvideno funkcijo.

Osvetlitev se zahteva na naslednji način:

Enotirna cev: na eni strani (na isti, kot je pešpot),

Dvotirna cev: na obeh straneh.

Položaj luči: nad pešpotjo, čim nižje, ne smejo posegati v prostor za prehod ljudi ali biti vgrajene v oprijemala.

Osvetljenost na ravni pešpoti je najmanj 1 luks.

Neodvisnost in zanesljivost: zagotovljena oskrba z električno energijo za izredne dogodke ali druge zahteve, ki jamči razpoložljivost najmanj 90 minut.

Če je zasilna luč pri običajnih pogojih obratovanja ugasnjena, jo je mogoče prižgati na oba naslednja načina:

- ročno z notranje strani predora vsakih 250 m,
- z daljinskim upravljanjem, ki ga uporabi upravljaivec predora.

4.2.2.9 Označevanje evakuacijskih poti

Ta specifikacija se uporablja za vse predore, daljše od 100 m.

Oznake evakuacijskih poti kažejo zasilne izhode, oddaljenost in smer varnega mesta. Vsi znaki so zasnovani v skladu z zahtevami Direktive 92/58/ES z dne 24. junija 1992 o minimalnih zahtevah za zagotavljanje varnostnih in/ali zdravstvenih znakov pri delu in v skladu z ISO 3864-1.

Znaki za izhod v sili so nameščeni na stranske stene. Največja razdalja med znaki za izhod v sili je 50 m.

V predoru so nameščeni znaki, ki kažejo lokacijo opreme za izredne dogodke, kadar je ta na voljo.

4.2.2.10 Komunikacija v sili

V vsakem predoru je zagotovljena radijska zveza s sistemom GSM-R med vlakom in kontrolnim centrom. Dodatni komunikacijski sistemi, kot so telefoni za klic v sili, niso potrebni.

Zagotovljena je neprekinjena radijska zveza, da se službam za reševanje omogoči komunikacija s krmilnimi napravami na prizorišču. Sistem omogoča, da reševalne službe uporabljajo svojo lastno komunikacijsko opremo.

4.2.2.11 Dostop za reševalne službe

Reševalne službe lahko v primeru nezgode vstopijo v predor skozi glavna vhoda v predor in/ali ustrezne zasilne izhode (glej 4.2.2.6.3). Te poti za dostop so najmanj 2,25 m široke in 2,25 m visoke. Upravitelj infrastrukture v načrtu za ravnanje v izrednih razmerah opiše naprave, ki so namenjene za poti dostopa.

Če načrt za ravnanje v izrednih razmerah zahteva dostop po cesti, mora ta biti čim bližje načrtovanemu območju za reševanje. Alternativna sredstva dostopa so opisana v načrtu ravnanja v izrednih razmerah.

4.2.2.12 Intervencijske površine zunaj predorov

Blizu predora se ob dovozni poti zagotovijo intervensijske površine, velike najmanj 500 m². Za intervensijske površine se lahko štejejo obstoječe ceste. Če dostop po cesti dejansko ni mogoč, se ob posvetovanju z reševalnimi službami zagotovijo alternativne rešitve.

4.2.2.13 Oskrba z vodo

Na točkah dostopa do predora se ob posvetovanju z reševalnimi službami zagotovi oskrba z vodo. Zmogljivost je najmanj 800 litrov na minuto za dve uri. Vir vode je lahko hidrant ali kateri koli sistem oskrbe z vodo z najmanj 100 m³, kot so bazen, reka in druga sredstva. Metoda prenosa vode do prizorišča nezgode je opisana v načrtu za ravnanje v izrednih razmerah.

4.2.3 Energijski podsistem

Ta oddelek prikazuje infrastrukturni del energijskega podsistema.

4.2.3.1 Segmentacija voznega voda ali kontaktnih vodnikov

Ta specifikacija se uporablja za predore, daljše od 5 km.

Sistem za oskrbo s pogonsko energijo v predorih je razdeljen na posamezne odseke, ki ne presegajo 5 km. Ta specifikacija se uporablja le, če signalizacijski sistem dopušča prisotnost več kot enega vlaka v predoru hkrati na vsakem tiru.

Lokacija kretnic je urejena v skladu z zahtevami načrta za ravnanje v izrednih razmerah v predoru in tako, da je število kretnic v predoru čim manjše.

Zagotovljena sta daljinsko upravljanje in preusmeritev vsakega „kretniškega odseka“.

Na mestu kretnic so zagotovljena sredstva za komunikacijo in razsvetljava, da se omogoči varno ročno upravljanje in vzdrževanje kretniške opreme.

4.2.3.2 Ozemljitev voznih vodov ali kontaktnih vodnikov

Naprave za ozemljitev so zagotovljene na točkah dostopa do predora in v bližini točk ločevanja med odseki (glej 4.2.3.1). Namestijo se bodisi ročno ali pa so daljinsko vodene fiksne naprave.

Zagotovljena so sredstva za komunikacijo in osvetlitev za postopek ozemljitve.

Postopke in odgovornosti za ozemljitev v načrtu za ravnanje v izrednih razmerah skupaj določijo upravitelj infrastrukture in reševalne službe (glej 4.4.4 Postopki ozemljitve).

4.2.3.3 Oskrba z električno energijo

Sistem distribucije električne energije v predoru je primeren za opremo reševalnih služb v skladu z načrtom za ravnanje v izrednih razmerah v predoru.

Nekatere nacionalne reševalne službe so lahko glede oskrbe z električno energijo samozadostne. V tem primeru je lahko primerna možnost, da se tem skupinam ne zagotovijo naprave za oskrbo z električno energijo. Tak sklep pa mora biti opisan v načrtu za ravnanje v izrednih razmerah.

4.2.3.4 Zahteve za električne kable v predorih

V primeru požara imajo nezavarovani kablji značilnosti nizke vnetljivosti, nizkega širjenja ognja, nizke toksičnosti in nizke gostote dima. Te zahteve so izpolnjene s skladnostjo kablov z EN 50267-2-1 (1998), EN 50267-2-2 (1998) in EN 50268-2 (1999)

4.2.3.5 Zanesljivost električnih naprav

Električne naprave, pomembne za varnost (detektorji požara, zasilna razsvetljava, komunikacija v sili in kateri koli drug sistem, ki ga upravljavec infrastrukture ali naročnik določi za ključnega za varnost potnikov v predoru), so zaščitene pred poškodbami zaradi mehanskega udarca, vročine ali ognja. Distribucijski sistem je projektiran tako, da sistemu omogoča prenesti neizogibno škodo zaradi (na primer) napajanja alternativnih povezav. Oskrba z električno energijo je sposobna polno obratovati ob izgubi katerega koli pomembnejšega elementa. Zagotovljene so zasilne luči in komunikacijski sistemi z 90-minutno rezervo.

4.2.4 Podsystem nadzor-vodenje in signalizacija

Ta oddelek se uporablja za del podsistema nadzor-vodenje in signalizacija, ki je nameščen ob progi.

4.2.4.1 Detektorji pregretosti osnih ležajev

Detektorji pregretosti osnih ležajev ob progi ali oprema za napovedovanje so na omrežjih s predori nameščeni na strateških položajih, tako da je velika verjetnost, da bo pregretost osnih ležajev odkrita pred vstopom vlaka v predor in da bo lahko okvarjeni vlak ustavljen pred predorom (predori).

Upravljavec infrastrukture določi detektorje pregretosti osnih ležajev ob progi in njihovo lokacijo v registru železniške infrastrukture. Prevoznik v železniškem prometu te podatke vnese v navodila o progi.

4.2.5 Podsystem železniški vozni park

4.2.5.1 Lastnosti materiala za železniški vozni park

Izbor materialov in sestavnih delov upošteva njihove požarne lastnosti.

Potniški železniški vozni park: določba 4.2.7.2.2 TSI za železniški vozni park za visoke hitrosti se uporablja tudi za železniški vozni park za konvencionalne hitrosti.

Tovorni železniški vozni park: glej določbo 4.2.7.2.2.4 TSI za železniški vozni park za konvencionalne hitrosti (tovorni vagoni, različica EN07 z dne 5.1.2005) Materialna zahteva.

4.2.5.2 Gasilni aparati za potniški železniški vozni park

Določba 4.2.7.2.2 TSI za železniški vozni park za visoke hitrosti se uporablja tudi za potniški železniški vozni park za konvencionalne hitrosti.

4.2.5.3 Požarna varnost za tovarne vlake

4.2.5.3.1 Zmogljivost obratovanja

Za tovarne vlečne enote in vagonse se ne zahteva nikakršna posebna zmogljivost obratovanja ob požaru na vlaku (poleg specifikacij TSI za železniški vozni park za konvencionalne hitrosti za tovarne vagonse), čeprav tudi za tovarne vlake velja cilj, da je treba vlak spraviti iz predora. Detektorji požara na vlaku so navedeni za vlečne enote tovornih in potniških vlakov (4.2.5.6).

4.2.5.3.2 Zaščita strojevodje

Minimalna zahteva za požarno zaščito strojevodje: Vlečne enote imajo požarno pregrado, ki ščiti strojevodsko kabino. Požarne pregrade izpolnjujejo zahteve po celovitosti najmanj 15 minut. Preskus požarne odpornosti se izvede v skladu z zahtevami za preskus predelne stene iz standarda EN 1363-1.

(Opomba: V zvezi z zaščito strojevodje glej tudi 4.7.1)

4.2.5.3.3 Požarna varnost vlakov s potniki in tovorom ali cestnimi vozili

Pri vlakih, ki prevažajo potnike in tovor ali cestna vozila, potniški vagoni izpolnjujejo ustrezne predpise iz poglavja 4.2.5 te TSI. Nacionalni zakoni lahko določijo dodatne zahteve na področju obratovanja, ki upoštevajo dodatna tveganja takih vlakov, če te zahteve ne preprečujejo obratovanja vlakov, ki izpolnjujejo Direktivo 2001/16/ES, kakor je spremenjena z Direktivo 2004/50/ES. (Izjeme za nacionalne, dvostranske, večstranske ali meddržavne sporazume so navedene v poglavju 7.4.) Vlečne enote izpolnjujejo zahteve za potniške lokomotive. Za tovarne vagone se uporabljajo ustrezne TSI.

4.2.5.4 Požarne pregrade za potniški železniški vozni park

Določba 4.2.7.3.3 TSI za železniški vozni park za visoke hitrosti „Požarna odpornost“ se uporablja tudi za železniški vozni park za konvencionalne hitrosti.

4.2.5.5 Dodatni ukrepi za zmogljivost obratovanja potniškega železniškega voznega parka, na katerem je požar:

4.2.5.5.1 Splošni cilji in zahtevana zmogljivost obratovanja za potniške vlake

Ta oddelek vsebuje ukrepe, s katerimi se poveča verjetnost, da bo potniški vlak, na katerem je požar, še naprej obratoval, in sicer:

- 4 minute za železniški vozni park, ki ustreza požarni varnosti kategorije A v skladu z 1.1.3.1. Šteje se, da je to izpolnjeno, če so izpolnjene zahteve za zavore (4.2.5.5.2);
- 15 minut za železniški vozni park, ki ustreza požarni varnosti kategorije B v skladu z 1.1.3.2. Šteje se, da je to izpolnjeno, če so izpolnjene zahteve za zavore in vleko (4.2.5.5.2 in 4.2.5.5.3).

Pri predorih, daljših od 20 km, se preuči potreba po dodatnih varnostnih ukrepih za infrastrukturo in obratovanje. Vlaku, ki ustreza požarni varnosti kategorije B in izpolnjuje zahteve ustreznih TSI, se ne prepreči obratovanje v predorih, daljših od 20 km.

4.2.5.5.2 Zahteve za zavore

Zahteve za zavore v določbi 4.2.7.2.4 TSI za železniški vozni park za visoke hitrosti se uporabljajo tudi za železniški vozni park za konvencionalne hitrosti, ki ustreza požarni varnosti kategorij A in B.

4.2.5.5.3 Zahteve za vleko

Zahteve za vleko v določbi 4.2.7.2.4 TSI za železniški vozni park za visoke hitrosti se uporabljajo tudi za železniški vozni park za konvencionalne hitrosti, ki ustreza požarni varnosti kategorije B.

4.2.5.6 Detektorji požara na vlaku

Zahteve iz določbe 4.2.7.2.3.1 TSI za železniški vozni park za visoke hitrosti se uporabljajo tudi za potniški železniški vozni park za konvencionalne hitrosti.

4.2.5.7 Sredstva komunikacije na vlakih

Zahteve iz določbe 4.2.5.1 TSI za železniški vozni park za visoke hitrosti se uporabljajo tudi za potniški železniški vozni park za konvencionalne hitrosti.

4.2.5.8 Neupoštevanje zasilne zavore

Zahteve iz določbe 4.2.5.3 „Potniški alarm“ iz TSI za železniški vozni park za visoke hitrosti se uporabljajo tudi za potniški železniški vozni park za konvencionalne hitrosti.

4.2.5.9 Sistem zasilne razsvetljave na vlaku

Določbe iz določbe 4.2.7.13 „Zasilna razsvetljava“ iz TSI za železniški vozni park za visoke hitrosti se uporabljajo tudi za potniški železniški vozni park za konvencionalne hitrosti, le da se zahteva, da neodvisno obratovanje traja 90 minut po izpadu glavnega sistema oskrbe z električno energijo.

4.2.5.10 Odklop klimatskih naprav na vlaku

Določbe iz določbe 4.2.7.12.1 TSI za železniški vozni park za visoke hitrosti „Prostori za potnike in vlakovno osebje, opremljeni s klimatizacijo“ se uporabljajo tudi za potniški železniški vozni park za konvencionalne hitrosti.

4.2.5.11 Načrt evakuacije potniškega železniškega voznega parka

4.2.5.11.1 Zasilni izhodi za potnike

Ureditev, obratovanje in označevanje zasilnih izhodov na potniškem železniškem voznem parku za konvencionalne hitrosti izpolnjuje zahteve iz točk A do C določbe 4.2.7.1.1 TSI za železniški vozni park za visoke hitrosti.

4.2.5.11.2 Vstopna vrata za potnike

Vrata imajo samostojno notranjo in zunanjo napravo za odpiranje v sili v skladu s točko g določbe 4.2.2.4.2.1 TSI za železniški vozni park za visoke hitrosti.

4.2.5.12 Obveščanje in dostop reševalnih služb

Službam za reševanje se predloži opis železniškega voznega parka, ki jim omogoča ravnanje v sili. Zlasti se zagotovijo podatki o tem, kako priti v notranjost železniškega voznega parka.

4.3 Funkcionalne in tehnične specifikacije za vmesnike

4.3.1 Splošno

TSI za varnost v železniških predorih kot presečna TSI določa ukrepe, ki so povezani z drugimi podsistemi, tako da se:

- preprosto sklicuje na posamezno določbo v drugem podsistemu;
- sklicuje na posamezno določbo v drugem podsistemu in jo dopolnjuje s posebnimi zahtevami za železniške predore (npr. določba 4.5.1 Inšpekcijski pregled stanja predora);
- sklicuje na posamezno določbo v drugem podsistemu in izjavlja, da ta določba velja tudi za podsistem, za katerega TSI še ni (npr. določba 4.2.5.2 „Gasilni aparati za potniški železniški vozni park“ se nanaša na 4.2.7.2.3.2 TSI za železniški vozni park za visoke hitrosti in navaja, da se uporablja tudi za železniški vozni park za konvencionalne hitrosti).

Seznam vmesnikov je naveden v nadaljevanju. Sklicevanje na določbe iz drugih TSI je treba upoštevati kot priporočila za TSI za konvencionalne hitrosti, na katere se nanašajo.

4.3.2 Vmesniki z infrastrukturnim podsistemom

TSI za varnost v železniških predorih za konvencionalne hitrosti	TSI za infrastrukturo za visoke hitrosti
4.2.2.7 Evakuacijske poti	4.2.23.2 Evakuacijske poti v predorih
4.5.1 Inšpekcijski pregled stanja predora	4.5.1 Načrt vzdrževanja

Sklicevanja na vmesnike z infrastrukturo za konvencionalne hitrosti bodo določena pozneje, ko bo na voljo TSI za infrastrukturo za konvencionalne hitrosti.

4.3.2.1 Evakuacijske poti

Opredelitev evakuacijskih poti je navedena v določbi 4.2.2.7 TSI za varnost v železniških predorih za konvencionalne hitrosti. TSI za infrastrukturo za visoke hitrosti se sklicuje na to specifikacijo. Zanj je odgovorna TSI za varnost v železniških predorih za konvencionalne hitrosti.

4.3.2.2 Inšpekcijski pregled stanja predora

Inšpekcijski pregled stanja predora temelji na splošnih specifikacijah načrta vzdrževanja iz določbe 4.5.1 TSI za infrastrukturo za visoke hitrosti in prihodnje TSI za infrastrukturo za konvencionalne hitrosti z dodatnimi zahtevami, opisanimi v določbi 4.5.1 te TSI.

4.3.3 Vmesniki z energijskim podsistemom

TSI za varnost v železniških predorih za konvencionalne hitrosti	TSI za energijo za visoke hitrosti
4.2.3.1 Segmentacija voznega voda ali kontaktnih vodnikov	4.2.7 Neprekinjena oskrba z električno energijo v primeru motenj

Sklicevanja na vmesnike z energijo za konvencionalne hitrosti bodo določena pozneje, ko bo na voljo TSI za energijo za konvencionalne hitrosti.

4.3.3.1 Razdelitev sistemov oskrbe s pogonsko energijo na odseke

Določba 4.2.3.1 Segmentacija voznega voda ali kontaktnih vodnikov iz TSI za varnost v železniških predorih in določba 4.2.7 iz TSI za energijo za visoke hitrosti obravnavata ista vprašanja: razdelitev sistema voznih vodov na odseke in neprekinjenost obratovanja. Zadevi sta povezani.

4.3.4 Vmesniki s podsistemom nadzor-vodenje in signalizacija

TSI za varnost v železniških predorih za konvencionalne hitrosti	TSI za nadzor-vodenje in signalizacijo za visoke hitrosti	TSI za nadzor-vodenje in signalizacijo za konvencionalne hitrosti
4.2.4.1 Detektorji pregretosti osnih ležajev		4.2.4.1

Detektorji pregretosti osnih ležajev morajo biti sposobni zaznati pregretost osnih ležajev. TSI za varnost v železniških predorih ne določa nikakršnih specifikacij podsistemov, le lokacijo detektorjev pregretosti osnih ležajev.

4.3.5 Vmesniki s podsistemom Vodenje in upravljanje železniškega prometa

TSI za varnost v železniških predorih za konvencionalne hitrosti	TSI za vodenje in upravljanje železniškega prometa za visoke hitrosti	TSI za vodenje in upravljanje železniškega prometa za konvencionalne hitrosti
4.4.1 Preverjanje stanja vlakov in ustrezni ukrepi		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 Načrt za ravnanje v izrednih razmerah v predoru in vaje		4.2.3.7
4.4.5 Navodila o progi		4.2.1.2.2
4.4.6 Obveščanje potnikov o varnosti na vlakih in ukrepih v sili		4.2.3.7
4.6.1 Usposobljenost vlakovnega in drugega osebja za ravnanje v predorih		4.6 in prilogi H in J

4.3.5.1 Načrt za ravnanje v izrednih razmerah v predoru in vaje

Poleg zahtev za obravnavanje izrednih razmer, kakor je opisano v določbi 4.2.3.7 TSI za vodenje in upravljanje železniškega prometa za konvencionalne hitrosti, so posebne zahteve za načrt ravnanja v izrednih razmerah v predoru opisane v določbi 4.4.3 te TSI.

4.3.5.2 Navodila o progi

Za proge s predori morajo navodila o progi poleg zahtev iz določbe 4.2.1.2.2 TSI za vodenje in upravljanje železniškega prometa za konvencionalne hitrosti navajati tudi zahteve iz določbe 4.4.5 te TSI.

4.3.5.3 Obveščanje potnikov o varnosti na vlakih in ukrepih v sili

Poleg zahtev za obravnavanje izrednih razmer, kakor je opisano v določbi 4.2.3.7 TSI za vodenje in upravljanje železniškega prometa za konvencionalne hitrosti, so zahteve v zvezi z varnostjo predorov opisane v določbi 4.4.3 te TSI.

4.3.5.4 Usposobljenost vlakovnega in drugega osebja za ravnanje v predorih

Poleg zahtev iz določbe 4.6 TSI za vodenje in upravljanje železniškega prometa za konvencionalne hitrosti, ki obravnava strokovno in jezikovno usposobljenost in postopek preverjanja, ki se zahteva od osebja, da pridobi to usposobljenost, določba 4.6.1 TSI za varnost v železniških predorih opredeljuje usposobljenost, ki je potrebna za ravnanje v poslabšanih razmerah v predorih.

4.3.6 Vmesniki s podsistemom za železniški vozni park

TSI za varnost v železniških predorih za konvencionalne hitrosti	TSI za železniški vozni park za visoke hitrosti	TSI za vagone za konvencionalne hitrosti
4.2.5.1 Lastnosti materiala za železniški vozni park	4.2.7.2.2	4.2.7.2.1
4.2.5.2 Gasilni aparati za železniški vozni park	4.2.7.2.3.2	
4.2.5.3 Požarna varnost za tovarne vlake		
4.2.5.4 Požarne pregrade za potniški železniški vozni park	4.2.7.2.3.3	
4.2.5.5 Dodatni ukrepi za izboljšanje zmogljivosti obratovanja potniškega železniškega voznega parka, na katerem je požar	4.2.7.2.4	
4.2.5.6 Detektorji požara na vlaku	4.2.7.2.3.1	
4.2.5.7 Sredstva komunikacije na vlakih	4.2.5.1	
4.2.5.8 Neupoštevanje zasilne zavore	4.2.5.3	
4.2.5.9 Sistem zasilne razsvetljave na vlaku	4.2.7.13	
4.2.5.10 Odklop klimatskih naprav na vlaku	4.2.7.12.1	
4.2.5.11 Načrt evakuacije potniškega železniškega voznega parka	4.2.7.1.1 A–C 4.2.2.4.2.1 g	

Sklicevanja na vmesnike z železniškim voznim parkom za konvencionalne hitrosti, razen tovornih vagonov, bodo določena pozneje, ko bo na voljo TSI za železniški vozni park za konvencionalne hitrosti.

4.3.6.1 Lastnosti materiala za železniški vozni park

Določba 4.2.5.1 določa požarne lastnosti materialov in delov. Za potniški železniški vozni park za konvencionalne hitrosti zahteva enake lastnosti kakor za železniški vozni park za visoke hitrosti in se zato sklicuje na določbo 4.2.7.2.2 TSI za železniški vozni park za visoke hitrosti. Ustrezne lastnosti za tovorni železniški vozni park za konvencionalne hitrosti so določene v določbi 4.2.7.2.1 TSI za vagone za konvencionalne hitrosti.

4.3.6.2 Druge specifikacije za železniški vozni park

Specifikacije 4.2.5.2, 4.2.5.4 do 4.2.5.11 TSI za varnost v železniških predorih za železniški vozni park za konvencionalne hitrosti so enake kakor za železniški vozni park za visoke hitrosti.

4.3.7 Vmesniki s podsistemom Dostopnost za funkcionalno ovirane osebe

TSI za varnost v železniških predorih za konvencionalne hitrosti	TSI za dostopnost za funkcionalno ovirane osebe
4.2.2.7 Evakuacijske poti	4.2.2.3 Prostori za invalidske vozičke

4.3.7.1 Evakuacijske poti

Dimenzije evakuacijskih poti se določijo v povezavi s TSI za dostopnost za funkcionalno ovirane osebe za konvencionalne hitrosti, kjer se za uporabo invalidskih vozičkov zahteva širina 0,75 m.

4.4 Operativni predpisi

Naslednji operativni predpisi niso del ocenjevanja podsistemov.

Skladno z bistvenimi zahtevami iz poglavja 3 so operativni predpisi za varnost v predorih v podsistemi, ki jih zadeva ta TSI, naslednji:

4.4.1 Preverjanje stanja vlakov in ustrezni ukrepi

Stanje opreme, povezane z varnostjo, na vlaku preveri

- prevoznik v železniškem prometu ali subjekt, ki je odgovoren za vzdrževanje voznega parka, med vzdrževanjem voznega parka (glej oddelek 4.5.2),
- prevoznik v železniškem prometu, preden vlak začne obratovati,
- prevoznik v železniškem prometu med obratovanjem vlaka.

Ta zahteva dopolnjuje določbo 4.2.2.7 TSI za vodenje in upravljanje železniškega prometa za konvencionalne hitrosti.

4.4.1.1 Preden vlak začne obratovati

Za varnost v železniških predorih je pomembna zahteva 4.2.3.3 TSI za vodenje in upravljanje železniškega prometa za konvencionalne hitrosti.

4.4.1.2 Med obratovanjem vlaka

Za varnost v železniških predorih so pomembne zahteve 4.2.3.3.2, 4.2.3.6.3 in 4.2.3.7 TSI za vodenje in upravljanje železniškega prometa za konvencionalne hitrosti.

4.4.1.2.1 Oprema, povezana z varnostjo

Če se med obratovanjem vlaka zazna okvara enega od naslednjih delov opreme:

- zvočnikov,
- zasilne razsvetljave,
- sistema odklepanja vrat,
- sistema neupoštevanja zasilne zavore,
- detektorjev požara,
- radijske opreme vlaka,

ima prevoznik v železniškem prometu pripravljene načrte za nadaljevanje varnega obratovanja vlakov v teh poslabšanih razmerah ali za zaustavitev.

Vlakovno osebje takoj obvesti upravljavca infrastrukture.

4.4.1.2.2 Nezgode zaradi pregretosti osnih ležajev

Če se ugotovi pregretost osnih ležajev:

- se okvarjeni vlak čim prej ustavi na primernem mestu pred predorom (predori),
- se upravljavec infrastrukture takoj obvesti o lokaciji, kjer se vlak ustavi,
- vlakovno osebje pregleda okvarjene dele,
- ima prevoznik v železniškem prometu pravila, ki omogočajo nadaljevanje varnega obratovanja vlakov v teh poslabšanih razmerah.

4.4.2 Pravilo za nujne primere

V operativnih pravilih upravljavca infrastrukture je sprejeto in po potrebi podrobneje razvito načelo, da se v primeru nezgode (razen iztirjenja, ki zahteva takojšnjo ustavitev):

- vlak ustavi, preden vstopi v predor, ali pa odpelje iz predora;

- v predorih s podzemnimi postajami vlak lahko evakuira na podzemnem peronu. Postopke za ta primer pripravi upravljavec infrastrukture in prevoznik v železniškem prometu in so podrobno navedeni v načrtu za ravnanje v izrednih razmerah.

Vlakovno osebje vsekakor takoj obvesti upravljavca infrastrukture in nobenemu drugemu vlaku se ne dovoli vstopa v predor.

4.4.3 Načrt za ravnanje v izrednih razmerah v predoru in vaje

Načrt za ravnanje v izrednih razmerah se pripravi za vsak predor posebej pod vodstvom upravljavca infrastrukture, če je primerno v sodelovanju s prevozniki v železniškem prometu, službami za reševanje in ustreznimi organi. Izpolnjuje zahteve iz 4.2.3.7 „Upravljanje v izrednih razmerah“ TSI za vodenje in upravljanje železniškega prometa za konvencionalne hitrosti in naslednje dodatne specifikacije.

Če so predori na progi podobni, je načrt za ravnanje v izrednih razmerah lahko splošen.

4.4.3.1 Vsebina

Načrt za ravnanje v izrednih razmerah je skladen z napravami za samoreševanje, evakuacijo in reševanje, ki so na voljo.

Vsebuje najmanj:

- naloge, imena, naslove in telefonske številke ustreznih organizacij; morebitne spremembe teh števil se takoj sporočijo in upravljavec infrastrukture ustrezno posodobi načrt za ravnanje v izrednih razmerah;
- identifikacijo predora, ki mora biti enkratna, ter natančen opis in načrt poti dostopa za reševalne službe;
- predvidene ukrepe in strategijo za evakuacijo potnikov iz predora v primeru nezgode v predoru. V primeru daljšega postanka (opredeljenega v 2.2 Scenariji tveganj) je mogoče sprejeti odločitev in ustrezne ukrepe za evakuacijo potnikov (začeti dejansko evakuacijo ali zagnati ustrezen vlak za evakuacijo) v 60 minutah po zaustavitvi vlaka. Odločitev mora temeljiti na oceni tveganj za potnike, ki ostanejo na vlaku ali so premeščeni na varno mesto;
- postopke izolacije in ozemljitve (glej 4.4.4).

4.4.3.2 Identifikacija

Vsa vrata, ki vodijo do zasilnih izhodov in prečnih prehodov (glej 4.2.2.6), morajo biti enotno opredeljena in označena z obeh strani. Ta identifikacija je določena v načrtu za ravnanje v izrednih razmerah in v navodilih o progi in se uporablja pri vseh komunikacijah med prevozniki v železniškem prometu, upravljavcem infrastrukture in službami za reševanje. Vsako pomembno spremembo v zvezi s tem je treba takoj sporočiti; upravljavec infrastrukture mora ustrezno posodobiti načrt za ravnanje v izrednih razmerah, prevoznik v železniškem prometu pa navodila o progi v skladu z določbo 4.2.1.2.2.2 TSI za vodenje in upravljanje železniškega prometa za konvencionalne hitrosti.

4.4.3.3 Vaje

Pred odprtjem posameznega predora ali vrste predorov se opravi celovita vaja, ki zajema postopke evakuacije in reševanja, pri kateri sodelujejo vse kategorije osebja, določene v načrtu za ravnanje v izrednih razmerah.

Načrt določa, kako se vse sodelujoče organizacije lahko seznajajo z infrastrukturo in kako pogosto je treba opraviti obiske predora in vaje s simulacijo nesreče ali druge vaje.

4.4.4 Postopki izolacije in ozemljitve

Če reševalne službe zahtevajo odklop električnega napajanja za pogon vlaka, prejmejo zagotovilo, da so bili zadevni odseki vozniških mrež ali kontaktnih vodnikov odklopljeni, preden vstopijo v predor ali odsek predora.

Za odklop električnega napajanja je odgovoren upravljavec infrastrukture. Odgovornost za ozemljitev je določena v načrtu za ravnanje v izrednih razmerah. Poskrbi se za izolacijo odseka, na katerem je prišlo do nezgode.

4.4.5 Navodila o progi

Navodila o progi, opredeljena v določbi 4.2.1.2.2.1 TSI za vodenje in upravljanje železniškega prometa za konvencionalne hitrosti, navajajo ustrezne varnostne podatke za predore.

4.4.6 Obveščanje potnikov o varnosti na vlakih in ukrepih v sili

Kakor je določeno v določbi 4.2.3.7 TSI za vodenje in upravljanje železniškega prometa za konvencionalne hitrosti, imajo prevozniki v železniškem prometu postopke za obveščanje potnikov o izrednih razmerah na vlakih in varnostnih postopkih v predorih. Te informacije so zagotovljene najmanj v jeziku države, v kateri vozi vlak, in v angleškem jeziku. Kolikor je mogoče, se uporabljajo vizualne informacije (piktogrami). Ključna vsebina in minimalna zahteva glede informacij bi morala biti:

- Ne odlagajte prtljage, koles itn. na hodnikih, pred vrati, zasilnimi izhodi in gasilnimi aparati.
- V primeru požara, in če to lahko storite, poskušajte pogasiti požar z gasilnimi aparati na vlakih.
- Opozorite vlakovno osebje.
- Če ni neposredne nevarnosti, počakajte na navodila vlakovnega osebja.
- Če je to potrebno ali če dobite taka navodila, se premaknite v drug vagon.
- Ko se vlak ustavi, sledite navodilom vlakovnega osebja.
- Če v sili zapuščate vlak, sledite znakom za zasilne izhode.
- Pazite na vlake, ki vozijo na sosednjih tirih.

4.4.7 Usklajevanje med kontrolnimi centri za predore

Postopki usklajevanja med ustreznimi kontrolnimi centri (npr. za energijo, obratovanje, naprave v predorih) potekajo v skladu z zahtevami načrta za ravnanje v izrednih razmerah.

4.5 Pravila glede vzdrževanja

V skladu z bistvenimi zahtevami iz poglavja 3 so pravila glede vzdrževanja za varnost v predorih v podsistemih, ki jih zadeva ta TSI, naslednja:

4.5.1 Inšpekcijski pregled stanja predora

Ta specifikacija se uporablja za vse predore, ne glede na njihovo dolžino.

V načrtu vzdrževanja, določenem v 4.5.1 TSI za infrastrukturo za visoke hitrosti in tudi v prihodnji TSI za infrastrukturo za konvencionalne hitrosti, je treba upoštevati naslednja dodatna pravila glede inšpekcijskih pregledov:

- letni vizualni pregledi, ki jih opravi upravljavec infrastrukture,
- podrobni pregledi v skladu z načrtom vzdrževanja upravljavca infrastrukture,
- posebni pregledi po nesrečah, naravnih dogodkih, ki bi lahko vplivali na stanje predora,
- po izvajanju obnovitvenih del in/ali nadgradnje in med njim ter pred ponovno vzpostavitev obratovanja vlakov v predoru je treba opraviti inšpekcijski pregled z ustreznimi sredstvi, s čimer se zagotovi, da je zajamčena stabilnost konstrukcije in da ni nobene kršitve profila.

4.5.2 Vzdrževanje železniškega voznega parka

4.5.2.1 Potniški železniški vozni park

Vzdrževalni načrt za železniški vozni park, ki se uporablja za sestavo potniškega vlaka, posebej vsebuje preverjanje naslednje opreme, povezane z varnostjo:

- zvočnikov,
- zasilne razsvetljave,

- sistema odklepanja vrat,
- sistema neupoštevanja zasilne zavore,
- odklopa klimatskih naprav,
- radijske opreme vlaka,
- preskusa delovanja detektorjev požara na vlaku (če so nameščeni),
- načrta za izhod v sili.

4.5.2.2 Tovorni železniški vozni park

Načrt vzdrževanja za vlečne enote, ki se uporabljajo za sestavo tovornega vlaka, posebej vsebuje preverjanje prisotnosti najmanj ene naprave za samoreševanje na vlečni enoti.

4.6 Poklicna usposobljenost

Poklicna usposobljenost osebja, ki se zahteva za obratovanje v zvezi z varnostjo v predorih v podsistemih, ki jih zadeva ta TSI, in v skladu z operativnimi pravili iz določbe 4.4. te TSI, je naslednja:

4.6.1 Usposobljenost vlakovnega in drugega osebja za ravnanje v predorih

Vse strokovno osebje, ki vozi ali spremlja vlak, in osebje, ki odobri vožnjo vlaka, ima znanje in sposobnost, da to znanje uporabi pri ravnanju v poslabšanih razmerah v primeru nezgode. Splošne zahteve za osebje, ki opravlja naloge vožnje in/ali spremljanja vlakov, so določene v določbi 4.6 „Strokovna usposobljenost“ ter prilogah H (Minimalni elementi v zvezi s strokovno usposobljenostjo za naloge vožnje vlaka) in J (Minimalni elementi v zvezi s strokovno usposobljenostjo za naloge, povezane s spremljanjem vlakov) TSI za vodenje in upravljanje železniškega prometa za konvencionalne hitrosti.

Vse vlakovno osebje ima znanje o ustreznem varnostnem ravnanju v predorih in je zlasti sposobno evakuirati vlak v predoru. To zajema navodila potnikom, naj se premaknejo v sosednji vagon ali naj zapustijo vlak, in vodenje potnikov iz vlaka na varno mesto.

Pomožno vlakovno osebje (npr. za strežbo in čiščenje), ki ni del vlakovnega osebja, kakor je opredeljeno v nadaljevanju, je poleg svojega osnovnega znanja usposobljeno, da pomaga vlakovnemu osebju ⁽¹⁾.

Strokovno usposabljanje strojevodij in upravljavcev, ki so odgovorni za vzdrževanje in obratovanje podsistemov, vsebuje tudi varnost v železniških predorih.

4.7 Zdravstveni in varnostni pogoji

Zdravstveni in varnostni pogoji, ki se zahtevajo za osebje pri obratovanju v zvezi z varnostjo v predorih v podsistemih, ki jih zadeva ta TSI, ter za izvajanje TSI, so naslednji:

4.7.1 Naprava za samoreševanje

Vlečne enote tovornih vlakov z osebjem so opremljene z napravo za samoreševanje strojevodje in drugih oseb na vlaku, ki izpolnjuje specifikacije enega od dveh standardov EN 402:2003 ali 403:2004. Prevoznik v železniškem prometu mora izbrati eno od obeh različnih rešitev, določenih v standardih.

4.8 Registri železniške infrastrukture in železniškega voznega parka

V skladu s členom 24(1) Direktive 2001/16/ES vsaka TSI natančno navaja, katere informacije morajo vsebovati registri železniške infrastrukture in železniškega voznega parka.

4.8.1 Register železniške infrastrukture

Glej Prilogo A k tej TSI.

⁽¹⁾ Vlakovno osebje je v glosarju izrazov v TSI za vodenje in upravljanje železniškega prometa opredeljeno: Člani osebja na vlaku, ki imajo spričevalo o usposobljenosti in jih je prevoznik v železniškem prometu imenoval za opravljanje določenih nalog v zvezi z varnostjo na vlaku, na primer strojevodja ali varnostnik.

4.8.2 Register železniškega voznega parka

Glej Prilogo B k tej TSI.

5. **KOMPONENTE INTEROPERABILNOSTI**

V TSI za varnost v železniških predorih niso določene nobene komponente interoperabilnosti.

6. **OCENJEVANJE SKLADNOSTI IN/ALI PRIMERNOSTI ZA UPORABO KOMPONENT TER VERIFIKACIJA PODSISTEMA**6.1 **Komponente interoperabilnosti**

Se ne uporablja, ker v TSI za varnost v železniških predorih niso določene nobene komponente interoperabilnosti.

6.2 **Podsistemi**

6.2.1 Ocenjevanje skladnosti (splošno)

Naročnik, kot je prevoznik v železniškem prometu, upravljavec infrastrukture, proizvajalec železniške infrastrukture ali pooblaščen zastopnik s sedežem v Skupnosti, pri priglašenem organu po svoji izbiri vloži zahtevo za oceno skladnosti podsistemov železniški vozni park, energija, nadzor-vodenje in signalizacija ali infrastruktura.

Za zdaj je treba razlikovati med:

- podsistemi, za katere že obstaja TSI: nadzor-vodenje in signalizacija za konvencionalne hitrosti, vodenje in upravljanje železniškega prometa za konvencionalne hitrosti, železniški vozni park za konvencionalne hitrosti (vagone),
- podsistemi, za katere TSI še ne obstaja: železniški vozni park za konvencionalne hitrosti, razen vagonov, energija za konvencionalne hitrosti, infrastruktura za konvencionalne hitrosti.

V prvem primeru je treba oceno glede na TSI varnost v železniških predorih opraviti v okviru ocenjevanja zadevnega podsistema glede na njegovo posebno TSI. Ocenjevanje v drugem primeru (železniški vozni park za konvencionalne hitrosti, razen vagonov, energija za konvencionalne hitrosti in infrastruktura za konvencionalne hitrosti) je opisano v tem poglavju ali v ustreznih poglavjih obstoječih TSI za visoke hitrosti (železniški vozni park, infrastruktura, energija).

Kjer ustreza specifikacija iz poglavja 4 TSI za varnost v železniških predorih za konvencionalne hitrosti, ni v tem poglavju navedena nobena dodatna informacija za ocenjevanje.

Sklicevanje je navedeno v naslednji preglednici.

Specifikacija	Sklic
4.2.2.1. Namestitev kretnic in križišč	TSI za varnost v železniških predorih za konvencionalne hitrosti 6.2.7.1
4.2.2.2 Preprečevanje nepooblaščenega dostopa do zasilnih izhodov in prostorov za opremo	TSI za varnost v železniških predorih za konvencionalne hitrosti 6.2.7.2
4.2.2.3 Zahteve za požarno varnost konstrukcij	TSI za varnost v železniških predorih za konvencionalne hitrosti 6.2.7.3
4.2.2.4 Zahteve za požarno varnost za gradbeni material	TSI za varnost v železniških predorih za konvencionalne hitrosti 4.2.2.4
4.2.2.5 Odkrivanje požara	TSI za varnost v železniških predorih za konvencionalne hitrosti 4.2.2.5
4.2.2.6 Naprave za samoreševanje, evakuacijo in reševanje v primeru nezgode	TSI za varnost v železniških predorih za konvencionalne hitrosti 6.2.7.4
4.2.2.7 Evakuacijske poti	TSI za varnost v železniških predorih za konvencionalne hitrosti 4.2.2.7
4.2.2.8 Zasilna razsvetljava na evakuacijskih poteh	TSI za varnost v železniških predorih za konvencionalne hitrosti 4.2.2.8
4.2.2.9 Označevanje evakuacijskih poti	TSI za varnost v železniških predorih za konvencionalne hitrosti 4.2.2.9
4.2.2.10 Komunikacija v sili	TSI za varnost v železniških predorih za konvencionalne hitrosti 6.2.7.5
4.2.2.11 Dostop za reševalne službe	TSI za varnost v železniških predorih za konvencionalne hitrosti 6.2.7.5
4.2.2.12 Intervencijske površine zunaj predorov	TSI za varnost v železniških predorih za konvencionalne hitrosti 6.2.7.5

Specifikacija	Sklic
4.2.2.13 Oskrba z vodo	TSI za varnost v železniških predorih za konvencionalne hitrosti 6.2.7.5
4.2.3.1 Segmentacija voznega voda ali kontaktnih vodnikov	TSI za varnost v železniških predorih za konvencionalne hitrosti 4.2.3.1
4.2.3.2 Ozemljitev vzhodnih vodov ali kontaktnih vodnikov	TSI za varnost v železniških predorih za konvencionalne hitrosti 6.2.7.5
4.2.3.3 Oskrba z električno energijo	TSI za varnost v železniških predorih za konvencionalne hitrosti 6.2.7.5
4.2.3.4 Zahteve za električne kable v predorih	TSI za varnost v železniških predorih za konvencionalne hitrosti 4.2.3.4
4.2.3.5 Zanesljivost električnih naprav	TSI za varnost v železniških predorih za konvencionalne hitrosti 6.2.7.6
4.2.4.1 Detektorji pregetosti osnih ležajev	TSI za varnost v železniških predorih za konvencionalne hitrosti 6.2.7.7
4.2.5.1 Lastnosti materiala za železniški vozni park	TSI za železniški vozni park za visoke hitrosti/TSI za vagone za konvencionalne hitrosti
4.2.5.2 Gasilni aparati za potniški železniški vozni park	TSI za železniški vozni park za visoke hitrosti
4.2.5.3 Požarna varnost za tovarne vlake	TSI za varnost v železniških predorih za konvencionalne hitrosti 4.2.5.3
4.2.5.4 Požarne pregrade za potniški železniški vozni park	TSI za železniški vozni park za visoke hitrosti
4.2.5.5 Dodatni ukrepi za zmogljivost obratovanja potniškega železniškega voznega parka, na katerem je požar:	TSI za varnost v železniških predorih za konvencionalne hitrosti 4.2.5.5
4.2.5.6 Detektorji požara na vlaku	TSI za železniški vozni park za visoke hitrosti
4.2.5.7 Sredstva komunikacije na vlakih	TSI za železniški vozni park za visoke hitrosti
4.2.5.8 Neupoštevanje zasilne zavore	TSI za varnost v železniških predorih za konvencionalne hitrosti 4.2.5.8
4.2.5.9 Sistem zasilne razsvetljave na vlaku	TSI za varnost v železniških predorih za konvencionalne hitrosti 4.2.5.9
4.2.5.10 Odklop klimatskih naprav na vlaku	TSI za železniški vozni park za visoke hitrosti
4.2.5.11 Načrt evakuacije potniškega železniškega voznega parka	TSI za varnost v železniških predorih za konvencionalne hitrosti 4.2.5.11
4.2.5.12 Obveščanje in dostop reševalnih služb	TSI za varnost v železniških predorih za konvencionalne hitrosti 6.2.8.1
4.4.1 Preverjanje stanja vlakov in ustrezni ukrepi	TSI za vodenje in upravljanje železniškega prometa za konvencionalne hitrosti
4.4.2 Pravilo za nujne primere	TSI za vodenje in upravljanje železniškega prometa za konvencionalne hitrosti
4.4.3 Načrt za ravnanje v izrednih razmerah v predoru in vaje	TSI za vodenje in upravljanje železniškega prometa za konvencionalne hitrosti
4.4.4 Postopki ozemljitve	TSI za vodenje in upravljanje železniškega prometa za konvencionalne hitrosti
4.4.5 Navodila o progi	TSI za vodenje in upravljanje železniškega prometa za konvencionalne hitrosti
4.4.6 Obveščanje potnikov o varnosti na vlakih in ukrepih v sili	TSI za vodenje in upravljanje železniškega prometa za konvencionalne hitrosti
4.4.7 Usklajevanje med kontrolnimi centri za predore	TSI za vodenje in upravljanje železniškega prometa za konvencionalne hitrosti
4.5.1 Inšpekcijski pregled stanja predora	TSI za varnost v železniških predorih za konvencionalne hitrosti 6.2.5
4.5.2 Vzdrževanje železniškega voznega parka	TSI za varnost v železniških predorih za konvencionalne hitrosti 6.2.5
4.6.1. Usposobljenost vlakovnega in drugega osebja za ravnanje v predorih	TSI za varnost v železniških predorih za konvencionalne hitrosti 4.6.1
4.7.1. Naprava za samoreševanje	TSI za varnost v železniških predorih za konvencionalne hitrosti 6.2.8.2

Priglašeni organ je pooblaščen, da:

- oceni vsak zgoraj navedeni podsistem;
- ali oceni le en podsistem, vendar v tem primeru sklene z drugimi priglašeni organi, ki so priglašeni za ocenjevanje drugih podsistemov, dogovore za ocenjevanje ustreznih zahtev, ki zadevajo druge podsisteme (glej oddelek 4.2 te TSI).

Vlagatelj(-i) sestavi(-jo) izjavo(-e) ES o verifikaciji v skladu s členom 18(1) in Prilogo VI Direktive 2001/16/ES, kakor je spremenjena z Direktivo 2004/50/ES, za zadevni(-e) podsistem(-e).

Izjava(-e) ES o verifikaciji je(so) potrebna(-e) za pridobitev odobritve, da se podsistem(-i) da(-jo) v obratovanje.

Ocenjevanje skladnosti podsistema se izvede v skladu z enim od ali kombinacijo naslednjih modulov, v skladu z oddelkom 6.2.2 in Prilogo E k tej TSI:

Moduli za verifikacijo ES podsistemov (glej Prilogo F)

Modul SB: Pregled tipa za projektno in razvojno fazo

Modul SD: Sistem vodenja kakovosti proizvoda v proizvodni fazi

Modul SF: Verifikacija proizvoda v proizvodni fazi

Modul SG: Verifikacija enote

Modul SH2: Celovit sistem vodenja kakovosti s pregledom projektiranja v fazah projektiranja, razvoja in proizvodnje

Postopek odobritve in vsebino ocene določita vlagatelj in priglašeni organ v skladu z zahtevami te TSI in v skladu s pravili, ki so navedena v oddelku 7 te TSI.

6.2.2 Postopki ocenjevanja skladnosti (moduli)

Vlagatelj izbere enega od modulov ali kombinacije modulov, ki so navedeni v naslednji preglednici.

Preglednica

Postopki ocenjevanja

Podsistem, ki se ocenjuje	Modul SB + SD	Modul SB+SF	Modul SG	Modul SH2
Podsistem železniški vozni park	X	X		X
Energijski podsistem	X	X	X	X
Infrastrukturni podsistem			X	X
Nadzor-vodenje in signalizacija			X	X

Značilnosti podsistema, ki se ocenjujejo v ustreznih fazah, so navedene v Prilogi E. Vlagatelj potrdi, da je vsak izdelani podsistem skladen s tipom. „X“ v stolpcu 4 preglednice E v Prilogi E označuje, da se ustrezna lastnost verifikira s preskušanjem vsakega posameznega podsistema.

Ocenjevanje podsistema vzdrževanja je opisano v določbi 6.2.5.

6.2.3 Obstoječe rešitve

Če je obstoječa rešitev že ocenjena za uporabo pod primerljivimi pogoji in obratuje, se uporabi naslednji postopek:

Vlagatelj dokaže, da so rezultati preskusov in verifikacij za prejšnjo oceno vloge v skladu z zahtevami te TSI. V tem primeru prejšnje ocene tipa za značilnosti podsistema še vedno veljajo za nove vloge.

6.2.4 Inovativne rešitve

Če podsistem vključuje inovativno rešitev, kakor je opredeljena v oddelku 4.1, proizvajalec ali naročnik navede odstopanja od ustrezne določbe TSI in jih predloži Evropski agenciji za železniški promet (ERA). Ta oblikuje in finalizira ustrezne funkcionalne specifikacije in specifikacije vmesnikov za te rešitve ter razvije metode ocenjevanja.

Ustrezne funkcionalne specifikacije in specifikacije vmesnikov ter metode ocenjevanja se vključijo v TSI v postopku revizije. Po začetku veljavnosti sklepa Komisije, sprejetega v skladu s členom 21(2) Direktive 2001/16/ES, kakor je spremenjena z Direktivo 2004/50/ES, se dovoli uporaba inovativne rešitve pred vključitvijo v TSI.

6.2.5 Ocenjevanje vzdrževanja

V skladu s členom 18(3) Direktive 2001/16/ES, kakor je spremenjena z Direktivo 2004/50/ES, priglašeni organ sestavi tehnično dokumentacijo, ki vsebuje dokument o vzdrževanju. To pomeni zlasti, da priglašeni organ preveri:

- ali obstaja dokument o vzdrževanju,
- ali v dokumentu o vzdrževanju obstajajo za železniški vozni park postavke, navedene v določbi 4.2.10.2 TSI za železniški vozni park za visoke hitrosti,

vendar mu ni treba preverjati veljavnosti vsebine dokumenta o vzdrževanju.

Za ocenjevanje skladnosti vzdrževanja je odgovoren ustrezen nacionalni organ.

6.2.6 Ocenjevanje operativnih pravil

Prevozniki v železniškem prometu ali upravljavec infrastrukture dokažejo izpolnjevanje zahtev te TSI. To lahko storijo kot del sistema varnega upravljanja, kakor je opisano v Direktivi 2004/49/ES. Priglašenemu organu ni treba ločeno ocenjevati izpolnjevanja operativnih pravil te TSI, razen če to zahteva TSI vodenje in upravljanje železniškega prometa.

Ustrezni pristojni organ opravi oceno vseh novih ali spremenjenih operativnih postopkov ali procesov pred izvajanjem in pred izdajo novega ali revidiranega varnostnega dovoljenja/spričevala. To ocenjevanje je del postopka izdaje varnostnega spričevala/dovoljenja.

6.2.7 Dodatne zahteve za ocenjevanje specifikacij, ki zadevajo upravljavca infrastrukture

6.2.7.1 Namestitev kretnic in križišč

Priglašeni organ preveri, ali je v tehnični dokumentaciji priložena tehnična študija, ki upravičuje lokacijo kretnic in križišč v predoru in potrjuje, da je bilo nameščeno le minimalno število kretnic in križišč v skladu z zahtevami iz 4.2.2.1.

6.2.7.2 Preprečevanje nepooblaščenega dostopa do zasilnih izhodov in prostorov za opremo

Ocena potrjuje, da:

- so vrata zasilnih izhodov na prosto in vrata prostorov za opremo opremljena z ustreznimi ključavnicami,
- so ključavnice skladne s celovito strategijo za varnost v predoru in na sosednji infrastrukturi,
- se zasilni izhodi ne dajo zakleniti z notranje strani in jih potnik med evakuacijo lahko odpre,
- je urejen dostop za reševalne službe.

6.2.7.3 Zahteve za požarno varnost konstrukcij

Priglašeni organ oceni skladnost z zahtevami za požarno varnost za konstrukcije, opredeljene v 4.2.2.3, z uporabo rezultatov izračunov upravljavca infrastrukture ali naročnika.

6.2.7.4 Naprave za samoreševanje, evakuacijo in reševanje v primeru nezgode

Priglašeni organ preveri, ali je sprejeta rešitev jasno navedena z izjavo v tehnični dokumentaciji in ali je v skladu z zahtevami iz 4.2.2.6. V primeru 4.2.2.6.5 Alternativne tehnične rešitve priglašeni organ preveri, ali je bila opravljena ustrezna tehnična študija in ali jo je nato odobril ustrezeni nacionalni organ.

6.2.7.5 Dostop in oprema za reševalne službe

Priglašeni organ z verifikacijo tehnične dokumentacije in tudi ob upoštevanju dokazov o posvetovanju z reševalnimi službami potrdi izpolnjevanje zahtev iz naslednjih določb:

- 4.2.2.10 Komunikacija v sili
- 4.2.2.11 Dostop za reševalne službe
- 4.2.2.12 Intervencijske površine zunaj predorov
- 4.2.2.13 Oskrba z vodo
- 4.2.3.2 Ozemljitev voznih vodov ali kontaktnih vodnikov
- 4.2.3.3 Oskrba z električno energijo

6.2.7.6 Zanesljivost električnih naprav

Priglašeni organ potrdi le, da je bilo opravljeno ocenjevanje delovanja v primeru okvare v skladu s funkcionalnimi zahtevami iz 4.2.3.5.

6.2.7.7 Detektorji pregretosti osnih ležajev

Priglašeni organ potrdi, da so detektorji pregretosti osnih ležajev ali oprema za napovedovanje zagotovljeni v skladu z zahtevami določbe 4.2.4.1 in da je upravljavec infrastrukture oblikoval postopke za ukrepanje po alarmu, ki preprečujejo sumljivemu železniškemu voznemu parku vstop v predor ali ustavljanje v njem.

6.2.8 Dodatne zahteve za ocenjevanje specifikacij, ki zadevajo prevoznika v železniškem prometu

Specifikacije za železniški vozni park za konvencionalne hitrosti v tej TSI so enake kot v TSI za železniški vozni park za visoke hitrosti. Zato je treba ocenjevanje specifikacij železniškega voznega parka opraviti v skladu s specifikacijami za ocenjevanje v poglavju 6 TSI za železniški vozni park za visoke hitrosti, razen naslednjih določb z dodatnimi zahtevami in informacijami:

4.2.5.3 Požarna varnost za tovarne vlake

4.2.5.12 Obveščanje in dostop reševalnih služb

6.2.8.1 Obveščanje in dostop reševalnih služb

Priglašeni organ ob uporabi dokazil o posvetovanju z reševalnimi službami preveri, ali so izpolnjene zahteve iz 4.2.5.12.

6.2.8.2 Naprava za samoreševanje

Ocenjevanje skladnosti je opisano v EN401:1994, EN402:2003, EN403:2004.

7. IZVAJANJE

Ta TSI za varnost v železniških predorih določa osnovne parametre, ki se zahtevajo v novih, obnovljenih ali nadgrajenih predorih (na progah za konvencionalne hitrosti) ali novem, obnovljenem ali nadgrajenem železniškem voznem parku za konvencionalne hitrosti, da bi uskladili zdajšnjo raven skupne varnosti v predorih po vsej Evropi. To je mogoče doseči predvsem z optimalno kombinacijo varnostnih zahtev za podsisteme infrastrukture, železniškega voznega parka in obratovanja. V tem poglavju je določena izvedbena strategija za TSI za varnost v železniških predorih za izvedbo postopnega prehoda iz obstoječega stanja do končnega, ko bo skladnost s TSI postala standard.

7.1 Uporaba te tsi za podsisteme, ki naj bi začeli obratovati

7.1.1 Splošno

Poglavja 4 do 6 v celoti veljajo za podsisteme, zajete v geografsko področje uporabe te TSI (prim. odstavka 1.2), ki bodo začeli obratovati po začetku veljavnosti te TSI.

Zlasti se nanašajo na nove predore in projekte novih predorov. Za projekte, ki so na višji fazi razvoja, in za že dodeljene pogodbe glej člen 7(a) Direktive 2001/16/ES.

7.1.2 Novo zgrajeni železniški vozni park, zgrajen po obstoječem projektu

Novo zgrajenemu železniškemu voznemu parku, zgrajenemu po projektu, ki je obstajal pred začetkom veljavnosti te TSI in ki so ga že odobrile ena ali več držav članic za obratovanje po določenih progah, se dovoli začetek obratovanja v roku štirih let po začetku veljavnosti te TSI brez ocene skladnosti s TSI za varnost v železniških predorih, pod pogojem, da vlak ostane na progah, določenih za njegovo obratovanje.

Če pa je ta železniški vozni park predviden za vožnjo po progah s predori dolžine > 1 km, je opremljen z napravo za neupoštevanje zasilne zavore v skladu z določbo 4.2.5.8 te TSI.

7.1.3 Obstoječi železniški vozni park, predviden za vožnjo v novih predorih

Razen če bi se s tem znižala skupna raven varnosti, ki jo določajo nacionalni predpisi, ni nobenih omejitev za obratovanje obstoječih vlakov v zvezi s predori, ki izpolnjujejo TSI.

7.2 Uporaba te tsi za podsisteme, ki že obratujejo

7.2.1 Uvod

Podsistemi, ki že obratujejo, bodo nadgrajeni in obnovljeni v skladu s pogoji, določenimi v členu 14(3) Direktive 2001/16/ES.

V tem kontekstu strategija prehoda (glej 7.2.2) navaja način prilagoditve vsakega obstoječega podsistema znotraj predora, ki se obnavlja ali nadgrajuje, da bo izpolnjeval zahteve te TSI.

Nadgradnja in obnova sta opredeljeni v alineah l, m in n v členu 2 Direktive 2001/16/ES. Vendar vsi tam predpisani ukrepi veljajo za nadgradnjo in obnovo.

Da bi omogočili proaktivno izvajanje te TSI, se države članice spodbujajo k pospeševanju in podpiranju izvedbene strategije. Pri vsaki nadgradnji ali obnovi podsistemov odseka predora ali železniškega voznega parka, ki že obratuje, je treba upoštevati možnost za vključitev drugih delov, ki niso zajeti v načrtih za nadgradnjo ali obnovo, vendar bi se lahko uskladili s to TSI, zlasti kadar bi to pomenilo občutno izboljšanje varnosti in kadar je mogoče te izboljšave doseči z omejenimi dodatnimi stroški.

Kadar se podsistem, pomemben za varnost v predorih, zaradi obnove ali nadgradnje ponovno ocenjuje glede na katero koli drugo TSI, je glede na to TSI potrebna le ponovna ocena tistih sistemov in delov, v katere so dela neposredno posegla.

7.2.2 Ukrepi pri nadgradnji in obnovi za predore, daljše od 1 km, podsistema infrastrukture in energije

Pri nadgradnji ali obnovi delov naslednjih podsistemov, ki vplivajo na varnost v predorih, se izvedejo naslednji ukrepi. Ni treba, da so sestavi in sestavni deli, ki niso vključeni v obseg posameznega programa nadgradnje ali obnove, usklajeni v okviru tega programa.

7.2.2.1 Infrastruktura

- 4.5.1 Inšpekcijski pregled stanja predora (odgovorni subjekt: upravljavec infrastrukture)
- 4.2.2.2 Preprečevanje nepooblaščenega dostopa do zasilnih izhodov in prostorov za opremo (odgovorni subjekt: upravljavec infrastrukture)
- 4.2.2.4 Zahteve za požarno varnost za gradbeni material (le za nove materiale, ki bodo vgrajeni. Odgovorni subjekt: upravljavec infrastrukture, naročnik)
- 4.2.2.9 Označevanje evakuacijskih poti (odgovorni subjekt: upravljavec infrastrukture)
- 4.2.2.10 Komunikacija v sili (odgovorni subjekt: upravljavec infrastrukture)

7.2.2.2 Energija

4.2.3.4 Zahteve za električne kable v predorih, kadar se kabli zamenjavajo (odgovorni subjekt: upravljavec infrastrukture)

7.2.3 Ukrepi pri nadgradnji in obnovi za podsisteme nadzor-vodenje in signalizacija, vodenje in upravljanje železniškega prometa, železniški vozni park

Pri nadgradnji ali obnovi delov teh podsistemov, ki vplivajo na varnost v predorih, se izvedejo naslednji ukrepi. Ni treba, da so sestavi in sestavni deli, ki niso vključeni v področje posameznega programa nadgradnje ali obnove, usklajeni v času tega programa.

7.2.3.1 Nadzor-vodenje in signalizacija: ne zahteva se noben ukrep

7.2.3.2 Vodenje in upravljanje železniškega prometa

Ukrepi vodenja in upravljanja železniškega prometa se v obstoječih predorih izvajajo neodvisno od obnove ali nadgradnje drugih podsistemov v skladu z zahtevami poglavja 7 TSI vodenje in upravljanje železniškega prometa.

— 4.4.3 Načrt za ravnanje v izrednih razmerah v predoru in vaje (odgovoren: upravljavec infrastrukture)

— 4.4.4 Postopki ozemljitve (odgovoren: upravljavec infrastrukture)

— 4.4.5 Navodila o progi (odgovoren: PŽP)

— 4.6.1 Usposobljenost vlakovnega in drugega osebja za ravnanje v predorih (odgovorna: UI in PŽP)

— 4.4.6 Obveščanje potnikov o varnosti na vlakih in ukrepih v sili (odgovoren: PŽP)

7.2.3.3 Železniški vozni park (Potniški železniški vozni park)

— 4.2.5.1 Lastnosti materiala za železniški vozni park (le za nove materiale, ki bodo vgrajeni) (odgovorna: PŽP, naročnik)

— 4.2.5.2 Gasilni aparati za potniški železniški vozni park (odgovorna: PŽP, naročnik)

— 4.2.5.7 Sredstva komunikacije na vlakih (odgovorna: PŽP, naročnik)

— 4.2.5.8 Neupoštevanje zasilne zavore (odgovoren: PŽP), razen za vlake, ki jih vleče lokomotiva, kjer veljajo nacionalne določbe

— 4.2.5.9 Sistem zasilne razsvetljave na vlaku (odgovorna: PŽP, naročnik)

— 4.2.5.10 Odklop klimatskih naprav na vlaku (odgovoren: PŽP)

— 4.2.5.11.1 Načrt evakuacije potniškega železniškega voznega parka (odgovorna: PŽP, naročnik)

— 4.2.5.12 Obveščanje in dostop reševalnih služb (odgovorna: PŽP, naročnik)

Ukrepi, ki se zahtevajo za tovarne vagonne, so določeni v TSI za železniški vozni park za konvencionalne hitrosti (tovorni vagoni).

7.2.4 Drugi obstoječi predori

Ta TSI ne velja za obstoječe podsisteme, ki se ne obnavljajo ali nadgrajujejo. Ne uporablja se za predore, krajše od 1 000 m, ki se obnavljajo ali nadgrajujejo.

Da bi uskladili raven varnosti v vseevropskem železniškem omrežju, je pozornost namenjena priporočilu UNECE (TRANS/AC.9/9, 1.12.2003), ki v delu E pravi: „Obratuje že zelo veliko število predorov. Mnogi so bili zgrajeni v času, ko so bili varnostni predpisi manj strogi od današnjih. Jasno je, da jih z razumnimi stroški ni mogoče

prilagoditi dimenzijam, ki se predlagajo za nove predore. Vendar varnost v železniških predorih ni odvisna le od konstrukcijskih ukrepov – izboljša se lahko tudi prek železniškega voznega parka in operativnih ukrepov.

Zato skupina priporoča oblikovanje varnostnih načrtov ⁽²⁾ za obstoječe predore, oceno stopnje njihove varnosti in po potrebi predloge za dvig te ravni, z ukrepi, ki jih je mogoče udejanjiti z razumnimi stroški. Skupina pričakuje, da bodo ti ukrepi izbrani med minimalnimi standardnimi ukrepi za nove predore, prednost pa naj bi imeli nekonstrukcijski ukrepi.“

7.3 Revizija tsi

V skladu s členom 6(3) Direktive 2001/16/ES, kakor je spremenjena z Direktivo 2004/50/ES, je agencija „pooblaščen za pripravo revizije in posodabljanje TSI ter dajanje ustreznih priporočil odboru, navedenemu v členu 21, da se upošteva tehnološki razvoj ali družbene zahteve“.

Poleg tega lahko na to TSI vplivata postopen sprejem in revizija drugih TSI. Predlagane spremembe te TSI so predmet temeljitega pregleda, posodobljene TSI pa se objavijo približno vsaka 3 leta.

Agencija se obvesti o vseh inovativnih rešitvah, o katerih se razmišlja, da bi se v prihodnosti vključile v TSI.

7.4 Izjeme za nacionalne, dvostranske, večstranske ali meddržavne sporazume

7.4.1 Obstoječi sporazumi

Kadar sporazumi vsebujejo zahteve glede predorov, države članice v 6 mesecih od začetka veljavnosti te TSI obvestijo Komisijo o naslednjih sporazumih, na podlagi katerih obratujejo vlaki, povezani s področjem uporabe te TSI:

- (a) o nacionalnih, dvostranskih ali večstranskih sporazumih med državami članicami in prevozniki v železniškem prometu ali upravljavci železniške infrastrukture, sklenjenih trajno ali začasno, ki so nujni zaradi posebne ali lokalne narave predvidene prevozne storitve,
- (b) o dvostranskih ali večstranskih sporazumih med upravljavci železniške infrastrukture, prevozniki v železniškem prometu ali med državami članicami, ki zagotavljajo pomembne ravni lokalne ali regionalne interoperabilnosti,
- (c) o mednarodnih sporazumih med eno ali več državami članicami in vsaj eno tretjo državo ali med prevozniki v železniškem prometu ali upravljavci železniške infrastrukture držav članic in vsaj enim prevoznikom v železniškem prometu ali upravljavcem železniške infrastrukture tretje države, ki zagotavljajo pomembne ravni lokalne ali regionalne interoperabilnosti.

Oceni se združljivost teh sporazumov z zakonodajo EU, vključno z načelom nediskriminacije, ter zlasti združljivost s to TSI, Komisija pa bo sprejela potrebne ukrepe, kakor je na primer revizija te TSI, da bi vključili morebitne posebne primere ali prehodne ukrepe.

Ti sporazumi so dovoljeni do sprejetja ustreznih ukrepov, vključno s sporazumi na ravni EU, v povezavi s to TSI, z Rusko federacijo in vsemi preostalimi državami Skupnosti neodvisnih držav, ki mejijo na EU.

Obveščanje o aktih sporazuma RID (Pravilnik o mednarodnem prevozu nevarnega blaga po železnici) in konvencije o mednarodnih železniških prevozih (COTIF) ni potrebno, ker so znani.

7.4.2 Prihodnji sporazumi ali spremembe obstoječih sporazumov

Vsi prihodnji sporazumi ali spremembe obstoječih sporazumov upoštevajo zakonodajo EU in zlasti to TSI. Države članice o takih sporazumih/spremembah obvestijo Komisijo. Uporabi se enak postopek kakor v § 7.4.1.

⁽²⁾ Varnostni načrt je opredeljen v delu D priporočil UNECE.

7.5 **Posebni primeri**

7.5.1 Uvod

V posebnih primerih, navedenih v nadaljevanju, so dovoljene posebne določbe.

Ti posebni primeri spadajo v dve kategoriji: določbe veljajo bodisi stalno (primer „P“) bodisi začasno (primer „T“). V začasnih primerih je priporočeno, da se zadevne države članice uskladijo z ustreznim podsistemom bodisi do leta 2010 (primer „T1“), cilj, določen v Odločbi 1692/96/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 23. julija 1996 o smernicah Skupnosti za razvoj vseevropskega prometnega omrežja, bodisi do leta 2020 (primer „T2“).

7.5.2 Seznam posebnih primerov

Jih ni.

PRILOGA A

REGISTER ŽELEZNIŠKE INFRASTRUKTURE

Zahteve za register železniške infrastrukture

Podatek	Odločilen za interoperabilnost	Odločilen za varnost
Osnovni podatki		
Vrsta prometa (potniški, tovorni, nevarno blago ali kombinacija, vključno s tovorno-potniškimi sistemi)		
Tip proge		
Začetek in konec predora (v kilometrih proge)	✓	
Tip predora (enocevni, dvocevni)	✓	
Lokacija podzemne postaje (položaj v km predora ali km proge)	✓	✓
Tehnične informacije		
Dolžina predora (v m)	✓	✓
Največja hitrost (v km/h) hitrostni režim (najmanjše in največje hitrosti za tipe vlakov)	✓	✓
Premier (v m ²)	✓	✓
Lokacija zasilnih izhodov (v kilometrih proge)	✓	✓
Tip zasilnega izhoda (jašek s stopnicami, dvigalo, vodoravni, dolžina prehoda)		
Za dvocevne predore: lokacija prečnih prehodov	✓	
Zasilna razsvetljava	✓	✓
Komunikacija v sili (sistem, kanal itn.)	✓	✓
Dostop za reševalne službe	✓	
Lokacija intervencijskih površin	✓	
Hidranti za gašenje požara (obstoječi, suhi, napolnjeni)	✓	
Prostornina vodne zmogljivosti za gašenje požara	(✓)	
Naprava za ozemljitev voznega voda (samodejna/ročna)	✓	✓
> 5 km: segmentacija voznega voda, lokacija kretnic	✓	
Minimalna širina evakuacijskih poti	✓	
Nakladalni profil (dvonivojski vagoni)	✓	
Dodatni varnostni ukrepi (vrsta in lokacija):	✓	✓
Dolžina podzemne postaje (v m)	✓	
Oddaljenost podzemne postaje od površja (v m)	✓	
Možnosti dostopa/izhoda s podzemne postaje (stopnice, dvigalo, tekoče stopnice)		✓
Prezračevanje podzemne postaje		✓
Posebni ukrepi za požarno varnost na podzemni postaji (npr. vodni pršilci)		✓

Podatek	Odločilen za interoperabilnost	Odločilen za varnost
Operativni podatki		
Naziv sodelujočih železniških kontrolnih centrov	✓	✓
Naziv odgovornega kontrolnega centra za reševanje	✓	✓
Naziv drugih sodelujočih kontrolnih centrov		✓
Načrt za ravnanje v izrednih razmerah (da/ne)	✓	✓
Zahtevana kategorija požarne varnosti za potniški železniški vozni park (1.1.3)	✓	✓

PRILOGA B

REGISTER ŽELEZNIŠKEGA VOZNEGA PARKA

Zahteve za register železniškega voznega parka

Podatek	Odločilen za interoperabilnost odločilna	Odločilen za varnost
Osnovni podatki		
Naziv železniškega voznega parka		
Vrsta	✓	
A. Za visoke hitrosti		
B. Za konvencionalne hitrosti		
C. Tovorni		
a. Električna lokomotiva		
b. Dizelska lokomotiva		
c. Električni motorni vlak		
d. Dizelski motorni vlak		
e. Navadni potniški vagon		
f. Dvonadstropni potniški vagon		
g. Vagon spalnik		
h. Drug (npr. parni)		
Kategorija požarne varnosti za potniški železniški vozni park (A ali B, glej 1.1.3)	✓	✓
Železniški vozni park, ki ni narejen za obratovanje v predorih		
Tehnične informacije		
Detektorji pregretosti osnih ležajev (na vlaku ali ne)	✓	✓
Požarne lastnosti materiala (vnetljivost)		✓
Požarne pregrade (lokacija, minute)	✓	✓
Sistem za neupoštevanje zasilne zavore (da/ne)	✓	✓
Detektorji požara na vlaku (vlečna enota, stikalne omarice itn.)		✓
Sredstva komunikacije na vlakih (da/ne)		✓
Komunikacija s kontrolnim centrom (da/ne)	✓	✓
Sistem zasilne razsvetljave na vlaku (da/ne)		✓
Odklop klimatske naprave (lokalno in/ali centralno, ročno in/ali samodejno)		✓
Zasilni izhodi za potnike (vrsta in oddaljenost v metrih)	✓	✓
Obveščanje potnikov o varnosti na vlakih in ukrepih v sili (da/ne in jeziki)	✓	✓
Obveščanje in dostop reševalnih služb		✓

Register železniške infrastrukture zahteva tudi osnovne podatke, kot so:

2. Sodelujoče stranke

- Lastnik ali imetnik
- Priglašeni organ, ki je potrdil železniški vozni park

- Nacionalni organ, ki je potrdil priglašeni organ
- Nacionalni organ, ki je izdal dovoljenje za začetek obratovanja

3. Ocenjevanje skladnosti:

- Certifikat o skladnosti
- Izjava ES o verifikaciji
- Dovoljenje za začetek obratovanja
- Uporabljene TSI

PRILOGA C

ODPRTE TOČKE

Postopek ocenjevanja skladnosti za pravila glede vzdrževanja, navedena v poglavju 6 – oddelek F4

PRILOGA D

RAZMERJE MED VRSTAMI NEZGOD IN UKREPI

Kakor je bilo predlagano na delavnici z Generalnim direktoratom za transport in energijo ter službami za reševanje, so bili trije krovni scenariji tveganj, določeni v oddelku 2.2,

- 2.2.1 „Vroče“ nezgode: požar, eksplozija, ki ji sledi požar, emisija strupenih dimov ali plinov
- 2.2.2 „Hladne“ nezgode: trčenje, iztirjenje
- 2.2.3 Dolgotrajni postanek: spontana evakuacija

povezani z ukrepi, ki so določeni v tej TSI. Naslednja preglednica prikazuje kvalitativno razmerje med vrstami nezgod in ukrepi in navaja, kateri ukrepi obravnavajo posamezno vrsto nezgode.

Način obrambe za povečanje varnosti v predorih je sestavljen iz štirih zaporednih ravni: preprečevanja, ublažitve, evakuacije in reševanja.

Primer: pri „vročih“ nezgodah je temeljna strategija naslednja:

Preprečevanje: Uporaba primerne zasnove materialov (4.2.5.1) z nizko vnetljivostjo zmanjšuje tveganje za izbruh požara. Poleg tega preverjanje (4.4.1) stanja vlaka in ustrezni ukrepi omejijo izbruh požara.

Ublažitev: Uporaba primerne zasnove materialov (4.2.5.1) z majhnim širjenjem ognja občutno zmanjša oddajanje vročine in dima ter hitrost širjenja požara v potniških vlakih. Uporaba gasilnih aparatov (4.2.5.2) lahko omeji širjenje požara. Če se odkrije požar, se sproži alarm (4.2.5.7). Potniki se bodo najprej zatekli v varni del vlaka in so zaščiteni s požarnimi pregradami (4.2.5.4) za vlake kategorije B. Klimatske naprave se izklopijo, da se prepreči širjenje dima (4.2.5.10). Kadar koli je to mogoče, vlak zapusti predor. Sistem za neupoštevanje zasilne zavore (4.2.5.8) preprečuje nezaželeno ustavitev v predoru, prisotni pa so še dodatni ukrepi za ohranjanje zmogljivosti obratovanja (4.2.5.5) vlaka, na katerem je požar.

Evakuacija in reševanje: Če pride do neželene zaustavitve vlaka v predoru, uporaba primerno zasnovanih materialov (4.2.5.1) z majhnim širjenjem požara, nizko toksičnostjo in majhno gostoto dima prispeva k ohranjanju ozračja v predoru, ki je primerno za evakuacijo. Če se vlak ustavi, se potniki evakuirajo po navodilih osebja vlaka (4.6.1) na varno mesto. Železniški vozni park (4.2.5.11) in infrastruktura predora (4.2.2.6–4.2.2.10) sta projektirana tako, da omogočata evakuacijo iz predora. Reševalne službe so obveščene o dostopu do predorov (4.2.2.11) in v notranjost železniškega voznega parka (4.2.5.12).

Legenda: Ukrepi za infrastrukturo, energijo, nadzor-vodenje in signalizacijo so označeni z modro, za železniški vozni park z zeleno, za vodenje in upravljanje železniškega prometa pa z rumeno barvo.

A Vroča nezgoda

	Preprečevanje	Ublažitev	Evakuacija in reševanje
Požar, eksplozija, emisija strupenih plinov	4.2.5.1 Lastnosti materiala za železniški vozni park	4.2.5.1 Lastnosti materiala za železniški vozni park	4.2.5.1 Lastnosti materiala za železniški vozni park
	4.4.1 Preverjanje stanja vlakov in ustrezni ukrepi	4.2.2.4 Zahteve za požarno varnost gradbenega materiala	4.2.2.3 Zahteve za požarno varnost konstrukcij
		4.2.3.1 Segmentacija voznega voda ali kontaktnih vodnikov	4.2.2.7 Evakuacijske poti
		4.2.3.4 Zahteve za električne kable v predorih	4.2.2.8 Zasilna razsvetljava na evakuacijskih poteh
		4.2.3.5 Zanesljivost električnih naprav	4.2.2.10 Komunikacija v sili
		4.2.4.1 Detektorji pregretosti osnih ležajev	4.2.2.11 Dostop za reševalne službe
		4.2.5.2 Gasilni aparati za potniški železniški vozni park	4.2.2.12 Intervencijske površine zunaj predorov

	Preprečevanje	Ublažitev	Evakuacija in reševanje
		4.2.5.3 Požarna varnost za tovarne vlake	4.2.2.13 Oskrba z vodo
		4.2.5.4 Požarne pregrade za potniški železniški vozni park	4.2.3.2 Ozemljitev voznih vodov ali kontaktnih vodnikov
		4.2.5.5 Dodatni ukrepi za zmogljivost obratovanja potniškega železniškega voznega parka	4.2.3.3 Oskrba z električno energijo
		4.2.5.7 Sredstva komunikacije na vlakih	4.2.5.11 Načrt evakuacije potniškega železniškega voznega parka
		4.2.5.8 Neupoštevanje zasilne zavore	4.2.5.12 Obveščanje in dostop reševalnih služb
		4.2.5.9 Sistem zasilne razsvetljave na vlaku	4.4.3 Načrt za ravnanje v izrednih razmerah v predoru in vaje
		4.2.5.10 Odklop klimatskih naprav na vlaku	4.4.4 Postopki ozemljitve
		4.4.2 Pravilo za nujne primere	4.7.1 Naprava za samoreševanje (za osebje na tovornih vlakih)
		4.4.5 Navodila o progi	
		4.4.6 Obveščanje potnikov o varnosti na vlakih in ukrepih v sili	
		4.4.7 Usklajevanje med kontrolnimi centri za predore	
		4.6.1 Usposobljenost vlakovnega in drugega osebja za ravnanje v predorih	

B Hladne nezgode

	Preprečevanje	Ublažitev	Evakuacija in reševanje
Trčenje, iztirjenje	4.2.2.1 Namestitev krenic in križišč	4.2.3.1 Segmentacija voznega voda ali kontaktnih vodnikov	4.2.2.6 Naprave za samoreševanje, evakuacijo in reševanje v primeru nezgode
	4.5.1 Inšpekcijski pregled stanja predora	4.2.3.5 Zanesljivost električnih naprav	4.2.2.7 Evakuacijske poti
		4.2.5.7 Sredstva komunikacije na vlakih	4.2.2.8 Zasilna razsvetljava na evakuacijskih poteh
			4.2.2.9 Označevanje evakuacijskih poti
		4.4.5 Navodila o progi	4.2.2.10 Komunikacija v sili
		4.4.6 Obveščanje potnikov o varnosti na vlakih in ukrepih v sili	4.2.2.11 Dostop za reševalne službe
		4.4.7 Usklajevanje med kontrolnimi centri za predore	4.2.2.12 Intervencijske površine zunaj predorov
		4.6.1 Usposobljenost vlakovnega in drugega osebja za ravnanje v predorih	4.2.2.13 Oskrba z vodo

	Preprečevanje	Ublažitev	Evakuacija in reševanje
		4.4.2 Pravilo za nujne primere	4.2.3.2 Ozemljitev voznih vodov ali kontaktnih vodnikov
		4.2.5.9 Sistem zasilne razsvetljave na vlaku	4.2.3.3 Oskrba z električno energijo
			4.2.5.11 Načrt evakuacije potniškega železniškega voznega parka
			4.2.5.12 Obveščanje in dostop reševalnih služb
			4.4.3 Načrt za ravnanje v izrednih razmerah v predoru in vaje
			4.4.4 Postopki ozemljitve

C Dolgotrajni postanek

	Preprečevanje	Ublažitev	Evakuacija in reševanje
Spontana evakuacija	4.2.5.7 Sredstva komunikacije na vlakih	4.4.2 Pravilo za nujne primere	4.2.2.6 Naprave za samoreševanje, evakuacijo in reševanje v primeru nezgode
	4.4.6 Obveščanje potnikov o varnosti na vlakih in ukrepih v sili	4.4.3 Načrt za ravnanje v izrednih razmerah v predoru in vaje	4.2.2.7 Evakuacijske poti
	4.4.7 Usklajevanje med kontrolnimi centri za predore		4.2.2.8 Zasilna razsvetljava na evakuacijskih poteh
			4.2.2.9 Označevanje evakuacijskih poti
	4.6.1 Usposobljenost vlakovnega in drugega osebja za ravnanje v predorih		4.2.2.10 Komunikacija v sili
	4.2.5.9 Sistem zasilne razsvetljave na vlaku		4.2.2.11 Dostop za reševalne službe
			4.2.2.12 Intervencijske površine zunaj predorov

PRILOGA E
OCENA PODSISTEMA

E.1 Področje uporabe

Ta priloga opisuje oceno skladnosti podsistemov.

E.2 Značilnosti in moduli

Značilnosti podsistemov, ki se ocenjujejo v različnih fazah projektiranja, razvoja in proizvodnje, so označene z X v preglednici E.

Preglednica E

Ocena

1	2	3	4	5	6
		Faza projektiranja in razvoja	Proizvodna faza		
	Značilnosti, ki se ocenjujejo	Pregled projektiranja	Gradnja, montaža, namestitve	Montaža (pred začetkom obratovanja)	Validacija v pogojih polnega obratovanja
4.2.2.1	Namestitev kretnic in križišč	X			
4.2.2.2	Preprečevanje nepooblaščenega dostopa do zasilnih izhodov in prostorov za opremo	X		X	
4.2.2.3	Zahteve za požarno varnost konstrukcij	X			
4.2.2.4	Zahteve za požarno varnost za gradbeni material	X			
4.2.2.5	Odkrivanje požara	X		X	
4.2.2.6	Naprave za samoreševanje, evakuacijo in reševanje primeru nezgode	X			
4.2.2.6.1	Opredelitev varnega mesta				
4.2.2.6.2	Splošno				
4.2.2.6.3	Stranski in/ali navpični zasilni izhodi na površje	X			
4.2.2.6.4	Prečni prehodi v drugo cev	X			
4.2.2.6.5	Alternativne tehnične rešitve	X			
4.2.2.7	Evakuacijske poti	X			
4.2.2.8	Zasilna razsvetljava na evakuacijskih poteh	X		X	
4.2.2.9	Označevanje evakuacijskih poti	X			
4.2.2.10	Komunikacija v sili	X			
4.2.2.11	Dostop za reševalne službe	X			
4.2.2.12	Intervencijske površine zunaj predorov	X			
4.2.2.13	Oskrba z vodo	X			

1	2	3	4	5	6
		Faza projektiranja in razvoja	Proizvodna faza		
	Značilnosti, ki se ocenjujejo	Pregled projektiranja	Gradnja, montaža, namestitve	Montaža (pred začetkom obratovanja)	Validacija v pogojih polnega obratovanja
4.2.3.1	Segmentacija voznega voda ali kontaktnega vodnika	X		X	
4.2.3.2	Ozemljitev voznih vodov ali kontaktnih vodnikov	X		X	
4.2.3.3	Oskrba z električno energijo	X			
4.2.3.4	Zahteve za električne kable v predorih	X			
4.2.3.5	Zanesljivost električnih naprav	X			
4.2.5.1	Lastnosti materiala za železniški vozni park	X			
4.2.5.2	Gasilni aparati za potniški železniški vozni park	X			
4.2.5.3	Požarna varnost za tovarne vlake	X			
4.2.5.4	Požarne pregrade za potniški železniški vozni park	X			
4.2.4.1	Detektorji pregrelosti osnih ležajev	X			
4.2.5.5	Dodatni ukrepi za zmogljivost obratovanja potniškega železniškega voznega parka, na katerem je požar:	X			
4.2.5.5.1	Splošni cilji in zahtevana zmogljivost obratovanja za potniške vlake				
4.2.5.5.2	Zahteve za zavore	X			
4.2.5.5.3	Zahteve za vleko	X			
4.2.5.6	Detektorji požara na vlaku	X			
4.2.5.7	Sredstva komunikacije na vlakih	X			
4.2.5.8	Neupoštevanje zasilne zavore	X	X		
4.2.5.9	Sistem zasilne razsvetljave na vlaku	X			X
4.2.5.10	Odklop klimatskih naprav na vlaku	X			X
4.2.5.11	Načrt evakuacije potniškega železniškega voznega parka	X			
4.2.5.12	Obveščanje in dostop reševalnih služb	X			

1	2	3	4	5	6
		Faza projektiranja in razvoja	Proizvodna faza		
	Značilnosti, ki se ocenjujejo	Pregled projektiranja	Gradnja, montaža, namestitve	Montaža (pred začetkom obratovanja)	Validacija v pogojih polnega obratovanja
4.4.1	Preverjanje stanja vlakov in ustrezni ukrepi <i>Opomba: oddelek 6.2.6 razlaga, zakaj je ocena operativnih pravil v pristojnosti varnostnih organov vsake zadevne države članice in zakaj ni potrebna ločena ocena priglasenega organa. Specifikacije iz poglavja 4.4 in 4.6 zato v tej preglednici niso omenjene.</i>				
4.5.1	Inšpekcijski pregled stanja predora	X			
4.5.2	Vzdrževanje železniškega voznega parka	X			
4.7.1.1	Maske za samoreševanje	X			

PRILOGA F

MODULI ZA VERIFIKACIJO ES PODSISTEMOV

F.1 Seznam modulov

Moduli za podsisteme

- Modul SB: Pregled tipa
- Modul SD: Sistem vodenja kakovosti proizvodov
- Modul SF: Verifikacija proizvoda
- Modul SG: Verifikacija enote
- Modul SH2: Celovit sistem vodenja kakovosti s pregledom projektiranja

Modul za ureditev vzdrževanja

- Modul postopka ocenjevanja skladnosti

F.2 Moduli za komponente interoperabilnosti

Se ne uporablja (ni nobenih komponent interoperabilnosti)

F.3 Moduli za verifikacijo ES podsistemov

F.3.1 Modul SB: Pregled tipa

1. V tem modulu je opisan tisti del postopka verifikacije ES, s katerim priglašeni organ na zahtevo naročnika ali njegovega pooblaščenega zastopnika s sedežem v Skupnosti preveri in potrdi, da je tip podsistema infrastrukture, energije, podsistema nadzor-vodenje ali železniški vozni park, ki je reprezentativen za predvideno proizvodnjo,

- skladen s to TSI in vsemi drugimi veljavnimi TSI, kar dokazuje, da so bistvene zahteve ⁽¹⁾ Direktive 2001/16/ES izpolnjene,
- skladen z drugimi predpisi, ki izhajajo iz Pogodbe.

Pregled tipa, opredeljen s tem modulom, lahko vključuje določene faze ocenjevanja – pregled projektiranja, preskus tipa ali pregled proizvodnega procesa, ki so navedene v ustrezni TSI.

2. Naročnik ⁽²⁾ vloži vlogo za verifikacijo ES (na podlagi pregleda tipa) podsistema pri priglašenem organu, ki ga izbere sam.

Vloga vključuje:

- ime in naslov naročnika ali njegovega pooblaščenega zastopnika,
- tehnično dokumentacijo, kakor je opisana v točki 3.

3. Vlagatelj priglašenemu organu da na voljo vzorec podsistema ⁽³⁾, ki je reprezentativen za predvideno proizvodnjo in se v nadaljevanju navaja kot „tip“.

Tip lahko zajema več izvedenk podsistema, pod pogojem, da razlike med njimi ne vplivajo na določbe TSI.

⁽¹⁾ Bistvene zahteve so izražene v tehničnih parametrih, vmesnikih in zahtevah glede obratovanja, določenih v poglavju 4 te TSI.

⁽²⁾ V modulu „naročnik“ pomeni „naročnika podsistema, kakor je opredeljen v direktivi, ali njegovega pooblaščenega zastopnika s sedežem v Skupnosti“.

⁽³⁾ V ustreznem oddelku TSI so lahko opredeljene posamezne zahteve v zvezi s tem.

Priglašeni organ lahko zahteva nadaljnje vzorce, če je to potrebno za izvedbo programa preskušanja.

Če se tako zahteva za posebne metode preskušanja ali pregledov in je tako določeno v TSI ali evropskih specifikacijah ⁽⁴⁾, na katere se sklicuje TSI, se zagotovijo tudi vzorec ali vzorci podsestava ali sestava ali vzorec podsistema v stanju pred montažo.

Tehnična dokumentacija in vzorec (vzorci) zagotavljajo razumevanje projektiranja, proizvodnje, namestitve, vzdrževanja in obratovanja podsistema ter omogočajo oceno skladnosti z določbami TSI.

Tehnična dokumentacija vsebuje:

- splošen opis podsistema, celovitega projektiranja in strukture,
- register železniške infrastrukture ali železniškega voznega parka, vključno z vsemi informacijami, kakor so določene v TSI,
- projektne načrte in informacije za proizvodnjo, na primer skice, sheme komponent, podsestavov, sestavov, tokokrogov itd.,
- opise in pojasnila, potrebne za razumevanje informacij za projektiranje in proizvodnjo, vzdrževanje ter obratovanje podsistema,
- tehnične specifikacije, vključno z evropskimi specifikacijami, ki se uporabljajo,
- morebitna potrebna dokazila o primernosti uporabe teh specifikacij, zlasti kadar se evropske specifikacije in ustrezne določbe ne uporabljajo v celoti;
- seznam komponent interoperabilnosti, namenjenih vgradnji v podsystem;
- izvode izjav ES o skladnosti ali primernosti za uporabo komponent interoperabilnosti in vse potrebne elemente, opredeljene v Prilogi VI direktiv;
- dokazila o skladnosti z drugimi predpisi, ki izhajajo iz Pogodbe (vključno s certifikati);
- tehnično dokumentacijo v zvezi s proizvodnjo in montažo podsistema;
- seznam proizvajalcev, ki sodelujejo pri projektiranju, proizvodnji, montaži in namestitvi podsistema;
- pogoje za uporabo podsistema (omejitve časa obratovanja ali razdalje, omejitve obrabe itn.);
- pogoje za vzdrževanje in tehnično dokumentacijo v zvezi z vzdrževanjem podsistema;
- morebitne tehnične zahteve, ki se upoštevajo pri proizvodnji, vzdrževanju ali obratovanju podsistema;
- rezultate izvedenih projektnih izračunov, opravljenih preiskav itn.;
- poročila o preskusih.

Če TSI zahteva nadaljnje informacije za tehnično dokumentacijo, se te vključijo.

4. Priglašeni organ:

4.1 pregleda tehnično dokumentacijo;

4.2 preveri, ali je(so) bil(-i) vzorec(-rci) podsistema ali sestavov ali podsestavov podsistema proizveden(-i) skladno s tehnično dokumentacijo, ter izvede ali poskrbi za izvedbo preskusov tipa v skladu z določbami TSI in ustreznimi evropskimi specifikacijami. Taka proizvodnja se preveri z uporabo ustreznega modula za ocenjevanje;

4.3 kadar se v TSI zahteva pregled projektiranja, pregleda metode, orodja in rezultate projektiranja in ovrednoti njihovo sposobnost izpolnjevati zahteve o skladnosti za podsystem ob koncu procesa projektiranja;

⁽⁴⁾ Opredelitev evropske specifikacije je navedena v direktivah 96/48/ES in 2001/16/ES. V navodilu za uporabo TSI za visoke hitrosti je razložen način uporabe evropskih specifikacij.

- 4.4 ugotovi elemente, ki so bili projektirani v skladu z ustreznimi določbami TSI in evropskimi specifikacijami, ter elemente, ki so bili projektirani brez uporabe zadevnih določb navedenih evropskih specifikacij;
 - 4.5 izvede ali poskrbi za izvedbo ustreznih pregledov in potrebnih preskusov v skladu s točkama 4.2 in 4.3, da ugotovi, ali se, kadar so za uporabo izbrane ustrezne evropske specifikacije, te dejansko uporabljajo;
 - 4.6 izvede ali poskrbi za izvedbo ustreznih pregledov in potrebnih preskusov v skladu s točkama 4.2 in 4.3, da ugotovi, ali sprejete rešitve, kadar se ustrezne evropske specifikacije ne uporabljajo, izpolnjujejo zahteve TSI;
 - 4.7 se z vlagateljem dogovori glede mesta, kjer se bodo opravljali pregledi in potrebni preskusi.
5. Kadar tip izpolnjuje določbe TSI, priglašeni organ vlagatelju izda certifikat o pregledu tipa. Certifikat vsebuje ime in naslov naročnika in proizvajalca(-ev), navedenega(-ih) v tehnični dokumentaciji, ugotovitve pregleda, pogoje za njegovo veljavnost in podatke, potrebne za identifikacijo odobrenega tipa.

Priglašeni organ k certifikatu priloži seznam pomembnih delov tehnične dokumentacije in obdrži en izvod.

Če se naročniku zavrne izdaja certifikata o pregledu tipa, priglašeni organ navede podrobne razloge za tako zavrnitev.

Sprejmejo se določbe v zvezi s pritožbenim postopkom.

6. Vsak priglašeni organ drugim priglašenim organom sporoči pomembne informacije v zvezi s certifikati o pregledu tipa, ki jih je izdal, preklical ali zavrnil.
7. Drugi priglašeni organi lahko na zahtevo prejmejo izvode izdanih certifikatov o pregledu tipa in/ali njihovih dodatkov. Priloge k certifikatom so na voljo drugim priglašenim organom.
8. Naročnik skupaj s tehnično dokumentacijo hrani izvode certifikatov o pregledu tipa ter morebitne dodatke do konca obratovalne dobe podsistema. Spis se pošlje vsaki državi članici, ki to zahteva.
9. Med proizvodno fazo vlagatelj obvesti priglašeni organ, ki ima tehnično dokumentacijo v zvezi s certifikatom o pregledu tipa, o vseh spremembah, ki lahko vplivajo na skladnost z zahtevami TSI ali predpisanimi pogoji za uporabo podsistema. V takih primerih podsystem pridobi dodatno odobritev. V tem primeru priglašeni organ opravi samo tiste preglede in preskuse, ki so ustrezni in potrebni v zvezi s spremembami. Ta dodatna odobritev se lahko izda v obliki dodatka k izvirnemu certifikatu o pregledu tipa ali pa se po preklicu starega certifikata izda nov certifikat.

F.3.2 Modul SD: Sistem vodenja kakovosti proizvodnje

1. V tem modulu je opisan postopek verifikacije ES, s katerim priglašeni organ na zahtevo naročnika ali njegovega pooblaščenega zastopnika s sedežem v Skupnosti pregleda in potrdi, ali je infrastrukturni podsystem, energijski podsystem ali podsystem železniški vozni park, za katerega je priglašeni organ že izdal certifikat o pregledu tipa,

— skladen s to TSI in vsemi drugimi veljavnimi TSI, kar dokazuje, da so bistvene zahteve ⁽⁵⁾ Direktive 2001/16/ES izpolnjene,

— skladen z drugimi predpisi, ki izhajajo iz Pogodbe,

in lahko začne obratovati.

2. Priglašeni organ izvede postopek pod pogojem, da:

— certifikat o pregledu tipa, izdan pred ocenjevanjem, še naprej velja za podsystem, ki je predmet vloge;

⁽⁵⁾ Bistvene zahteve so izražene v tehničnih parametrih, vmesnikih in zahtevah glede obratovanja, določenih v poglavju 4 te TSI.

- naročnik ⁽⁶⁾ in glavni izvajalec izpolnjujeta obveznosti iz točke 3.

„Glavni izvajalec“ so podjetja, ki s svojimi dejavnostmi sodelujejo pri izpolnjevanju bistvenih zahtev TSI. Izraz se nanaša na:

- podjetje, odgovorno za celoten projekt podsistema (vključno z odgovornostjo za vključitev podsistema),
- druga podjetja, ki sodelujejo le pri delu projekta podsistema (opravljajo na primer montažo ali namestitvev podsistema).

Mednje ne spadajo proizvajalčevi podizvajalci, ki dostavljajo sestavne dele in komponente interoperabilnosti.

3. Naročnik ali glavni izvajalec, kadar sodeluje, uporablja za podsistem, ki je predmet postopka verifikacije ES, odobren sistem vodenja kakovosti za proizvodnjo ter inšpekcijski pregled in preskus končnega proizvoda, kakor je določeno v točki 5, ki je pod nadzorom, kakor je določeno v točki 6.

Kadar je naročnik sam odgovoren za celoten projekt podsistema (zlasti za vključitev podsistema) ali če naročnik neposredno sodeluje pri proizvodnji (vključno s sestavo in namestitvijo), mora za navedene dejavnosti uporabljati odobren sistem vodenja kakovosti, ki je pod nadzorom, kakor je določeno v točki 6.

Če je glavni izvajalec odgovoren za celotni projekt podsistema (zlasti za vključitev podsistema), vsekakor uporablja odobren sistem vodenja kakovosti za proizvodnjo ter inšpekcijski pregled in preskus končnega proizvoda, ki je pod nadzorom, kakor je določeno v točki 6.

Postopek verifikacije ES

- 4.1 Naročnik pri priglašenem organu po lastni izbiri vloži vlogo za verifikacijo ES podsistema (na podlagi sistema za vodenje kakovosti proizvodnje), vključno z usklajevanjem nadzora sistemov vodenja kakovosti, kakor je določeno v točkah 5.3 in 6.5. Udeležene proizvajalce obvesti o izbiri priglašene organa in vloženi vlogi.

Vloga omogoča razumevanje projektiranja, proizvodnje, montaže, namestitve, vzdrževanja in obratovanja podsistema ter omogoča oceno skladnosti s tipom, kakor je opisan v certifikatu o pregledu tipa, ter z zahtevami TSI.

Vloga vključuje:

- ime in naslov naročnika ali njegovega pooblaščenega zastopnika;
- tehnično dokumentacijo v zvezi z odobrenim tipom, vključno s certifikatom o pregledu tipa, kakor je bil izdan ob koncu postopka iz modula SB,

in če to ni vključeno v tej dokumentaciji:

- splošen opis podsistema, njegovega celovitega načrta in strukture;
- tehnične specifikacije, vključno z evropskimi specifikacijami ⁽⁷⁾, ki se uporabljajo;
- morebitna potrebna dokazila o primernosti uporabe teh specifikacij, zlasti kadar se te evropske specifikacije in ustrezne klavzule ne uporabljajo v celoti. Ta dokazila vsebujejo rezultate preskusov, ki jih je izvedel ustrezen laboratorij proizvajalca ali so bili izvedeni v njegovem imenu;
- register železniške infrastrukture ali železniškega voznega parka, vključno z vsemi informacijami, kakor so določene v TSI;
- tehnično dokumentacijo v zvezi s proizvodnjo in montažo podsistema;

⁽⁶⁾ V modulu „naročnik“ pomeni „naročnika podsistema, kakor je opredeljen v direktivi, ali njegovega pooblaščenega zastopnika s sedežem v Skupnosti“.

⁽⁷⁾ Opredelitev evropske specifikacije je navedena v direktivah 96/48/ES in 2001/16/ES. V navodilu za uporabo TSI za visoke hitrosti je razložen način uporabe evropskih specifikacij.

- dokazila o skladnosti z drugimi predpisi, ki izhajajo iz Pogodbe (vključno s certifikati), za proizvodno fazo;
- seznam komponent interoperabilnosti, namenjenih vgradnji v podsistem;
- izvode izjav ES o skladnosti ali primernosti za uporabo komponent interoperabilnosti ter vse potrebne elemente, opredeljene v Prilogi VI direktiv;
- seznam proizvajalcev, ki sodelujejo pri projektiranju, proizvodnji, montaži in namestitvi podsistema;
- prikaz, da so vse faze, kakor so navedene v točki 5.2, zajete v sistemih vodenja kakovosti naročnika, če ta sodeluje, in/ali glavnega izvajalca, ter dokazila o učinkovitosti teh sistemov;
- navedbo priglašenega organa, odgovornega za odobritev in nadzor teh sistemov vodenja kakovosti.

4.3 Priglašeni organ v vlogi najprej pregleda veljavnost pregleda tipa in certifikata o pregledu tipa.

Če meni, da certifikat o pregledu tipa ni več veljaven ali da ni ustrezen in da je potreben nov pregled tipa, svojo odločitev utemelji.

Sistem vodenja kakovosti

5.1 Naročnik, če sodeluje, in glavni izvajalec, kadar sodeluje, vložita vlogo za oceno svojega sistema vodenja kakovosti pri priglašenem organu, ki ga izbereta sama.

Vloga vključuje:

- vse pomembne informacije za predvideni podsistem;
- dokumentacijo o sistemu vodenja kakovosti,
- tehnično dokumentacijo o odobrenem tipu in izvod certifikata o pregledu tipa, izdanega ob koncu postopka o pregledu tipa modula SB.

Tisti, ki sodelujejo le pri delu projekta podsistema, morajo zagotoviti le informacije o tem delu.

5.2 Sistemi vodenja kakovosti zagotavljajo naročniku ali glavnemu izvajalcu, odgovornemu za celoten projekt podsistema, celovito skladnost podsistema s tipom, kakor je opisan v certifikatu o pregledu tipa, in celovito skladnost podsistema z zahtevami TSI. Sistem(-i) kakovosti drugih izvajalcev mora(-jo) zagotavljati skladnost k podsistemu s tipom, kakor je opisan v certifikatu o pregledu tipa, in zahtevami TSI.

Vsi elementi, zahteve in določbe, ki jih vlagatelj(-i) sprejme(-jo), so sistematično in organizirano dokumentirani v obliki pisnih smernic, postopkov in navodil. Ta dokumentacija o sistemu vodenja kakovosti zagotavlja enotno razlago smernic in postopkov kakovosti, kakor so programi, načrti, priročniki in zapisi o kakovosti.

Vsebuje zlasti ustrezen opis naslednjih postavk za vse vlagatelje:

- ciljev kakovosti in organizacijsko strukturo;
- ustreznih metod, postopkov in sistematičnih ukrepov, ki se bodo uporabljali pri proizvodnji ter kontroli in vodenju kakovosti;
- preglede, preverjanja in preskuse, ki se bodo izvajali pred proizvodnjo in med njo ter po končani proizvodnji, montaži in namestitvi, z navedbo pogostosti njihovega izvajanja;
- zapise o kakovosti, kakor so poročila o inšpekcijskih pregledih in podatki o preskusih, podatki o kalibraciji, poročila o usposobljenosti zadevnega osebja itn.;

in za naročnika ali glavnega izvajalca, odgovornega za celoten projekt podsistema:

- pristojnosti in pooblastila, ki jih ima uprava glede celovite kakovosti podsistema, vključno zlasti glede upravljanja integracije podsistema.

Pregledi, preskusi in preverjanja zajemajo naslednje faze:

- strukturo podsistema, zlasti dejavnosti pri nizkih gradnjah, montaži komponent, končni prilagoditvi;
- končno preskušanje podsistema;
- in kadar je tako določeno v TSI, validacijo pri polnem obratovanju.

- 5.3 Priglašeni organ, ki ga je izbral naročnik, pregleda, ali so vse faze podsistema, kakor so navedene v točki 5.2, zadostno in ustrezno zajete v odobritvi in nadzoru sistema(-ov) vodenja kakovosti vlagatelja(-ev) ⁽⁸⁾.

Če skladnost podsistema s tipom, kakor je opisan v certifikatu ES o pregledu tipa, in skladnost podsistema z zahtevami TSI temeljita na več kakor enem sistemu vodenja kakovosti, mora priglašeni organ preučiti predvsem,

- ali so razmerja in vmesniki med sistemi vodenja kakovosti jasno dokumentirani
- in ali so splošne pristojnosti in pooblastila uprave za skladnost celotnega podsistema za glavnega izvajalca zadostno in ustrezno opredeljeni.

- 5.4 Priglašeni organ iz točke 5.1 oceni sistem vodenja kakovosti, da ugotovi, ali izpolnjuje zahteve iz točke 5.2. Priglašeni organ domneva skladnost z zahtevami, če vlagatelj uporablja sistem kakovosti za proizvodnjo, inšpekcijski pregled in preskus končnega proizvoda glede na standard EN/ISO 9001 – 2000, ki upošteva specifičnost podsistema, za katerega se izvaja.

Kadar vlagatelj upravlja potrjeni sistem vodenja kakovosti, priglašeni organ to upošteva v oceni.

Revizija je prilagojena zadevnemu podsistemu, upoštevajoč specifični prispevek vlagatelja k podsistemu. Revizijska skupina ima najmanj enega člana z izkušnjami ocenjevalca zadevne tehnologije podsistema. Postopek vrednotenja vključuje inšpekcijski obisk prostorov vlagatelja.

Odločitev se sporoči vlagatelju. Uradno obvestilo vsebuje ugotovitve pregleda in utemeljitev odločitve o oceni.

- 5.5 Naročnik, če sodeluje, in glavni izvajalec se obvežeta, da bosta izpolnjevala obveznosti, ki izhajajo iz sistema vodenja kakovosti, kakor je odobren, in ga bosta vzdrževala na primerni in učinkoviti ravni.

Priglašeni organ, ki je sistem vodenja kakovosti odobril, obvestita o vsaki predvideni večji spremembi, ki bo vplivala na izpolnjevanje zahtev TSI podsistema.

Priglašeni organ predlagane spremembe ovrednoti in odloči, ali bo spremenjeni sistem vodenja kakovosti še vedno izpolnjeval zahteve iz točke 5.2 ali je potrebna ponovna ocena.

O svoji odločitvi uradno obvesti vlagatelja. Uradno obvestilo vsebuje ugotovitve pregleda in utemeljitev odločitve o oceni.

6. Nadzor sistema(-ov) za vodenje kakovosti v pristojnosti priglašene organa

- 6.1 Namen nadzora je zagotoviti, da naročnik, če sodeluje, in glavni izvajalec ustrezno izpolnjujeta obveznosti, ki izhajajo iz odobrenega(-ih) sistema(-ov) vodenja kakovosti.

⁽⁸⁾ Za TSI za železniški vozni park lahko priglašeni organ sodeluje pri končnem preizkusu obratovanja lokomotiv ali motornih garnitur pod pogoji, ki so določeni v ustreznem poglavju TSI.

6.2 Naročnik, če sodeluje, in glavni izvajalec priglašenemu organu iz točke 5.1 izročita vse dokumente, potrebne za ta namen (ali poskrbita za njihovo izročitev), vključno z načrti izvajanja ter tehničnimi zapisi v zvezi s podsistemom (če je to pomembno za posebni prispevek vlagatelj k podsistemu), zlasti:

- dokumentacijo o sistemu vodenja kakovosti, vključno z določenimi sredstvi, ki se izvajajo za zagotovitev, da se:
- za naročnika ali glavnega izvajalca, odgovornega za celoten projekt podsistema,

skupne odgovornosti in pooblastila upravljanja za skladnost s celotnim podsistemom zadovoljivo in ustrezno določijo;
- za vsakega vlagatelja

sistem vodenja kakovosti pravilno upravlja za povezavo na ravni podsistema;
- zapise o kakovosti, predvidene v načrtovalnem delu sistema kakovosti, kakor so rezultati analiz, izračunov in preskusov itn; zapise o kakovosti, kakor jo predvideva proizvodni del sistema vodenja kakovosti (vključno z montažo, namestitvijo in integracijo), kakor so poročila o inšpekcijskih pregledih in podatki o preskušanju, podatki o kalibraciji, poročila o usposobljenosti zadevnega osebja itn.

6.3 Priglašeni organ izvaja občasne revizije, da se prepriča, ali naročnik, če sodeluje, in glavni izvajalec imata in uporabljata sistem vodenja kakovosti, ter jima predloži poročilo o reviziji. Kadar uporabljata potrjen sistem vodenja kakovosti, priglašeni organ to pri nadzoru upošteva.

Revizije se izvajajo najmanj enkrat letno z najmanj eno revizijo v obdobju izvajanja pomembnih dejavnosti (proizvodnja, montaža ali namestitve) za podsistem, ki je predmet postopka verifikacije ES iz točke 8.

6.4 Poleg tega sme priglašeni organ nenapovedano obiskati prostore vlagatelja(-ev), navedene v točki 5.2. Med takimi obiski lahko po potrebi opravi celovite ali delne revizije in izvede ali poskrbi za izvedbo preskusov, da preveri pravilno delovanje sistema vodenja kakovosti. Vlagatelju(-em) izda poročilo o inšpekcijskem pregledu in po potrebi tudi poročilo o reviziji in/ali preskusih.

6.5 Če priglašeni organ, ki ga je izbral naročnik in je odgovoren za verifikacijo ES, ne opravlja nadzora nad vsemi zadevnimi sistemi vodenja kakovosti, uskladi nadzorne dejavnosti drugih priglašenih organov, odgovornih za to nalogo, tako da:

- se zagotovi pravilno upravljanje vmesnikov med različnimi sistemi vodenja kakovosti, povezanimi z vključevanjem podsistema;
- se v povezavi z naročnikom zberejo potrebni elementi za oceno, da se zagotovita doslednost in celoten nadzor nad različnimi sistemi vodenja kakovosti.

To usklajevanje vključuje pravice priglašenega organa:

- do sprejemanja vse dokumentacije (o odobritvi in nadzoru), ki jo izdajo drugi priglašeni organi,
- do navzočnosti pri nadzornih presojah v točki 6.3,
- do uvedbe dodatnih revizij v njegovi pristojnosti, kakor je določeno v točki 6.4, in v sodelovanju z drugimi priglašenimi organi.

7. Priglašeni organ iz točke 5.1 ima za namen inšpekcijskih pregledov, revizij in nadzora stalni dostop do gradbišč, proizvodnih delavnic, mest montaže in namestitve, krajev skladiščenja in po potrebi montažnih ali preskusnih objektov ter na splošno do vseh prostorov, ki se mu zdijo potrebni za izvajanje njegove naloge, v skladu s specifičnim prispevkom vlagatelja k projektu podsistema.

8. Naročnik, če sodeluje, in glavni izvajalec 10 let po izdelavi zadnjega podsistema nacionalnim organom omogočata vpogled v:

- dokumentacijo iz druge alineje drugega pododstavka točke 5.1,

- posodobitve iz drugega pododstavka točke 5.5,
 - odločitve in poročila priglšenega organa, ki so navedeni v točkah 5.4, 5.5 in 6.4.
9. Če podsystem izpolnjuje zahteve TSI, priglšeni organ na podlagi pregleda tipa ter odobritve in nadzora sistema(-ov) vodenja kakovosti sestavi certifikat o skladnosti za naročnika, ki nato sestavi izjavo ES o verifikaciji za nadzorni organ v državi članici, kjer je podsystem in/ali obratuje.
- Izjava ES o verifikaciji in priloženi dokumenti so datirani in podpisani. Izjava je napisana v istem jeziku kakor tehnična dokumentacija in vsebuje najmanj informacije, vključene v Prilogo V k Direktivi.
10. Priglšeni organ, ki ga je izbral naročnik, je odgovoren za sestavljanje tehnične dokumentacije, ki mora spremljati izjavo ES o verifikaciji. Tehnična dokumentacija vključuje najmanj informacije, navedene v členu 18(3) Direktive, in zlasti naslednje:
- vse potrebne dokumente v zvezi z značilnostmi podsystema;
 - seznam komponent interoperabilnosti, vključenih v podsystem;
 - izhode izjav ES o skladnosti in po potrebi izjav ES o primernosti za uporabo, ki so predložene za navedene komponente v skladu s členom 13 Direktive, po potrebi skupaj z ustreznimi dokumenti (certifikati, odobritvami sistema vodenja kakovosti in dokumenti o nadzoru), ki jih izdajo priglšeni organi;
 - vse elemente v zvezi z vzdrževanjem, pogoji in omejitvami za uporabo podsystema;
 - vse elemente v zvezi z navodili glede servisiranja, stalnega ali rutinskega spremljanja, prilagajanja in vzdrževanja;
 - certifikat ES o pregledu tipa za podsystem in spremno tehnično dokumentacijo, opredeljeno v modulu SB;
 - dokazila o skladnosti z drugimi predpisi, ki izhajajo iz Pogodbe (vključno s certifikati);
 - certifikat o skladnosti, ki ga izda priglšeni organ, kakor je navedeno v točki 9, skupaj z ustrezno verifikacijo in/ali evidencami o izračunih, ki jih sopsodpisuje priglšeni organ, v katerem je navedeno, da je projekt skladen s to direktivo in TSI, in po potrebi navaja pridržke, ki so bili evidentirani med izvajanjem dejavnosti in niso bili umaknjeni. Certifikate morajo prav tako spremljati poročila o inšpekcijskih pregledih in revizijah, sestavljena v zvezi z verifikacijo, kakor je navedeno v točkah 6.3 in 6.4, in zlasti:
 - register železniške infrastrukture ali železniškega voznega parka, vključno z vsemi informacijami, kakor so določene v TSI.
11. Vsak priglšeni organ drugim priglšenim organom sporoči ustrezne informacije v zvezi z odobritvami sistemov vodenja kakovosti, ki jih je izdal, preklical ali zavrnil.
- Drugi priglšeni organi lahko na zahtevo prejmejo izhode izdanih odobritev sistemov vodenja kakovosti.
12. Zapisi, ki spremljajo certifikat o skladnosti, se predložijo naročniku.

Naročnik s sedežem v Skupnosti hrani izvod tehnične dokumentacije do izteka dobe obratovanja podsystema in še nadaljnja tri leta; na zahtevo ga pošlje kateri koli drugi državi članici.

F.3.3 Modul SF: Verifikacija proizvoda

1. V tem modulu je opisan postopek verifikacije ES, s katerim priglšeni organ na zahtevo naročnika ali njegovega pooblaščenega zastopnika s sedežem v Skupnosti pregleda in potrdi, ali je infrastrukturni podsystem, energijski podsystem ali podsystem železniški vozni park, za katerega je priglšeni organ že izdal certifikat o pregledu tipa,
- skladen s to TSI in vsemi drugimi veljavnimi TSI, kar dokazuje, da so bistvene zahteve ⁽⁹⁾ Direktive 2001/16/ES izpolnjene,

⁽⁹⁾ Bistvene zahteve so izražene v tehničnih parametrih, vmesnikih in zahtevah glede obratovanja, določenih v poglavju 4 te TSI.

- skladen z drugimi predpisi, ki izhajajo iz Pogodbe,
 - in lahko začne obratovati.
2. Naročnik ⁽¹⁰⁾ vloži vlogo za verifikacijo ES (na podlagi verifikacije proizvoda) podsistema pri priglašenem organu, ki ga izbere sam.

Vloga vključuje:

- ime in naslov naročnika ali njegovega pooblaščenega zastopnika,
 - tehnično dokumentacijo.
3. V navedenem delu postopka naročnik preveri in potrdi, da je zadevni podsistem skladen s tipom, kakor je opisan v certifikatu o pregledu tipa, in izpolnjuje zahteve TSI, ki veljajo zanj.

Priglašeni organ izvede postopek pod pogojem, da je certifikat o pregledu tipa, izdan pred oceno, še vedno veljaven za podsistem, ki je predmet vloge.

4. Naročnik sprejme vse potrebne ukrepe, da lahko proizvodni postopek (vključno z montažo in vključitvijo komponent interoperabilnosti, ki jo izvede glavni izvajalec ⁽¹¹⁾), če sodeluje) zagotovi skladnost podsistema s tipom, kakor je opisan v certifikatu o pregledu tipa, in zahtevami TSI, ki veljajo zanj.
5. Vloga omogoča razumevanje projektiranja, proizvodnje, namestitve, vzdrževanja in obratovanja podsistema ter omogoča oceno skladnosti s tipom, kakor je opisan v certifikatu o pregledu tipa, ter z zahtevami TSI.

Vloga vključuje:

- tehnično dokumentacijo v zvezi z odobrenim tipom, vključno s certifikatom o pregledu tipa, kakor je bil izdan ob koncu postopka iz modula SB,

in če to ni vključeno v tej dokumentaciji:

- splošen opis podsistema, celovitega načrtovanja in strukture,
- register železniške infrastrukture ali železniškega voznega parka, vključno z vsemi informacijami, kakor so določene v TSI,
- projektne načrte in informacije za proizvodnjo, na primer skice, sheme komponent, podsestavov, sestavov, tokokrogov itn.,
- tehnično dokumentacijo v zvezi s proizvodnjo in montažo podsistema,
- tehnične specifikacije, vključno z evropskimi specifikacijami ⁽¹²⁾, ki se uporabljajo,
- morebitna potrebna dokazila o primernosti uporabe teh specifikacij, zlasti kadar se te evropske specifikacije in ustrezne določbe ne uporabljajo v celoti,
- dokazila o skladnosti z drugimi predpisi, ki izhajajo iz Pogodbe (vključno s certifikati), za proizvodno fazo,
- seznam komponent interoperabilnosti, ki bodo vključene v podsistem,
- izvide izjav ES o skladnosti ali primernosti za uporabo komponent interoperabilnosti, ki spremljajo navedene komponente, ter vse potrebne elemente, opredeljene v Prilogi VI direktiv,
- seznam proizvajalcev, ki sodelujejo pri projektiranju, proizvodnji, montaži in namestitvi podsistema.

⁽¹⁰⁾ V modulu „naročnik“ pomeni „naročnika podsistema, kakor je opredeljen v direktivi, ali njegovega pooblaščenega zastopnika s sedežem v Skupnosti“.

⁽¹¹⁾ „Glavni izvajalec“ so podjetja, ki s svojimi dejavnostmi sodelujejo pri izpolnjevanju bistvenih zahtev te TSI. Izraz se nanaša na podjetje, ki je lahko odgovorno za celoten projekt podsistema, ali druga podjetja, ki sodelujejo le pri delu projekta podsistema (opravljajo na primer montažo ali namestitev podsistema).

⁽¹²⁾ Opredelitev evropske specifikacije je navedena v direktivah 96/48/ES in 2001/16/ES. V navodilu za uporabo TSI za visoke hitrosti je razložen način uporabe evropskih specifikacij.

Če TSI zahteva nadaljnje informacije za tehnično dokumentacijo, se te vključijo.

6. Priglašeni organ v vlogi najprej pregleda veljavnost pregleda tipa in certifikata o pregledu tipa.

Če meni, da certifikat o pregledu tipa ni več veljaven ali da ni ustrezen in da je potreben nov pregled tipa, svojo odločitev utemelji.

Priglašeni organ izvede ustrezne preglede in preskuse, da preveri skladnost podsistema s tipom, kakor je opisan v certifikatu ES o pregledu tipa, in z zahtevami TSI. Priglašeni organ pregleda in preskusi vsak podsistem, ki se proizvaja kot serijski proizvod, kakor je določeno v točki 4.

7. Verifikacija s pregledom in preskušanjem vsakega podsistema (kot serijskega proizvoda)

- 7.1 Priglašeni organ opravi preskuse, preglede in verifikacije, da zagotovi skladnost podsistemov kot serijskih proizvodov z določili TSI. Pregledi, preskusi in preverjanja se nanašajo na faze, kakor je predvideno v TSI.

- 7.2 Vsak podsistem (kot serijski proizvod) se posamično pregleda, preskusi in preveri⁽¹³⁾ za verifikacijo skladnosti s tipom, kakor je opisan v certifikatu o pregledu tipa in v zahtevah TSI, ki veljajo zanj. Kadar v TSI (ali v evropskem standardu, navedenem v TSI) preskus ni določen, se uporabljajo ustrezne evropske specifikacije ali enakovredni preskusi.

8. Priglašeni organ se z naročnikom (in glavnim izvajalcem) dogovori o mestih, kjer se bodo preskusi izvajali, ter da bo končne preskuse podsistema, in kadar tako zahteva TSI, preskuse ali validacijo pod pogoji polnega obratovanja izvedel naročnik pod neposrednim nadzorom in v navzočnosti priglašene organa.

Priglašeni organ ima za namen preskusov in preverjanj dostop do proizvodnih delavnic, mest montaže in namestitve ter po potrebi montažnih in preskusnih objektov, da lahko izvaja svoje naloge, kakor je določeno v TSI.

9. Če podsistem izpolnjuje zahteve TSI, priglašeni organ sestavi certifikat o skladnosti za naročnika, ki nato sestavi izjavo ES o verifikaciji za nadzorni organ v državi članici, kjer je podsistem in/ali obratuje.

Priglašeni organ te dejavnosti opravi na podlagi pregleda tipa in preskusov, verifikacij in preverjanj, opravljenih na vseh serijskih proizvodih, kakor je navedeno v točki 7 in zahtevano v TSI in/ali v ustreznih evropskih specifikacijah.

Izjava ES o verifikaciji in priloženi dokumenti so datirani in podpisani. Izjava je napisana v istem jeziku kakor tehnična dokumentacija in vsebuje najmanj informacije, vključene v Prilogo V k Direktivi.

10. Priglašeni organ je odgovoren za pripravo tehnične dokumentacije, ki mora biti priložena izjavi ES o verifikaciji. Tehnična dokumentacija vključuje najmanj informacije, navedene v členu 18(3) direktiv, in zlasti naslednje:

- vse potrebne dokumente v zvezi z značilnostmi podsistema;
- register železniške infrastrukture ali železniškega voznega parka, vključno z vsemi informacijami, kakor so določene v TSI;
- seznam komponent interoperabilnosti, vključenih v podsistem;
- izhode izjav ES o skladnosti in po potrebi izjav ES o primernosti za uporabo, ki se predložijo za navedene komponente v skladu s členom 13 Direktive, ki jih po potrebi spremljajo ustrezni dokumenti (certifikati, odobritve sistemov vodenja kakovosti in dokumenti o nadzoru), ki jih izdajo priglašeni organi;
- vse elemente v zvezi z vzdrževanjem, pogoji in z omejitvami za uporabo podsistema;
- vse elemente v zvezi z navodili glede servisiranja, stalnega ali rutinskega spremljanja, prilagajanja in vzdrževanja;
- certifikat o pregledu tipa za podsistem in spremno tehnično dokumentacijo, opredeljeno v modulu SB;

⁽¹³⁾ Zlasti za TSI za železniški vozni park priglašeni organ sodeluje pri končnem preizkusu med obratovanjem železniškega voznega parka ali vlakovne kompozicije. To bo navedeno v ustreznem poglavju TSI.

- certifikat o skladnosti, ki ga izda priglašeni organ, kakor je navedeno v točki 9, skupaj z ustreznimi navodili za izračun, ki jih sopodpiše priglašeni organ, ki izjavlja, da je projekt skladen s to direktivo in TSI, in po potrebi navaja pridrške, ki so bili evidentirani med izvajanjem dejavnosti in niso bili umaknjeni. Certifikatu morajo, če je pomembno, biti priložena tudi
- inšpekcijska in revizijska poročila, pripravljena v zvezi z verifikacijo.

11. Zapisi, ki spremljajo certifikat o skladnosti, se predložijo naročniku.

Ta hrani izvod tehnične dokumentacije do izteka dobe obratovanja podsistema in še nadaljnja tri leta; na zahtevo ga pošlje kateri koli drugi državi članici.

F.3.4 Modul SG: Verifikacija enote

1. Ta modul opisuje postopek verifikacije ES, s katerim priglašeni organ na zahtevo naročnika ali njegovega pooblaščenega zastopnika s sedežem v Skupnosti pregleda in potrdi, ali je infrastrukturni podsistem, energijski podsistem ali podsistem železniški vozni park

- skladen s to TSI in vsemi drugimi veljavnimi TSI, kar dokazuje, da so bistvene zahteve ⁽¹⁴⁾ Direktive 2001/16/ES izpolnjene,
- skladen z drugimi predpisi, ki izhajajo iz Pogodbe,

in lahko začne obratovati.

2. Naročnik ⁽¹⁵⁾ vložijo vlogo za verifikacijo ES (na podlagi verifikacije enote) podsistema pri priglašenem organu, ki ga izbere sam.

Vloga vključuje:

- ime in naslov naročnika ali njegovega pooblaščenega zastopnika,
- tehnično dokumentacijo.

3. Tehnična dokumentacija omogoča razumevanje projektiranja, proizvodnje, namestitve in obratovanja podsistema ter oceno skladnosti z zahtevami TSI.

Tehnična dokumentacija vsebuje:

- splošen opis podsistema, njegovega celovitega načrta in strukture,
- register železniške infrastrukture ali železniškega voznega parka, vključno z vsemi informacijami, kakor so določene v TSI,
- projektne načrte in informacije za proizvodnjo, na primer skice in sheme komponent, podsestavov, sestavov, tokokrogov itn.,
- opise in pojasnila, potrebna za razumevanje informacij za načrtovanje in proizvodnjo, vzdrževanje ter obratovanje podsistema,
- tehnične specifikacije, vključno z evropskimi specifikacijami ⁽¹⁶⁾, ki se uporabljajo,
- morebitna potrebna dokazila o primernosti uporabe teh specifikacij, zlasti kadar se evropske specifikacije in ustrezne določbe ne uporabljajo v celoti,
- seznam komponent interoperabilnosti, namenjenih vgradnji v podsistem,
- izhode izjav ES o skladnosti ali primernosti za uporabo komponent interoperabilnosti, ki spremljajo te komponente, ter vse potrebne elemente, opredeljene v Prilogi VI direktiv,

⁽¹⁴⁾ Bistvene zahteve so izražene v tehničnih parametrih, vmesnikih in zahtevah glede obratovanja, določenih v poglavju 4 te TSI.

⁽¹⁵⁾ V modulu „naročnik“ pomeni „naročnika podsistema, kakor je opredeljen v direktivi, ali njegovega pooblaščenega zastopnika s sedežem v Skupnosti“.

⁽¹⁶⁾ Opredelitev evropske specifikacije je navedena v direktivah 96/48/ES in 2001/16/ES. V navodilu za uporabo TSI za visoke hitrosti je razložen način uporabe evropskih specifikacij.

- dokazila o skladnosti z drugimi predpisi, ki izhajajo iz Pogodbe (vključno s certifikati),
- tehnično dokumentacijo v zvezi s proizvodnjo in montažo podsistema,
- seznam proizvajalcev, ki sodelujejo pri načrtovanju, proizvodnji, montaži in namestitvi podsistema,
- pogoje za uporabo podsistema (omejitve časa obratovanja ali razdalje, omejitve obrabe itn.),
- pogoje za vzdrževanje in tehnično dokumentacijo v zvezi z vzdrževanjem podsistema,
- morebitne tehnične zahteve, ki se upoštevajo pri proizvodnji, vzdrževanju ali obratovanju podsistema,
- rezultate izvedenih projektnih izračunov, opravljenih preiskav itn.,
- vsa druga ustrezna tehnična dokazila, ki dokazujejo, da so neodvisni in pristojni organi uspešno opravili predhodne preglede ali preskuse v primerljivih pogojih.

Če TSI zahteva nadaljnje informacije za tehnično dokumentacijo, se te vključijo.

4. Priglašeni organ pregleda vlogo in tehnično dokumentacijo ter opredeli elemente, ki so bili projektirani v skladu z ustreznimi določbami TSI in evropskih specifikacij, in elemente, ki so bili projektirani brez uporabe ustreznih določb navedenih evropskih specifikacij.

Priglašeni organ pregleda podsistem in preveri, ali so bili izvedeni ustrezni preskusi za ugotavljanje, ali so bile ustrezne evropske specifikacije, kadar so bile izbrane, dejansko uporabljene in ali sprejete rešitve, kadar ustrezne evropske specifikacije niso bile uporabljene, izpolnjujejo zahteve TSI.

Pregledi, preskusi in preverjanja se razširijo na naslednje faze, kakor je predvideno v TSI:

- celovito projektiranje,
- strukturo podsistema, zlasti, in kadar je pomembno, skupaj z dejavnostmi pri nizkih gradnjah, montažo komponent, celovitimi prilagoditvami;
- končno preskušanje podsistema,
- in kadar koli je tako določeno v TSI, validacijo v pogojih polnega obratovanja.

Priglašeni organ lahko upošteva dokazila o pregledih, preverjanjih ali preskusih, ki so jih v primerljivih pogojih uspešno izvedli drugi organi ⁽¹⁷⁾ ali vlagatelj (ali so bili opravljeni v njegovem imenu), če tako določa ustrezna TSI. Nato odloči, ali bo uporabil rezultate teh pregledov ali preskusov.

Dokazila, ki jih zbere priglašeni organ, so ustrezna in zadostna, da pokažejo skladnost z zahtevami TSI, in dokazujejo, da so bili opravljeni vsi zahtevani in ustrezni pregledi in preskusi.

Pred izvedbo preskusov ali pregledov se upoštevajo vsa dokazila, ki jih predložijo tretje strani, ker priglašeni organ morda želi opraviti oceno, presojo ali pregled preskusov ali pregledov, ko se ti izvajajo.

⁽¹⁷⁾ Da bi lahko zaupali pregledom in preizkusom, morajo biti pogoji podobni pogojem, ki jih pri podizvajalskih dejavnostih upošteva priglašeni organ (glej § 6.5 Modrega vodnika za Novi pristop).

Obseg takih drugih dokazil se upraviči z dokumentirano analizo, pri kateri se med drugim uporabijo spodaj naštetih dejavniki ⁽¹⁸⁾. Ta utemeljitev se vključi v tehnično dokumentacijo.

Priglašeni organ vsekakor ostaja odgovoren zanje.

5. Priglašeni organ se z naročnikom dogovori o mestih, kjer se bodo preskusi izvajali, in da bo končne preskuse podsistema, in kadar koli tako zahtevajo TSI, preskuse v pogojih polnega obratovanja izvedel naročnik pod neposrednim nadzorom in ob navzočnosti priglašene organa.
6. Priglašeni organ ima za namen preskušanja in preverjanja dostop do krajev projektiranja, gradbišč, proizvodnih delavnic, mest montaže in namestitve ter po potrebi montažnih in preskusnih objektov, da lahko izvaja svoje naloge, kakor je določeno v TSI.
7. Če podsystem izpolnjuje zahteve TSI, priglašeni organ na podlagi preskusov, verifikacij in pregledov, izvedenih v skladu z zahtevami TSI in/ali ustreznih evropskih specifikacij, sestavi certifikat o skladnosti za naročnika, ki nato sestavi izjavo ES o verifikaciji za nadzorni organ v državi članici, kjer je podsystem in/ali obratuje.

Izjava ES o verifikaciji in priloženi dokumenti so datirani in podpisani. Izjava je napisana v istem jeziku kakor tehnična dokumentacija in vsebuje najmanj informacije, vključene v Prilogo V k tej direktivi.

8. Priglašeni organ je odgovoren za pripravo tehnične dokumentacije, ki mora biti priložena izjavi ES o verifikaciji. Tehnična dokumentacija mora vključevati najmanj informacije, navedene v členu 18(3) Direktive, in zlasti naslednje:

- vse potrebne dokumente v zvezi z značilnostmi podsistema,
- seznam komponent interoperabilnosti, vključenih v podsystem,
- izvode izjav ES o skladnosti in po potrebi izjav ES o primernosti za uporabo, ki se predložijo za navedene komponente v skladu s členom 13 Direktive, ki jih po potrebi spremljajo ustrezni dokumenti (certifikati, odobritve sistemov vodenja kakovosti in dokumenti o nadzoru), ki jih izdajo priglašeni organi,
- vse elemente v zvezi z vzdrževanjem, pogoji in z omejitvami za uporabo podsistema,
- vse elemente v zvezi z navodili glede servisiranja, stalnega ali rutinskega spremljanja, prilagajanja in vzdrževanja,
- certifikat o skladnosti priglašene organa, kakor je navedeno v točki 7, skupaj z ustrezno verifikacijo in/ali sopodpisanimi evidencami o izračunih, ki dokazuje, da je projekt skladen z direktivo in TSI, ter po potrebi navaja pridržke, ki so bili evidentirani med izvajanjem dejavnosti in niso bili umaknjeni; certifikatu morajo biti priložena, če je to ustrezno, tudi inšpekcijska in revizijska poročila, sestavljena v zvezi z verifikacijo,
- dokazila o skladnosti z drugimi predpisi, ki izhajajo iz Pogodbe (vključno s certifikati),
- register železniške infrastrukture ali železniškega voznega parka, vključno z vsemi informacijami, kakor so določene v TSI.

⁽¹⁸⁾ Priglašeni organ preuči različne vidike del na podsystemu in pred deli, med deli in ob koncu del preveri:

- tveganje in varnostne posledice za podsystem in njegove različne dele;
- uporabo obstoječe opreme in sistemov:
 - ki se uporabljajo enako kot prej,
 - ki so se uporabljali že prej, a so prilagojeni uporabi pri novih delih,
- uporabo obstoječega projektiranja, tehnologij, materialov in proizvodnih tehnik;
- ureditev za projektiranje, proizvodnjo, preizkušanje in zagon;
- obratovalno zmogljivost;
- prejšnje odobritve drugih pristojnih organov;
- akreditacije drugih vpletenih organov:
 - priglašeni organ lahko upošteva veljavno akreditacijo po EN45004, če ni navzkrižja interesov, če akreditacija pokriva preizkušanje, ki se opravlja, in če je trenutno veljavna,
 - če ni formalne akreditacije, priglašeni organ potrdi, da so sistemi za nadzor nad pristojnostmi, neodvisnostjo, preizkušanjem in procesi ravnanja z materiali, objekti in opremo ter drugimi procesi, ki so v zvezi s prispevkom k podsystemu, nadzorovani,
 - v vseh primerih priglašeni organ upošteva ustreznost ureditev in določi raven potrebne navzočnosti,
- uporabo homogenih serij in sistemov, ki so skladni z modulom F.

9. Zapisi, ki spremljajo certifikat o skladnosti, se predložijo naročniku.

Ta hrani izvod tehnične dokumentacije do izteka dobe obratovanja podsistema in še nadaljnja tri leta; na zahtevo ga pošlje kateri koli drugi državi članici.

F.3.5 Modul SH2: Celovit sistem vodenja kakovosti s pregledom projektiranja

1. Ta modul opisuje postopek verifikacije ES, s katerim priglašeni organ na zahtevo naročnika ali njegovega pooblaščenega zastopnika s sedežem v Skupnosti pregleda in potrdi, ali je infrastrukturni podsistem, energijski podsistem ali podsistem železniški vozni park

- skladen s to TSI in vsemi drugimi veljavnimi TSI, kar dokazuje, da so bistvene zahteve ⁽¹⁹⁾ Direktive 2001/16/ES izpolnjene,
- skladen z drugimi predpisi, ki izhajajo iz Pogodbe, in lahko začne obratovati.

2. Priglašeni organ izvede postopek, vključno s pregledom projektiranja podsistema, pod pogojem, da naročnik ⁽²⁰⁾ in glavni izvajalec izpolnjujeta obveznosti iz točke 3.

„Glavni izvajalec“ so podjetja, ki s svojimi dejavnostmi sodelujejo pri izpolnjevanju bistvenih zahtev TSI. Izraz se nanaša na:

- podjetje, odgovorno za celoten projekt podsistema (zlasti za integriranje podsistema),
- druga podjetja, ki sodelujejo le pri delu projekta podsistema (opravljajo na primer projektiranje, montažo ali namestitvev podsistema).

Mednje ne spadajo proizvajalčevi podizvajalci, ki dostavijo sestavne dele in komponente interoperabilnosti.

3. Naročnik ali glavni izvajalec, kadar sodeluje, uporablja za podsistem, ki je predmet postopka verifikacije ES, odobren sistem vodenja kakovosti za projektiranje, proizvodnjo in inšpekcijski pregled ter preskus končnega proizvoda, kakor je določeno v točki 5, ki je pod nadzorom, kakor je določeno v točki 6.

Glavni izvajalec, odgovoren za celoten projekt podsistema (zlasti za integracijo podsistema), vsekakor uporablja odobren sistem vodenja kakovosti za projektiranje, proizvodnjo ter inšpekcijski pregled in preskušanje končnega proizvoda, ki je predmet nadzora, kakor je določeno v točki 6.

Če je naročnik sam odgovoren za celoten projekt podsistema (zlasti za integracijo podsistema) ali če naročnik neposredno sodeluje pri projektiranju in/ali proizvodnji (vključno z montažo in namestitvijo), uporablja odobren sistem vodenja kakovosti za tiste dejavnosti, ki so predmet nadzora, kakor je določeno v točki 6.

Vlagatelji, ki sodelujejo le pri montaži in namestitvi, lahko upravljajo le odobreni sistem vodenja kakovosti za proizvodnjo ter inšpekcijske preglede in preskuse končnih proizvodov.

4. Postopek verifikacije ES

- 4.1 Naročnik vloži vlogo za verifikacijo ES podsistema (na podlagi celovitega sistema za vodenje kakovosti s pregledom projektiranja), vključno z usklajevanjem nadzora sistemov za vodenje kakovosti, kakor je določeno v točkah 5.4 in 6.6, pri priglašenem organu, ki ga izbere sam. Udeležene proizvajalce obvesti o izbiri priglašene organa in vloženi vlogi.

- 4.2 Vloga zagotavlja razumevanje projektiranja, proizvodnje, montaže, namestitve, vzdrževanja ter obratovanja podsistema in omogoča oceno skladnosti z zahtevami TSI.

Vloga vključuje:

- ime in naslov naročnika ali njegovega pooblaščenega zastopnika,

⁽¹⁹⁾ Bistvene zahteve so izražene v tehničnih parametrih, vmesnikih in zahtevah glede obratovanja, določenih v poglavju 4 te TSI.

⁽²⁰⁾ V modulu „naročnik“ pomeni „naročnika podsistema, kakor je opredeljen v direktivi, ali njegovega pooblaščenega zastopnika s sedežem v Skupnosti“.

- tehnično dokumentacijo, ki vsebuje:
 - splošen opis podsistema, celovitega načrtovanja in strukture,
 - tehnične specifikacije projektiranja, vključno z evropskimi specifikacijami ⁽²¹⁾, ki se uporabljajo,
 - morebitna potrebna dokazila o primernosti za uporabo teh specifikacij, zlasti kadar se evropske specifikacije in ustrezne določbe ne uporabljajo v celoti,
 - program preskušanja,
 - register železniške infrastrukture ali železniškega voznega parka, vključno z vsemi informacijami, kakor so določene v TSI,
 - tehnično dokumentacijo v zvezi s proizvodnjo in montažo podsistema,
 - seznam komponent interoperabilnosti, namenjenih vgradnji v podsystem,
 - izhode izjav ES o skladnosti ali primernosti za uporabo komponent interoperabilnosti ter vse potrebne elemente, opredeljene v Prilogi VI direktiv,
 - dokazila o skladnosti z drugimi predpisi, ki izhajajo iz te pogodbe (vključno s certifikati),
 - seznam proizvajalcev, ki sodelujejo pri načrtovanju, proizvodnji, montaži in namestitvi podsistema,
 - pogoje za uporabo podsistema (omejitve časa obratovanja ali razdalje, omejitve obrabe itn.),
 - pogoje za vzdrževanje in tehnično dokumentacijo v zvezi z vzdrževanjem podsistema,
 - morebitne tehnične zahteve, ki se upoštevajo pri proizvodnji, vzdrževanju ali obratovanju podsistema,
- razlago, kako so vse faze, kakor so navedene v točki 5.2, zajete v sistemih vodenja kakovosti glavnega izvajalca in/ali naročnika, če sodeluje, ter dokazila o njihovi učinkovitosti,
- navedbo priglašene organa (priglašenih organov), odgovornega (odgovornih) za odobritev in nadzor teh sistemov vodenja kakovosti.

4.3 Naročnik predloži rezultate pregledov, preverjanj in preskusov ⁽²²⁾, po potrebi tudi preskusov tipa, ki jih je opravil ali jih je naročil njegov ustrezni laboratorij.

4.4 Priglašeni organ pregleda vlogo v zvezi s pregledom projektiranja in oceni rezultate preskusov. Kadar projektiranje izpolnjuje določbe te direktive in TSI, ki veljajo zanj, vlagatelju izda certifikat o pregledu projektiranja. Certifikat vsebuje ugotovitve pregleda, pogoje za njegovo veljavnost in podatke, potrebne za opredelitev pregledanega projektiranja in, če je ustrezno, opis delovanja podsistema.

Če se naročniku zavrne izdaja certifikata o pregledu projektiranja, priglašeni organ navede podrobne razloge za tako zavrnitev.

Sprejmejo se določbe v zvezi s pritožbenim postopkom.

4.5 Med proizvodno fazo vlagatelj obvesti priglašeni organ, ki hrani tehnično dokumentacijo v zvezi s certifikatom o pregledu projektiranja, o vseh spremembah, ki lahko vplivajo na skladnost z zahtevami TSI ali predpisanimi pogoji za uporabo podsistema. V takih primerih podsystem pridobi dodatno odobritev. V tem primeru priglašeni organ opravi samo tiste preglede in preskuse, ki so ustrezni in potrebni v zvezi s spremembami. Ta dodatna odobritev se lahko izda v obliki dodatka k izvirnemu certifikatu o pregledu projektiranja ali pa se po preklicu starega certifikata izda nov certifikat.

⁽²¹⁾ Opredelitev evropske specifikacije je navedena v direktivah 96/48/ES in 2001/16/ES. V navodilu za uporabo TSI za visoke hitrosti je razložen način uporabe evropskih specifikacij

⁽²²⁾ Rezultati teh preizkusov se lahko predložijo hkrati z vlogo ali pozneje.

5. Sistem vodenja kakovosti

- 5.1 Naročnik, če sodeluje, in glavni izvajalec, kadar sodeluje, vložita vlogo za oceno svojega sistema vodenja kakovosti pri priglašnem organu, ki ga izbereta sama.

Vloga vključuje:

- vse pomembne informacije za predvideni podsistem,
- dokumentacijo o sistemu vodenja kakovosti.
- Tisti, ki sodelujejo le pri delu projekta podsistema, morajo zagotoviti le informacije o tem delu.

- 5.2 Sistemi vodenja kakovosti naročnika ali glavnega izvajalca, odgovornega za celoten projekt podsistema, zagotavljajo celovito skladnost podsistema z zahtevami TSI.

Sistem(-i) vodenja kakovosti drugih izvajalcev mora(-jo) zagotavljati skladnost njihovega prispevka k podsistemu z zahtevami TSI.

Vsi elementi, zahteve in določbe, ki jih sprejmejo vlagatelji, so sistematično in organizirano dokumentirani v obliki pisnih smernic, postopkov in navodil. Ta dokumentacija o sistemu vodenja kakovosti zagotavlja enotno razlago smernic in postopkov kakovosti, kakor so programi, načrti, priročniki in zapisi o kakovosti.

Sistem vsebuje zlasti ustrezen opis naslednjih postavk:

- za vse vlagatelje:
 - ciljev kakovosti in organizacijske strukture,
 - ustreznih metod, postopkov in sistematičnih ukrepov, ki se bodo uporabljali pri proizvodnji ter kontroli in sistemu vodenja kakovosti,
 - pregledov, preverjanj in preskusov, ki se bodo izvajali pred načrtovanjem proizvodnje, montažo in namestitvijo, med njimi in po njih, z navedbo pogostosti njihovega izvajanja,
 - zapisov o kakovosti, kakor so poročila o inšpekcijskih pregledih in podatki o preskusih, podatki o kalibraciji, poročila o usposobljenosti zadevnega osebja itn.,
- za glavnega izvajalca, samo če je pomembno za njegov prispevek k projektiranju podsistema:
 - tehničnih specifikacij projektiranja, vključno z evropskimi specifikacijami, ki bodo uporabljene, in kadar te ne bodo uporabljene v celoti, načinov za zagotavljanje, da bodo izpolnjene zahteve TSI, ki veljajo za podsistem,
 - metod, postopkov in sistematičnih ukrepov za nadzor in verifikacijo projektiranja, ki se bodo uporabljali pri projektiranju podsistema,
 - načinov za spremljanje doseganja zahtevane kakovosti projektiranja in podsistema ter učinkovitega delovanja sistema vodenja kakovosti v vseh fazah, vključno s proizvodnjo,
- in za naročnika ali glavnega izvajalca, odgovornega za celoten projekt podsistema:
 - pristojnosti in pooblastil, ki jih ima uprava glede celovite kakovosti podsistema, vključno zlasti glede upravljanja integracije podsistema.

Pregledi, preskusi in preverjanja zajemajo naslednje faze:

- celovito projektiranje,

- strukturo podsistema, vključno zlasti dejavnosti na področju nizkih gradenj, montaže komponent, končne prilagoditve,
- končno preskušanje podsistema,
- in kadar je tako določeno v TSI, validacijo v pogojih polnega obratovanja.

5.3 Priglašeni organ, ki ga je izbral naročnik, pregleda, ali so vse faze podsistema, kakor so navedene v točki 5.2, zadostno in ustrezno zajete v odobritvi in nadzoru sistema(-ov) vodenja kakovosti naročnika(-ov) ⁽²³⁾.

Če skladnost podsistema z zahtevami TSI temelji na več kakor enem sistemu vodenja kakovosti, priglašeni organ pregleda zlasti:

- ali so razmerja in vmesniki med sistemi vodenja kakovosti jasno dokumentirani

in ali so splošne pristojnosti in pooblastila uprave za skladnost celotnega podsistema za glavnega izvajalca zadostno in ustrezno opredeljeni.

5.4 Priglašeni organ iz točke 5.1 oceni sistem vodenja kakovosti, da ugotovi, ali izpolnjuje zahteve iz točke 5.2. Priglašeni organ domneva skladnost z zahtevami, če vlagatelj uporablja sistem kakovosti za projektiranje, proizvodnjo, inšpekcijski pregled in preskus končnega proizvoda glede na standard EN/ISO 9001 – 2000, ki upošteva specifičnost podsistema, za katerega se izvaja.

Kadar vlagatelj upravlja potrjen sistem vodenja kakovosti, priglašeni organ to upošteva v oceni.

Revizija je prilagojena zadevnemu podsistemu in upošteva specifični prispevek vlagatelja k podsistemu. Revizijska skupina ima najmanj enega člana z izkušnjami ocenjevalca zadevne tehnologije podsistema. Postopek vrednotenja vključuje inšpekcijski obisk prostorov vlagatelja.

Odločitev se sporoči vlagatelju. Uradno obvestilo vsebuje ugotovitve pregleda in utemeljitev odločitve o oceni.

5.5 Naročnik, če sodeluje, in glavni izvajalec se obvezeta, da bosta izpolnjevala obveznosti, ki izhajajo iz sistema vodenja kakovosti, kakor je odobren, in ga bosta vzdrževala na primerni in učinkoviti ravni.

Priglašeni organ, ki je njun sistem vodenja kakovosti odobril, obveščata o vsaki predvideni večji spremembi, ki bo vplivala na izpolnjevanje zahtev TSI.

Priglašeni organ morebitne predlagane spremembe ovrednoti in odloči, ali bo spremenjeni sistem vodenja kakovosti še vedno izpolnjeval zahteve iz točke 5.2 ali je potrebna ponovna ocena.

O svoji odločitvi uradno obvesti vlagatelja. Uradno obvestilo vsebuje ugotovitve pregleda in utemeljitev odločitve o oceni.

6. Nadzor sistema(-ov) za vodenje kakovosti v pristojnosti priglašene organa

6.1 Namen nadzora je zagotoviti, da naročnik, če sodeluje, in glavni izvajalec ustrezno izpolnjujeta obveznosti, ki izhajajo iz odobrenega(-ih) sistema(-ov) vodenja kakovosti.

6.2 Naročnik, če sodeluje, in glavni izvajalec priglašenemu organu iz točke 5.1 izročita (ali poskrbita za izročitev) vse dokumente, ki so za to potrebni, in zlasti načrte izvajanja ter tehnične zapise v zvezi s podsistemom (če je to pomembno za posebni prispevek vlagatelja k podsistemu), vključno z:

- dokumentacijo o sistemu vodenja kakovosti, vključno z določenimi sredstvi za zagotovitev, da:
- za naročnika ali glavnega izvajalca, odgovornega za celoten projekt podsistema,

zadovoljivo in ustrezno določijo skupne odgovornosti in pooblastila uprave za skladnost celotnega podsistema;

⁽²³⁾ Zlasti za TSI za železniški vozni park priglašeni organ sodeluje pri končnem preskusu med obratovanjem železniškega voznega parka ali vlakovne kompozicije. To bo navedeno v ustreznem poglavju TSI.

- za vsakega vlagatelja

sistem vodenja kakovosti pravilno upravlja za doseganje vključitve na ravni podsistema;

- evidence o kakovosti, kakor jih predvideva projektni del sistema vodenja kakovosti, kakor so rezultati analiz, izračunov, preskusov itn.;
- zapise o kakovosti, kakor jih predvideva proizvodni del sistema vodenja kakovosti (vključno z montažo, namestitvijo in vključevanjem), kakor so poročila o inšpekcijskih pregledih in podatki o preskušanju, podatki o kalibraciji, poročila o usposobljenosti zadevnega osebja itn.

- 6.3 Priglašeni organ redno izvaja revizije, da se prepriča, ali naročnik, če sodeluje, in glavni izvajalec imata in uporabljata sistem vodenja kakovosti, ter jima predloži poročilo o reviziji. Kadar uporabljata potrjen sistem vodenja kakovosti, priglašeni organ to pri nadzoru upošteva.

Revizije se izvajajo najmanj enkrat na leto z najmanj eno revizijo v obdobju izvajanja pomembnih dejavnosti (projektiranje, proizvodnja, montaža ali namestitve) za podsistem, ki je predmet postopka verifikacije ES iz točke 4.

- 6.4 Poleg tega sme priglašeni organ nenapovedano obiskati prostore vlagatelja(-ev) iz točke 5.2. Med takimi obiski lahko po potrebi opravi celotne ali delne revizije in izvede preskuse ali poskrbi za izvedbo preskusov, da preveri pravilno delovanje sistema vodenja kakovosti. Vlagatelju(-em) izda poročilo o inšpekcijskem pregledu in po potrebi tudi poročilo o reviziji in/ali preskusih.

- 6.5 Če priglašeni organ, ki ga je izbral naročnik in je odgovoren za verifikacijo ES, ne opravlja nadzora nad vsemi zadevnimi sistemi vodenja kakovosti iz točke 5, uskladi nadzorne dejavnosti drugih priglašanih organov, odgovornih za to nalogo, tako da:

- se zagotovi pravilno upravljanje vmesnikov med različnimi sistemi vodenja kakovosti, povezanimi z vključevanjem podsistema,
- se v povezavi z naročnikom zberejo potrebni elementi za oceno, da se zagotovita doslednost in splošen nadzor nad različnimi sistemi vodenja kakovosti.

To usklajevanje vključuje pravico priglašene organa:

- do prejemanja vse dokumentacije (o odobritvi in nadzoru), ki jo izdaja(-jo) drugi priglašeni organ(-i),
- do navzočnosti pri nadzornih revizijah iz točke 5.4,
- do začetka dodatnih revizij, kakor je določeno v točki 5.5, v njegovi pristojnosti in v sodelovanju z drugim(-i) priglašenim(-i) organom(-i).

7. Priglašeni organ iz točke 5.1 ima za inšpekcijske preglede, revizije in nadzor stalen dostop do krajev projektiranja, gradbišč, proizvodnih delavnic, mest montaže in namestitve, krajev skladiščenja ter po potrebi montažnih in preskusnih objektov ter na splošno do vseh prostorov, ki jih šteje za potrebne za izvajanje svoje naloge, v skladu s specifičnim prispevkom vlagatelja k projektu podsistema.

8. Naročnik, če sodeluje, in glavni izvajalec 10 let po izdelavi zadnjega podsistema nacionalnim organom omogočata vpogled v:

- dokumentacijo iz druge alineje drugega pododstavka točke 5.1,
- posodobitve iz drugega pododstavka točke 5.5,
- odločitve in poročila priglašene organa, ki so navedeni v točkah 5.4, 5.5 in 6.4.

9. Če podsistem izpolnjuje zahteve TSI, priglašeni organ na podlagi pregleda projektiranja ter odobritve in nadzora sistema(-ov) vodenja kakovosti sestavi certifikat o skladnosti za naročnika, ki nato sestavi izjavo ES o verifikaciji za nadzorni organ v državi članici, kjer je podsistem in/ali obratuje.

Izjava ES o verifikaciji in priloženi dokumenti so datirani in podpisani. Izjava je napisana v istem jeziku kakor tehnična dokumentacija in vsebuje najmanj informacije, vključene v Prilogo V k Direktivi.

10. Priglašeni organ, ki ga je izbral naročnik, je odgovoren za sestavljanje tehnične dokumentacije, ki mora spremljati izjavo ES o verifikaciji. Tehnična dokumentacija mora vključevati najmanj informacije, navedene v členu 18(3) Direktive, in zlasti naslednje:

- vse potrebne dokumente v zvezi z značilnostmi podsistema;
- seznam komponent interoperabilnosti, vključenih v podsystem;
- izvode izjav ES o skladnosti in po potrebi izjav ES o primernosti za uporabo, ki so predložene za navedene komponente v skladu s členom 13 te direktive, ki jih po potrebi spremljajo ustrezni dokumenti (certifikati, odobritve sistema vodenja kakovosti in dokumenti o nadzoru), ki jih izdajo priglašeni organi;
- dokazila o skladnosti z drugimi predpisi, ki izhajajo iz Pogodbe (vključno s certifikati);
- vse elemente v zvezi z vzdrževanjem, pogoji in z omejitvami za uporabo podsistema;
- vse elemente v zvezi z navodili glede servisiranja, stalnega ali rutinskega spremljanja, prilagajanja in vzdrževanja;
- certifikat o skladnosti, ki ga izda priglašeni organ, kakor je navedeno v točki 9, skupaj z ustrezno verifikacijo in/ali evidencami o izračunih, ki jih sopsodpiše priglašeni organ, v katerem je navedeno, da je projekt skladen s to direktivo in TSI, in po potrebi navaja pridržke, ki so bili evidentirani med izvajanjem dejavnosti in niso bili umaknjeni.

Certifikat naj bi po potrebi spremljala tudi poročila o inšpekcijskih pregledih in revizijah, sestavljena v zvezi s preverjanjem, kakor je navedeno v točkah 6.4 in 6.5;

- register železniške infrastrukture ali železniškega voznega parka, vključno z vsemi informacijami, kakor so določene v TSI.

11. Vsak priglašeni organ drugim priglašenim organom sporoči ustrezne informacije v zvezi z odobritvami sistema vodenja kakovosti in certifikati ES o pregledu projektiranja, ki jih je izdal, preklical ali zavrnil.

Drugi priglašeni organi lahko prejmejo izvode:

- izdanih odobritev sistemov vodenja kakovosti in dodatnih izdanih odobritev ter
- izdanih certifikatov ES o pregledu projektiranja in izdanih dodatkov.

12. Zapisi, ki spremljajo certifikat o skladnosti, se predložijo naročniku.

Ta hrani izvod tehnične dokumentacije do izteka dobe obratovanja podsistema in za nadaljnja tri leta; na zahtevo ga pošlje kateri koli drugi državi članici.

F.4 Ocena ureditve vzdrževanja: Postopek ocenjevanja skladnosti

Odprta točka.

PRILOGA G

GLOSAR IZRAZOV

Dolžina predora	Dolžina predora se meri od portala do portala na ravni vrha tirnice; razpon je določen v 1.1.2.
Intervencijske površine	Območje, na katerem reševalne službe namestijo različno opremo (npr. triažo, terenski štab, črpalno postajo itn.). S tega mesta je mogoče tudi evakuirati ljudi.
Kategorije obratovanja	Varnostna opredelitev za vozila, ki se uporabljajo za različna omrežja.
Komunikacija v sili	(1) Komunikacija med osebjem PŽP in UI v sili. (2) Od železnice neodvisni komunikacijski sistem za reševalne službe in državne organe.
Krivulja temperatura-čas	Specifikacija za projektiranje in oceno strukturnih delov; tukaj: specifikacija za „predvideni požar“, delujoča temperatura, odvisna od časa delovanja.
Načrt vzdrževanja	Ureditev vzdrževanja, ki vključuje inšpekcijski pregled, popravilo in rekonstrukcijo, z ustreznimi specifikacijami.
Načrt za ravnanje v izrednih razmerah	Načrt za ravnanje v izrednih razmerah je načrt, ki se za vsak predor posebej pripravi pod vodstvom upravitelja infrastrukture, če je primerno v sodelovanju s prevozniki v železniškem prometu, reševalnimi službami in ustreznimi organi. Načrt za ravnanje v izrednih razmerah je skladen z napravami za samoreševanje, evakuacijo in reševanje, ki so na voljo.
Ozemljitev	Način za povezavo voznega voda ali kontaktnih vodnikov neposredno z zemljo, da se prepreči nedopustna visoka kontaktna napetost med deli na elektrificiranih progah.
Podzemna postaja	Postaja med predori, pod površjem, z deli, ki so odprti za javnost.
Prečni prehod	Kratek predor, ki povezuje dva ali več vzporednih predorov, da omogoča povezavo, ki se uporablja za reševanje, vzdrževanje in namestitve, včasih tudi zaradi aerodinamičnih razlogov.
PŽP	Prevoznik v železniškem prometu
Reševalne službe	Vključujejo gasilce, zdravstvene organizacije (npr. rdeči križ itn.), tehnične organizacije (npr. THW v Nemčiji), posebne vojaške enote ali policijske enote (npr. civilna zaščita, služba za iskanje in reševanje).
Tehnični prostor	Prostor s tehnično opremo za železniške naprave (npr. signalizacija, oskrba z energijo, nadzor vleke itn.).
UI	Upravitelj infrastrukture
Varno mesto	Opredelitev iz določbe 4.2.2.6.1: Varno mesto je prostor znotraj ali zunaj predora, kjer veljajo vsa naslednja merila: — Pogoji omogočajo preživetje. — Mogoč je dostop ljudi s pomočjo ali brez nje. — Ljudje lahko izvedejo samoreševanje, če imajo priložnost, ali lahko počakajo, da jih rešijo reševalne službe po postopkih, ki so podrobno navedeni v načrtu za nujne razmere. — Komunikacija je mogoča bodisi prek mobilnih telefonov ali prek fiksne zveze s kontrolnim centrom upravitelja infrastrukture.
Vlakovno osebje	Člani osebja na vlaku, ki imajo spričevalo o usposobljenosti in jih je prevoznik v železniškem prometu imenoval za opravljanje določenih nalog v zvezi z varnostjo na vlaku, na primer strojevodja ali varnostnik.

Zaporedni predori	Če si dva ali več predorov sledijo brez presledka, daljšega od 500 m na odprtem, in brez dostopa do varnega mesta na odprtem odseku, so predori opredeljeni kot en sam predor in treba je izpolniti ustrezne specifikacije. 500 m je največja dolžina vlaka z dodatnim prostorom na obeh straneh (pomanjkljivo zaviranje itn.).
Zaščiteni električni kabel	Zaščiteni električni kabel je kabel, ki v primeru požara ne more oddajati v okolje produktov gorenja.

ODLOČBA KOMISIJE

z dne 21. decembra 2007

**o tehnični specifikaciji za interoperabilnost v zvezi s „funkcionalno oviranimi osebami“
v vseevropskem železniškem sistemu za konvencionalne in visoke hitrosti**

(notificirano pod dokumentarno številko C(2007) 6633)

(Besedilo velja za EGP)

(2008/164/ES)

KOMISIJA EVROPSKIH SKUPNOSTI JE –

ob upoštevanju Pogodbe o ustanovitvi Evropske skupnosti,

ob upoštevanju Direktive 2001/16/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 19. marca 2001 o interoperabilnosti vseevropskega železniškega sistema za konvencionalne hitrosti ⁽¹⁾ in zlasti člena 6(1) Direktive,ob upoštevanju Direktive Sveta 96/48/ES z dne 23. julija 1996 o interoperabilnosti vseevropskega železniškega sistema za visoke hitrosti ⁽²⁾ in zlasti člena 6(1) Direktive,

ob upoštevanju naslednjega:

- (1) V skladu s členom 5(1) Direktive 2001/16/ES in členom 5(1) Direktive 96/48/ES vsakega od podsistemov ureja TSI. Kadar je to potrebno, lahko več TSI ureja en pod-sistem oziroma ena TSI več podsistemov. Za sklep o izdelavi in/ali reviziji TSI ter določitvi njenega tehničnega in geografskega področja uporabe je potrebno pooblastilo v skladu s členom 6(1) Direktive 2001/16/ES in členom 6 (1) Direktive 96/48/ES.
- (2) Priloga II k Direktivi 2001/16/ES določa, da se pri izdelavi TSI za podsystem Infrastruktura (oddelek 2.1 Direktive) in za podsystem Železniški vozni park (oddelek 2.6 Priloge II k Direktivi 2001/16/ES) upoštevajo potrebe oseb z omejeno mobilnostjo. Glede na to je bilo Evropskemu združenju za železniško interoperabilnost (AEIF), ki je bilo imenovano za skupno predstavniško telo, podeljeno pooblastilo za pripravo osnutka TSI za „dostop za funkcionalno ovirane osebe“ z določbami, ki se bodo uporabljale za infra-strukturo in železniški vozni park.
- (3) Leta 2001 je AEIF dobil pooblastilo za revizijo prvega sklopa TSI za visoke hitrosti, ki so bile sprejete leta 2002 v zvezi s podsistemi železniški vozni park, infrastruktura, nadzor-vodenje in signalizacija, energija, vzdrževanje in

obratovanje. V zvezi s tem je bila na AEIF naslovljena prošnja, naj med drugim upošteva uskladitev teh TSI s TSI o interoperabilnosti železniškega sistema za konvencionalne hitrosti in dostopu funkcionalno oviranih oseb. Zato je osnutek TSI o funkcionalno oviranih osebah, ki ga je pripravil AEIF, zajemal železniški sistem za konvencionalne in visoke hitrosti.

- (4) Prva TSI podsistema železniški vozni park za visoke hitrosti, sprejeta kot priloga k Odločbi 2002/735/ES, je začela veljati leta 2002. Zaradi obstoječih pogodbenih obveznosti so lahko novi podsistemi železniškega voznega parka ali komponent interoperabilnosti ali njihova obnova in nadgradnja predmet ugotavljanja skladnosti s to prvo TSI. Ker se ta TSI v prilogi k tej odločbi uporablja za celoten nov, obnovljen in nadgrajen železniški vozni park za konvencionalne in visoke hitrosti, je pomembno določiti obseg uporabe prve TSI za železniški vozni park za visoke hitrosti, ki je bila sprejeta kot priloga k Odločbi 2002/735/ES. Države članice uradno sporočijo izčrpen seznam podsistemov in komponent interoperabilnosti, ki so na višji stopnji razvoja in zanje velja člen 7(a) Direktive 96/48/ES. Seznam se uradno sporoči Komisiji najpozneje šest mesecev po datumu začetka uporabe te odločbe.
- (5) Osnutek TSI je pregledal odbor, ustanovljen po Direktivi Sveta 96/48/ES z dne 23. julija 1996 o interoperabilnosti vseevropskega železniškega sistema za visoke hitrosti ⁽³⁾ in naveden v členu 21 Direktive 2001/16/ES.
- (6) Pri izdelavi osnutka TSI so svoje mnenje dali glavni zainteresirani udeleženci. Njihova opažanja in pomisleki so bili upoštevani, kjer koli je bilo mogoče.
- (7) V svoj predlog Uredbe o pravicah in dolžnostih potnikov v mednarodnem železniškem prometu ⁽⁴⁾ je Komisija vključila več določb, ki opredeljujejo, da se funkcionalno oviranim osebam na vlakih in na postajah zagotovi pomoč,

⁽³⁾ UL L 235, 17.9.1996. Direktiva, kakor je nazadnje spremenjena z Direktivo Komisije 2007/32/ES (UL L 141, 2.6.2007, str. 63).

⁽⁴⁾ Uredba Evropskega parlamenta in Sveta o pravicah in dolžnostih potnikov v mednarodnem železniškem prometu, COM(2004)143 konč. z dne 3. marca 2004.

⁽¹⁾ UL L 110, 20.4.2001, str. 1.

⁽²⁾ UL L 235, 17.9.1996, str. 6.

kar jim omogoča enake ugodnosti potovanja z vlakom kot vsem drugim državljanom.

postopkov ter, kadar je to primerno, z odborom razpravljati o potrebi po sprejetju kakršnih koli ukrepov.

(8) Predlog pravic in dolžnosti potnikov v mednarodnem železniškem prometu vsebuje tudi določbe, ki od prevoznikov v železniškem prometu in upravljavcev železniške infrastrukture zahtevajo, da zagotovijo vse ustrezne informacije o dostopu in pogojih dostopa funkcionalno oviranih oseb na vlake in postaje.

(13) Zadevna TSI ne sme zahtevati uporabe posebnih tehnologij ali tehničnih rešitev, razen kadar je to nujno potrebno za interoperabilnost vseevropskega železniškega sistema za konvencionalne hitrosti.

(9) Glavni cilj temeljnih direktiv 2001/16/ES in 96/48/ES je interoperabilnost. Cilj TSI je uskladiti določbe za funkcionalno ovirane osebe, ki kot potniki potujejo v železniškem sistemu za konvencionalne in visoke hitrosti. Vlaki, postaje in ustrezni deli infrastrukture, ki so skladni z ukrepi, opisanimi v TSI, bodo omogočili interoperabilnost in zagotovili primerljivo raven dostopa funkcionalno oviranim osebam po vsem vseevropskem omrežju. TSI državam članicam ne preprečuje uvajanja dodatnih ukrepov za izboljšanje dostopa, če ti ne omejujejo interoperabilnosti ali prevoznikom v železniškem prometu ne nalogajo nepotrebnih stroškov. Izboljšanje dostopa do železniškega voznege parka in postaj za invalide in funkcionalno ovirane osebe bi lahko povečal število potnikov, ki so zdaj prisiljeni uporabljati druge vrste prevoza.

(14) TSI temelji na najboljšem strokovnem znanju, ki je na voljo ob pripravi ustreznega osnutka. Zaradi razvojnih dosežkov v tehnologiji, obratovalnih, varnostnih ali socialnih zahtev se lahko pokaže potreba po spremembi ali dopolnitvi te TSI. Kadar je ustrezno, je treba začeti postopek revizije ali posodobitve v skladu s členom 6(3) Direktive 2001/16/ES ali členom 6(3) Direktive 96/48/ES. Ta revizija vključuje organizacije, ki zastopajo interese funkcionalno oviranih oseb.

(10) Direktivi 2001/16/ES in 96/48/ES ter TSI se uporabljajo za obnove, ne uporabljajo pa se za zamenjave, povezane z vzdrževanjem. Vendar se države članice spodbujajo, da kadar je to mogoče in če to opravičuje obseg del, povezanih z vzdrževanjem, uporabijo TSI za zamenjave, povezane z vzdrževanjem.

(15) Da bi se spodbujale inovacije in upoštevale pridobljene izkušnje, bi bilo treba priloženo TSI v rednih presledkih revidirati.

(16) Kadar so predlagane inovativne rešitve, proizvajalec ali izvajalec navede odstopanje od zadevnega oddelka TSI. Evropska železniška agencija bo dokončala ustrezne funkcionalne specifikacije in specifikacije za vmesnike te rešitve ter razvila metode ocenjevanja.

(11) V svoji zdajšnji različici TSI vseh bistvenih zahtev ne obravnava v celoti. V skladu s členom 17 Direktive 2001/16/ES in členom 17 Direktive 96/48/ES, spremenjenima z Direktivo 2004/50/ES, so tehnični vidiki, ki niso zajeti, uvrščeni med „odprte točke“ v Prilogi L k tej TSI.

(17) Določbe te odločbe so v skladu z mnenjem odbora, ustanovljenega v skladu s členom 21 Direktive Sveta 96/48/ES –

SPREJELA NASLEDNJO ODLOČBO:

Člen 1

V skladu s členom 6(1) Direktive 2001/16/ES in členom 6(1) Direktive 96/48/EC Komisija s to odločbo sprejme Tehnično specifikacijo za interoperabilnost („TSI“), ki se nanaša na „funkcionalno ovirane osebe“.

(12) V skladu s členom 17 Direktive 2001/16/ES in členom 17 Direktive 96/48/ES, spremenjenima z Direktivo 2004/50/ES, posamezne države članice obvestijo druge države članice in Komisijo o ustreznih nacionalnih tehničnih predpisih, ki se uporabljajo za izpolnjevanje bistvenih zahtev v zvezi s temi „odprtimi točkami“, in o organih, ki jih imenujejo za izvajanje postopka za ocenjevanje skladnosti ali primernosti za uporabo in postopka verifikacije interoperabilnosti podsistemov po členu 16(2) Direktive 2001/16/ES in členu 16(2) Direktive 96/48/ES. Za to bi morale države članice, kolikor je to mogoče, uporabljati načela in merila, predvidena v direktivah 2001/16/ES in 96/48/ES. Kjer je mogoče, države članice uporabljajo organe, priglase po členu 20 Direktive 2001/16/ES in členu 20 Direktive 96/48/ES. Komisija bi morala opraviti analizo podatkov, ki jih predložijo države članice v obliki nacionalnih predpisov, postopkov, organov, pooblaščenih za izvajanje postopkov, in trajanja teh

TSI je določena v prilogi k tej odločbi.

TSI se v celoti uporablja za vseevropski železniški sistem za konvencionalne hitrosti, kakor je opredeljen v členu 2 in Prilogi I k Direktivi 2001/16/ES, in za vseevropski železniški sistem za visoke hitrosti, kakor je opredeljen v členu 2 in Prilogi I k Direktivi 96/48/ES.

Člen 2

Države članice lahko še vedno uporabljajo Odločbo Komisije 2002/735/ES za tiste projekte, ki spadajo na področje uporabe člena 7(a) Direktive 96/48/ES.

Izčrpn seznam podsistemov in komponent interoperabilnosti, na katere se to nanaša, se uradno sporoči Komisiji najpozneje šest mesecev po datumu začetka uporabe te odločbe.

Člen 3

1. Za vprašanja, ki so uvrščena med „odprte točke“ v Prilogi C k TSI, so pogoji, ki morajo biti izpolnjeni za verifikacijo interoperabilnosti v skladu s členom 16(2) Direktive 2001/16/ES in členom 16(2) Direktive 96/48/ES, veljavni tehnični predpisi v uporabi v državi članici, s katerimi se odobri začetek obratovanja podsistemov iz te odločbe.

2. Vsaka država članica druge države članice in Komisijo v šestih mesecih po uradni objavi te odločbe uradno obvesti o:

- (a) seznamu veljavnih tehničnih predpisov, navedenih v odstavku 1,
- (b) postopkih za ugotavljanje skladnosti in postopkih preverjanja, ki naj se uporabijo v zvezi z uporabo teh predpisov,

- (c) organih, ki jih je določila za opravljanje navedenih postopkov za ocenjevanje skladnosti in postopkov za preverjanje.

Člen 4

Ta odločba začne veljati 1. julija 2008.

Člen 5

Ta odločba je naslovljena na države članice.

V Bruslju, 21. decembra 2007

Za Evropsko komisijo

Jacques BARROT

Podpredsednik Komisije

PRILOGA

VSEEVROPSKI ŽELEZNIŠKI SISTEM ZA KONVENCIONALNE IN VISOKE HITROSTI

TEHNIČNA SPECIFIKACIJA ZA INTEROPERABILNOST

Področje uporabe: podsistema „Infrastruktura in železniški vozni park“

Vidik: Dostopnost za osebe z omejeno mobilnostjo

1.	UVOD	82
1.1	Tehnično področje uporabe	82
1.2	Geografsko območje uporabe	82
1.3	Vsebina te TSI	83
2.	OPREDELITEV PODSISTEMA/PODROČJA UPORABE	83
2.1	Opredelitve podsistemov	83
2.1.1	Infrastruktura:	83
2.1.2	Železniški vozni park:	83
2.1.3	Telematske aplikacije za potniški promet	84
2.2	Opredelitev „oseb z omejeno mobilnostjo“	84
3	BISTVENE ZAHTEVE	84
3.1	Splošno	84
3.2	Bistvene zahteve se nanašajo na:	85
3.3	Splošne zahteve	86
3.3.1	Varnost	86
3.3.2	Zanesljivost in razpoložljivost	86
3.3.3	Zdravje	87
3.3.4	Varstvo okolja	87
3.3.5	Tehnična združljivost	87
3.4	Posebne zahteve za infrastrukturni podsistem	87
3.4.1	Varnost	87
3.5	Posebne zahteve za podsistem železniškega voznega parka	88
3.5.1	Varnost	88
3.5.2	Zanesljivost in razpoložljivost	89
3.5.3	Tehnična združljivost	89
3.6	Posebne bistvene zahteve za druge podsisteme, ki se nanašajo tudi na infrastrukturni podsistem in podsistem železniški vozni park	90
3.6.1	Energijski podsistem	90
3.6.1.1	Varnost	90

3.6.1.2	Varstvo okolja	90
3.6.1.3	Tehnična združljivost	90
3.6.2	Nadzor, vodenje in signalizacija	90
3.6.2.1	Varnost	90
3.6.2.2	Tehnična združljivost	90
3.6.3	Vzdrževanje	91
3.6.3.1	Zdravje in varnost	91
3.6.3.2	Varstvo okolja	91
3.6.3.3	Tehnična združljivost	91
3.6.4	Vodenje in upravljanje železniškega prometa	91
3.6.4.1	Varnost	91
3.6.4.2	Tehnična združljivost	92
3.6.5	Telematske aplikacije v tovornem in potniškem prometu	92
3.6.5.1	Tehnična združljivost	92
3.6.5.2	Zdravje	92
3.7	Elementi področja TSI za osebe z omejeno mobilnostjo, povezani z bistvenimi zahtevami .	93
4.	OPIS ZNAČILNOSTI PODSISTEMOV	95
4.1	Infrastrukturni podsistem	95
4.1.1	Uvod	95
4.1.2	Funkcionalne in tehnične specifikacije	95
4.1.2.1	Splošno	95
4.1.2.2	Parkirna mesta za osebe z omejeno mobilnostjo	96
4.1.2.3	Dostop brez ovir	96
4.1.2.3.1	Splošno	96
4.1.2.3.2	Označevanje dostopov	97
4.1.2.4	Vrata in vhodi	97
4.1.2.5	Talne površine	98
4.1.2.6	Prozorne ovire	98
4.1.2.7	Sanitarije in previjalnice	98
4.1.2.7.1	Zahteve za podsistem	98
4.1.2.7.2	Zahteve za komponente interoperabilnosti	99
4.1.2.8	Pohištvo in prostostoječe naprave	99
4.1.2.9	Blagajne, prostori za informacije in sprejemna mesta	99
4.1.2.9.1	Zahteve za podsistem	99

4.1.2.9.2	Zahteve za komponente interoperabilnosti	100
4.1.2.10	Razsvetjava	100
4.1.2.11	Vidne informacije: znaki, piktogrami in dinamične informacije	100
4.1.2.11.1	Zahteve za podsistem	100
4.1.2.11.2	Zahteve za komponente interoperabilnosti	101
4.1.2.12	Zvočne informacije	102
4.1.2.13	Zasilni izhodi, alarmi	102
4.1.2.14	Geometrija nadvhodov in podhodomov	102
4.1.2.15	Stopnice	102
4.1.2.16	Držaji	102
4.1.2.17	Klančine, tekoče stopnice, dvigala, tekoče klančine	102
4.1.2.18	Višina in odmik perona	103
4.1.2.18.1	Višina perona	103
4.1.2.18.2	Odmik perona	103
4.1.2.18.3	Potek proge vzdolž peronov	104
4.1.2.19	Širina in rob perona	104
4.1.2.20	Zaključek perona	104
4.1.2.21	Pripomočki za vstop in izstop potnikov na invalidskih vozičkih	105
4.1.2.21.1	Zahteve za podsistem	105
4.1.2.21.2	Zahteve za komponente interoperabilnosti	106
4.1.2.22	Nivojski prehodi čez progo na postajah	107
4.1.3	Funkcionalne in tehnične specifikacije za vmesnike	107
4.1.4	Operativni predpisi	107
4.1.5	Predpisi glede vzdrževanja	109
4.1.6	Poklicna usposobljenost	109
4.1.7	Zdravstveni in varnostni pogoji	109
4.1.8	Register železniške infrastrukture	109
4.2	Podsistem železniški vozni park	110
4.2.1	Uvod	110
4.2.2	Funkcionalne in tehnične specifikacije	110
4.2.2.1	Splošno	110
4.2.2.2	Sedeži	110
4.2.2.2.1	Splošno	110

4.2.2.2.2	Sedeži, rezervirani za invalide	111
4.2.2.2.2.1	Splošno	111
4.2.2.2.2.2	Sedeži, obrnjeni v isto smer	113
4.2.2.2.2.3	Sedeži, obrnjeni drug proti drugemu	113
4.2.2.3	Prostori za invalidske vozičke	113
4.2.2.4	Vrata	115
4.2.2.4.1	Splošno	115
4.2.2.4.2	Zunanja vrata	116
4.2.2.4.2.1	Zahteve za podsistem	116
4.2.2.4.2.2	Zahteve za komponente interoperabilnosti	117
4.2.2.4.3	Notranja vrata	117
4.2.2.4.3.1	Zahteve za podsistem	117
4.2.2.4.3.2	Zahteve za komponente interoperabilnosti	117
4.2.2.5	Razsvetjava	118
4.2.2.6	Sanitarije	118
4.2.2.6.1	Splošno	118
4.2.2.6.2	Standardne sanitarije (zahteve za komponente interoperabilnosti)	118
4.2.2.6.3	Univerzalne sanitarije	118
4.2.2.6.3.1	Zahteve za komponente interoperabilnosti (univerzalne sanitarije)	118
4.2.2.6.3.2	Zahteve za komponente interoperabilnosti (previjalna miza)	120
4.2.2.7	Prehodi	120
4.2.2.8	Potniške informacije	121
4.2.2.8.1	Splošno	121
4.2.2.8.2	Informiranje (znaki, piktogrami, induktivne zanke in naprave za klice v sili)	121
4.2.2.8.2.1	Zahteve za podsistem	121
4.2.2.8.2.2	Zahteve za komponente interoperabilnosti	122
4.2.2.8.3	Informiranje (opisi proge in rezervacije sedežev)	122
4.2.2.8.4	Informiranje (zahteve za komponente interoperabilnosti)	123
4.2.2.9	Spremembe višin	123
4.2.2.10	Držaji	124
4.2.2.11	Spalniki, dostopni z invalidskimi vozički	124
4.2.2.12	Položaj stopnic za vstop in izstop	125
4.2.2.12.1	Splošne zahteve	125
4.2.2.12.2	Stopnice za vstop/izstop	126
4.2.2.12.3	Pripomočki za vstop	126
4.2.2.12.3.1	Splošno	126

4.2.2.12.3.2	Dostopnost pripomočkov za vstop za uporabnike invalidskih vozičkov	126
4.2.2.12.3.3	Splošne zahteve za kategorijo A	127
4.2.2.12.3.4	Splošne zahteve za kategorijo B	128
4.2.2.12.3.5	Posebne zahteve za premične stopnice	128
4.2.2.12.3.6	Posebne zahteve za prenosne klančine	128
4.2.2.12.3.7	Posebne zahteve za polavtomatske klančine	129
4.2.2.12.3.8	Posebne zahteve za premostitvene plošče	129
4.2.2.12.3.9	Posebne zahteve za dvigala, vgrajena na vlaku	129
4.2.3	Funkcionalne in tehnične specifikacije za vmesnike	130
4.2.4	Operativni predpisi	130
4.2.5	Predpisi glede vzdrževanja	132
4.2.6	Poklicna usposobljenost	133
4.2.7	Zdravstveni in varnostni pogoji	133
4.2.8	Register železniškega voznega parka	133
4.3	Opredelitev izrazov, uporabljenih v tej TSI	134
5.	KOMPONENTE INTEROPERABILNOSTI	135
5.1	Opredelitev	135
5.2	Inovativne rešitve	136
5.3	Seznam komponent	136
5.3.1	Infrastruktura	136
5.3.2	Železniški vozni park	136
5.4	Zmogljivosti in specifikacije komponent	136
5.4.1	Infrastruktura	136
5.4.2	Železniški vozni park	137
6.	OCENA SKLADNOSTI IN/ALI PRIMERNOSTI ZA UPORABO	137
6.1.	Komponente interoperabilnosti	137
6.1.1	Ocena skladnosti (splošno)	137
6.1.2	Postopki ocenjevanja skladnosti (moduli)	138
6.1.3	Inovativne rešitve	138
6.1.4	Ocena primernosti za uporabo	139
6.2	Podsistemi	139
6.2.1	Ocena skladnosti (splošno)	139
6.2.2	Postopki ocenjevanja skladnosti (moduli)	139
6.2.3	Inovativne rešitve	140
6.2.4	Ocena vzdrževanja	140

6.2.5	Ocena operativnih predpisov	140
6.2.6	Ocena posamičnih vozil	140
6.3	Komponente interoperabilnosti brez izjave ES o skladnosti	141
6.3.1	Splošno	141
6.3.2	Prehodno obdobje	141
6.3.3	Certificiranje podsistemov, ki vsebujejo necertificirane komponente interoperabilnosti, v prehodnem obdobju	141
6.3.3.1	Pogoji	141
6.3.3.2	Obvestilo	141
6.3.3.3	Izvajanje med življenjsko dobo	141
6.3.4	Način spremljanja	142
7.	IZVAJANJE TSI ZA OSEBE Z OMEJENO MOBILNOSTJO	142
7.1	Uporaba te TSI pri novi infrastrukturi/novem železniškem voznem parku	142
7.1.1	Infrastruktura	142
7.1.2	Železniški vozni park	142
7.1.2.1	Splošno	142
7.1.2.2	Novo izdelani železniški vozni park po novih projektih	143
7.1.2.2.1	Opredelitve	143
7.1.2.2.2	Splošno	143
7.1.2.2.3	Faza A	143
7.1.2.2.4	Faza B	143
7.1.2.3	Železniški vozni park po obstoječih projektih	144
7.1.2.4	Prehodno obdobje	144
7.2	Revizija TSI	144
7.3	Uporaba te TSI na obstoječi infrastrukturi/obstoječem železniškem voznem parku	144
7.3.1	Infrastruktura	144
7.3.1.1	Splošno	145
7.3.1.2	Dostop brez ovir – splošno (4.1.2.4.1)	145
7.3.1.3	Geometrija nadvodov, stopnišč in podhodov (4.1.2.14 in 4.1.2.15)	145
7.3.1.4	Klančine, tekoče stopnice, dvigala in tekoče klančine (4.1.2.17)	145
7.3.1.5	Širina in rob perona (4.1.2.19)	145
7.3.1.6	Višina in odklik perona (4.1.2.18)	145
7.3.1.7	Zgodovinske stavbe	145
7.3.2	Železniški vozni park	146

7.3.2.1	Splošno	146
7.3.2.2	Sedeži	146
7.3.2.3	Prostori za invalidske vozičke	146
7.3.2.4	Zunanja vrata	146
7.3.2.5	Notranja vrata	147
7.3.2.6	Razsvetljava	147
7.3.2.7	Sanitarije	147
7.3.2.8	Prehodi	147
7.3.2.9	Informacije	147
7.3.2.10	Spremembe višin	147
7.3.2.11	Držaji	147
7.3.2.12	Spalniki, dostopni z invalidskimi vozički	147
7.3.2.13	Položaji stopnic, stopnice in pripomočki za vstop	148
7.4	Posebni primeri	148
7.4.1	Splošno	148
7.4.1.1	Višina perona	148
7.4.1.2	Odmik perona	149
7.4.1.3	Stopnice za vstop/izstop	151
7.4.1.3.1	Splošno	151
7.4.1.3.2	Poseben primer za železniški vozni park, ki obratuje v Veliki Britaniji „P“	151
7.4.1.3.3	Poseben primer za železniški vozni park, ki obratuje na Finskem „P“	152
7.4.1.3.4	Poseben primer za železniški vozni park, predviden za obratovanje na obstoječem portugalskem omrežju za konvencionalne hitrosti „P“	152
7.4.1.4	Prehodi	153
7.4.1.5	Zvočni signali za vrata po poglavju 4.2.2.4.1 „P“	153
7.4.1.6	Sedeži, rezervirani za invalide „P“	153
7.4.1.7	Dostop brez ovir „P“ (določba 4.1.2.3.1)	153
7.4.1.8	Število potnikov	153
7.5	Vagoni, ki obratujejo po nacionalnih, dvostranskih, večstranskih ali mednarodnih sporazumih	154
7.5.1	Obstoječi sporazumi	154
7.5.2	Prihodnji sporazumi	154
7.6	Začetek uporabe infrastrukture in železniškega voznega parka	154

1. UVOD**1.1 Tehnično področje uporabe**

Ta TSI zajema podsystem železniške infrastrukture za konvencionalne in visoke hitrosti ter podsystem potniškega železniškega voznega parka, opisana v Prilogi I k Direktivi 2001/16/ES, kakor je spremenjena z Direktivo 2004/50/ES, samo glede „Dostopnosti za osebe z omejeno mobilnostjo“. Obravnava tudi nekatere elemente podsistema „Telematske aplikacije za potniški promet“, kot je na primer oprema za izdajanje vozovnic.

Cilj te TSI je povečati dostopnost železniškega prevoza osebam z omejeno mobilnostjo. To obsega dostopnost javnih območij infrastrukture (vključno s postajami), ki jih upravlja prevoznik v železniškem prometu, upravljavec infrastrukture ali upravljavec postaje. Posebno pozornost je treba nameniti:

- (i) težavam, ki jih povzroča vmesnik med peronom in vlakom, kar zahteva celostno rešitev vmesnika med voznim parkom in infrastrukturo,
- (ii) potrebam evakuacije v primerih nevarnosti.

Ta TSI ne določa pravil ravnanja ob evakuaciji, pač pa samo zahteve glede tehnične in strokovne usposobljenosti. Namen tehničnih zahtev je olajšati evakuacijo za vse udeležene.

Nekatera obratovalna pravila, ki niso povezana z evakuacijo, so navedena v določbah 4.1.4 in 4.2.4 te TSI.

Ta TSI zadeva:

- podsystem železniška infrastruktura za konvencionalne hitrosti, naveden na seznamu v točki 1 Priloge II k Direktivi 2001/16/ES, kakor je spremenjena z Direktivo 2004/50/ES;
- podsystem železniški vozni park za konvencionalne hitrosti, naveden na seznamu v točki 1 Priloge II k Direktivi 2001/16/ES, kakor je spremenjena z Direktivo 2004/50/ES, če je namenjen za prevoz potnikov. Vozni park, ki sodi v dediščino, pa je izrecno izvzet iz zahteve po skladnosti ob predelavah ali nadgradnjah;
- podsystem železniška infrastruktura za visoke hitrosti, naveden na seznamu v točki 1 Priloge II k Direktivi 96/48/ES, kakor je spremenjena z Direktivo 2004/50/ES;
- podsystem železniški vozni park za visoke hitrosti, naveden na seznamu v točki 1 Priloge II k Direktivi 96/48/ES, kakor je spremenjena z Direktivo 2004/50/ES.
- v manjši meri podsysteme „Telematske aplikacije za potniški promet“ za visoke in konvencionalne hitrosti, kot jih določata Priloga II k Direktivi 96/48/ES, kakor je spremenjena z Direktivo 2004/50/ES, in Priloga II k Direktivi 2001/16/ES.

Dodatne informacije o podsistemih so navedene v poglavju 2.

1.2 Geografsko območje uporabe

Geografsko območje uporabe te TSI zajema vseevropski železniški sistem za konvencionalne hitrosti, opisan v Prilogi I k Direktivi 2001/16/ES, kakor je spremenjena z Direktivo 2004/50/ES, in vseevropski železniški sistem za visoke hitrosti, opisan v Prilogi I k Direktivi 96/48/ES, kakor je spremenjena z Direktivo 2004/50/ES.

Omenjene so zlasti proge železniškega omrežja za konvencionalne hitrosti in za visoke hitrosti, na katere se nanaša Odločba Evropskega parlamenta in Sveta št. 1692/96/ES z dne 23. julija 1996 o smernicah Skupnosti za razvoj vseevropskega prometnega omrežja, ter tiste, ki jih zajemajo posodobitve te odločbe na podlagi revizij iz člena 21 Odločbe, zlasti Odločba Evropskega parlamenta in Sveta št. 884/2004/ES z dne 29. aprila 2004.

1.3 Vsebina te TSI

V skladu s členom 5(3) Direktive 2001/16/ES, kakor je spremenjena z Direktivo 2004/50/ES, in s členom 5(3) Direktive 96/48/ES, kakor je spremenjena z Direktivo 2004/50/ES, ta TSI:

- (a) navaja predvideno področje uporabe (del omrežja ali železniškega voznega parka, kakor navaja Priloga I k Direktivi; podsistem ali del sistema, kakor navaja Priloga II k Direktivi, ali obravnavani vidik) – (oddelek 2);
- (b) določa bistvene zahteve za vsak zadevni podsistem in njegove vmesnike z drugimi podsistemi (oddelek 3);
- (c) določa funkcionalne in tehnične specifikacije, ki jih morajo izpolnjevati podsistem in njegovi vmesniki z drugimi podsistemi (oddelek 4);
- (d) določa komponente interoperabilnosti in vmesnike, ki jih morajo zajemati evropske specifikacije, vključno z evropskimi standardi, potrebnimi za doseganje interoperabilnosti v vseevropskem železniškem sistemu za konvencionalne hitrosti (oddelek 5);
- (e) za vsak obravnavani primer navaja postopke za ocenjevanje skladnosti ali primernosti za uporabo. To vključuje zlasti module, opredeljene v Sklepu 93/465/EGS, ali po potrebi posebne postopke za bodisi ocenjevanje skladnosti bodisi ocenjevanje primernosti za uporabo komponent interoperabilnosti in verifikacijo ES podsistemov (oddelek 6);
- (f) navaja strategijo za izvajanje TSI. Zlasti je treba določiti faze za izvedbo postopnega prehoda iz obstoječega stanja v končno, ko bo skladnost s TSI postala standard (oddelek 7);
- (g) navaja pogoje glede poklicne usposobljenosti, zdravja in varnosti pri delu, ki se zahtevajo za zadevno osebje pri vodenju in vzdrževanju podsistema in pri izvajanju TSI (oddelek 4).

Poleg tega se lahko v skladu s členom 5(5) za vsako TSI predvidijo posebni primeri; ti so navedeni v oddelku 7.

Navsezadnje ta TSI v oddelku 4 zajema tudi posebna pravila glede obratovanja in vzdrževanja za uporabo, navedeno v zgoraj navedenih določbah 1.1 in 1.2.

2. OPREDELITEV PODSISTEMA/PODROČJA UPORABE**2.1 Opredelitve podsistemov****2.1.1 Infrastruktura:**

Železniški tir, kretnice, gradbeni objekti (mostovi, predori itn.), pripadajoča infrastruktura na postajah (peroni, območja dostopa, vključno z upoštevanjem potreb oseb z omejeno mobilnostjo itn.).

To obsega dostopnost javnih območij infrastrukture (vključno s postajami), ki jih upravlja prevoznik v železniškem prometu, upravljavec infrastrukture ali upravljavec postaje.

Ta TSI velja le za javna območja postaj in njihova območja dostopa, ki jih upravlja prevoznik v železniškem prometu, upravljavec infrastrukture ali upravljavec postaje.

2.1.2 Železniški vozni park:

Struktura, vodenje in nadzorni sistem za vso vlakovno opremo, vlečna vozila in vozila za pretvarjanje energije, zavorne naprave, naprave za spenjanje vagonov, tekalni mehanizmi (podstavni vozički, osi itn.) in vzmetenje, vrata, vmesniki človek/stroj (voznik, vlakovno osebje in potniki, vključno z upoštevanjem potreb oseb z omejeno mobilnostjo), pasivne in aktivne varnostne naprave in pripomočki, ki so potrebni za zdravje potnikov in vlakovnega osebja.

2.1.3 Telematske aplikacije za potniški promet

Aplikacije za potniški promet, vključno s sistemi, ki potnikom dajejo informacije pred vožnjo in po njej, sisteme za rezervacije in plačila, za upravljanje s prtljago in upravljanje povezav med železnico in drugimi načini prevoza.

2.2 **Opredelitev „oseb z omejeno mobilnostjo“**

„Osebe z omejeno mobilnostjo“ (PRM) so vse osebe, ki imajo težave pri uporabi vlakov ali infrastrukture, povezane z vlaki. V to skupino spadajo naslednje kategorije:

- uporabniki invalidskih vozičkov (osebe, ki zaradi obnemoglosti ali invalidnosti za premikanje uporabljajo invalidski voziček);
- druge osebe s slabšimi gibalnimi sposobnostmi, med katere spadajo:
 - osebe s prizadetimi udi;
 - osebe, ki težko hodijo;
 - osebe z otroki;
 - osebe s težkimi ali velikimi kosi prtljage;
 - starejše osebe;
 - nosečnice;
- slabovidne osebe;
- slepe osebe;
- slušno prizadete osebe;
- gluhe osebe;
- osebe s težavami pri komuniciranju (osebe, ki imajo težave s sporočanjem ali razumevanjem pisnih ali govornih sporočil, vključno s tujci brez zadostnega znanja jezika, osebe s težavami pri komuniciranju, osebe s čutnimi, psihološkimi ali intelektualnimi težavami);
- osebe majhne postave (vključno z otroki).

Težave so lahko dolgoročne aličasne, lahko so vidne ali skrite.

Skupina oseb z omejeno mobilnostjo pa ne vključuje oseb, ki so zasvojene z alkoholom ali drogami, če zasvojenost ni posledica zdravljenja.

Prevoz tovorov izrednih velikosti (na primer: koles ali velike prtljage) ne spada na področje te TSI. Za take prevoze veljajo pravila, varnostne zahteve in poslovne odločitve upravljavca infrastrukture, upravljavca postaje ali prevoznika v železniškem prometu glede dovoljenih velikosti, teže in varnostnih ukrepov.

3. **BISTVENE ZAHTEVE**

3.1 **Splošno**

V okviru te TSI je izpolnjevanje zadevnih bistvenih zahtev iz oddelka 3 te TSI zagotovljeno s skladnostjo s specifikacijami, ki so opisane:

- v oddelku 4 za podsistem,
- in v oddelku 5 za komponente interoperabilnosti,

kar dokazuje pozitiven rezultat ocene:

- skladnosti in/ali primernosti komponent interoperabilnosti za uporabo
- in verifikacije podsistema,

kakor je opisano v poglavju 6.

Dele bistvenih zahtev urejajo nacionalni predpisi zaradi:

- pomanjkanja specifikacij za točke, našteje v Prilogi L,
- odstopanj na podlagi člena 7 Direktive 2001/16/ES,
- posebnih primerov, opisanih v določbi 7.3 te TSI.

Ustrezne ocene skladnosti se izvajajo po postopkih, ki jih opredeli država članica, ki je uradno sporočila nacionalna pravila ali zahtevala odstopanja ali posebne primere.

V skladu s členom 4(1) Direktive 2001/16/ES, kakor je spremenjena z Direktivo 2004/50/ES, vseevropski železniški sistem za visoke hitrosti, podsistemi in komponente interoperabilnosti izpolnjujejo bistvene zahteve, ki so v splošnem določene v Prilogi III Direktive.

Skladnost infrastrukturnega podsistema in podsistema železniškega voznega parka in njunih komponent z bistvenimi zahtevami se preverja v skladu z določbami Direktive 2001/16/ES, kakor je spremenjena z Direktivo 2004/50/ES ter te TSI.

3.2

Bistvene zahteve se nanašajo na:

- varnost,
- zanesljivost in razpoložljivost,
- zdravje,
- varstvo okolja,
- tehnično združljivost.

Te zahteve vključujejo splošne zahteve in posebne zahteve za vsak podsistem. V skladu s Prilogo II k Direktivi 2001/16/ES, kakor je spremenjena z Direktivo 2004/50/ES, sta infrastruktura in železniški vozni park podsistema, uvrščena med „strukturna področja“. Opisa zadevnih podsistemov sta naslednja; v obeh primerih zajemata potrebe PRM:

Infrastruktura:

„Železniški tir, kretnice, gradbeni objekti (mostovi, predori itn.), pripadajoča infrastruktura na postajah (peroni, območja dostopa, vključno z upoštevanjem potreb oseb z omejeno mobilnostjo itd.), varnostna in zaščitna oprema.“

Železniški vozni park:

„Struktura, vodenje in nadzorni sistem za vso vlakovno opremo, vlečna vozila in vozila za pretvarjanje energije, zavorne naprave, naprave za spenjanje vagonov, tekalni mehanizmi (vozni podstavek, osi itd.) in vzmetenje, vrata, vmesniki človek/stroj (voznik, vlakovno osebje in potniki, vključno z upoštevanjem potreb oseb z omejeno mobilnostjo), pasivne in aktivne varnostne naprave in pripomočki, ki so potrebni za zdravje potnikov in vlakovnega osebja.“

Spodaj našteje bistvene zahteve izhajajo iz Priloge III k Direktivi 2001/16/ES, kakor je spremenjena z Direktivo 2004/50/ES, ki je bila objavljena zadnja.

3.3 Splošne zahteve

3.3.1 Varnost

Bistvena zahteva 1.1.1 iz Priloge III k Direktivi 2001/16/ES, kakor je spremenjena z Direktivo 2004/50/ES:

„Načrtovanje, gradnja ali izdelava, vzdrževanje in spremljanje za varnost pomembnih komponent in zlasti tistih, ki so vključene v vožnjo vlakov, morajo pod ustreznimi pogoji jamčiti varnost na ravni, ki je določena za to omrežje, vključno za posebne poslabšane razmere.“

To bistveno zahtevo izpolnjujejo funkcionalne in tehnične specifikacije v določbah:

- 4.1.2.4 (infrastruktura – vrata in vhodi)
- 4.2.2.4 (vozni park – vrata)
- 4.2.2.4.2 (vozni park – zunanja vrata)
- 4.2.2.4.3 (vozni park – notranja vrata)
- 4.2.2.9 (vozni park – spremembe višine)
- 4.2.2.10 (vozni park – držaji)
- 4.2.2.12 (vozni park – položaj stopnic za vstop in izstop iz vozila)
- 4.2.2.12.1 (vozni park – splošne zahteve)
- 4.2.2.12.2 (vozni park – stopnice za vstop/izstop)
- 4.2.2.12.3 (vozni park – pripomočki za vstop za potnike na invalidskih vozičkih)
- 4.1.2.21 (infrastruktura – pripomočki za vstop)

Bistvena zahteva 1.1.5 iz Priloge III k Direktivi 2001/16/ES, kakor je spremenjena z Direktivo 2004/50/ES:

„Vse naprave, ki jih bodo uporabniki upravljali, morajo biti zasnovane tako, da ne ogrožajo varnega obratovanja naprav ali zdravja in varnosti uporabnikov, kadar se uporabljajo na predvideni način, ki ni v skladu z ustreznimi navodili.“

To bistveno zahtevo izpolnjujejo funkcionalne in tehnične specifikacije v določbah:

- 4.2.2.4 (vozni park – vrata)
- 4.2.2.4.2 (vozni park – zunanja vrata)
- 4.2.2.4.3 (vozni park – notranja vrata)

3.3.2 Zanesljivost in razpoložljivost

Bistvena zahteva 1.2 iz Priloge III k Direktivi 2001/16/ES, kakor je spremenjena z Direktivo 2004/50/ES:

„Spremljanje in vzdrževanje fiksni in gibljivi komponent, ki so udeležene v vožnji vlakov, mora biti organizirano, izvedeno in kvantificirano tako, da delujejo pod predvidenimi pogoji.“

To bistveno zahtevo izpolnjujejo funkcionalne in tehnične specifikacije v določbah:

- 4.2.2.4 (vozni park – vrata, zunanja in notranja)
- 4.2.2.4.2 (vozni park – zunanja vrata)
- 4.2.2.4.3 (vozni park – notranja vrata)

3.3.3 Zdravje

Bistvena zahteva 1.3.1 iz Priloge III k Direktivi 2001/16/ES, kakor je spremenjena z Direktivo 2004/50/ES:

„Materiali, ki so zaradi načina uporabe lahko nevarni za zdravje tistih, ki imajo do njih dostop, se v vlakih in železniški infrastrukturi ne smejo uporabljati.“

To bistveno zahtevo izpolnjujejo funkcionalne in tehnične specifikacije v določbah:

- 4.1.2.24 (infrastruktura – čiste, nezakajene postaje)
- 4.2.2.2 (vozni park – sedeži)
- 4.2.2.2-1 (vozni park – splošno)
- 4.2.2.2.2 (vozni park – sedeži, rezervirani za invalide)
- 4.2.2.7 (vozni park – prehodi)

3.3.4 Varstvo okolja

Ni pomembno za to TSI.

3.3.5 Tehnična združljivost

Bistvena zahteva 1.5 iz Priloge III k Direktivi 2001/16/ES, kakor je spremenjena z Direktivo 2004/50/ES:

„Tehnične značilnosti infrastrukture in fiksni naprav morajo biti združljive med seboj in z značilnostmi vlakov, ki se bodo uporabljali v vseevropskem železniškem sistemu za konvencionalne hitrosti.“

„Če je na nekaterih delih omrežja skladnost teh značilnosti težko doseči, je mogoče uvesti začasne rešitve, ki zagotavljajo združljivost v prihodnje.“

To bistveno zahtevo izpolnjujejo funkcionalne in tehnične specifikacije v določbah:

- 4.1.2.18 (infrastruktura – višina in odmik perona)
- 4.2.2.12 (vozni park – položaj stopnic za vstop ter izstop iz vozila)

3.4 Posebne zahteve za infrastrukturni podsistem

3.4.1 Varnost

Bistvena zahteva 2.1.1 iz Priloge III k Direktivi 2001/16/ES, kakor je spremenjena z Direktivo 2004/50/ES:

„Sprejeti je treba ukrepe za omejitev nevarnosti, ki so jim osebe izpostavljene, zlasti ko vlak vozi skozi postaje.“

To bistveno zahtevo izpolnjujejo funkcionalne in tehnične specifikacije v določbah:

- 4.1.2.19 (infrastruktura – širina perona in rob perona)

„Infrastruktura, ki je javno dostopna, mora biti zasnovana in proizvedena tako, da omejuje vse nevarnosti za človekovo varnost (stabilnost, požar, dostop, evakuacija, peroni itd.).“

To bistveno zahtevo izpolnjujejo funkcionalne in tehnične specifikacije v določbah:

- 4.1.2.3 (infrastruktura – dostop brez ovir)
- 4.1.2.3.1 (infrastruktura – splošno)
- 4.1.2.3.2 (infrastruktura – označevanje poti)
- 4.1.2.4 (infrastruktura – vrata in vhodi)
- 4.1.2.5 (infrastruktura – talne površine)

- 4.1.2.6 (infrastruktura – prozorne ovire)
- 4.1.2.8 (infrastruktura – pohištvo in prostostoječe naprave)
- 4.1.2.9 (infrastruktura – izdaja voznih kart, informacijski pulti in točke za pomoč uporabnikom)
- 4.1.2.10 (infrastruktura – razsvetljava)
- 4.1.2.12 (infrastruktura – govorne informacije)
- 4.1.2.13 (infrastruktura – zasilni izhodi)
- 4.1.2.14 (infrastruktura – geometrija nadvodov in podvodov)
- 4.1.2.15 (infrastruktura – stopnice)
- 4.1.2.16 (infrastruktura – držaji)
- 4.1.2.17 (infrastruktura – klančine, tekoče stopnice, dvigala in tekoče klančine)
- 4.1.2.18 (infrastruktura – višina in odmik perona)
- 4.1.2.19 (infrastruktura – širina perona in rob perona)
- 4.1.2.20 (infrastruktura – rob perona)
- 4.1.2.21 (infrastruktura – pripomočki za vstop)
- 4.1.2.22 (infrastruktura – nivojski prehodi čez progo na postajah)

3.5 Posebne zahteve za podsistem železniškega voznega parka

3.5.1 Varnost

Bistvena zahteva 2.4.1 iz Priloge III k Direktivi 2001/16/ES, kakor je spremenjena z Direktivo 2004/50/ES:

„Struktura voznega parka in povezave med vozili morajo biti zasnovane tako, da ob trčenju ali iztirjenju ščitijo prostore za potnike in kabino strojevodje.“

To bistveno zahtevo izpolnjujejo funkcionalne in tehnične specifikacije v določbah:

- 4.2.2.3 (vozni park – prostori za invalidske vozičke)

„Sprejeti je treba ukrepe za preprečevanje dostopa do komponent pod električno napetostjo, da ni ogrožena varnost ljudi.“

Ta bistvena zahteva se ne nanaša na področje uporabe te TSI.

„V nevarnosti morajo naprave potnikom omogočati, da obvestijo strojevodjo, spremnemu osebju pa, da vzpostavi z njim stik.“

To bistveno zahtevo izpolnjujejo funkcionalne in tehnične specifikacije v določbah:

- 4.2.2.3 (vozni park – prostori za invalidske vozičke)
- 4.2.2.6.3 (vozni park – univerzalne sanitarije)
- 4.2.2.11 (vozni park – prostori za spanje, dostopni z invalidskim vozičkom)

„Vrata za dostop morajo imeti odpiralni in zapiralni sistem, ki jamči varnost potnikov.“

To bistveno zahtevo izpolnjujejo funkcionalne in tehnične specifikacije v določbah:

- 4.2.2.4.2 (vrata – zunanja vrata)

„Zasilni izhodi morajo biti zagotovljeni in označeni.“

To bistveno zahtevo izpolnjujejo funkcionalne in tehnične specifikacije v določbah:

- 4.2.2.4.2 (vozni park – zunanja vrata)
- 4.2.2.8 (vozni park – informiranje potnikov)

„Na vlakih je obvezen zasilni sistem razsvetljave z zadovoljivo intenzivnostjo in trajanjem.“

To bistveno zahtevo izpolnjujejo funkcionalne in tehnične specifikacije v določbah:

- 4.2.2.5 (vozni park – razsvetljava)

„Vlaki morajo biti opremljeni z ozvočenjem, ki vlakovnemu osebju in zemeljski kontroli omogoča sporočanje informacij potnikom.“

To bistveno zahtevo izpolnjujejo funkcionalne in tehnične specifikacije v določbah:

- 4.2.2.8 (vozni park – informiranje potnikov)
- 4.2.2.8.2 (vozni park – informiranje (znaki in piktogrami))

3.5.2 Zanesljivost in razpoložljivost

Bistvena zahteva 2.4.2 iz Priloge III k Direktivi 2001/16/ES, kakor je spremenjena z Direktivo 2004/50/ES:

„Zasnova najpomembnejše opreme, vozne, vlečne in zavorne opreme ter sistema za nadzor in vodenje mora vlaku omogočati, da v posebnih slabših razmerah nadaljuje vožnjo brez škodljivih posledic za opremo, ki ostane v obratovanju.“

To bistveno zahtevo izpolnjujejo funkcionalne in tehnične specifikacije v določbah:

- 4.2.2.12.3 (vozni park – pripomočki za vstop in izstop za potnike na invalidskih vozičkih)
- 4.2.2.12.3.5 (vozni park – premične stopnice)

3.5.3 Tehnična združljivost

Bistvena zahteva 2.4.3 iz Priloge III k Direktivi 2001/16/ES, kakor je spremenjena z Direktivo 2004/50/ES:

„Električna oprema mora biti združljiva z delovanjem naprav za nadzor, vodenje in signalizacijo.“

Ta bistvena zahteva se ne nanaša na področje uporabe te TSI.

„Pri električni vleki morajo značilnosti sedanjih tokovnih odjemnikov vlakom omogočati vožnjo v sistemih za dobavo energije vseevropskega železniškega sistema za konvencionalne hitrosti.“

Ta bistvena zahteva se ne nanaša na področje uporabe te TSI.

„Značilnosti železniškega voznega parka morajo omogočati vožnjo na vsaki progi, na kateri je predvideno njegovo delovanje.“

To bistveno zahtevo izpolnjujejo funkcionalne in tehnične specifikacije v določbah:

- 4.2.2.12 (vozni park – položaj stopnic za vstop ter izstop iz vozila)

3.6 **Posebne bistvene zahteve za druge podsisteme, ki se nanašajo tudi na infrastrukturni podsistem in podsistem železniški vozni park**

3.6.1 Energijski podsistem

3.6.1.1 Varnost

Bistvena zahteva 2.2.1 iz Priloge III k Direktivi 2001/16/ES, kakor je spremenjena z Direktivo 2004/50/ES:

„Obratovanje sistemov za dobavo energije ne sme ogroziti varnosti vlakov ali oseb (uporabnikov, delovnega osebja, okoliških prebivalcev in tretjih oseb).“

Ta bistvena zahteva se ne nanaša na področje uporabe te TSI.

3.6.1.2 Varstvo okolja

Bistvena zahteva 2.2.2 iz Priloge III k Direktivi 2001/16/ES, kakor je spremenjena z Direktivo 2004/50/ES:

„Delovanje sistemov za dobavo električne ali toplotne energije ne sme posegati v okolje prek določenih omejitev.“

Ta bistvena zahteva se ne nanaša na področje uporabe te TSI.

3.6.1.3 Tehnična združljivost

Bistvena zahteva 2.2.3 iz Priloge III k Direktivi 2001/16/ES, kakor je spremenjena z Direktivo 2004/50/ES:

„Sistemi za dobavo električne in toplotne energije, ki se uporabljajo, morajo:

— *omogočati vlakom, da dosežejo določene stopnje učinkovitosti;*

— *sistemi za dobavo električne energije morajo biti združljivi z napravami za odjem toka, ki so vgrajene v vlakih.“*

Ta bistvena zahteva se ne nanaša na področje uporabe te TSI.

3.6.2 Nadzor, vodenje in signalizacija

3.6.2.1 Varnost

Bistvena zahteva 2.3.1 iz Priloge III k Direktivi 2001/16/ES, kakor je spremenjena z Direktivo 2004/50/ES:

„Naprave in postopki za nadzor, vodenje in signalizacijo, ki se uporabljajo, morajo vlakom omogočiti, da vozijo s stopnjo varnosti, ustrezno ciljem za to omrežje. Sistemi za nadzor, vodenje in signalizacijo morajo zagotavljati varno vožnjo tudi vlakom, ki jim je dovoljeno voziti v slabših pogojih obratovanja.“

Ta bistvena zahteva se ne nanaša na področje uporabe te TSI.

3.6.2.2 Tehnična združljivost

Bistvena zahteva 2.3.2 iz Priloge III k Direktivi 2001/16/ES, kakor je spremenjena z Direktivo 2004/50/ES:

„Vsa nova infrastruktura in ves novi železniški vozni park, ki sta narejena ali razvita po sprejetju združljivih sistemov za nadzor, vodenje in signalizacijo, morata biti prilagojena uporabi teh sistemov.“

Ta bistvena zahteva se ne nanaša na področje uporabe te TSI.

„Oprema za nadzor, vodenje in signalizacijo, ki je vgrajena v kabini strojevodje, mora pod posebnimi pogoji omogočati normalno obratovanje po celotnem vseevropskem železniškem sistemu za konvencionalne hitrosti.“

Ta bistvena zahteva se ne nanaša na področje uporabe te TSI.

3.6.3 Vzdrževanje

3.6.3.1 Zdravje in varnost

Bistvena zahteva 2.5.1 iz Priloge III k Direktivi 2001/16/ES, kakor je spremenjena z Direktivo 2004/50/ES:

„Tehnične naprave in postopki v vzdrževalnih centrih morajo zagotavljati varno obratovanje podsistema in ne smejo ogrožati zdravja in varnosti.“

Ta bistvena zahteva se ne nanaša na področje uporabe te TSI.

3.6.3.2 Varstvo okolja

Bistvena zahteva 2.5.2 iz Priloge III k Direktivi 2001/16/ES, kakor je spremenjena z Direktivo 2004/50/ES:

„Tehnične naprave in postopki v vzdrževalnih centrih ne smejo presegati dovoljenih vrednosti motenj za bližnje okolje.“

Ta bistvena zahteva se ne nanaša na področje uporabe te TSI.

3.6.3.3 Tehnična združljivost

Bistvena zahteva 2.5.3 iz Priloge III k Direktivi 2001/16/ES, kakor je spremenjena z Direktivo 2004/50/ES:

„Naprave za vzdrževanje železniškega voznega parka za konvencionalne hitrosti morajo omogočati varno, zdravju neškodljivo in neoteženo obratovanje, kateremu je namenjen, na celotnem vozem parku.“

Ta bistvena zahteva se ne nanaša na področje uporabe te TSI.

3.6.4 Vodenje in upravljanje železniškega prometa

3.6.4.1 Varnost

Bistvena zahteva 2.6.1 iz Priloge III k Direktivi 2001/16/ES, kakor je spremenjena z Direktivo 2004/50/ES:

„Uskladitev operativnih predpisov o obratovanju omrežja ter usposobljenost strojevodij in vlakovnega osebja in osebja v dispečerskih centrih morata zagotavljati varno obratovanje, pri čemer se upoštevajo različne zahteve v čezmejnem in domačem prometu.“

To bistveno zahtevo izpolnjujejo funkcionalne in tehnične specifikacije v določbah:

- 4.1.4 (infrastruktura – operativni predpisi)
- 4.1.6 (infrastruktura – poklicna usposobljenost)
- 4.2.4 (vozni park – operativni predpisi)
- 4.2.6 (vozni park – poklicna usposobljenost)

„Vzdrževalne dejavnosti in njihova pogostost, izobraževanje in usposobljenost osebja v vzdrževalnih in dispečerskih centrih ter sistem zagotavljanja kakovosti, ki ga v dispečerskih in vzdrževalnih centrih vzpostavijo zadevni prevozniki v železniškem prometu, morajo zagotavljati visoko raven varnosti.“

To bistveno zahtevo izpolnjujejo funkcionalne in tehnične specifikacije v določbah:

- 4.1.4 (infrastruktura – operativni predpisi)
- 4.1.6 (infrastruktura – poklicna usposobljenost)
- 4.2.4 (vozni park – operativni predpisi)
- 4.2.6 (vozni park – poklicna usposobljenost)

3.6.4.2 Tehnična združljivost

Bistvena zahteva 2.6.3 iz Priloge III k Direktivi 2001/16/ES, kakor je spremenjena z Direktivo 2004/50/ES:

„Uskladitev operativnih predpisov o obratovanju omrežja ter usposobljenost strojevodij, vlakovnega osebja in osebja za upravljanje prometa morajo zagotavljati učinkovitost delovanja vseevropskega železniškega sistema za konvencionalne hitrosti, pri čemer se upoštevajo različne zahteve v čezmejnem in domačem prometu.“

To bistveno zahtevo izpolnjujejo funkcionalne in tehnične specifikacije v določbah:

- 4.1.4 (infrastruktura – operativni predpisi)
- 4.1.6 (infrastruktura – poklicna usposobljenost)
- 4.2.4 (vozni park – operativni predpisi)
- 4.2.6 (vozni park – poklicna usposobljenost)

3.6.5 Telematske aplikacije v tovornem in potniškem prometu

3.6.5.1 Tehnična združljivost

Bistvena zahteva 2.7.1 iz Priloge III k Direktivi 2001/16/ES, kakor je spremenjena z Direktivo 2004/50/ES:

„Bistvene zahteve za telematske aplikacije jamčijo minimalno kakovost prevoza potnikov in blaga, zlasti glede tehnične združljivosti.“

Pri tem je treba zagotoviti:

- *da se podatkovne baze, programska oprema in podatkovni komunikacijski protokoli izdelajo tako, da omogočajo maksimalno izmenjavo podatkov med različnimi aplikacijami in operaterji, pri čemer se izključijo zaupni komercialni podatki;*
- *lahek dostop do informacij za uporabnike.“*

To bistveno zahtevo izpolnjujejo funkcionalne in tehnične specifikacije v določbah:

- 4.1.2.9 (infrastruktura – izdaja voznih kart, informacijski pulti in točke za pomoč uporabnikom)
- 4.1.2.11 (infrastruktura – vidne informacije, znaki, piktogrami in dinamične informacije)
- 4.1.2.12 (infrastruktura – zvočne informacije)
- 4.2.2.8 (vozni park – informiranje potnikov)

3.6.5.2 Zdravje

Bistvena zahteva 2.7.3 iz Priloge III k Direktivi 2001/16/ES, kakor je spremenjena z Direktivo 2004/50/ES:

„Vmesniki med temi sistemi in uporabniki morajo izpolnjevati minimalna pravila glede ergonomije in varovanja zdravja.“

To bistveno zahtevo izpolnjujejo funkcionalne in tehnične specifikacije v določbah:

- 4.1.2.9 (infrastruktura – blagajne za izdajo vozovnic, prostori za informacije in sprejemna mesta)
- 4.1.2.12 (infrastruktura – zvočne informacije)
- 4.2.2.8 (vozni park – informiranje potnikov)

3.7

Elementi področja TSI za osebe z omejeno mobilnostjo, povezani z bistvenimi zahtevami

Infrastruktura		Sklic na določbo Direktive 2001/16/ES, kakor je spremenjena z Direktivo 2004/50/ES					
		Priloga II	Bistvena zahteva iz Priloge III				
Element področja TSI za PRM	Sklic na §		Varnost	Zanesljivost in razpoložljivost	Zdravje	Varstvo okolja	Tehnična združljivost
Splošno	4.1.2.1	2.1					
Parkirna mesta za osebe z omejeno mobilnostjo	4.1.2.2	2.1					
Dostop brez ovir	4.1.2.3	2.1	2.1.1				
Splošno	4.1.2.3.1	2.1	2.1.1				
Označevanje poti	4.1.2.3.2	2.1	2.1.1				
Vrata in vhodi	4.1.2.4	2.1	1.1.1 2.1.1				
Talne površine	4.1.2.5	2.1	2.1.1				
Prozorne ovire	4.1.2.6	2.1	2.1.1				
Sanitarije in previjalnice	4.1.2.7	2.1	1.1.5 2.1.1				
Pohištvo in prostostoječe naprave	4.1.2.8	2.1	2.1.1				
Blagajne, prostori za informacije in sprejemna mesta	4.1.2.9	2.1	2.1.1	2.7.3			2.7.1
Razsvetljava	4.1.2.10	2.1	2.1.1				
Vidne informacije: znaki, piktogrami in dinamične informacije	4.1.2.11	2.1					2.7.1
Zvočne informacije	4.1.2.12	2.1	2.1.1	2.7.3			2.7.1
Zasilni izhodi, alarmi	4.1.2.13	2.1	2.1.1				
Geometrija nadvhodov in podhodov	4.1.2.14	2.1	2.1.1				
Stopnice	4.1.2.15	2.1	2.1.1				
Držaji	4.1.2.16	2.1	2.1.1				
Klančine, tekoče stopnice, dvigala, tekoče klančine	4.1.2.17	2.1	2.1.1				
Višina in odmik perona	4.1.2.18	2.1	2.1.1				1.5
Višina perona	4.1.2.18.1	2.1	2.1.1				1.5
Odmik perona	4.1.2.18.2	2.1	2.1.1				1.5
Potek proge vzdolž peronov	4.1.2.18.3	2.1	2.1.1				1.5
Širina in rob perona	4.1.2.19	2.1	2.1.1				
Zaključek perona	4.1.2.20	2.1	2.1.1				

Infrastruktura		Sklic na določbo Direktive 2001/16/ES, kakor je spremenjena z Direktivo 2004/50/ES					
		Priloga II	Bistvena zahteva iz Priloge III				
Element področja TSI za PRM	Sklic na §		Varnost	Zanesljivost in razpoložljivost	Zdravje	Varstvo okolja	Tehnična združljivost
Pripomočki za vstop za potnike na invalidskih vozičkih	4.1.2.21	2.1	1.1.1				
Nivojski prehodi čez progo na postajah	4.1.2.22	2.1	2.1.1				

Železniški vozni park		Sklic na določbo Direktive 2001/16/ES, kakor je spremenjena z Direktivo 2004/50/ES					
		Priloga II	Bistvena zahteva iz Priloge III				
Element področja TSI za PRM	Sklic na §		Varnost	Zanesljivost in razpoložljivost	Zdravje	Varstvo okolja	Tehnična združljivost
Splošno	4.2.2.1	2.6					
Sedeži	4.2.2.2	2.6			1.3.1		
Splošno	4.2.2.2.1	2.6			1.3.1		
Sedeži, rezervirani za invalide	4.2.2.2.2	2.6			1.3.1		
Prostori za invalidske vozičke	4.2.2.3	2.6	2.4.1				
Vrata	4.2.2.4	2.6	1.1.1 1.1.5	1.2			
Zunanja vrata	4.2.2.4.2	2.6	1.1.1 1.1.5 2.4.1	1.2			
Notranja vrata	4.2.2.4.3	2.6	1.1.1 1.1.5	1.2			
Razsvetljava	4.2.2.5	2.6	2.4.1				
Sanitarije	4.2.2.6	2.6	2.4.1				
Splošno	4.2.2.6.1	2.6	2.4.1				
Standardne sanitarije	4.2.2.6.2	2.6	2.4.1				
Univerzalne sanitarije	4.2.2.6.3	2.6	2.4.1				
Prehodi	4.2.2.7	2.6			1.3.1		
Potniške informacije	4.2.2.8	2.6	2.4.1	2.7.3			2.7.1
Splošno	4.2.2.8.1	2.6					
Informacije (znaki in piktogrami)	4.2.2.8.2	2.6	2.4.1				

Železniški vozni park		Sklic na določbo Direktive 2001/16/ES, kakor je spremenjena z Direktivo 2004/50/ES					
		Priloga II	Bistvena zahteva iz Priloge III				
Element področja TSI za PRM	Sklic na §		Varnost	Zanesljivost in razpoložljivost	Zdravje	Varstvo okolja	Tehnična združljivost
Informacije (opisi poti in rezervacije sedežev)	4.2.2.8.3	2.6					
Spremembe višine	4.2.2.9	2.6	1.1.5				
Držaji	4.2.2.10	2.6	1.1.5				
Spalni oddelki, dostopni z invalidskim vozičkom	4.2.2.11	2.6	2.4.1				
Položaj stopnic vagona	4.2.2.12	2.6	1.1.1				1.5 2.4.3
Splošne zahteve	4.2.2.12.1	2.6	1.1.1				1.5 2.4.3
Stopnice vagona	4.2.2.12.2	2.6	1.1.1				1.5 2.4.3
Pripomočki za vstop	4.2.2.12.3	2.6	1.1.1	2.4.2			1.5 2.4.3

4. OPIS ZNAČILNOSTI PODSISTEMOV

4.1 Infrastrukturni podsistem

4.1.1 Uvod

Vseevropski železniški sistem za konvencionalne hitrosti, za katerega se uporablja Direktiva 2001/16/ES, kakor je spremenjena z Direktivo 2004/50/ES, in katerega del je podsistem, je integriran sistem in treba je preverjati njegovo usklajenost. Zlasti je treba pregledati usklajenost specifikacij za vsak podsistem, njegove vmesnike s sistemom, v katerega se vključuje, in predpise za obratovanje in vzdrževanje.

Funkcionalne in tehnične specifikacije podsistema in njegovi vmesniki, opisani v oddelku 4.1.2, ne predpisujejo uporabe posebnih tehnologij ali tehničnih rešitev, razen kadar je to nujno potrebno za interoperabilnost vseevropskega železniškega omrežja za konvencionalne hitrosti. Toda inovativne rešitve za interoperabilnost lahko zahtevajo nove specifikacije in/ali nove metode ocenjevanja. Da bi se omogočile tehnološke inovacije, se te specifikacije in metode ocenjevanja razvijajo po postopku, opisanem v oddelkih 6.1.4 in 6.2.4.

Ob upoštevanju vseh zadevnih bistvenih zahtev so značilnosti infrastrukturnega podsistema naslednje:

4.1.2 Funkcionalne in tehnične specifikacije

4.1.2.1 Splošno

Skladno z bistvenimi zahtevami iz oddelka 3 so funkcionalne in tehnične specifikacije za infrastrukturni podsistem v zvezi z dostopnostjo za osebe z omejeno mobilnostjo naslednje:

— Parkirna mesta za osebe z omejeno mobilnostjo

— Vrata in nivojski vhodi

- Pohodne površine, poti glavnih tokov
- Talne površine
- Otipne informacije
- Usmerjevalni trakovi
- Oznake na steklenih vratih in stenah
- Sanitarije
- Pohištvo
- Prodajna okna ali prodajni avtomati/prostor za informacije
- Naprave za kontrolo vozovnic
- Razsvetljava
- Vidne informacije: znaki, piktogrami in dinamične informacije
- Zvočne informacije
- Zasilni izhodi, alarmi
- Geometrija nadvhodov in podhodov
- Stopnice
- Držaji
- Klančine, tekoče stopnice, dvigala, tekoče klančine
- Višine in odmiki perona
- Širine in robovi perona
- Zaključki perona
- Pripomočki za vstop
- Nivojski prehodi čez progo

Pri vsakem osnovnem parametru splošna določba uvaja naslednje odstavke.

Ti podrobno opisujejo pogoje, ki morajo biti izpolnjeni za uresničevanje zahtev iz splošne določbe.

4.1.2.2 Parkirna mesta za osebe z omejeno mobilnostjo

Če ima postaja posebno parkirišče, so na njem rezervirana parkirna mesta za osebe z omejeno mobilnostjo, ki so upravičene do parkirnih mest za invalide, na tistem delu parkirišča, ki je najbližje vhodu, dostopnemu tem uporabnikom.

Drugih posebnih železniških zahtev ni in za parkirišča veljajo evropski ali nacionalni predpisi (med drugim za: – število parkirnih mest, dostop, lokacijo, mere, materiale, barve, označevanje in razsvetljavo).

4.1.2.3 Dostop brez ovir

4.1.2.3.1 Splošno

Dostop brez ovir je pot, po kateri se lahko neovirano premikajo vse kategorije oseb z omejeno mobilnostjo. Lahko obsega klančine in dvigala, če so ta izdelana in delujejo v skladu z določbo 4.1.2.17.

Naslednje točke in storitve, če so zagotovljene, povezuje vsaj en dostop brez ovir: –

- Prestopne točke na druge oblike prevoza v mejah postaje (na primer: taksi, avtobus, tramvaj, podzemna železnica, trajekt ipd.),
- Parkirišča
- Dostopne vhode in izhode
- Prostor za informacije
- Druge sisteme informiranja
- Blagajne
- Sprejemna mesta
- Čakalnice
- Garderobe
- Sanitarije
- Perone

Vsi dostopi brez ovir, stopnice, nadhodi in podhodi imajo svetlo širino najmanj 1 600 mm in svetlo višino najmanj 2 300 mm po celotni širini 1 600 mm. V zahtevani najmanjši širini ni upoštevana dodatna širina, potrebna za pretok potnikov. Ta zahteva ne velja za tekoče stopnice, tekoče klančine in dvigala.

Dostopi brez ovir potekajo tako, da so čim krajši.

Talne površine na dostopih brez ovir so antirefleksne.

Pri novih postajah s pretokom potnikov pod 1 000 potnikov na dan (skupno število potnikov, ki vstopajo na vlake in izstopajo z njih) niso zahtevana dvigala ali klančine, ki bi bili drugače potrebni za zagotovitev polne skladnosti s to določbo, če kaka druga postaja v oddaljenosti do 30 km na isti progi zagotavlja v celoti skladen dostop brez ovir. V takih okoliščinah zasnova novih postaj omogoča naknadno vgradnjo dvigala in/ali klančin, s katerimi bo postaja dostopna vsem kategorijam oseb z omejeno mobilnostjo.

4.1.2.3.2 Označevanje dostopov

Dostopi brez ovir so jasno označeni z vidnimi informacijami, ki so predpisane v določbi 4.1.2.11.

Slabovidnim osebam so informacije o dostopih brez ovir na voljo najmanj z eno od naslednjih možnosti: npr. z usmerjevalnimi trakovi, zvočnimi ali otipnimi znaki, govornimi znaki, Braillovimi zemljevidi.

Če je vgrajen usmerjevalni trak, je skladen z nacionalnimi predpisi in je predviden po celotni dolžini dostopa brez ovir.

Če so vzdolž dostopov do peronov brez ovir vgrajeni držaji ali postavljene stene v dosegu, so opremljeni s kratkimi informacijami (npr. številko perona ali smerjo) v Braillovi pisavi in v reliefni pisavi za držajem ali na steni v višini od 850 mm do 1 000 mm. Kot otipni piktogrami so dovoljene samo številke in puščice.

4.1.2.4 Vrata in vhodi

Ta določba velja za vsa vrata in vhode na dostopih brez ovir.

Zagotovljen je najmanj en dostopen vhod na postajo in en dostopen dohod k peronom.

Vrata in vhodi imajo svetlo širino odprtine najmanj 800 mm ter svetlo višino odprtine najmanj 2 100 mm.

Dovoljena so vrata z ročnim odpiranjem, polavtomatska ali avtomatska vrata.

Naprave za odpiranje in zapiranje vrat so vgrajene na višini od 800 mm do 1 200 mm.

Vrata z ročnim odpiranjem, ki niso drsna, so opremljena z vodoravnimi potisnimi prečkami po celotni širini vrat na obeh straneh vrat.

Avtomatska in polavtomatska vrata so opremljena z napravami, ki preprečujejo zagozditev potnikov med premikanjem vrat.

Če se za odpiranje in zapiranje vrat uporabljajo tipke ali daljinsko upravljanje, se te komande vidno razlikujejo od ozadja in jih mora biti mogoče prožiti s silo, ki ne presega 15 newtonov.

Če sta tipka za odpiranje in tipka za zapiranje nameščeni druga nad drugo, je tipka za odpiranje na vrhu.

Sredina komand je na območju od vključno 800 mm do vključno 1 200 mm nad tlemi.

Komande so označene otipno (npr. z otipnimi znaki) in opremljene z oznako delovanja.

Sila, potrebna za ročno odpiranje ali zapiranje vrat v brezvetrju, ne presega 25 newtonov.

Ključke vrat z ročnim odpiranjem in zapiranjem se upravljajo z dlanjo in s silo, ki ne presega 20 newtonov.

Kjer se uporabljajo vrata z vrtljivimi krili, so poleg njih predvidena še stranska nevtljiva vrata, ki se lahko po želji uporabijo.

Pragovi vrat in vhodov ne smejo biti višji od 25 mm. Po barvi so v kontrastu z neposredno okolico.

4.1.2.5 Talne površine

Vse talne površine so nedrseče v skladu z nacionalnimi predpisi za javne zgradbe.

V postajnem poslopju ne sme na pohodnih površinah nikjer biti talnih neravnin nad 5 mm, razen usmerjevalnih trakov, odtočnih kanalov in talnih varnostnih oznak.

4.1.2.6 Prozorne ovire

Prozorne ovire na glavnih poteh komunikacijskih tokov, npr. steklena vrata ali prozorne stene, so opremljene z najmanj dvema dobro vidnima pasovima znakov, logotipov, emblemov ali okraskov, enim v višini med 1 500 mm in 2 000 mm, drugim pa v višini med 850 mm in 1 050 mm. Oznake se vidno razlikujejo od ozadja, proti kateremu jih opazujemo, in so visoke najmanj 100 mm.

Te oznake vzdolž prozornih sten niso obvezne, če so potniki pred trkom v steno zavarovani kako drugače – npr. z držaji ali neprekinjenim nizom klopi.

4.1.2.7 Sanitarije in previjalnice

4.1.2.7.1 Zahteve za podsistem

Če je postaja opremljena s sanitarijami, je najmanj ena kabina za oba spola dostopna osebam na invalidskem vozičku.

Če je postaja opremljena s sanitarijami, je na voljo tudi previjalnica, namenjena ženskim in moškim uporabnikom. Prostor izpolnjuje zahteve iz določbe 4.1.2.7.2.

Da lahko sanitarije uporabljajo tudi potniki z večjimi kosi prtljage, so kabine, katerih vrata se odpirajo navznoter, široke najmanj 900 mm in dolge najmanj 1 700 mm, kabine, katerih vrata se odpirajo navzven ali drsno, pa dolge najmanj 1 500 mm. Vrata in vsi vhodi v sanitarije imajo svetlo širino najmanj 650 mm.

Glede mer in opreme sanitarij za uporabnike na invalidskih vozičkih veljajo evropski in nacionalni predpisi.

4.1.2.7.2 Zahteve za komponente interoperabilnosti

Previjalnice

V položaju za uporabo je previjalna miza od 800 mm do 1 000 mm nad tlemi. Široka je najmanj 500 mm, dolga pa najmanj 700 mm.

Oblikovana je tako, da dojenček ne more po nesreči zdrseti z nje, nima ostrih robov in prenese obremenitev najmanj 80 kg.

Če previjalna miza sega v prostor sanitarij, jo je mogoče zložiti s silo, ki ne presega 24 newtonov.

4.1.2.8 Pohištvo in prostostoječe naprave

Vsi kosi pohištva in vse prostostoječe naprave na postajah se vidno razlikujejo od ozadja in imajo zaobljene robove.

Na območju postaje so pohištvo in prostostoječe naprave razporejeni tako, da ne ovirajo slepih in slabovidnih oseb, in so razpoznavni za slepe osebe s paličico.

Predmeti na konzolah, nameščeni pod višino 2 100 mm, ki segajo v prostor dlje kot 150 mm, so opremljeni z oviro v višini največ 300 mm, ki jo lahko zazna slepa oseba s paličico.

Pod višino 2 100 mm nad tlemi ne sme biti nobenega visečega predmeta.

Na vsakem peronu, na katerem lahko potniki čakajo na vlak, in na vsakem prostoru za počitek je najmanj eno zavetišče pred vremenskimi vplivi z ergonomskimi sedeži. Sedeži imajo hrbtne naslone in vsaj tretjina jih je opremljena z nasloni za roke. Predvidena sta držaj za stoječe potnike, dolg najmanj 1 400 mm, in prostor za invalidski voziček.

4.1.2.9 Blagajne, prostori za informacije in sprejemna mesta

4.1.2.9.1 Zahteve za podsistem

Če so vzdolž dostopov brez ovir blagajne, prostori za informacije in sprejemna mesta, je pri vsaj enem oknu predvidena višina do spodnjega roba pulta najmanj 650 mm, vdolbino za kolena globine najmanj 300 mm in širino najmanj 600 mm. Višina zgornje površine pulta ali njegovega dela širine najmanj 300 mm ter globine najmanj 200 mm znaša od 700 mm do 800 mm. To območje je na voljo uporabnikom na invalidskih vozičkih, za druge osebe z omejeno mobilnostjo pa je ustrezno poskrbljeno za možnost sedenja.

Če delavca pri prodajnem oknu od potnika ločuje vmesna zasteklitev, je ta odstranljiva, v nasprotnem primeru pa je opremljena z zvočnikom. Pregrada je izdelana iz prozornega stekla.

Najmanj eno prodajno okno je opremljeno tako, da omogoča slušno prizadetim osebam z omejeno mobilnostjo razumevanje govornih informacij pri slušnem aparatu v položaju „T“.

Če je okno opremljeno z elektronsko napravo za prikaz cene delavcu na pultu, je predvidena tudi naprava za prikaz cene potniku, ki kupuje vozovnico.

Če so na dostopu brez ovir na postaji nameščeni avtomati za vozovnice, vsaj eden od teh avtomatov izpolnjuje zahteve iz določbe 4.1.2.9.2.

Če so vgrajene naprave za kontrolo kart, je vsaj pri eni od teh prost prehod širine najmanj 800 mm, skozi katerega lahko gre invalidski voziček dolžine do 1 200 mm.

Če so vgrajeni vrtljivi križi, je med obratovanjem postaje vseskozi na voljo vsaj en prehod brez takih vrat za osebe z omejeno mobilnostjo.

4.1.2.9.2 Zahteve za komponente interoperabilnosti

Avtomati za vozovnice na dostopu brez ovir na postaji iz določbe 4.1.2.9.1 imajo otipno območje (ki obsega tipkovnico in del za plačilo ter izdajo vozovnice) na višini od 700 mm do 1 200 mm. Najmanj en zaslon in tipkovnica sta vidna hkrati osebi, ki sedi na invalidskem vozičku, in osebi, ki stoji pred avtomatom. Če se podatki vnašajo prek zaslona, ta izpolnjuje zahteve te določbe.

4.1.2.10 Razsvetljava

Razsvetljava na zunanjem prostoru postaje je skladna z evropskimi ali nacionalnimi predpisi.

Dostop brez ovir je v mejah postajnega poslopja od dostopnega vhoda do dostopa na peron razsvetljen z najmanj 100 luksi, merjeno na ravni tal. Osvetljenost glavnega vhoda, stopnic in zaključkov peronov znaša najmanj 100 luksov, merjeno na ravni tal. Če je za to potrebna umetna razsvetljava, osvetljenost za najmanj 40 luksov presega naravno osvetljenost okoliških površin, svetloba pa ima hladnejšo barvo.

Peroni in druge zunanje površine za potnike imajo povprečno raven osvetljenosti najmanj 20 luksov, merjeno na ravni tal, najmanjša dovoljena osvetljenost pa je 10 luksov.

Če je za branje podrobnih informacij potrebna umetna razsvetljava, so območja z informacijami poudarjena z osvetljenostjo najmanj 15 luksov nad osvetljenostjo okoliških površin. Taka mesta so razsvetljena s svetlobo drugačne barve kot površine v okolici.

Zasilna razsvetljava je skladna z evropskimi ali nacionalnimi predpisi.

4.1.2.11 Vidne informacije: znaki, piktogrami in dinamične informacije

4.1.2.11.1 Zahteve za podsistem

Vse informacije na postaji so dosledne in v skladu z evropskimi ali nacionalnimi predpisi.

Za vse pisne informacije se uporabljajo velike in male črke nesorifne pisave (tj. ne samo velike črke).

Uporaba stisnjenih malih črk z repki in vratovi ni dovoljena.

Repki malih črk so jasno razpoznavni in dosegajo najmanj 20 % velikosti velikih črk.

Vse razpoložljive informacije na peronih in vhodih so usklajene z glavnim sistemom za informiranje in usmerjanje, zlasti glede barve in kontrastov.

Vidne informacije so čitljive pri vsakršni osvetljenosti, ki lahko nastopi med obratovanjem postaje.

Vidne informacije se jasno razlikujejo od ozadja.

Kjer so uporabljene dinamične informacije, so usklajene z bistvenimi zvočnimi informacijami.

Zagotovljene so naslednje informacije:

- varnostne informacije in varnostna navodila v skladu z evropskimi ali nacionalnimi predpisi;
- opozorila, znaki za prepovedi in obveznosti v skladu z evropskimi ali nacionalnimi predpisi;
- informacije o odhodih vlakov;
- oznake storitev na postaji, ki so na voljo, in dostopa do teh storitev.

Informacije so zagotovljene na vseh točkah, kjer se poti ločijo, na sami poti pa v največ 100-metrskih presledkih. Znaki, simboli in piktogrami so na celotni poti uporabljeni usklajeno.

Zagotovljene so zadostne informacije za sprejem odločitve. Na primer: Na prvi točki odločitve pri vходу na postajo zadostuje informacija „K peronom“ in niso potrebni smerokazi k posameznim peronom.

Otipne informacije so zagotovljene v:

- sanitarijah za način uporabe in za klice v sili, če je potrebno;
- dvigalih v skladu z Dodatkom E.4 k EN 81-70:2003.

Informacije in smerokazi ne smejo biti kombinirani z reklamnimi oglasi.

Opomba: Splošne informacije o storitvah javnega prevoza se v okviru te določbe ne štejejo za reklamne oglase.

Nameščeni so naslednji, posebej za osebe z omejeno mobilnostjo namenjeni grafični simboli in piktogrami:

- znak, skladen z mednarodnim simbolom „primerno za invalide“, opisan v določbah N.2 in N.4 v Prilogi N;
- informacije o smereh dostopov brez ovir in prostorov, dostopnih z invalidskim vozičkom;
- oznake univerzalnih sanitarij;
- če so na peronu objavljene informacije o sestavi vlaka, oznake mesta vstopa z invalidskim vozičkom.

Simboli lahko nastopajo skupaj z drugimi simboli (npr.: za dvigalo, sanitarije itn.).

Nameščene indukcijske zanke so označene, kakor je opisano z določbah N.2 in N.5 v Prilogi N.

Če ima postaja garderobo za težko in veliko prtljago, jo označuje grafični simbol.

Če ima postaja možnost klica v sili ali informacij, so naprave za to označene z znakom, opisanim v določbah N.2 in N.6 v Prilogi N.

Če je vgrajen sistem za klice v sili:

- je opremljen z vidnimi in otipnimi simboli,
- je označen z znakom, opisanim v določbah N.2 in N.7 v Prilogi N,

in ima:

- vidni in zvočni prikaz uporabe naprave;
- po potrebi dodatna navodila za uporabo.

V univerzalnih sanitarijah in sanitarijah, dostopnih z invalidskimi vozički, opremljenimi z ročnimi oporami na tečajih, je grafični simbol, ki kaže ročno oporo v dvignjenem in spuščnem položaju.

Na enem mestu je drug ob drugem nameščenih največ pet piktogramov, vključno s smerno puščico za posamezno smer.

4.1.2.11.2 Zahteve za komponente interoperabilnosti

Zasloni so biti dovolj veliki, da lahko hkrati prikažejo popolna imena postaj ali popolne besede sporočil. Vsako ime postaje ali beseda sporočila je prikazano najmanj 2 sekundi. Če se uporablja (vodoravno ali navpično) drseči prikaz, je vsaka cela beseda prikazana najmanj 2 sekundi, hitrost vodoravnega drsenja pa ne presega 6 znakov na sekundo.

Najmanjša višina črk se izračuna po naslednji enačbi: Razdalja pri branju v mm, deljena z 250 = velikost pisave (npr.: 10 000 mm/250 = 40 mm).

Vsi varnostni znaki, znaki za obveznosti in znaki prepovedi vključujejo piktograme in so oblikovani v skladu z ISO 3864-1.

Največja razdalja pri branju je značilnost posamezne komponente interoperabilnosti.

4.1.2.12 Zvočne informacije

Zvočne informacije imajo v vseh območjih raven RASTI (indeks razumljivosti govora) najmanj 0,5 po IEC 60268-16, del 16.

Kjer so zagotovljene zvočne informacije, so te usklajene s prikazanimi bistvenimi vidnimi informacijami.

Če se zvočne informacije ne zagotavljajo samodejno, je na voljo sistem za zvočne komunikacije, ki omogoča potnikom informacije pridobiti na zahtevo.

4.1.2.13 Zasilni izhodi, alarmi

Zasilni izhodi in alarmi so skladni z evropskimi ali nacionalnimi predpisi.

4.1.2.14 Geometrija nadvhodov in podhodov

Če so na običajni poti za potnike na območju postaje uporabljeni nadvhodi ali podhodi, imajo svetlo širino najmanj 1 600 mm in svetlo višino najmanj 2 300 mm po celotni dolžini. V zahtevi glede najmanjše širine ni upoštevana dodatna širina, ki je morda potrebna za velike pretoke potnikov; ta dodatna širina je skladna z nacionalnimi predpisi.

4.1.2.15 Stopnice

Stopnice so skladne z evropskimi ali nacionalnimi predpisi.

Stopnice na glavnih poteh imajo svetlo širino najmanj 1 600 mm, merjeno med držaji. V zahtevani najmanjši širini ni upoštevana dodatna širina, potrebna za pretok potnikov.

Vse pohodne površine stopnic so nehrseče.

Pred prvo spodnjo stopnico in pred prvo zgornjo stopnico je v celotni širini stopnice s pasovi izvedeno reliefno varnostno opozorilo stopnišča. Pas ima globino najmanj 400 mm in je v kontrastu s preostalo talno površino ter vgrajen vanjo. Ta pas se razlikuje od usmerjevalnih trakov na poteh.

Odprti prostori pod stopnicami so zaščiteni tako, da varujejo potnike pred nehotenimi trki ob nosilne elemente in prostore zmanjšane višine.

4.1.2.16 Držaji

Stopnice in klančine so na obeh straneh opremljene z držaji na dveh višinah. Zgornji držaj je na višini od 850 mm do 1 000 mm nad tlemi, spodnji držaj pa na višini od 500 mm do 750 mm nad tlemi.

Med držajem in drugimi deli konstrukcije, razen nosilci držaja, je najmanj 40 mm prostega prostora.

Držaji so neprekinjeni. Držaji stopnišča segajo najmanj 300 mm čez spodnjo in zgornjo stopnico (ta podaljška sta lahko ukrivljena k steni, da ne ovirata gibanja).

Držaji so zaobljeni in imajo presek, ustrezen premeru 30 mm do 50 mm.

Držaji se po barvi vidno razlikujejo od sten.

4.1.2.17 Klančine, tekoče stopnice, dvigala, tekoče klančine

Za osebe z omejeno mobilnostjo, ki ne morejo uporabljati stopnic, so na voljo klančine, če niso na voljo ustrezna dvigala.

Klančine so skladne z evropskimi ali nacionalnimi predpisi.

Če so vgrajene tekoče stopnice, je njihova največja dovoljena hitrost 0,65 m/s, projektirane pa so v skladu z evropskimi ali nacionalnimi predpisi.

Kjer ni na voljo klančin, so zagotovljena dvigala; projektirana so v skladu z evropskimi ali nacionalnimi predpisi.

Če so vgrajene tekoče klančine, sta njihova največja dovoljena hitrost 0,75 m/s in največji dovoljeni naklon 12 stopinj (21,3 %), projektirane pa so v skladu z evropskimi ali nacionalnimi predpisi.

4.1.2.18 Višina in odmik perona

4.1.2.18.1 Višina perona

V železniškem omrežju za konvencionalne hitrosti sta dovoljeni dve višini peronov: 550 mm in 760 mm nad gornjim robom tirnice. Dovoljeno odstopanje od teh mer znaša $-35\text{ mm}/+0\text{ mm}$.

Pri peronih železniškega omrežja za konvencionalne hitrosti, na katerih se ustavlja tudi cestna železnica (npr. mestna železnica ali vlak-tramvaj), je dovoljena višina med 300 mm in 380 mm. Dovoljeno odstopanje od teh mer znaša $+/-20\text{ mm}$.

Na zavojih s polmerom pod 500 m je lahko višina perona višja ali nižja od zgoraj predpisane, če je prva stopnica vozila skladna s sliko 11 v določbi 4.2.2.12.1.

4.1.2.18.2 Odmik perona

Opomba, ki bo ob koncu procesa odstranjena iz TSI PRM za konvencionalne hitrosti: Infrastrukturna TSI za visoke hitrosti predpisuje zahteve za perone v železniškem omrežju za visoke hitrosti.

Pri peronih železniškega omrežja za konvencionalne hitrosti so robovi na nazivnih višinah 550 mm in 760 mm skladni z minimalnim svetlim profilom ustroja (odprta točka; do revizije TSI po objavi EN15273-3:2006 veljajo nacionalni predpisi o minimalnem svetlem profilu ustroja); dogovorna vrednost b_{q0} od osi tira vzporedno z gornjim robom tirnice se ugotavlja z enačbo, ki ne upošteva učinkov

— razširitve tirne širine v zavojih,

— naklona,

— kretnic in prehodov,

— kvazistatičnega nagiba,

— gradbenih in vzdrževalnih odstopanj

kjer je:

$$b_{q0} = 1650 + \frac{3750}{R}$$

R polmer zavoja proge, v metrih.

Izračunana vrednost b_{qlim} je predpisana v EN15273-3:2006 in upošteva vse druge vrednosti, ki niso vključene v enačbo za b_{q0} . Dejanska vrednost b_q za položaj robov perona glede na os tira vzporedno z gornjim robom tirnice omogoča odstopanja zaradi odstopanj T_q pri postavljanju ali vzdrževanju robov perona. $b_{qlim} \leq b_q \leq b_{qlim} + T_q$.

Tolerančno območje T_q je $0 \leq T_q \leq 50\text{ mm}$.

Učinki naklona se zunaj zavoja kompenzirajo za del, ki presega 25 mm, s previsom perona nad vboklino, potrebno za kvazistatični nagib svetlega profila ustroja pravokotno na gornji rob tirnice.

Zato je lahko dejanski odmik večji od standardnega odmika.

4.1.2.18.3 Potek proge vzdolž peronov

Opomba, ki bo ob koncu procesa odstranjena iz TSI PRM za konvencionalne hitrosti: Peroni prog kategorije I v železniškem omrežju za visoke hitrosti so skladni z infrastrukturno TSI za visoke hitrosti.

Opomba, ki naj se vključi v infrastrukturno TSI za visoke hitrosti: Peroni prog kategorije II in kategorije III v železniškem omrežju za visoke hitrosti so skladni s določbo 4.1.2.18.3 TSI za osebe z omejeno mobilnostjo za konvencionalne hitrosti.

Pri peronih v železniškem omrežju za konvencionalne hitrosti je proga ob peronu po možnosti ravna, polmer zavoja pa nikakor ni biti manjši od 300 m.

4.1.2.19 Širina in rob perona

Širina perona sme biti vzdolž perona različna. Najmanjša širina perona brez ovir je večja od ene od naslednjih vrednosti:

— vsote širine nevarnega območja in širin dveh hodnikov po 800 mm v nasprotnih smereh (1 600 mm) ali

pri enostranskem peronu 2 500 mm, pri otočnem peronu 3 300 mm (ta mera se lahko klinasto zoži na 2 500 mm na zaključkih perona).

V zahtevani najmanjši širini ni upoštevana dodatna širina, potrebna za pretok potnikov.

Na hodniku širine 1 600 mm so dovoljene manjše ovire, katerih dolžine ne presegajo 1 000 mm (na primer stebri, pulti, sedeži). Razdalja med robom perona in oviro znaša najmanj 1 600 mm; širina hodnika od roba ovire do nevarnega območja znaša najmanj 800 mm.

Če je razdalja med dvema manjšima ovirama manjša od 2 400 mm, se ti dve oviri štejeta za eno veliko oviro.

Najmanjša razdalja med robom ovir, kakršne so stene, sedeži, dvigala in stopnice, katerih dolžina presega 1 000 mm, vendar je manjša od 10 000 mm, in robom nevarnega območja je 1 200 mm. Razdalja med robom perona in robovi takih ovir znaša najmanj 2 000 mm.

Najmanjša razdalja med robom ovir, kakršne so stene, sedeži, dvigala in stopnice, katerih dolžina presega 10 000 mm, in robom nevarnega območja je 1 600 mm. Razdalja med robom perona in robovi takih ovir znaša najmanj 2 400 mm.

Če so na vlaku ali na peronu vgrajeni pripomočki za vstop in izstop uporabnikov invalidskih vozičkov, je na mestih, kjer se te naprave lahko uporabljajo, razdalja med robom priprave na mestu, kjer se uporabnik invalidskega vozička spusti na peron ali dvigne z njega, in najbližjo oviro na peronu najmanj 1 500 mm. Nove postaje to zahtevo izpolnjujejo za vse vlake, ki se bodo predvidoma ustavljali na njih.

Nevarno območje perona se začne na robu perona ob progi in je opredeljeno kot območje, na katerem lahko na potnike delujejo nevarne sile zaradi piša, ki ga ustvarjajo mimo vozeči vlaki glede na svojo hitrost. Pri železniškem sistemu za konvencionalne hitrosti za to območje veljajo nacionalni predpisi.

Meja nevarnega območja na strani, nasprotni robu perona ob progi, je označena z vidnimi in otipnimi opozorilnimi oznakami. Otipne oznake so skladne z nacionalnimi predpisi.

Vidna varnostna oznaka je trak širine najmanj 100 mm v kontrastni barvi in z neдрsečo površino.

Barva materiala roba perona ob progi izstopa od temne barve vrzeli med peronom in progjo. Material je neдрseč.

4.1.2.20 Zaključek perona

Zaključek perona je označen z vidnimi in otipnimi oznakami.

4.1.2.21 Pripomočki za vstop in izstop potnikov na invalidskih vozičkih

4.1.2.21.1 Zahteve za podsistem

Če je na postajnem peronu, ki ima dostopne poti brez ovir v skladu z določbo 4.1.2.3.1, v okviru normalnega obratovanja predvideno ustavljanje vlakov z vrati, primernimi za invalidske vozičke, je za vstop in izstop potnikov na invalidskih vozičkih med vrati vagona in peronom predviden pripomoček za vstop/izstop,

- če ni mogoče dokazati, da razmik med robom praga vrat in robom perona ne presega 75 mm, merjeno v vodoravni smeri, in ne presega 50 mm, merjeno v navpični smeri,

in

- če na območju 30 km od te postaje na isti progi ni nobene postaje, opremljene s pripomočki za vstop in izstop.

Odgovorni upravljavec infrastrukture (ali upravljavec postaje, če je ta odgovorni organ) in prevoznik v železniškem prometu se dogovorita o upravljanju pripomočkov za vstop in izstop v skladu z Uredbo (ES) št. 1371/2007 Evropskega parlamenta in Sveta o pravicah in obveznostih potnikov v mednarodnem železniškem prometu ⁽¹⁾ in v tem dogovoru določita, kdo je odgovoren za zagotavljanje pripomočkov za vstop in izstop. Upravljavec infrastrukture (ali upravljavec postaje) in prevoznik v železniškem prometu zagotovita, da je dogovorjena delitev odgovornosti najbolj sprejemljiva in izvedljiva rešitev za vse.

Ta dogovor opredeljuje:

- postajne perone, na katerih mora upravljavec infrastrukture ali upravljavec postaje zagotavljati pripomočke za vstop in izstop, in železniški vozni park, za katerega se uporabljajo,
- postajne perone, na katerih mora prevoznik v železniškem prometu zagotavljati pripomočke za vstop in izstop, in železniški vozni park, za katerega se uporabljajo,
- železniški vozni park, na katerem mora prevoznik v železniškem prometu zagotavljati pripomočke za vstop in izstop, in postajne perone, na katerih se uporabljajo,
- posebna pravila za ustavljanje vlakov za izpolnjevanje zahtev iz določbe 4.1.2.19 (območje pripomočkov za vstop in izstop uporabnikov invalidskih vozičkov).

V svojem sistemu varnega upravljanja prevoznik v železniškem prometu navede svoje obveznosti po takih dogovorih in predvideni način izpolnjevanja teh obveznosti.

V svojem sistemu varnega upravljanja upravljavec infrastrukture navede svoje obveznosti po takih dogovorih in predvideni način izpolnjevanja teh obveznosti.

V zgornjih odstavkih se upravljavec postaje, ki upravlja perone, šteje za upravljavca infrastrukture po členu 3 Direktive 91/440/EGS: opredelitev infrastrukture in Uredba 2598/70/EGS.

Če so na podlagi navedenega vse vrste železniškega voznega parka, ki se ustavljajo ob peronu, opremljene s pripomočki za vstop in izstop, združljivimi s peronom, je dopustno, da peron sam ni opremljen s takimi pripomočki.

Pripomočki za vstop in izstop izpolnjujejo zahteve iz določbe 4.1.2.21.2. Če je mesto vstopa in izstopa z invalidskim vozičkom opredeljeno vnaprej, so lahko mesta na peronu, kjer so vrata vagona dostopna z invalidskimi vozički, označena z mednarodnim simbolom „primerno za invalide“. Ti znaki so v skladu z določbama N.2 in N.4 v Prilogi N.

Klančine

Klančina za dostop, ročna ali polavtomatska, ki jo upravlja delavec postaje, je predvidena bodisi na postaji ali na vlaku.

Klančina izpolnjuje zahteve iz določbe 4.1.2.21.2.

Dvižne ploščadi

Če se uporablja dvižna ploščad, izpolnjuje zahteve iz določbe 4.1.2.21.2.

⁽¹⁾ UL L 315, 3.12.2007, str. 14.

4.1.2.21.2 Zahteve za komponente interoperabilnosti

Če so pripomočki za vstop in izstop nameščeni na postaji, omogočajo uporabo z invalidskim vozičkom, katerega lastnosti so opisane v Prilogi M.

Pripomoček za vstop in izstop ima nosilnost najmanj 300 kg pri bremenu, porazdeljenem na površini 660 mm x 660 mm na sredini naprave.

Če ima pripomoček za vstop in izstop električni pogon, je opremljen za zasilno ročno upravljanje ob izpadu električnega napajanja.

Klančine

Površina klančine je nedrseča in ima svetlo širino najmanj 760 mm.

Klančina ima dvignjene robove na obeh straneh, tako da kolesa pripomočkov za gibanje ne morejo zdrseti z nje.

Robova klančine sta poševno odrezana in nista višja od 20 mm. Opremljena sta z opozorilnimi trakovi v kontrastni barvi.

Največji dovoljeni naklon klančine je 10,2 stopinje (18 %).

Med uporabo je klančina pritrjena tako, da se ne more premikati.

Klančine, s prenosnimi vred, so shranjene tako, da ne ovirajo potnikov.

Dvižne ploščadi in prenosna osebna dvigala

Če se uporablja dvižna ploščad ali prenosno osebno dvigalo, izpolnjuje naslednje zahteve:

Površina ploščadi je nedrseča. Ploščad ima svetlo širino najmanj 720 mm.

Dvižna ploščad ali premično osebno dvigalo sta projektirana tako, da se mehanizem ne more premakniti, dokler dvigalo ni spravljeno.

Vse komande za izvlek, spuščanje na tla, dviganje in spravljanje dvižne ploščadi ali dvigala delujejo samo na neprekinjen pritisk operaterja dvigala in preprečujejo nepravilno zaporedje delovanja, ko je ploščad zasedena.

Dvižna ploščad ali premično osebno dvigalo ima vgrajene možnosti za zasilno ročno izvlačanje, spuščanje na tla zasedene ploščadi ter dviganje in spravljanje prazne ploščadi ob izpadu električnega napajanja.

Med dviganjem ali spuščanjem osebe se noben del dvižne ploščadi ali premičnega osebnega dvigala ne premika s hitrostjo nad 150 mm/s, med izvlačenjem ali spravljanjem pa ne s hitrostjo nad 300 mm/s (razen pri ročnem izvlačenju ali spravljanju). Največji dovoljeni pospešek ploščadi z osebo v vodoravni ali navpični smeri je 0,3 g.

Ploščad je opremljena s pregradami, ki preprečujejo zdrs koles invalidskega vozička z nje med delovanjem.

Premična pregrada ali vgrajena oblikovna rešitev ploščadi preprečuje, da bi lahko kolesa invalidskega vozička zapeljala s ploščadi na robu, ki je obrnjen proti železniškemu vagonu, preden sta dvižna ploščad ali premično osebno dvigalo popolnoma dvignjena.

Vse stranice ploščadi, ki pri dvignjenem dvigalu segajo čez podvozje, so opremljene z najmanj 25 mm visokimi pregradami. Te pregrade ne smejo ovirati manevriranja vozička v hodnik železniškega vagona ali iz njega.

Na dovozni stranici ploščadi (zunanjí stranici) je vgrajena ustrezna pregrada, ki se na tleh uporablja kot dovozna klančina in je v dvignjenem ali zaprtem položaju dovolj visoka; sicer se vgradi dodatni sistem, ki preprečuje, da bi invalidski voziček zapeljal s ploščadi ali prevozil pregrado.

Dvižna ploščad ali dvigalo omogoča, da se voziček na ploščad zapelje naprej ali vzvratno.

Zagotovljen je sistem za varno spravljanje dvigala, ki ne ovira gibanja invalidskega vozička ali pripomočka za gibanje in ne povzroča nevarnosti za potnike.

4.1.2.22 Nivojski prehodi čez progo na postajah

Če nacionalni predpisi dovoljujejo uporabo nivojskih prehodov čez progo za potnike in če so ti prehodi potrebni za zagotovitev dostopa brez ovir, so ti prehodi dostopni vsem kategorijam oseb z omejeno mobilnostjo.

Projektirani so tako, da se na površini prehoda ali na tiru ne more zgoditi niti najmanjše kolo invalidskega vozička, opredeljeno v Prilogi M.

Meje površine nivojskega prehoda so označene z vidnimi oznakami in varnostnimi trakovi.

4.1.3 Funkcionalne in tehnične specifikacije za vmesnike

Ker za zdaj ni TSI za potniški železniški vozni park in infrastrukturo za konvencionalne hitrosti, ostaja ta oddelek še odprta točka.

Vmesnikov s podsistemom nadzor, vodenje in signalizacija ni.

Vmesnik z obratovalnim podsistemom je opisan v oddelku 4.1.4 „Operativni predpisi“.

4.1.4 Operativni predpisi

V nadaljevanju opisani operativni predpisi niso del ocenjevanja infrastrukture.

Ta TSI ne določa operativnih predpisov za evakuacijo pri nevarnosti, ampak le ustrezne tehnične zahteve. Namen tehničnih zahtev za infrastrukturo je olajšati evakuiranje vsem, tudi osebam z omejeno mobilnostjo.

Ob upoštevanju bistvenih zahtev iz poglavja 3 so posebni operativni predpisi za infrastrukturni podsistem v skladu s tehničnim področjem uporabe, opredeljenim v določbi 1.1, ki jih zadeva ta TSI, naslednji:

— Splošno

Upravljevec infrastrukture ali upravljevec postaje ima pisne smernice, ki zagotavljajo dostopnost potniške infrastrukture vsem kategorijam oseb z omejeno mobilnostjo vseskozi med obratovanjem v skladu s tehničnimi zahtevami te TSI. Poleg tega so združljive s smernicami prevoznika v železniškem prometu, ki želi po potrebi uporabljati naprave (glej oddelek 4.2.4). Smernice se izvajajo z ustreznim obveščanjem osebja, postopki in usposabljanjem. Infrastrukturne smernice vsebujejo med drugim operativne predpise za naslednje okoliščine:

— Dostop brez ovir

Če nova, prenovljena ali razširjena postaja **s povprečnim skupnim dnevnim pretokom 1 000 odhajajočih in prihajajočih potnikov ali manj v 12-mesečnem obdobju** ne izpolnjuje zahtev glede dvigal in/ali klančin na dostopu brez ovir iz določbe 4.1.2.3.1, za urejanje prevoza uporabnikov invalidskih vozičkov med to postajo, ki ne zagotavlja dostopnosti, in naslednjo dostopno postajo na isti progi veljajo nacionalni predpisi.

— Dostopnost postaje

Sprejmejo se operativni predpisi, ki zagotavljajo javno razpoložljivost informacij o ravni dostopnosti vseh postaj.

— Postaje brez osebja – izdaja vozovnic slabovidnim potnikom

Sprejmejo in izvajajo se operativni predpisi glede postaj brez osebja, opremljenih z avtomati za vozovnice (glej oddelek 4.1.2.9). V takih okoliščinah se vedno zagotovi drugačen način izdajanja vozovnic, primeren za slabovidne potnike. (Na primer dovoljen nakup vozovnice na vlaku ali na izstopni postaji.)

— *Kontrola vozovnic – vrtljivi križi*

Če se za kontrolo vozovnic uporabljajo vrtljivi križi, se uvedejo operativni predpisi, ki osebam z omejeno mobilnostjo omogočajo vzporeden prehod skozi te kontrolne točke. Prehod za osebe z omejeno mobilnostjo je primeren za uporabnike invalidskih vozičkov, potnike z velikimi kosi prtljage ipd.; upravlja ga lahko avtomat ali osebje.

— *Vidne in zvočne informacije – zagotavljanje doslednosti*

Uvedejo se operativni predpisi, ki zagotavljajo usklajenost vidnih in zvočnih informacij (glejte poglavje 4.1.2.12). Osebje, ki navaja zvočne informacije, popolno doslednost bistvenih informacij zagotavlja po uveljavljenih postopkih.

— *Sistem za obveščanje potnikov na zahtevo*

Če na postaji bistvenih zvočnih informacij ne zagotavlja sistem javnega ozvočenja (glej 4.1.2.12), se z operativnimi predpisi predvidi druga oblika sistema zvočnega obveščanja potnikov na postaji (npr. telefonska služba za informacije z informatorjem ali odzivnikom).

— *Peron – obratovalno območje pripomočka za vstop in izstop uporabnikov invalidskih vozičkov*

Prevoznik v železniškem prometu in upravljavec infrastrukture ali upravljavec postaje skupaj določita območje na peronu, na katerem se bo verjetno uporabljal pripomoček, in dokažeta resnično uporabo območja. To območje je združljivo z obstoječimi peroni, na katerih so predvideni postanki vlaka.

Iz navedenega izhaja, da se za izpolnitev zahteve mesto ustavljanja vlaka v nekaterih primerih prilagodi.

Izvajajo se operativni predpisi, ki upoštevajo spremembe sestave vlaka (glej oddelek 4.1.2.19) tako, da je mogoče določiti mesto ustavljanja vlaka glede na območja delovanja pripomočkov za vstop in izstop.

Za vsak pripomoček za vstop in izstop je na peronu zagotovljena prosta površina 1 500 mm od roba perona (glej 4.1.2.19).

— *Varnost ročnih in motornih pripomočkov za vstop in izstop uporabnikov invalidskih vozičkov*

Osebje postaje izvaja operativne predpise o upravljanju priprav za vstopanje in izstopanje (glej oddelek 4.1.2.21.1 in 2).

Postajno osebje izvaja operativne predpise o uporabi premične varnostne pregrade na dvigalih za invalidske vozičke (glej oddelek 4.1.2.21.2).

Izvajajo se operativni predpisi, ki zagotavljajo usposobljenost postajnega osebja za varno upravljanje klančin za vstop in izstop pri iztegovanju, zavarovanju, dviganju, spuščanju in spravljanju (glejte poglavje 4.1.2.21.2).

— *Pomoč uporabnikom invalidskih vozičkov*

Izvajajo se operativni predpisi, ki postajno osebje opozarjajo, da uporabniki invalidskih vozičkov morda potrebujejo pomoč pri vstopanju in izstopanju iz vlaka, in da to po potrebi tako pomoč ponudi.

Od uporabnikov invalidskih vozičkov se lahko zahteva vnaprejšnja rezervacija pomoči usposobljenega osebja.

— *Nadzorovan nivojski prehod čez progo*

Če nacionalni predpisi dovoljujejo nadzorovane nivojske prehode čez progo, se izvajajo operativni predpisi, po katerih nadzorno osebje na takih prehodih čez progo ponudi ustrezno pomoč osebam z omejeno mobilnostjo, vključno z obveščanjem, kdaj je varno prečkati progo.

4.1.5 Predpisi glede vzdrževanja

Ob upoštevanju bistvenih zahtev iz poglavja 3 so posebni predpisi glede vzdrževanja za infrastrukturni podsystem v skladu s tehničnim področjem uporabe, opredeljenim v določbi 1.1, ki jih zadeva ta TSI, naslednji:

Upravljevec infrastrukture ali upravljevec postaje vzpostavi postopke, po katerih se osebam z omejeno mobilnostjo med vzdrževanjem, menjavo ali popravili priprav, namenjenih njim, zagotovi druga vrsta pomoči.

4.1.6 Poklicna usposobljenost

Zahtevana poklicna usposobljenost osebja, ki upravlja infrastrukturni podsystem v skladu s tehničnim področjem uporabe, opredeljenim v določbi 1.1, in v skladu z določbo 4.1.4, ki vsebuje seznam operativnih predpisov, na katere se nanaša TSI, je naslednja:

Poklicno usposabljanje osebja, ki opravlja naloge spremljanja vlakov, izvajanja storitev in pomoči potnikom na postaji ter prodaje vozovnic, obsega predmet ozaveščanja o invalidih in njihovi enakopravnosti, vključno s seznanjanjem s posebnimi potrebami vsake kategorije oseb z omejeno mobilnostjo.

Poklicno usposabljanje tehnikov in vodstvenih delavcev, odgovornih za vzdrževanje in obratovanje infrastrukture, obsega predmet ozaveščanja o invalidih in njihovi enakopravnosti, vključno s seznanjanjem s posebnimi potrebami vsake kategorije oseb z omejeno mobilnostjo.

4.1.7 Zdravstveni in varnostni pogoji

V okviru te TSI ni posebnih zahtev v zvezi z zdravstvenimi in varnostnimi pogoji za osebje, ki so potrebni za obratovanje infrastrukturnega podsystema ali za izvajanje te TSI.

4.1.8 Register železniške infrastrukture

Zahteve za register infrastrukture po tej TSI so naslednje:

- geografsko območje, opredeljeno v določbi 1.2;
- v okviru opredeljenega geografskega območja se vpišejo na seznam vse postaje, za katere velja ta TSI;
- za vsako navedeno postajo se vpišejo na seznam vsi peroni, za katere velja ta TSI.

Za vsako navedeno postajo in za vsak peron, za katerega velja ta TSI, se vpišejo na seznam in opišejo vse spodaj našteté naprave glede na ustrezne določbe TSI, in sicer:

- parkirna mesta v skladu z določbo 4.1.2.2,
- dostop(-i) brez ovir v skladu z določbo 4.1.2.3,
- usmerjevalni trakovi, kjer so vgrajeni, v skladu z določbo 4.1.2.3.2,
- sanitarije, vključno s tistimi, ki so dostopne uporabnikom invalidskih vozičkov, v skladu z določbo 4.1.2.7,
- blagajne za izdajo vozovnic, prostori za informacije in sprejemna mesta v skladu z določbo 4.1.2.9,
- sistemi vidnih informacij v skladu z določbo 4.1.2.9,
- klančine, tekoče stopnice, dvigala ali tekoče klančine v skladu z določbo 4.1.2.17,
- višina, odmik, širina in dolžina vsakega perona v skladu z določbama 4.1.2.18 in 4.1.2.19,
- vgrajeni pripomočki za vstopanje in izstopanje in njihov opis v skladu z določbo 4.1.2.21,
- nivojski prehodi čez progo, ki so primerni za osebe z omejeno mobilnostjo, v skladu z določbo 4.1.2.22.

Če so za ugotavljanje skladnosti s to TSI uporabljeni nacionalni predpisi, se ob postavki v registru navedejo tudi ustrezni predpisi in njihove določbe.

4.2 **Podsistem železniški vozni park**

4.2.1 Uvod

Vseevropski železniški sistem za konvencionalne hitrosti, za katerega se uporablja Direktiva 2001/16/ES, kakor je spremenjena z Direktivo 2004/50/ES, in katerega del je podsistem, je integriran sistem in treba je preverjati njegovo usklajenost. Zlasti je treba pregledati usklajenost specifikacij za vsak podsistem, njegove vmesnike s sistemom, v katerega se vključuje, in predpise za obratovanje in vzdrževanje.

Funkcionalne in tehnične specifikacije podsistema in njegovi vmesniki, opisani v oddelku 4.1.2, ne predpisujejo uporabe posebnih tehnologij ali tehničnih rešitev, razen kadar je to nujno potrebno za interoperabilnost vseevropskega železniškega omrežja za konvencionalne hitrosti. Toda inovativne rešitve za interoperabilnost lahko zahtevajo nove specifikacije in/ali nove metode ocenjevanja. Da bi se omogočile tehnološke inovacije, se te specifikacije in metode ocenjevanja razvijajo po procesu, opisanem v oddelkih 6.1.4 in 6.2.4.

Ob upoštevanju vseh zadevnih bistvenih zahtev so lastnosti podsistema voznega parka opisane z naslednjim:

4.2.2 Funkcionalne in tehnične specifikacije

4.2.2.1 Splošno

Skladno z bistvenimi zahtevami iz oddelka 3 so funkcionalne in tehnične specifikacije za podsistem železniški vozni park v zvezi z dostopnostjo za osebe z omejeno mobilnostjo naslednje:

- Sedeži
- Prostor za invalidske vozičke
- Vrata
- Razsvetljava
- Sanitarije
- Prehodi
- Informacije za potnike
- Spremembe višin
- Držaji
- Spalniki, dostopni z invalidskimi vozički
- Položaj stopnic za vstop in izstop

Pri vsakem osnovnem parametru splošna določba uvaja naslednje odstavke.

Ti podrobno opisujejo pogoje, ki morajo biti izpolnjeni za uresničevanje zahtev iz splošne določbe.

4.2.2.2 Sedeži

4.2.2.2.1 Splošno

Na hrbtišču vsakega sedeža ob prehodu so nameščeni držaji ali oprijemala ali drugi pripomočki za stabilnost pri gibanju po prehodu, razen na sedežu, ki se s hrbtiščem dotika hrbtišča v nasprotno smer obrnjenega sedeža, opremljenega s takim pripomočkom, ali pregradne stene.

Držaji ali drugi pripomočki za zagotavljanje stabilnosti so nameščeni na višini od 800 mm do 1 200 mm nad tlemi, ne smejo segati v prehod in se vidno razlikujejo od sedeža.

V predelkih vagonov z vzdolžno razporejenimi sedeži se za zagotavljanje stabilnosti uporabljajo držaji. Ti so nameščeni na medsebojni razdalji največ 2 000 mm na višini med 800 mm in 1 200 mm nad tlemi; držaji se vidno razlikujejo od druge notranje opreme vagona.

Držaji ali drugi pripomočki za stabilnost nimajo ostrih robov.

4.2.2.2.2 Sedeži, rezervirani za invalide

4.2.2.2.2.1 Splošno

Najmanj 10 odstotkov sedežev v motornikih in motornih garniturah ali posameznih vagonih ter v vsakem razredu je namenjenih osebam z omejeno mobilnostjo.

Sedeži, rezervirani za invalide, in vagoni s takimi sedeži so opremljeni z oznakami v skladu z določbama N.3 in N.8 v Prilogi N ter z napisi, da morajo drugi potniki take sedeže prepustiti osebam, ki so upravičene do njih.

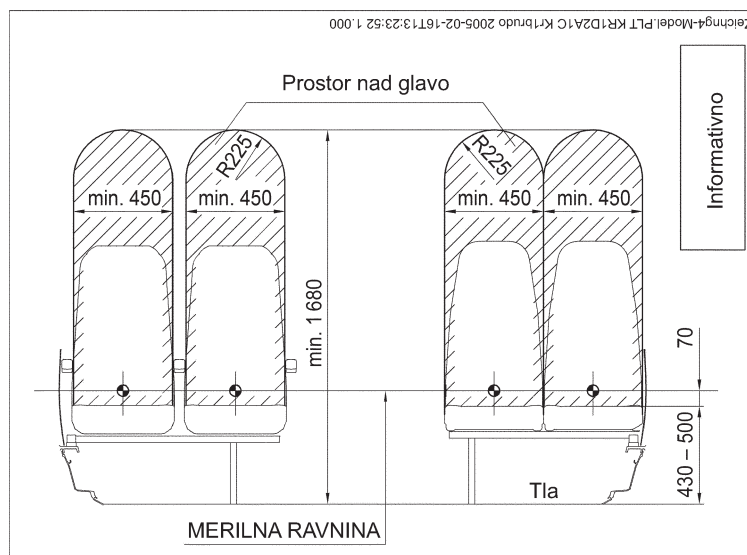
Sedeži, rezervirani za invalide, so nameščeni v potniškem prostoru v bližini zunanjih vrat.

Če so običajni sedeži opremljeni z nasloni za roke, so sedeži, rezervirani za invalide, opremljeni s preničnimi nasloni; to ne velja za naslone ob straneh vagona. Prečni naslon je mogoče premakniti do hrbtišča sedeža, tako da omogoča neoviran dostop do sedeža ali sosednjega sedeža, rezerviranega za invalide.

Sedeži, rezervirani za invalide, ne smejo biti prekucni sedeži.

Vsak sedež, rezerviran za invalide, in prostor za uporabnika sedeža je skladen z merami na slikah 1 do 4.

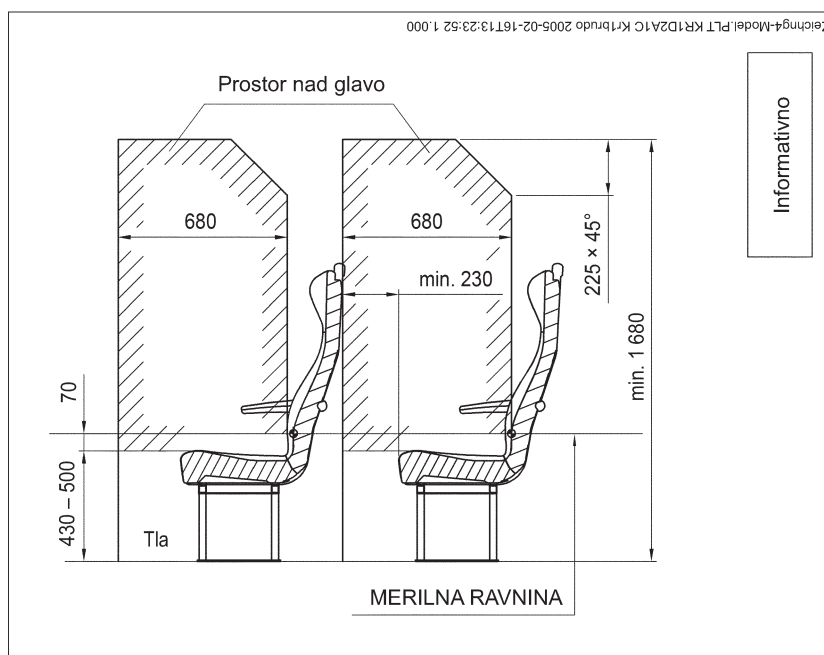
Celotna uporabna sedežna površina sedeža, rezerviranega za invalide, je široka najmanj 450 mm (glej sliko 1).



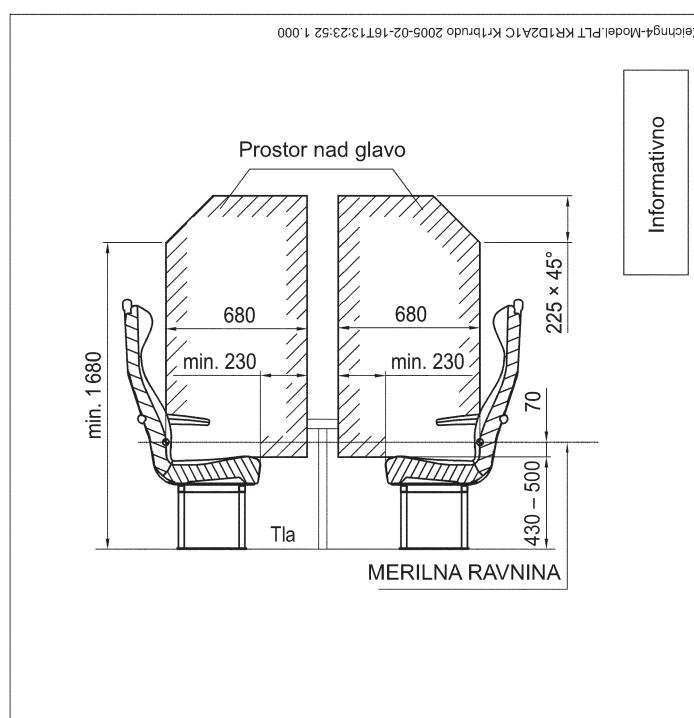
SLIKA 1

Sprednji rob zgornje ploskve sedežne blazine sedeža, rezerviranega za invalide, je 430 mm do 500 mm nad tlemi. Prostor nad glavo sega najmanj do 1 680 mm nad tlemi (glej sliko 2), razen pri dvonadstropnih vlakih, kjer so nad sedeži police za prtljago. V teh primerih je dovoljena najmanjša višina prostora nad glavo pri sedežih, rezerviranih za invalide, pod policami za prtljago 1 520 mm, če ima vsaj 50 % vseh sedežev, rezerviranih za invalide, prostor nad glavo 1 680 mm.

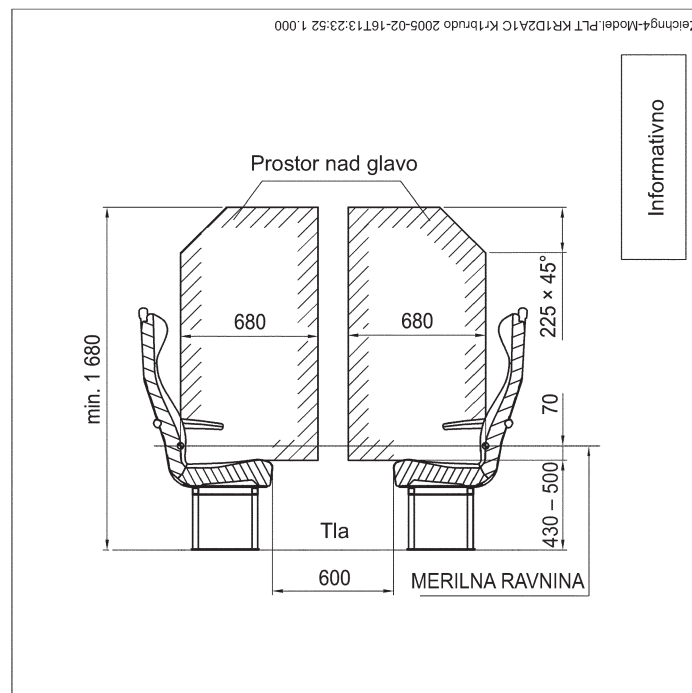
Opomba: Na spodnjih slikah št. 2 do 4 so prikazani prečni prerezi sedežev skozi središnice sedežev.



SLIKA 2



SLIKA 3



SLIKA 4

Pri sedežih s premičnim hrbtnim naslonom mere veljajo pri sedežu v pokončnem položaju.

4.2.2.2.2 Sedeži, obrnjeni v isto smer

Pri sedežih, obrnjenih v isto smer, je prostor pred vsakim sedežem skladen s sliko 2.

Kot kažejo slike 1 do 4, razdalja med sprednjo površino hrbtnega naslona in navpično ravnino skozi zadnjo točko sedeža spredaj znaša najmanj 680 mm, pri čemer se razdalja med sedeži meri na sredini sedeža 70 mm nad stičiščem sedežne blazine in hrbtnega naslona. Razdalja med sprednjim robom sedežne blazine in točko na sedežu spredaj na isti višini znaša najmanj 230 mm.

4.2.2.2.3 Sedeži, obrnjeni drug proti drugemu

Pri sedežih, rezerviranih za invalide in obrnjenih drug proti drugemu, razdalja med sprednjima robovoma sedežnih blazin znaša najmanj 600 mm (glej sliko 4).

Če sta drug proti drugemu obrnjena sedeža, rezervirana za invalide, opremljena z mizico, razdalja med sprednjim robom sedežne blazine in stranskim robom mizice znaša najmanj 230 mm (glej sliko 3).

4.2.2.3 Prostori za invalidske vozičke

Glede na dolžino vlaka, brez upoštevanja lokomotive ali pogonske enote, ima vlak najmanj toliko prostorov za invalidske vozičke, kot predpisuje naslednja tabela:

Dolžina vlaka	Število prostorov za invalidske vozičke v vlaku
Manj kot 250 metrov	2 prostora za invalidske vozičke
205 do 300 metrov	3 prostori za invalidske vozičke
Nad 300 metrov	4 prostori za invalidske vozičke

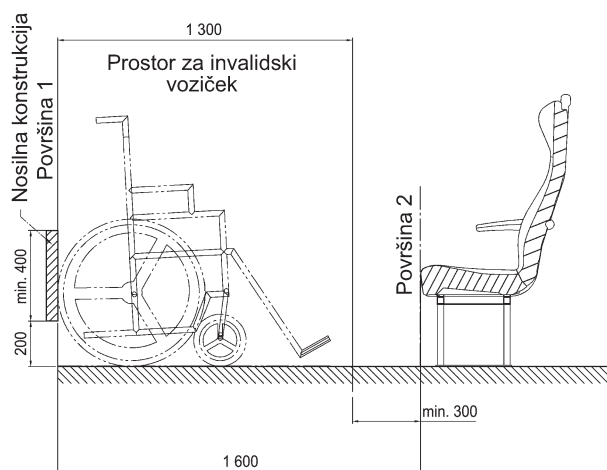
Za zagotovitev stabilnosti je prostor za invalidski voziček zasnovan tako, da voziček stoji na njem, obrnjen v smer vožnje ali v nasprotno smer.

Prostor za invalidski voziček, namenjen enemu uporabniku invalidskega vozička, je primeren za invalidski voziček z naslednjimi značilnostmi:

Če so na postajah nameščeni pripomočki za vstopanje in izstopanje, omogočajo uporabo z invalidskim vozičkom, katerega značilnosti so opisane v Prilogi M.

Na prostoru za invalidski voziček med tlemi in stropom vozila ni nobenih ovir, razen viseče police za prtljago, vodoravnega držaja, pritrjenega na steno ali na strop vozila, ali mizice, skladne z zahtevami v določbi 4.2.2.10.

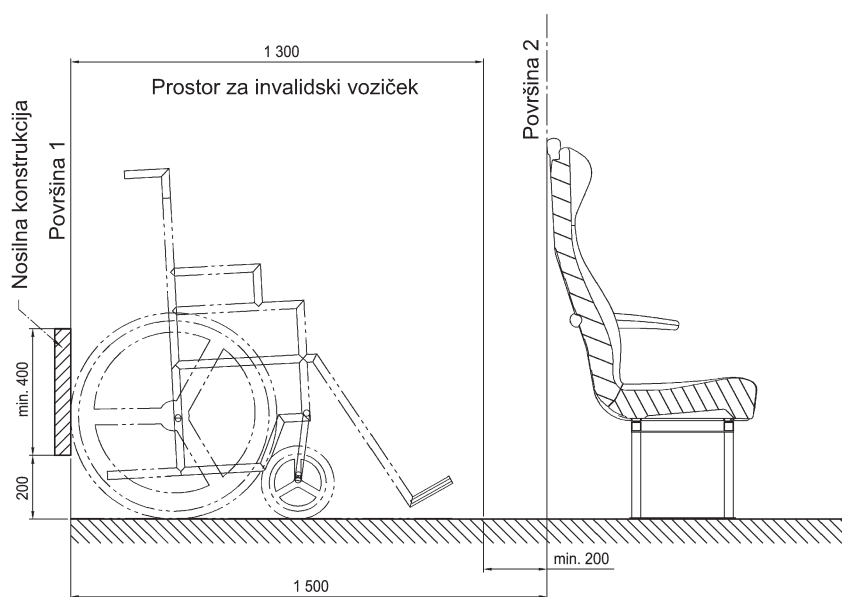
Minimalna razdalja v vzdolžni ravnini med prostorom za invalidski voziček in sprednjo površino 2 je skladna s sliko 5. Površina 1 je lahko zložen prekucni sedež ali zložljiv sedež ali predelna stena.



SLIKA 5

Če je površina 2 sprednji rob sedežne blazine potniškega sedeža pri sedežih, obrnjenih drug proti drugemu, in če na tem sedežu lahko sedi potnik, razdalja ni manjša od 300 mm.

Če je površina 2 hrbtni naslon potniškega sedeža ali predelna stena ali zložen prekucni sedež ali zložljiv sedež pred prostorom za invalidski voziček, razdalja ni manjša od 200 mm.



SLIKA 6

V prostoru za invalidski voziček je lahko vgrajen prekucni ali zložljivi sedež, vendar ta v zloženem položaju ne sme zmanjševati najmanjših predpisanih mer prostora za invalidski voziček.

Na enem koncu je prostor za invalidski voziček opremljen z nosilno konstrukcijo ali drugačno ustrezno armaturo širine 700 mm (kot prikazuje slika 6). Višina nosilne konstrukcije ali armature je taka, da se invalidski voziček, naslonjen s hrbtom obnjo, ne more prevrniti vznak.

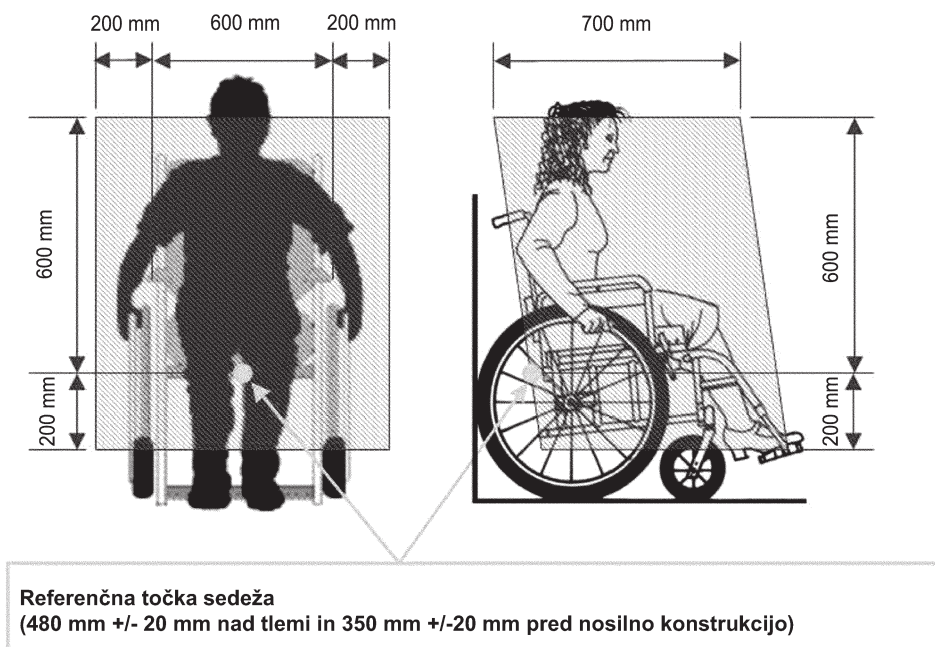
Zraven prostora za invalidski voziček ali nasproti njemu je na voljo vsaj en sedež za spremljevalca, ki potuje z uporabnikom invalidskega vozička. Ta sedež zagotavlja vsaj enako raven udobja kot drugi sedeži, lahko pa stoji na nasprotni strani prehoda.

Prostor za invalidski voziček je opremljen z alarmno napravo, ki omogoča uporabniku invalidskega vozička v nevarnosti opozoriti osebo, ki lahko nato ustrezno ukrepa. Naprava je vgrajena na dosegu rok uporabnika invalidskega vozička.

Po aktiviranju alarmne naprave vidni in zvočni signal potrdi delovanje alarmnega sistema.

Alarmna naprava ne sme biti nameščena v ozki vdolbini ali za kako drugo oviro, ki bi onemogočala takojšnje sproženje z dlanjo.

Nameščena je tako, da jo uporabnik invalidskega vozička doseže brez naprezanja, ne pa na skrajni meji dosega.



SLIKA 7

Neposredno ob prostoru za invalidski voziček ali v njem je kot oznaka prostora za invalidski voziček nameščen znak, skladen s določbama N.3 in N.4 v Prilogi N.

4.2.2.4 Vrata

4.2.2.4.1 Splošno

Zaskoki vrat z ročnim odpiranjem in zapiranjem, ki jih uporabljajo potniki, se upravljajo z dlanjo in s silo, ki ne presega 20 newtonov.

Naprave za odpiranje in zapiranje vrat, ročne ali na tipke, se vidno razlikujejo od površine, na kateri so vgrajene.

Če se za odpiranje in zapiranje vrat uporabljajo tipke ali drugačno daljinsko upravljanje, je mogoče te komande sprožiti s silo, ki ne presega 15 newtonov.

Če sta tipka za odpiranje in tipka za zapiranje nameščeni druga nad drugo, je tipka za odpiranje na vrhu.

4.2.2.4.2 Zunanja vrata

4.2.2.4.2.1 Zahteve za podsistem

Zunanja vstopna vrata, avtomatska in polavtomatska, imajo vgrajene naprave, ki zaznavajo navzočnost potnikov med vrati med zapiranjem; če naprava ugotovi navzočnost potnika, se vrata samodejno ustavijo in določen čas ostanejo odprta.

Vsa zunanja vrata, namenjena potnikom, imajo v odprtem stanju svetlo širino najmanj 800 mm.

Zunanja vrata so na zunanji strani pobarvana ali označena tako, da se vidno razlikujejo od preostalega dela stranice vagona.

Zunanja vrata, namenjena vstopanju z invalidskimi vozički, so najbližja zunanja vrata prostorom za invalidske vozičke.

Vrata za vstopanje z invalidskimi vozički so jasno označena z oznako, skladno s določbama N.3 in N.4 v Prilogi N.

Na notranji strani je mesto zunanjih vrat jasno označeno s kontrastno barvo tal ob vratih glede na preostalo površino tal vagona.

Da je vrata mogoče odpreti, osebam v vagonu in zunaj sporoči dobro slišen zvočni signal. Opozorilni signal traja najmanj pet sekund; če se vrata v tem času odprejo, pa signal lahko ugasne po treh sekundah. Ta zahteva ne velja za zunanje zvočne signale na vlakih razredov 1 in 2 za visoke hitrosti.

Če se vrata odpirajo avtomatsko ali jih daljinsko odpira strojevodja ali drug član vlakovnega osebja, oddajajo opozorilni signal najmanj 3 sekunde od začetka odpiranja.

Pred začetkom zapiranja vrat, ki se zapirajo avtomatsko ali daljinsko, so potniki na vlaku in zunaj opozorjeni z zvočnim opozorilnim signalom. Opozorilni signal traja najmanj 2 sekundi pred začetkom zapiranja vrat in se razlikuje od signala sprostitve vrat. Opozorilni signal traja vseskozi med zapiranjem vrat.

Zvočni vir opozorilnih signalov vrat je nameščen v območju lokalne naprave za upravljanje vrat, če take naprave ni, pa ob vratih.

Opozorilni zvočni signali potniških vrat – omogočeno odpiranje vrat

— Značilnosti

- neprekinjen ali počasi pulzirajoč večtonski signal (do 2 pulza na sekundo), ki ga sestavljata dva tona

— Frekvence

- 3 000 Hz +/- 500 Hz

in

- 1 750 Hz +/- 500 Hz

— Raven zvočnega tlaka

70 dB $L_{Aeq,T}$ +/- 2 merjeno na sredini vstopnega prostora na višini 1,5 m nad tlemi (T = celotno trajanje signala)

Opozorilni zvočni signali potniških vrat – opozorilo na zapiranje vrat

— Značilnost

- Hitro pulzirajoč ton (6–10 pulzov na sekundo)

— Frekvenca:

- 1 900 Hz +/- 500Hz

— Raven zvočnega tlaka

70 dB $L_{Aeq,T} + 2$ merjeno zunaj vozila, 1,5 m stran od središčnice vrat na stranici vagona 1,5 m nad tlemi perona. V notranjosti enako kot pri opozorilnem signalu na omogočeno odpiranje vrat (T = celotno trajanje signala)

Vrata upravlja vlakovno osebje ali se upravljajo polavtomatsko (tj. s tipkami, ki jih pritiskajo potniki).

Komande za upravljanje vrat so na krilu vrat ali ob njem.

Sredina komand za upravljanje vrat s perona leži od vključno 800 mm do vključno 1 200 mm nad peronom pri vseh peronih, na katerih se ustavlja vlak. Sredina komand za upravljanje zunanjih vrat z notranje strani leži od vključno 800 mm do vključno 1 200 mm nad tlemi vagona.

4.2.2.4.2.2 Zahteve za komponente interoperabilnosti

Če se za upravljanje vrat uporabljajo tipke, ima vsaka od njih vidno oznako na sami tipki ali okoli nje, kdaj je njeno delovanje omogočeno; upravljati jih je mogoče s silo, ki ne presega 15 newtonov. Če vrata daljinsko zapira vlakovno osebje, vidna oznaka ugasne najmanj 2 sekundi pred začetkom zapiranja vrat.

Tipke je mogoče razbrati na otip (npr. z otipnimi znaki) in so opremljene z oznako delovanja.

4.2.2.4.3 Notranja vrata

4.2.2.4.3.1 Zahteve za podsistem

Avtomatska in polavtomatska notranja vrata so opremljena z napravami, ki preprečujejo zagozditev potnikov med premikanjem vrat.

Vsa vgrajena notranja vrata izpolnjujejo zahteve iz te določbe.

Odprtina vrat, predvidena za prehod uporabnikov invalidskih vozičkov, ima svetlo širino najmanj 800 mm.

Zaskoki vrat z ročnim odpiranjem in zapiranjem, ki jih uporabljajo potniki, se upravljajo z dlanjo in s silo, ki ne presega 20 newtonov.

Sila, potrebna za odpiranje ali zapiranje ročnih vrat, ne sme presegati 60 newtonov.

Sredina komand za upravljanje notranjih vrat leži od vključno 800 mm do vključno 1 200 mm nad tlemi vagona.

Avtomatska vrata med vagoni in naslednja povezovalna vrata delujejo sinhronizirano v paru, ali pa druga vrata zaznajo, da se jim približuje potnik, in se odprejo.

Če je več kot 75 % površine vrat prozornih, je označena z najmanj dvema dobro vidnima pasovima iz znakov, logotipov, emblemov ali okraskov. Zgornji pas je na višini od 1 500 mm do 2 000 mm, spodnji pas pa na višini od 850 mm do 1 000 mm; pasova se vidno razlikujeta od ozadja po celotni širini vrat. Visoka sta najmanj 100 mm.

4.2.2.4.3.2 Zahteve za komponente interoperabilnosti

Če se za upravljanje vrat uporabljajo tipke, je vsaka tipka (ali območje okoli nje) osvetljena, ko je njeno delovanje omogočeno; upravljati jih je mogoče s silo, ki ne presega 15 newtonov.

Sredina komand je na območju od vključno 800 mm do vključno 1 200 mm nad tlemi.

Komande je mogoče zaznati na otip (npr. z otipnimi znaki) in opremljene so z oznako delovanja.

4.2.2.5 Razsvetljava

Vstopne stopnice v vagon so osvetljene z najmanj 75 luksi, merjeno na 80 % širine stopnice, vir svetlobe je nameščen v stopnici ali neposredno ob njej.

4.2.2.6 Sanitarije

4.2.2.6.1 Splošno

Če je vlak opremljen s sanitarijami, je zagotovljen dostop s prostora za invalidske vozičke do univerzalnih sanitarij, ki izpolnjujejo zahteve za standardne in zahteve za univerzalne sanitarije.

4.2.2.6.2 Standardne sanitarije (zahteve za komponente interoperabilnosti)

Standardne sanitarije niso namenjene uporabnikom invalidskih vozičkov.

Najmanjša dovoljena uporabna širina vrat je 500 mm.

Sredina kljuke, zaklepa ali druge naprave za upravljanje vrat z notranje in z zunanje strani sanitarij je na višini od 800 mm do 1 200 mm nad tlemi.

Da so vrata zaklenjena, kaže vidni in otipni (ali zvočni) signal.

Naprave za upravljanje vrat in drugo opremo v sanitarijah (razen previjalne mize) je mogoče upravljati s silo, ki ne presega 20 newtonov.

Vse naprave za upravljanje, tudi naprave sistema za splakovanje, se po barvi (ali barvnem tonu) vidno razlikujejo od površine ozadja; zaznati jih je mogoče tudi z otipom.

Zagotovljena so jasna in natančna navodila za upravljanje vseh naprav s piktogrami v reliefnem tisku.

Ob školjki in umivalniku je pritrjen vodoravni in/ali navpični držaj.

Ta ima okrogel prerez premera 30 mm do 40 mm in je najmanj 45 mm oddaljen od vseh sosednjih površin. Če je držaj ukrivljen, znaša krivinski polmer na notranji površini najmanj 50 mm.

Sedež in pokrov školjke ter držaji se po barvi in/ali barvnem tonu vidno razlikujejo od ozadja.

4.2.2.6.3 Univerzalne sanitarije

Univerzalne sanitarije so namenjene vsem potnikom, tudi vsem kategorijam oseb z omejeno mobilnostjo.

4.2.2.6.3.1 Zahteve za komponente interoperabilnosti (univerzalne sanitarije)

Vhodna vrata sanitarij imajo svetlo širino najmanj 800 mm.

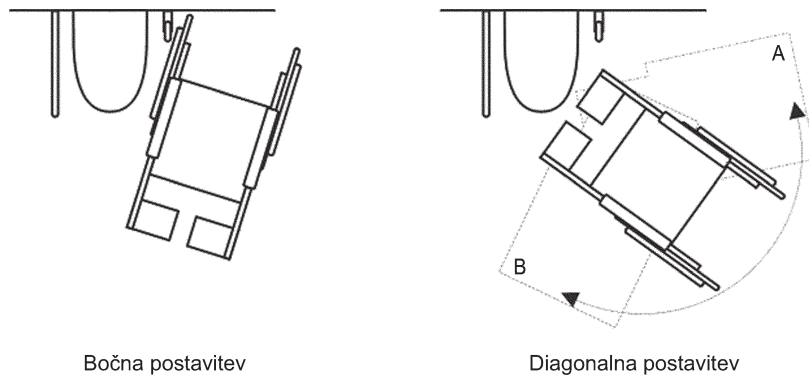
Na zunanji strani vrat je znak, skladen s določbama N.3 in N.4 v Prilogi N.

Sredina kljuke, zaklepa ali druge naprave za upravljanje vrat z notranje in z zunanje strani sanitarij je na višini od 800 mm do 1 200 mm nad tlemi.

Vidni in otipni (ali zvočni) signal kaže, da so vrata zaklenjena.

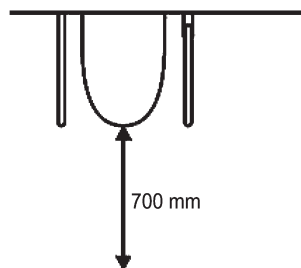
Naprave za upravljanje vrat in drugo opremo v sanitarijah (razen previjalnih miz) je mogoče upravljati s silo, ki ne presega 20 newtonov.

V predelku sanitarij je dovolj prostora, da je mogoče v njih manevrirati in postaviti v položaj ob školjki invalidski voziček, opredeljen v Prilogi M; glej sliko 8a.



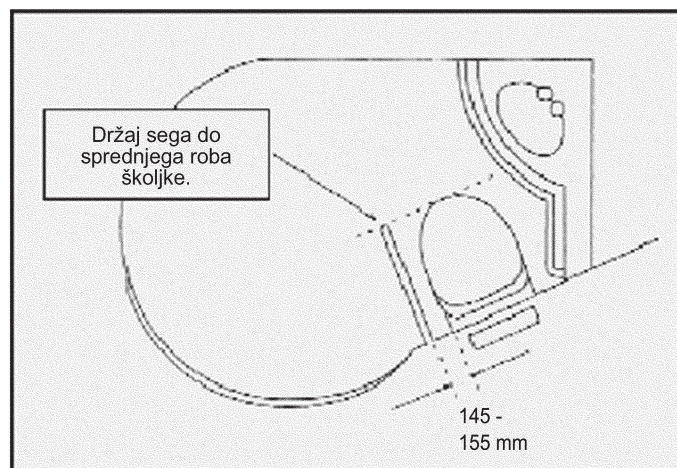
SLIKA 8a

Pred školjko je najmanj 700 mm prostora, kot kaže slika 8b.

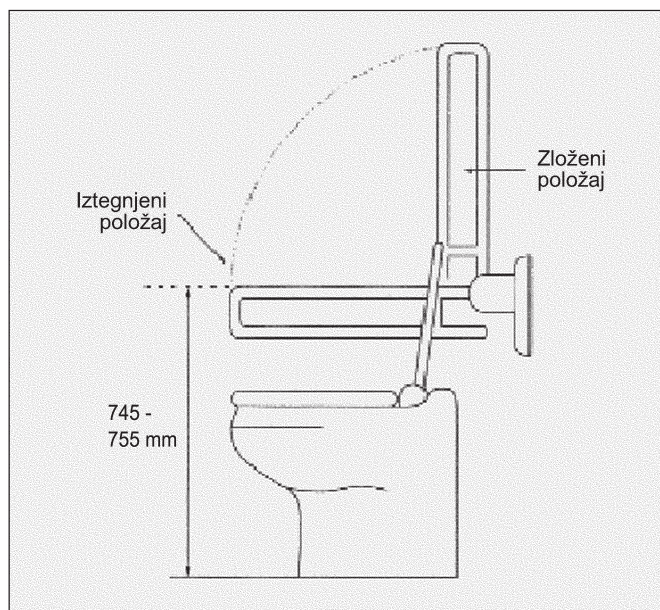


SLIKA 8b

Ob vsaki strani školjke je vodoraven držaj, skladen z zahtevami glede mer iz prejšnje določbe. Držaj na strani, dostopni z invalidskim vozičkom, je nameščen na tečaju, tako da je mogoče uporabnika invalidskega vozička neovirano premestiti na školjko in z nje; glej slike 9 in 10.



SLIKA 9



SLIKA 10

Površina spuščenega sedeža školjke je na višini od 450 mm do 500 mm nad tlemi.

Vsa oprema (umivalnik, milnik, zrcalo, pipa in sušilnik za roke) je dostopna osebi na invalidskem vozičku.

Prostor sanitarij je opremljen z najmanj dvema alarmnima napravama, ki omogočata osebi z omejeno mobilnostjo v nevarnosti opozoriti osebo, ki lahko nato ustrezno ukrepa. Ena naprava je nameščena največ 450 mm nad tlemi, merjeno od tal do vrha komande. Druga je nameščena na višini od 800 mm do 1 200 mm nad tlemi, merjeno do vrha komande.

Spodnja alarmna naprava je nameščena tako, da jo lahko doseže na tleh ležeča oseba. Napravi sta nameščeni na različnih navpičnih površinah prostora sanitarij, tako da sta dosegljivi iz različnih položajev.

Komande alarmnih naprav se razlikujejo od vseh drugih komand opreme v sanitarijah in so tudi drugačne barve od njih.

Tik ob vsaki alarmni napravi je nameščen znak, skladen s določbama N.3 in N.7 v Prilogi N. Znak prikazuje delovanje in potrebne ukrepe; vidno se razlikuje od ozadja in je vidno ter otipno jasen.

V prostoru sanitarij je zagotovljen vidni in zvočni signal potrditve sproženja alarmnega sistema.

4.2.2.6.3.2 Zahteve za komponente interoperabilnosti (previjalna miza)

Če ni predvidena ločena previjalnica, se previjalna miza vgradi v univerzalnih sanitarijah. V položaju za uporabo je previjalna miza od 800 mm do 1 000 mm nad tlemi. Široka je najmanj 500 mm, dolga pa najmanj 700 mm.

Oblikovana je tako, da dojenček ne more po nesreči zdrseti z nje, nima ostrih robov in prenese obremenitev najmanj 80 kg.

Če previjalna miza sega v prostor sanitarij, jo je mogoče zložiti s silo, ki ne presega 24 newtonov.

4.2.2.7 Prehodi

Od vhoda v vozilo je skozi celo vozilo zagotovljen prehod širine najmanj 450 mm od tal do višine 1 000 mm in širine najmanj 550 mm od višine 1 000 mm do višine 1 950 mm.

Prehod med sosednjimi vozili enotne motorne garniture je širok najmanj 550 mm, merjeno na ravni progi brez naklona.

Dostopi do prostorov za invalidske vozičke, prostori, dostopni za invalidske vozičke, in vrata za invalidske vozičke imajo najmanjšo svetlo širino 800 mm in najmanjšo svetlo višino 1 450 mm, merjeno na kateri koli točki. Prehod je urejen tako, da omogoča neovirano gibanje referenčnega invalidskega vozička, opisanega v Prilogi M.

Poleg prostora za invalidski voziček je zagotovljen prostor za obračanje premera najmanj 1 500 mm, da lahko uporabnik referenčnega invalidskega vozička obrne invalidski voziček. Del tega prostora za obračanje je lahko tudi prostor za invalidski voziček.

4.2.2.8 Potniške informacije

4.2.2.8.1 Splošno

Vse informacije so dosledne in v skladu z evropskimi ali nacionalnimi predpisi.

Vse razpoložljive informacije so usklajene z glavnim sistemom za informiranje in usmerjanje na vlakih, peronih in vhodih, zlasti glede barve in kontrastov.

Vidne informacije so čitljive v vseh pogojih osvetljenosti, ki lahko nastopajo med obratovanjem postaje ali vlaka.

Vidne informacije se jasno razlikujejo od ozadja.

Repki malih črk v serifni pisavi so jasno razpoznavni in dosegajo najmanj 20 % velikosti velikih črk.

Uporaba stisnjenih malih črk z repki ali vratovi ni dovoljena.

Informiranje (zvočno in vidno) je mogoče v več kot enem jeziku. (Za izbiro in število jezikov odgovarja prevoznik v železniškem prometu; pri tem upošteva uporabnike posameznih prog.)

Zagotovljene so naslednje informacije:

- varnostne informacije in varnostna navodila v skladu z evropskimi ali nacionalnimi predpisi,
- zvočna varnostna navodila v primerih nuje,
- opozorila, znaki za prepovedi in obveznosti v skladu z evropskimi ali nacionalnimi predpisi,
- informacije o vlakovni poti,
- informacije o razmestitvi posameznih prostorov in opreme na vlakcu.

4.2.2.8.2 Informiranje (znaki, piktogrami, induktivne zanke in naprave za klice v sili)

4.2.2.8.2.1 Zahteve za podsistem

Vsi varnostni znaki, znaki za obveznosti in znaki prepovedi vključujejo piktograme in so oblikovani v skladu z ISO 3864-1.

Na enem mestu je drug ob drugem nameščenih največ pet piktogramov, vključno s smerno puščico za posamezno smer.

Otipne informacije so zagotovljene v:

- sanitarijah za uporabo in za klice v sili, če je to primerno,
- vlakih, za tipke za odpiranje/zapiranje vrat in klice v sili.

Informacije in smerokazi ne smejo biti kombinirani z reklamnimi oglasi.

Nameščeni so naslednji grafični simboli in piktogrami, namenjeni posebej osebam z omejeno mobilnostjo:

- simbol invalidskega vozička v skladu z določbama N.3 in N.4 v Prilogi N,
- usmerjevalne informacije k opremi, dostopni za invalidske vozičke,

- znaki za vrata za invalidske vozičke na zunanosti vlaka,
- znaki za prostore za invalidske vozičke v vlaku,
- oznake univerzalnih sanitarij.

Simboli lahko nastopajo skupaj z drugimi simboli (npr.: za dvigalo, sanitarije itn.).

4.2.2.8.2.2 Zahteve za komponente interoperabilnosti

Nameščene indukcijske zanke označuje znak, opisan z določbah N.3 in N.5 v Prilogi N.

Če ima postaja garderobo za težko in veliko prtljago, jo označuje grafični simbol.

Če ima postaja možnost klica v sili ali informacij, so naprave za to označene z znakom, opisanim v določbah N.3 in N.6 v Prilogi N,

in imajo:

- vidni in zvočni prikaz uporabe naprave,
- po potrebi dodatna navodila za uporabo.

Nameščene naprave za klice v sili so skladne s določbama N.3 in N.7 v Prilogi N in imajo:

- vidne in otipne simbole,
- vidni in zvočni prikaz uporabe naprave,
- po potrebi dodatna navodila za uporabo.

V univerzalnih sanitarijih in sanitarijih, dostopnih z invalidskimi vozički in opremljenih z držaji na tečajih, je predviden grafični simbol, ki kaže držaj v dvignjenem in v spuščnem položaju.

4.2.2.8.3 Informiranje (opisi proge in rezervacije sedežev)

Končna postaja na progi je prikazana na zunanji strani vlaka na strani perona ob vsaj enih vratih, namenjenih potnikom, na najmanj vsakem drugem vagonu vlaka.

Če vlaki obratujejo v železniškem sistemu, v katerem so na postajnih peronih na vsakih 50 m prikazane dinamične informacije, in če je končna postaja prikazana tudi na čelu vlaka, prikaz teh informacij na bokih vozil ni obvezen.

V vsakem vozilu je prikazana končna postaja na progi.

Naslednja postaja vlaka je prikazana tako, da jo s svojega sedeža lahko prebere najmanj 51 % potnikov v vsakem vozilu. Ta informacija se prikaže najmanj dve minuti pred prihodom vlaka na postajo. Če je naslednja postaja oddaljena manj kot dve minuti vožnje, se prikaže takoj po odhodu s prejšnje postaje.

Zahteva po takem prikazu naslednje postaje, da je viden z 51 % potniških sedežev, ni obvezna, če je vlak deloma ali v celoti razdeljen v oddelke z največ 8 sedeži, ki jih povezuje hodnik. Prikaz pa je viden osebi, ki stoji zunaj oddelka na hodniku, in potniku na prostoru za invalidske vozičke.

Na voljo so podatki o progi ali omrežju, v katerem vozi vlak (način zagotavljanja teh podatkov izbere prevoznik v železniškem prometu).

Naslednja postaja je lahko prikazana na istem zaslonu kot končna postaja. Takoj po zaustavitvi vlaka pa se zaslon preklopi nazaj na prikaz končne postaje.

Sistem omogoča obvestila v več kot enem jeziku. (Za izbiro in število jezikov odgovarja prevoznik v železniškem prometu; pri tem upošteva uporabnike posameznih prog.)

Če je sistem avtomatiziran, omogoča preklice in popravke nepravilnih ali zavajajočih informacij.

Če ima vozilo rezervirane sedeže, je številka ali črka vozila (ki se uporablja v sistemu rezervacij) prikazana na vsakih vratih ali ob njih, z znaki višine vsaj 70 mm.

Če so sedeži označeni s črkami ali številkami, je številka ali črka sedeža navedena na vsakem sedežu ali ob njem, z znaki višine vsaj 12 mm. Te številke ali črke se vidno razlikujejo od ozadja.

Vlak je opremljen s sistemom javnega ozvočenja, ki ga za redno obveščanje ali obveščanje v sili uporablja strojevodja ali član vlakovnega osebja, izrecno odgovoren za potnike.

Sistem lahko deluje ročno, avtomatsko ali po programu. Če je sistem avtomatiziran, omogoča preklice in popravke nepravilnih ali zavajajočih informacij.

Sistem se uporablja za najavo končne postaje in naslednje postaje pred prihodom na postajo ali ob odhodu z nje.

Sistem se uporablja za najavo naslednje postaje najmanj dve minuti pred prihodom vlaka na to postajo. Če je naslednja postaja oddaljena manj kot dve minuti vožnje, se najavi takoj po odhodu s prejšnje postaje.

Zvočne informacije imajo v vseh območjih indeks razumljivosti govora najmanj 0,5 po IEC 60268-16, del 16. Sistem izpolnjuje to zahtevo pri vseh sedežih in na prostoru za invalidske vozičke.

Sistem omogoča obveščanje v več kot enem jeziku. (Za izbiro in število jezikov odgovarja prevoznik v železniškem prometu; pri tem upošteva uporabnike posameznih prog.)

Če je sistem avtomatiziran, omogoča preklice in popravke nepravilnih ali zavajajočih informacij.

4.2.2.8.4 Informiranje (zahteve za komponente interoperabilnosti)

Vsako ime postaje (lahko skrajšano) ali beseda sporočila je prikazano najmanj 2 sekundi. Če se uporablja (vodoravno ali navpično) drseči prikaz, je vsaka cela beseda prikazana najmanj 2 sekundi, hitrost vodoravnega drsenja pa ne sme presegati 6 znakov na sekundo. Za vse pisne informacije se uporabljajo velike in male črke nesisemske pisave (tj. ne samo velike črke).

Velike črke in številke na zunanjem prikazu na čelu vlaka so visoke vsaj 70 mm, na bočnih prikazih in na notranjih prikazih pa 35 mm.

Znaki na notranjih prikazih so visoki najmanj 35 mm, če se berejo z razdalje več kot 5 000 mm.

Znaki višine 35 mm se štejejo za čitljive do razdalje 10 000 mm.

4.2.2.9 Spremembe višin

Največja dovoljena višina notranjih stopnic (tj. vseh stopnic razen zunanjih vstopnih) je 200 mm, najmanjša globina pa 280 mm, merjeno na vzdolžni srednjici stopnic. Prva in zadnja stopnica sta označeni s kontrastnim trakom širine 45 mm do 50 mm po celotni širini stopnice na sprednjem robu pohodne ploskve in zgornjem robu čelne ploskve. Pri dvonadstropnih vlakih je najmanjša dovoljena globina stopnic za dostop v zgornje nadstropje 270 mm.

Med predprostorom zunanjih vrat za invalidske vozičke in prostorom za invalidske vozičke, univerzalnim spalnim oddelkom ali univerzalnimi sanitarijami ne sme biti nobenih stopnic razen pragov vrat, ki pa ne smejo biti višji od 15 mm.

Nakloni klančin v vlaku ne smejo presegati vrednosti v naslednji tabeli:

Dolžina klančine	Največji naklon (stopinj)	Največji naklon (%)
> 1 000 mm	4,47	8
600 mm do 1 000 mm	8,5	15
Manj kot 600 mm	10,2	18

Opomba: Ti nakloni se merijo, ko vozilo stoji na ravni progi brez naklona.

4.2.2.10 Držaji

Vsak držaj v vozilu ima okrogel prerez premera 300 mm do 40 mm in je najmanj 45 mm oddaljen od vseh sosednjih površin. Če je držaj ukrivljen, znaša krivinski polmer na notranji površini najmanj 50 mm.

Držaj se vidno razlikuje od ozadja.

Vstopna vrata z več kot dvema vstopnima stopnicama so opremljena z držajema na obeh straneh, nameščenima na notranji strani kolikor mogoče blizu zunanje stene vozila. Segata do višine 800 mm do 900 mm nad prvo stopnico, ki se uporablja pri vstopanju na vlak glede na višine peronov, za katere je namenjen železniški vozni park, in sta vzporedni s črto čelnih vogalov stopnic.

Za vstopanje na vlak in izstopanje je predviden tudi navpičen držaj. Vstopna vrata z do dvema vstopnima stopnicama so opremljena z navpičnima držajema na obeh straneh, nameščenima na notranji strani kolikor mogoče blizu zunanje stene vozila. Segata od 700 mm do 1 200 mm nad prag prve stopnice.

Če je prehod med vozili, ki ga uporabljajo potniki, ožji od 1 000 mm in daljši od 2 000 mm, je opremljen z oprijemali ali držaji v samem prehodu ali ob njem. Pri prehodih med vozili, širših od 1 000 mm, so oprijemala ali držaji vgrajeni v samem prehodu med vozili.

4.2.2.11 Spalniki, dostopni z invalidskimi vozički

Če je vlak opremljen s spalniki, ima tudi najmanj en z invalidskim vozičkom dostopen oddelek, primeren za invalidski voziček, opisan v Prilogi M.

Če ima vlak več kot en spalni vagon, sta v vlaku najmanj dva oddelka, dostopna z invalidskim vozičkom.

Če je v železniškem vozilu spalnik, dostopen z invalidskim vozičkom, je na vratih vozila na zunanji strani nameščen znak, skladen s določbama N.3 in N.4 v Prilogi N.

Spalni oddelek je opremljen z najmanj dvema alarmnima napravama, ki omogočata osebi z omejeno mobilnostjo v nevarnosti opozoriti osebo, ki lahko nato ustrezno ukrepa. Ena naprava je nameščena največ 450 mm nad tlemi, merjeno od tal do vrha komande. Druga naprava je nameščena na višini od 600 mm do 800 mm nad tlemi, merjeno do vrha komande.

Spodnja alarmna naprava je nameščena tako, da jo zlahka doseže na tleh ležeča oseba. Napravi sta nameščeni na dveh različnih navpičnih ploskvah prostora za spanje. Komande alarmnih naprav se razlikujejo od vseh drugih komand opreme v prostoru za spanje in so tudi drugačne barve od njih.

Tik ob vsaki alarmni napravi je nameščen znak, skladen s določbama N.3 in N.7 v Prilogi N. Znak prikazuje delovanje in potrebne ukrepe; vidno se razlikuje od ozadja in je vidno ter otipno jasn.

V prostoru za spanje sta zagotovljena vidni in zvočni signal potrditve sproženja alarmnega sistema.

4.2.2.12 Položaj stopnic za vstop in izstop

4.2.2.12.1. Splošne zahteve

Dokazati je treba, da je točka na sredini čela stopnice ⁽²⁾ pri vseh vstopnih vratih na obeh straneh vozila, ki stoji pripravljeno za vožnjo, vendar brez potnikov na sredini tira in je opremljeno z novimi kolesi, znotraj ploskve, označene kot „položaj stopnice“ na spodnji sliki 11, in da izpolnjuje spodaj navedene zahteve.

Vstopne stopnice v vozilo so zasnovane v skladu s spodnjimi zahtevami glede na vrste peronov, na katerih se bo predvidoma ustavljal železniški vozni park v normalnem obratovanju. Kot stopnica se šteje tudi zaključek tal pri vstopnih vratih.

Stopnice so take, da največji konstrukcijski profil vozila izpolnjuje zahteve iz Priloge C TSI za tovarne vagone.

Zahteva a) za vsa železniška vozila, ki se bodo med normalnim obratovanjem predvidoma zaustavljala na peronih, nižjih od 550 mm:

Spodnja (prva) stopnica je nameščena na spodnji meji konstrukcijskega profila vozila po zahtevah iz Priloge C TSI za tovarne vagone, ki veljajo za to vozilo.

Spodnja (prva) stopnica je v vodoravni smeri nameščena na zunanji meji konstrukcijskega profila vozila po zahtevah iz Priloge C TSI za tovarne vagone, ki veljajo za to vozilo.

Zahteva b) za vsa železniška vozila, ki se bodo med normalnim obratovanjem predvidoma ustavljala na peronih višine 550 mm:

Stopnica izpolnjuje zahteve na sliki 11 in ima naslednje vrednosti, kadar vozilo stoji v svojem nazivnem položaju:

	δ_h mm	δ_{v+} mm	δ_{v-} mm
na ravni progi brez naklona	200	230	160
na progi s polmerom zavoja 300 m	290	230	160

Zahteva c) za vsa železniška vozila, ki se bodo med normalnim obratovanjem predvidoma ustavljala na peronih višine 760 mm:

Stopnica izpolnjuje zahteve na sliki 11 in ima naslednje vrednosti, kadar vozilo stoji v svojem nazivnem položaju:

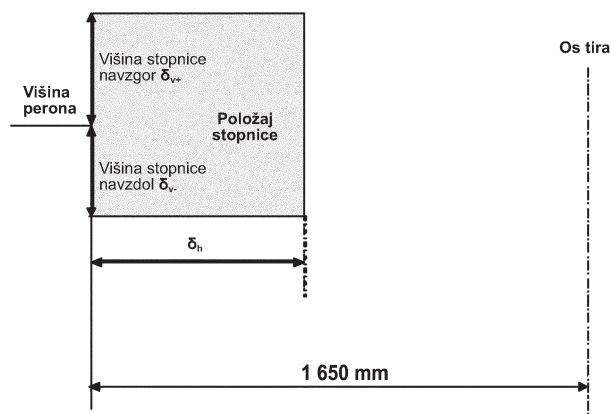
	δ_h mm	δ_{v+} mm	δ_{v-} mm
na ravni progi brez naklona	200	230	160
na progi s polmerom zavoja 300 m	290	230	160

Zahteva d) za vsa železniška vozila, ki se bodo med normalnim obratovanjem predvidoma ustavljala na peronih višine 760 mm in na peronih višine 560 mm ali manj in ki imajo dve ali več vstopnih stopnic:

Poleg ustreznih zgornjih zahtev stopnica izpolnjuje tudi zahteve na sliki 11 in ima naslednje vrednosti, kadar vozilo stoji v svojem nazivnem položaju, pri nazivni višini perona 760 mm.

	δ_h mm	δ_{v+} mm	δ_{v-} mm
na ravni progi brez naklona	380	230	160
na progi s polmerom zavoja 300 m	470	230	160

⁽²⁾ Za stopnice veljajo tudi normalna pravila za profile. Vrata torej ne morejo biti nameščena na nekaterih mestih na vozilu.



SLIKA 11

4.2.2.12.2 Stopnice za vstop/izstop

Vse stopnice za vstop/izstop imajo nedrsečo površino in dejansko svetlo širino enako širini vrat.

Notranje stopnice ob vstopnih vratih so visoke največ 200 mm in globoke najmanj 240 mm (stopalno) med navpičnimi robovi stopnice. Dvižna višina vseh stopnic je enaka. Prva in zadnja stopnica sta označeni s kontrastnim trakom širine 45 mm do 50 mm po celotni širini stopnice na sprednjem robu pohodne ploskve in zgornjem robu čelne ploskve.

Višina posamezne stopnice se lahko poveča na največ 230 mm, če se dokaže, da se s tem zmanjša število vseh potrebnih stopnic za eno stopnico. (Na primer: Če je treba s stopnicah premagati navpično razdaljo 460 mm, je mogoče dokazati, da se s povečanjem dviga posamezne stopnice na 230 mm zmanjša število potrebnih stopnic s 3 na 2.)

Zunanja vstopna stopnica, fiksna ali premična, ima lahko največji dvig 230 mm in najmanjšo globino 150 mm. Če je vgrajena stopniščna ploščad in je podaljšek praga vrat na zunanji strani vozila in če med to ploščadjo ter tlemi vozila ni nobene spremembe višine, se taka ploščad v okviru te specifikacije ne šteje za stopnico. Dopustna je tudi majhna sprememba višine, največ 60 mm, med tlemi predprostora vozila in površino zunaj vozila, ki se uporablja kot vodilo in tesnilo vrat; tak prehod se ne šteje za stopnico.

Predprostor vozila je dostopen po največ 4 stopnicah, od katerih je ena lahko zunanja.

4.2.2.12.3 Pripomočki za vstop

4.2.2.12.3.1 Splošno

Pripomočki za vstop izpolnjujejo zahteve iz naslednje tabele:

Uporaba pripomočka za vstop	Ni dostopen za invalidske vozičke	Dostopen za invalidske vozičke in druge uporabnike	Dostopen samo za invalidske vozičke
Kategorija pripomočka za vstop*	Premična stopnica Druge naprave	Klančina Premostitvena plošča Druge naprave	Dvigalo Druge naprave
Splošne zahteve:	Kategorija A	Kategorija A Kategorija B	Kategorija B

4.2.2.12.3.2 Dostopnost pripomočkov za vstop za uporabnike invalidskih vozičkov

Če je predvideno, da se bodo med normalnim delovanjem vrata, dostopna z invalidskimi vozički, odpirala na peronu na postaji, ki ima dostope brez ovir v skladu z določbo 4.1.2.3.1, se zagotovi pripomoček za vstop za prehod med vrati in peronom, ki omogoča uporabniku invalidskega vozička vstop ali izstop, razen če se ne dokaže, da razmik med pragom navedenih vrat in robom perona ne presega 75 mm v vodoravni smeri in 50 mm v navpični smeri.

Položaj roba peronov, s katerimi so združljivi pripomočki železniškega voznega parka za vstop v skladu s prejšnjim odstavkom, je naveden med lastnostmi železniškega voznega parka.

Če razdalja med postajami na progi, ki imajo perone s pripomočki za vstop za uporabnike invalidskih vozičkov, ki naj jih uporablja železniški vozni park, ne presega 30 km, zahteva za prevoz pripomočkov za vstop na železniškem voznem parku ne velja.

Odgovorni upravljavec infrastrukture (ali upravljavec postaje, če je ta odgovorni organ) in prevoznik v železniškem prometu se dogovorita glede upravljanja priprav za vstopanje in izstopanje v skladu z Uredbo (ES) št. 1371/2007 Evropskega parlamenta in Sveta o pravicah in obveznostih potnikov v mednarodnem železniškem prometu in v tem dogovoru določita, kdo odgovarja za zagotavljanje priprav za vstopanje in izstopanje. Odgovorni upravljavec infrastrukture (ali upravljavec postaje) in prevoznik v železniškem prometu zagotovita, da je dogovorjena delitev odgovornosti najbolj sprejemljiva in izvedljiva rešitev za vse.

Ta dogovor opredeljuje:

- postajne perone, na katerih mora upravljavec infrastrukture ali upravljavec postaje zagotavljati pripomočke za vstopa in izstop, in železniški vozni park, za katerega se uporabljajo,
- postajne perone, na katerih mora prevoznik v železniškem prometu zagotavljati pripomočke za vstop in izstop, in železniški vozni park, za katerega se uporabljajo,
- železniški vozni park, na katerem mora prevoznik v železniškem prometu zagotavljati pripomočke za vstop in izstop, in postajne perone, na katerih se uporabljajo,
- posebna pravila za ustavljanje vlakov za izpolnjevanje zahtev iz določbe 4.1.2.19 (območje vstopa in izstopa uporabnikov invalidskih vozičkov).

V svojem sistemu varnega upravljanja prevoznik v železniškem prometu navede svoje obveznosti po takih dogovorih in predvideni način izpolnjevanja teh obveznosti.

V svojem sistemu varnega upravljanja upravljavec infrastrukture navede svoje obveznosti po takih dogovorih in predvideni način izpolnjevanja teh obveznosti.

V zgornjih odstavkih se upravljavec postaje, ki upravlja perone, šteje za upravljavca infrastrukture po členu 3 Direktive 91/440/EGS: opredelitev infrastrukture in Uredba 2598/70/EGS.

4.2.2.12.3.3 Splošne zahteve za kategorijo A

Zahteve za komponente interoperabilnosti

Pripomoček prenese koncentrirano navzdol delujočo navpično obremenitev 2 kN, ki deluje na ploskvi 100 mm x 200 mm na katerem koli mestu na izpostavljeni površini stopnice, ne da bi se trajno deformiral.

Pripomoček na svoji izpostavljeni površini prenese porazdeljeno navzdol delujočo navpično obremenitev 4 kN na meter dolžine brez znatnih trajnih deformacij.

Vgrajen je ustrezen mehanizem za zagotavljanje stabilnosti pripomočka v iztegnjenem in zloženem položaju.

Pripomoček ima nedrseče površine in dejansko svetlo širino enako širini vrat.

Pripomoček je opremljen z napravo, ki lahko ustavi gibanje stopnice, če njen sprednji rob med premikanjem pride v stik s kakim predmetom ali osebo.

Največja sila, s katero deluje pripomoček, ustreza naslednjim zahtevam:

Največja sila, s katero deluje pripomoček v smeri odpiranja, ob udarcu ob oviro ne presega najvišje vrednosti 300 N.

Če bodo na navpično premikajočem se pripomočku v vozilu predvidoma stali ljudje, stopnica na nobeni točki površine ne deluje z navpično silo nad 150 N na površino premera 80 mm.

Pripomoček ima možnost zasilnega iztega in zlaganja pri izpadu napajanja stopnice.

4.2.2.12.3.4 Splošne zahteve za kategorijo B

Zahteve za komponente interoperabilnosti

Če so pripomočki za vstopanje in izstopanje nameščeni na postaji, omogočajo uporabo z invalidskim vozičkom, katerega lastnosti so opisane v Prilogi M.

Pripomoček ima nedrsečo površino in dejansko svetlo širino najmanj 760 mm, razen pri dvigalih, kjer dovoljena najmanjša širina znaša 720 mm. Če je ploščad ožja od 900 mm, ima na obeh straneh dvignjene robove, ki preprečujejo, da bi kolesa pripomočka za gibanje zdrsnila z nje.

Pripomoček ima nosilnost najmanj 300 kg pri bremenu, porazdeljenem na površini 660 mm x 660 mm na sredini klančine.

4.2.2.12.3.5 Posebne zahteve za premične stopnice

Premične stopnice so popolnoma avtomatska naprava, vgrajena v vozilo, ki deluje skupaj s programom odpiranja/zapiranja vrat.

Uporaba premičnih stopnic je dovoljena pod pogojem, da izpolnjujejo zahteve izbranega konstrukcijskega profila železniškega voznega parka po Prilogi C TSI za tovrstne vagone.

Če premične stopnice segajo čez meje profila, je pri iztegnjenih stopnicah premikanje vlaka onemogočeno.

Premične stopnice se popolnoma iztegajo, preden se vrata odprejo toliko, da bi lahko potniki stopili nanje; zlaganje stopnice se lahko začne šele takrat, ko so vrata zaprta že toliko, da osebe z omejeno mobilnostjo ne morejo stopiti skozi nje.

4.2.2.12.3.6 Posebne zahteve za prenosne klančine

Zahteve za komponente interoperabilnosti

Če pripomoček ročno upravlja osebje, je zasnovan tako, da zagotavlja varnost in se upravlja s čim manjšo silo.

Če ima pripomoček za vstopanje in izstopanje električni pogon, je opremljen za zasilno ročno upravljanje pri izpadu električnega napajanja. Tak način upravljanja je varen za uporabnika in osebo, ki napravo upravlja.

Vstopno klančino, shranjeno na vlaku ali na peronu, bodisi ročno postavlja osebje, ali pa se postavi v delovni položaj polavtomatsko z mehanskim pogonom, ki ga lahko upravlja osebje ali potnik.

Površina klančine je nedrseča in ima dejansko svetlo širino najmanj 760 mm.

Klančina ima dvignjene robove na obeh straneh, tako da pripomočki za gibanje ne morejo zdrseti z nje.

Zaključka na obeh koncih klančine sta poševno odrezana in ne smeta biti višja od 20 mm. Opremljena sta z varnostnimi trakovi v kontrastni barvi.

Med uporabo za vstopanje ali izstopanje je klančina pritrjena tako, da se ne more premikati.

Za spravljanje klančin, s prenosnimi vred, je zagotovljen varen predelek, tako da ne segajo v prostor za invalidski voziček ali pripomoček za gibanje in ob nenadnem zaviranju ne ogrožajo potnikov.

Največji dovoljeni naklon klančine je 10,2 stopinje (18 %). Pri tej največji vrednosti je lahko potrebna pomoč potniku.

Zahteve za podsystem

Za spravljanje klančin, s prenosnimi vred, je zagotovljen varen predelek, tako da ne segajo v prostor za invalidski voziček ali pripomoček za gibanje in ob nenadnem zaviranju ne ogrožajo potnikov.

4.2.2.12.3.7 Posebne zahteve za polavtomatske klančine

Zahteve za komponente interoperabilnosti

Polavtomatska klančina je opremljena z napravo, ki lahko ustavi gibanje premičnega dela, če njegov sprednji rob med gibanjem pride v stik s kakim predmetom ali osebo.

Največji dovoljeni naklon klančine je 10,2 stopinje (18 %). Pri tej največji vrednosti je lahko potrebna pomoč potniku.

Zahteve za podsistem

Upravljanje preprečuje premikanje podnožja, kadar polavtomatska klančina ni spravljena.

4.2.2.12.3.8 Posebne zahteve za premostitvene plošče

Zahteve za komponente interoperabilnosti

Premostitvena plošča je popolnoma avtomatska naprava, vgrajena v vozilo, ki deluje skupaj s programom odpiranja/zapiranja vrat. Stoji vodoravno, ne da bi se naslanjala na postajni peron.

4.2.2.12.3.9 Posebne zahteve za dvigala, vgrajena na vlaku

Zahteve za komponente interoperabilnosti

Dvigalo na vlaku je naprava, vgrajena v vrata vozila; upravlja jo vlakovno osebje. Sistem omogoča premostitev največje razlike v višini med tlemi vozila in peronom postaje, na kateri se uporablja.

Če se uporablja dvigalo na vlaku, izpolnjuje naslednje zahteve:

Vse komande za izvek, spuščanje na tla, dviganje in spravljanje dvigala delujejo samo na neprekinjen pritisk operaterja dvigala in preprečujejo nepravilno zaporedje operacij dvigala, ko je ploščad dvigala zasedena.

Dvigalo ima vgrajene možnosti za zasilno ročno izvlačanje, spuščanje na tla zasedenega dvigala ter dviganje in spravljanje praznega dvigala v primeru izpada električnega napajanja.

Med dviganjem ali spuščanjem osebe se noben del dvigala ne premika s hitrostjo nad 150 mm/s, med izvlačenjem ali spravljanjem pa ne s hitrostjo nad 300 mm/s (razen pri ročnem izvlačenju ali spravljanju). Največji dovoljeni pospešek ploščadi z osebo v vodoravni ali navpični smeri je 0,3 g.

Ploščad dvigala je opremljena s pregradami, ki preprečujejo zdrs koles invalidskega vozička s ploščadi med delovanjem.

Premična pregrada ali vgrajena oblikovna rešitev ploščadi preprečuje, da bi lahko kolesa invalidskega vozička zapeljala s ploščadi na robu, ki je obrnjen proti železniškemu vagonu, preden je dvigalo popolnoma dvignjeno.

Vse stranice ploščadi dvigala, ki pri dvignjenem dvigalu ne ležijo ob železniškem vagonu, so opremljene z najmanj 25 mm visokimi pregradami. Te pregrade ne smejo ovirati manevriranja vozička v hodnik železniškega vagona ali iz njega.

Na dovozni stranici ploščadi (zunanji stranici) je biti vgrajena ustrezna pregrada, ki pri dvigalu na tleh rabi kot dovozna klančina, v zaprtem stanju pa kot dovolj visoka pregrada; v nasprotnem primeru je vgrajen dodatni sistem, ki preprečuje, da bi invalidski voziček zapeljal s ploščadi ali prevozil pregrado.

Dvigalo omogoča zapeljati voziček na ploščad naprej ali vzvratno.

Zagotovljen je sistem za varno spravljanje dvigala, ki ne ovira premikanja invalidskega vozička ali pripomočka za gibanje in ne povzroča nevarnosti za potnike.

Pri zloženem dvigalu imajo vrata svetlo širino najmanj 800 mm.

Zahteve za podsistem

Dvigalo je projektirano tako, da se železniški vagon ne more premakniti, dokler dvigalo ni spravljeno.

4.2.3 Funkcionalne in tehnične specifikacije za vmesnike

Ker za zdaj ni TSI za potniški železniški vozni park in infrastrukturo za konvencionalne hitrosti, ostaja ta oddelek odprta točka.

Vmesnikov s podsistemom nadzora, vodenja in signalizacije ni.

Vmesniki z obratovalnim sistemom so opisani v oddelku 4.1.4 „Operativni predpisi“.

4.2.4 Operativni predpisi

V nadaljevanju opisani operativni predpisi niso del ocenjevanja železniškega voznega parka.

Ta TSI ne določa operativnih predpisov za evakuacijo pri nevarnosti, ampak le ustrezne tehnične zahteve. Namen tehničnih zahtev za železniški vozni park je olajšati evakuiranje vsem, tudi osebam z omejeno mobilnostjo.

Ob upoštevanju bistvenih zahtev iz oddelka 3 so posebni operativni predpisi za podsistem železniškega voznega parka v skladu s tehničnim področjem uporabe, opredeljenem v določbi 1.1, ki jih zadeva ta TSI, naslednji:

— Splošno

Prevoznik v železniškem prometu ima pisne smernice, ki zagotavljajo dostopnost potniškega železniškega voznega parka vsem kategorijam oseb z omejeno mobilnostjo ves čas obratovanja v skladu s tehničnimi zahtevami te TSI. Poleg tega so te smernice združljive s smernicami upravljalca infrastrukture ali upravljalca postaje (glej oddelek 2.4). Smernice se izvajajo z ustreznim obveščanjem osebja, postopki in usposabljanjem. Smernice glede železniškega voznega parka vsebujejo med drugim operativne predpise za:

— Dostopnost in rezervacije sedežev, rezerviranih za invalide

V zvezi s sedežem z oznako „sedež, rezerviran za invalide“ sta dve možnosti: (i) nerezervirano in (ii) rezervirano (glej oddelek 4.2.2.1). V primeru (i) so operativni predpisi namenjeni drugim potnikom (tj. z oznakami), in sicer zahtevajo od njih, da odstopijo prednost osebam z omejeno mobilnostjo vseh kategorij, ki so upravičene do uporabe teh sedežev, in da jim ustrezno odstopijo sedež, če je zaseden. V primeru (ii) prevoznik v železniškem prometu izvaja operativni predpis, ki zagotavlja enakopravno obravnavo oseb z omejeno mobilnostjo v sistemu rezervacij. Ti predpisi zagotavljajo, da so sedeži, rezervirani za invalide, do določenega časa pred odhodom vlaka za rezervacije na voljo samo osebam z omejeno mobilnostjo. Predpisi omogočajo tudi rezervacijo dveh prostorov osebam s psom spremljevalcem: enega za osebo z omejeno mobilnostjo in drugega za psa. Po omenjenem času pred odhodom lahko sedež, rezerviran za invalide, rezervirajo vsi potniki, vključno s osebami z omejeno mobilnostjo.

— Prevoz psov spremljevalcev

Izdajo se biti operativni predpisi, ki zagotavljajo, da se prevoz psa spremljevalca osebe z omejeno mobilnostjo ne zaračunava dodatno.

— Dostop do prostorov za invalidske vozičke in njihova rezervacija

Zgornji predpisi za sedeže, rezervirane za invalide, in rezervacijo veljajo tudi za prostore za invalidske vozičke (glej oddelek 4.2.2.3); razlika je le v tem, da imajo prednost pri tem med vsemi osebami z omejeno mobilnostjo samo uporabniki invalidskih vozičkov. Poleg tega operativni predpisi zagotavljajo, da spremljevalec (ki ni oseba z omejeno mobilnostjo) lahko sedi (i) z rezervacijo ali (ii) brez rezervacije zraven ali nasproti prostora za invalidski voziček. Prekucni sedeži na prostoru za invalidski voziček omogočajo pretvorbo tega prostora v univerzalni prostor za sedenje.

— Dostop do univerzalnih spalnikov in njihova rezervacija

Zgoraj navedeni predpisi za rezervacijo sedežev, rezerviranih za invalide, veljajo tudi za univerzalne spalnike (glej oddelek 4.2.2.3). Operativni predpisi pa prepovedujejo uporabo univerzalnih spalnikov brez rezervacije (tj. obvezna je vnaprejšnja rezervacija).

— Alarm na prostoru za invalidski voziček (alarmni sistem za uporabnika invalidskega vozička)

Izvajajo se operativni predpisi za ustrezno odzivanje in ukrepanje vlakovnega osebja ob aktiviranju alarma na prostoru za invalidski voziček (glej 4.2.2.3).

— *Aktiviranje zunanjih vrat, ki ga izvede vlakovno osebje*

Izvajajo se operativni predpisi o postopku aktiviranja zunanjih vrat, ki ga izvede vlakovno osebje, ki zagotavlja varnost vsem potnikom, vključno z osebami z omejeno mobilnostjo (glej oddelek 4.2.2.4.1).

— *Vlakovno osebje – alarmni sistem v univerzalnih sanitarijah*

Izvajajo se operativni predpisi za ustrezno odzivanje in ukrepanje vlakovnega osebja, če kak potnik, ki je lahko oseba z omejeno mobilnostjo, aktivira alarm v univerzalnih sanitarijah (glej 4.2.2.6.3).

— *Zvočna varnostna navodila v primeru sile*

Izvajajo se operativni predpisi o zagotavljanju zvočnih varnostnih navodil potnikom v primeru sile (glej oddelek 4.2.2.8.1). Ti predpisi urejajo tudi naravo informacij in način predvajanja.

— *Vidne informacije – omejevanje oglasov*

Izvajajo se operativni predpisi, ki preprečujejo, da bi oglasi odvrčali pozornost potnikov od vidnih informacij (glej oddelek 4.2.2.8.2). Ti predpisi urejajo razmeščanje oglasov glede na vidne informacije, njihove mere in osvetlitev.

— *Avtomatski sistemi informiranja – ročno popravljanje napačnih ali zavajajočih informacij*

Izvajajo se operativni predpisi o preverjanju možnosti popravljanja napačnih avtomatsko predvajanih informacij, za kar je odgovorno vlakovno osebje (glej oddelek 4.2.2.8).

— *Pravila za najavljanje končne postaje in naslednje postaje*

Izvajajo se operativni predpisi, ki zagotavljajo, da se naslednja postaja najavi vsaj 2 minuti pred ustavitvijo (glej oddelek 4.2.2.8).

— *Jezik za obvestila na vlaku*

Obvestila na vlaku so lahko posneta ali govorjena sproti. V obeh primerih operativni predpisi utemeljujejo izbiro jezikov ob upoštevanju značilne porazdelitve narodnosti potnikov na progi (glej oddelek 4.2.2.8).

— *Alarmni sistem v spalnih oddelkih*

Izvajajo se operativni predpisi za ustrezno odzivanje in ukrepanje vlakovnega osebja v primeru, če kak potnik, ki je lahko oseba z omejeno mobilnostjo, aktivira alarm v spalnem oddelku (glej 4.2.2.11).

— *Pravila o sestavi vlaka, ki zagotavljajo uporabnost pripomočkov za vstop za invalidske vozičke glede na ureditev peronov*

Izvajajo se operativni predpisi, ki omogočajo določanje mesta pripomočkov za vstop glede na mesto ustavitve vlaka ob spremembah sestave vlaka.

— *Varnost ročnih in motornih pripomočkov za vstop uporabnikov invalidskih vozičkov*

Izvajajo se operativni predpisi o upravljanju pripomočkov za vstop, za kar sta odgovorna vlakovno in postajno osebje. Pri ročno upravljanih napravah so postopki taki, da od osebja zahtevajo kar najmanj fizičnega napora. Pri napravah s pogonom postopki zagotavljajo varnost delovanja pri izpadu napajanja. Izvajajo se operativni predpisi o uporabi premične varnostne pregrade na dvigalih za invalidske vozičke, za kar je odgovorno vlakovno ali postajno osebje.

Izvajajo se operativni predpisi, ki zagotavljajo usposobljenost postajnega in vlakovnega osebja za varno upravljanje klančin za vstopanje in izstopanje pri iztegovanju, zavarovanju, dviganju, spuščanju in spravljanju.

— *Pomoč uporabnikom invalidskih vozičkov*

Izvajajo se operativni predpisi, ki zagotavljajo, da se osebe zavezujejo, da uporabniki invalidskih vozičkov morda potrebujejo pomoč pri vstopanju in izstopanju iz vlaka, in po potrebi tako pomoč omogoči.

Od oseb z omejeno mobilnostjo se lahko zahteva vnaprejšnja rezervacija pomoči usposobljenega osebja.

— *Peron – obratovalno območje pripomočka za vstopanje in izstopanje uporabnikov invalidskih vozičkov*

Prevoznik v železniškem prometu in upravljavec infrastrukture ali upravljavec postaje skupaj določita območje na peronu, na katerem se bo verjetno uporabljal pripomoček, in dokažeta resnično uporabo območja. To območje je združljivo z obstoječimi peroni, na katerih so predvideni postanki vlaka.

Iz navedenega izhaja, da je treba za izpolnitev zahteve mesto ustavljanja vlaka v nekaterih primerih prilagoditi.

Izvajajo se operativni predpisi, ki uredijo spremembe sestave vlaka (glej oddelek 4.1.2.19) tako, da je mogoče določiti mesto ustavljanja vlaka glede na območja delovanja pripomočkov za vstopanje in izstopanje.

— *Izteg premičnih stopnic v sili*

Izvajajo se operativni predpisi o zasilnem spravljanju ali iztegovanju premostvitvene plošče ob izpadu napajanja.

— *Prevoz otroških vozičkov*

Izvajajo se operativni predpisi o prevozu otroških vozičkov.

— *Prevoz prtljage*

Izvajajo se operativni predpisi o prevozu prtljage.

— *Obratovalne kombinacije železniškega voznega parka, skladnega s TSI za osebe z omejeno mobilnostjo, in železniškega voznega parka, ki s TSI ni skladen*

Pri sestavljanju vlaka iz skladnih in neskladnih vozil se izvajajo operativni predpisi, ki zagotavljajo, da sta na vlaku zagotovljena vsaj dva prostora za invalidske vozičke, skladna s TSI za osebe z omejeno mobilnostjo. Prav tako je z operativnimi predpisi zagotovljeno, da imajo na vlaku, opremljenem s sanitarijami, uporabniki invalidskih vozičkov dostop do univerzalnih sanitarij.

Pri takih kombinacijah voznega parka je z ustreznimi postopki zagotovljena razpoložljivost zvočnih informacij o progi na vseh vozilih.

Pri takih sestavah vlaka je dopustno, da sistemi dinamičnih informacij in alarmne naprave na prostorih za invalidske vozičke/v univerzalnih sanitarijah ne delujejo polno.

— *Sestavljanje vlakov iz posameznih vozil, skladnih s TSI za osebe z omejeno mobilnostjo*

Pri sestavljanju vozil, ki so bila vsako zase ocenjena v skladu z oddelkom 6.2.7, v vlak, operativni predpisi zagotavljajo skladnost celotnega vlaka z ustreznimi določbami iz oddelka 4.2 te TSI.

4.2.5 Predpisi glede vzdrževanja

Ob upoštevanju bistvenih zahtev iz oddelka 3 so posebni predpisi glede vzdrževanja za podsistem železniškega voznega parka v skladu s tehničnim področjem uporabe, opredeljenem v določbi 1.1, ki jih zadeva ta TSI, naslednji:

Če vgrajena oprema za osebe z omejeno mobilnostjo odpove ali se poškoduje (vključno z otipnimi znaki), prevoznik v železniškem prometu zagotovi postopke za njeno popravilo ali zamenjavo v 6 delovnih dneh od prejete poročila o dogodku.

4.2.6 Poklicna usposobljenost

Zahtevana poklicna usposobljenost osebja, ki upravlja in vzdržuje podsistem železniškega voznega parka v skladu s tehničnim področjem uporabe, opredeljenim v določbi 1.1, in v skladu z določbo 4.2.4, ki vsebuje seznam operativnih predpisov, na katere se nanaša TSI, je naslednja:

Poklicno usposabljanje osebja, ki opravlja naloge spremljanja vlakov, izvajanja storitev in dajanja pomoči potnikov na postaji ter prodajanja vozovnic, obsega predmet ozaveščanja glede prizadetih oseb in njihove enakopravnosti, vključno s seznanjanjem s posebnimi potrebami vsake kategorije oseb z omejeno mobilnostjo.

Poklicno usposabljanje tehnikov in vodstvenih delavcev, odgovornih za vzdrževanje in obratovanje vlakov, obsega predmet ozaveščanja glede prizadetih oseb in njihove enakopravnosti, vključno s seznanjanjem s posebnimi potrebami vsake kategorije oseb z omejeno mobilnostjo.

4.2.7 Zdravstveni in varnostni pogoji

V okviru te TSI ni posebnih zahtev v zvezi z zdravstvenimi in varnostnimi pogoji za osebje, ki so potrebni za obratovanje podsistema voznega parka ali za izvajanje te TSI.

4.2.8 Register železniškega voznega parka

Zahteve za register železniškega voznega parka v zvezi s to TSI so navedene spodaj.

Register železniškega voznega parka vsebuje naslednje splošne podatke o vsakem tipu železniškega voznega parka:

- splošen opis tipa železniškega voznega parka (vključno z največjo obratovalno hitrostjo in številom fiksnih sedežev),
- prevoznika v železniškem prometu, ki upravlja železniški vozni park, in če je ta druga pravna oseba, lastnika železniškega voznega parka,
- državo članico, ki je odobrila železniški vozni park v okviru te TSI,
- številko razreda in številke posameznih vozil železniškega voznega parka,
- proizvajalca železniškega voznega parka,
- datum začetka uporabe železniškega voznega parka v javnem potniškem prevozu,
- proge, na katerih sme železniški vozni park obratovati,
- datum deklaracije o skladnosti železniškega voznega parka z zahtevami te TSI,
- ime priglašene organa, ki je potrdil to skladnost,
- konfiguracijo(-e) železniškega voznega parka pri obratovanju v skladu s to TSI.

Poleg tega se za vsako enoto železniškega voznega parka naštejejo naslednje lastnosti in opišejo glede na ustrezne določbe TSI, in sicer:

- število sedežev, rezerviranih za invalide, v skladu z določbo 4.2.2.2,
- število prostorov za invalidske vozičke v skladu z določbo 4.2.2.3,
- število sanitarij v skladu z določbo 4.2.2.6,
- število spalnikov, dostopnih z invalidskim vozičkom, v skladu z določbo 4.2.2.11,
- višina tal vozila in položaj vseh stopnic za vstop in izstop v skladu z določbami 4.2.2.12.1, 4.2.2.12.2 in 4.2.2.12.3,
- višine peronov (vključno z vsemi posebnimi primeri), s katerimi je združljiv železniški vozni park v skladu z določbo 4.2.2.12.1,

- opis vseh vgrajenih pripomočkov za vstop v skladu z določbo 4.2.2.12.4,
- opis vseh prenosnih pripomočkov za vstop, ki jih običajno prevaža železniški vozni park, v skladu z določbo 4.2.2.12.4.

Če so za ugotavljanje skladnosti s to TSI uporabljeni nacionalni predpisi, se ob postavki v registru navedejo tudi ustrezni predpisi in njihove določbe.

Če se država članica registracije spremeni, se vsebina registra železniškega voznega parka za to enoto železniškega voznega parka v zvezi s to TSI pošlje iz prvotne države registracije v novo državo registracije.

Podatke, vsebovane v registru železniškega voznega parka, potrebujejo:

- država članica za potrditev, da železniški vozni park izpolnjuje zahteve te TSI,
- upravljavec infrastrukture za potrditev, da je železniški vozni park združljiv z infrastrukturo, na kateri bo predvidoma obratoval,
- prevoznik v železniškem prometu za potrditev, da železniški vozni park ustreza njegovim prometnim zahtevam.

4.3 **Opredelitev izrazov, uporabljenih v tej TSI**

Upravljanje z dlanjo

Upravljanje z dlanjo pomeni, da je napravo mogoče upravljati z dlanjo ali katerim drugim delom roke v delovnem položaju, brez razklepanja prstov. To je potrebno zato, ker potniki z bolečinami v sklepih, npr. z artritisom, morda ne morejo (ali jim je to neudobno ali boleče) delovati s silo s konico prsta. Mnogi tudi ne morejo razkleniti prstov, da bi to naredili.

Kontrast, vidno razlikovanje

Pri barvanju dveh sosednjih površin za zagotovitev vidnega razlikovanja se kontrast med barvama določa na podlagi odsevnosti svetlobe, tona in kromatične vrednosti vsake od barv.

V okviru te TSI se vidno razlikovanje ocenjuje z vrednostjo odsevnosti difuzne svetlobe, kontrast pa se lahko še poveča s tonom in kromatično vrednostjo.

„Kontrast po vrednosti odsevnosti difuzne svetlobe“ pomeni kontrast med površinama, opisan z naslednjo enačbo:

$$K = \frac{(L_0 - L_h)}{L_0 + L_h}$$

K = kontrast,

L_0 = vrednost odsevnosti difuzne svetlobe predmeta,

L_h = vrednost odsevnosti difuzne svetlobe ozadja ali okoliške površine.

Kjer ta TSI zahteva „vidno razlikovanje“, vrednost K znaša najmanj 0,3.

L je svetilnost difuzne svetlobe, odbite v neki smeri z elementa površine, deljena s ploščino projekcije elementa površine v tej smeri.

Kombinacija rdeče in zelene barve ni dovoljen kontrast.

Vrednost odsevnosti difuzne svetlobe se meri v skladu z evropskimi ali nacionalnimi standardi.

Stopnja kontrasta v barvi se določa z bližino dveh barv v barvnem spektru: barve, ki so v barvnem spektru blizu druga drugi, so manj kontrastne med seboj kot tiste, ki so si v barvnem spektru dlje.

Kromatična vrednost barve opisuje njeno intenzivnost in raven zasičenosti. Čim bolj zasičena je barva, tem bolj intenzivna je.

Prva stopnica

„Prva stopnica“ pomeni prvo stopnico na vozilu, ki jo uporabi potnik pri vstopu v vozilo ali izstopu iz njega. Običajno je to stopnica, ki je najbližje robu perona. Ta je lahko fiksna ali premična.

Nedrseča površina

„Nedrseča površina“ pomeni, da naj bi bil uporabljeni premaz dovolj grob ali kako drugače sestavljen, da trenje med površino in čevljem potnika ali pripomočkom za gibanje ostane na zadostni ravni v suhih ali mokrih razmerah.

Opomniti velja, da ne obstaja noben enoznačen ali splošno priznan sistem za določanje koeficienta trenja pri opredeljevanju, koliko so posamezne talne površine nedrseče.

Pri železniškem voznem parku je zato dovolj dokazati, da statični koeficient trenja med določeno „nedrsečo površino“ in čevljem z gumijastim podplatom znaša najmanj 0,35 tudi pri površini, omočeni s čisto vodo, pri čemer se koeficient izmeri z nacionalno ali mednarodno priznano preizkusno metodo. Med rezultati preizkusa se navede tudi vrsta uporabljene gume, ki mora biti običajna pri izdelavi čevljev za vsakdanjo rabo v državah članicah Evropske unije.

Za infrastrukturo veljajo nacionalni predpisi za površine enake namembnosti v zgradbah.

„Otipni znaki“ in „otipne komande“

„Otipni znaki“ in „otipne komande“ so znaki ali komande, ki vključujejo reliefne piktograme, reliefne črke in številke ali napise v Braillovi pisavi. Otipni piktogram ali znak je dvignjen najmanj 0,5 mm nad površino in ni vgrajen ter ima pravokotne vogale (tj. ne zaobljenih ali ostrih).

Znak ali piktogram omogoča otipati obe strani izbočene črke, številke ali simbola s prstom v enem prehodu.

Najmanjša dovoljena višina črk ali številke je 15 mm.

Kjer je uporabljena Braillova pisava, se uporablja nacionalna standardna Braillova pisava. Pika Braillove pisave ima obliko kupole. Za posamezne besede se uporablja Braillova pisava stopnje I z izhodiščno orientacijsko točko.

Upravljevec postaje

Upravljevec postaje je oseba, odgovorna za redno upravljanje postaje. To vlogo lahko opravlja prevoznik v železniškem prometu, upravljevec infrastrukture ali tretja oseba.

Varnostne informacije

Varnostne informacije so informacije, ki se zagotovijo potnikom, da ti vnaprej vedo, kako se morajo obnašati v primeru sile.

Varnostna navodila

Varnostna navodila so navodila, ki jih prejmejo potniki, ko nevarnost nastopi, da jim je jasno, kaj morajo storiti.

Prehod

Prehod je neoviran prostor, ki omogoča gibanje v vozilu do mest in območij, opredeljenih v poglavju 4.

Prehod med vozili

Prehod med vozili omogoča potnikom prehod iz enega vozila vlaka v sosednje vozilo.

5. KOMPONENTE INTEROPERABILNOSTI**5.1 Opredelitev**

V skladu s členom 2(d) Direktive 2001/16/ES, kakor je spremenjena z Direktivo 2004/50/ES, komponente interoperabilnosti pomenijo „vsako osnovno komponento, skupino komponent, podsklop ali celoten sklop opreme, vgrajene ali namenjene vgradnji v podsistem, od katerega je neposredno ali posredno odvisna

interoperabilnost vseevropskega železniškega sistema za konvencionalne hitrosti. Pojem komponenta zajema opredmetena in neopredmetena sredstva, kakršna je npr. programska oprema.“

5.2 **Inovativne rešitve**

Kakor je navedeno v oddelku 4 te TSI, lahko inovativne rešitve zahtevajo nove specifikacije in/ali nove metode ocenjevanja. Te specifikacije in metode ocenjevanja se razvijejo po postopku, opisanem v določbi 6.1.3.

5.3 **Seznam komponent**

Komponente interoperabilnosti so zajete v ustreznih določbah Direktive 2001/16/ES, kakor je spremenjena z Direktivo 2004/50/ES, in so našteje spodaj.

5.3.1 **Infrastruktura**

Naslednje postavke veljajo kot komponente interoperabilnosti za infrastrukturo:

Oprema za vidno informiranje potnikov

Pripomočki za vstop

Tipke

Previjalnica

Otipni znaki

Avtomati za vozovnice

5.3.2 **Železniški vozni park**

Naslednje postavke veljajo kot komponente interoperabilnosti za železniški vozni park:

Moduli standardnih in univerzalnih sanitarij

Oprema za informiranje potnikov (zvočno in vidno)

Potniške alarmne naprave

Pripomočki za vstop

Tipke

Previjalnica

Vidni in otipni znaki

5.4 **Zmogljivosti in specifikacije komponent**

5.4.1 **Infrastruktura**

Predpisane lastnosti so navedene v ustreznih spodaj naštetih določbah oddelka 4.1.

Oprema za vidno informiranje potnikov (4.1.2.11.2 in Priloga N).

Pripomočki za vstop (4.1.2.21.2)

Reliefne tipke (4.1.2.4)

Previjalnica (4.1.2.7.2)

Otipne oznake (4.1.2.11)

Avtomati za vozovnice (4.1.2.9.2)

5.4.2 Železniški vozni park

Predpisane lastnosti so navedene v ustreznih, spodaj naštetih, določbah oddelka 4.2.

Moduli sanitarij (4.2.2.6)

Oprema za vidno informiranje potnikov (4.2.2.8.3 in Priloga N).

Potniške alarmne naprave:

Alarmne naprave je mogoče upravljati z dlanko in potrebna sila za upravljanje ne presega 30 N.

Pripomočki za vstop (4.2.2.12.3)

Tipke:

Potrebna sila za upravljanje tipk ne sme presegati 15 newtonov.

Previjalnica (4.2.2.6.3.2)

Vidne in otipne oznake (4.2.2.8.1, 4.2.2.8.2 in Priloga N)

6. OCENA SKLADNOSTI IN/ALI PRIMERNOSTI ZA UPORABO

6.1. Komponente interoperabilnosti

6.1.1 Ocena skladnosti (splošno)

Preden proizvajalec ali njegov pooblaščen zastopnik na območju Skupnosti da komponento interoperabilnosti na trg, sestavi izjavo ES o skladnosti ali izjavo ES o primernosti za uporabo v skladu s členom 13(1) in poglavjem 3 Priloge IV k Direktivi 2001/16/ES, kakor je spremenjena z Direktivo 2004/50/ES.

Ocena skladnosti komponente interoperabilnosti se opravlja po naslednjih modulih (opisani so v Prilogi F k tej TSI).

Moduli za komponente interoperabilnosti:

Modul A: Notranja kontrola proizvodnje za faze projektiranja, razvoja in proizvodnje

Modul A1: Notranja kontrola projektiranja z verifikacijo proizvoda za faze projektiranja, razvoja in proizvodnje

Modul B: Pregled tipa za fazi projektiranja in razvoja

Modul C: Skladnost s tipom za fazo proizvodnje

Modul D: Sistem vodenja kakovosti proizvodnje za fazo proizvodnje

Modul F: Verifikacija proizvoda za fazo proizvodnje

Modul H1: Celovit sistem vodenja kakovosti za faze projektiranja, razvoja in proizvodnje

Modul H2: Celovit sistem vodenja kakovosti s pregledom projekta za faze projektiranja, razvoja in proizvodnje

Modul V: Validacija tipa z obratovalnimi izkušnjami (Primernost za uporabo)

Če izbrani modul zahteva sodelovanje priglašenega organa,

- proizvajalec ali njegov pooblaščen zastopnik s sedežem v Skupnosti in pooblaščen organ po zahtevah, opredeljenih v tej TSI, opredelita postopek odobritve in vsebino ocenjevanja;
- za vsako komponento interoperabilnosti proizvajalec izbere priglašeni organ in ga pooblasti:

za ocenjevanje komponent interoperabilnosti podsistema železniškega voznega parka in/ali za ocenjevanje komponent interoperabilnosti infrastrukturnega podsistema.

6.1.2 Postopki ocenjevanja skladnosti (moduli)

Ocenjevanje skladnosti zajema faze in značilnosti, ki so označene z X v Tabeli D1 Priloge D k tej TSI. Proizvajalec ali njegov pooblaščen zastopnik s sedežem v Skupnosti izbere enega od modulov ali kombinacijo modulov v naslednji tabeli 16, glede na obvezno komponento.

Tabela 16

Postopki ocenjevanja

Določba	Ocenjevane komponente	Modul A	Modul A1 (*)	Modul B + C	Modul B + D	Modul B + F	Modul H1 (*)	Modul H2
4.1.2.11.2 in 4.1.2.12.2	Oprema za vidno informiranje potnikov		X	X	X		X	X
4.1.2.21.2	Pripomočki za vstop		X		X	X	X	X
4.1.2.4	Reliefne tipke	X		X			X	
4.1.2.7.2	Previjalnica	X		X			X	
4.1.2.11	Otipne oznake	X		X			X	
4.1.2.9.2	Avtomati za vozovnice	X		X			X	
4.2.2.6	Moduli sanitarij		X	X	X		X	X
4.2.2.8	Oprema za vidno informiranje potnikov		X	X	X		X	X
4.2.2.3, 4.2.2.6 in 4.2.2.11	Potniške alarmne naprave	X		X			X	
4.2.2.12.3	Pripomočki za vstop		X		X	X	X	X
4.2.2.4	Tipke	X		X			X	
4.2.2.6.3.2	Previjalnica	X		X			X	
4.2.2.8.1, 4.2.2.8.2 in Priloga N	Vidne in otipne oznake	X		X			X	

(*) Modula A1 in H1 sta dovoljena za obstoječe rešitve samo pod pogoji, opredeljenimi v določbi 6.1.3.

6.1.3 Inovativne rešitve

Če se predlaga inovativna rešitev za komponento interoperabilnosti, opredeljeno v oddelku 5.2, proizvajalec ali njegov pooblaščen predstavnik s sedežem v Skupnosti opiše odstopanja od ustrezne določbe TSI in opis predloži Evropski agenciji za železniški promet (ERA). ERA dopolni ustrezne funkcionalne specifikacije in specifikacije za vmesnike komponent ter razvije metode ocenjevanja.

Ustrezne funkcionalne specifikacije in specifikacije za vmesnike ter metode ocenjevanja se vključijo v TSI v postopku revizije.

Po začetku veljavnosti sklepa Komisije, sprejetega v skladu s členom 21(2) Direktive 2001/16/ES, kakor je spremenjena z Direktivo 2004/50/ES, se inovativna rešitev lahko uporablja pred vključitvijo v TSI.

6.1.4 Ocena primernosti za uporabo

Ocena primernosti za uporabo po postopku validacije tipa z obratovalnimi izkušnjami (modul V), opisanem v Prilogi F k tej TSI, je potrebna za naslednje komponente interoperabilnosti:

Jih ni.

6.2 **Podsistemi**

6.2.1 Ocena skladnosti (splošno)

V skladu s Prilogo VI k Direktivi 96/48/ES glavni izvajalec ali njegov pooblaščen zastopnik s sedežem v Skupnosti (vlagatelj) priglašenu organu, ki ga izbere sam, predloži zahtevek za oceno skladnosti podsistema železniškega voznega parka ali infrastrukture.

Proizvajalčeva predložitev zahtevka za oceno skladnosti železniškega voznega parka ostaja odprta točka (glej DV11, vprašanje 3).

Ta priglašeni organ je moral biti priglašen za ocenjevanje podsistema železniškega voznega parka ali infrastrukture.

Vlagatelj sestavi izjavo ES o verifikaciji v skladu s členom 18(1) in Prilogo VI k Direktivi 2001/16/ES, kakor je spremenjena z Direktivo 2004/50/ES:

Ta izjava ES o verifikaciji je potrebna za pridobitev soglasja za začetek uporabe podsistema.

Ocena skladnosti podsistema se opravi po enem od naslednjih modulov ali po kombinaciji modulov po določbi 6.2.2 in Prilogi E k tej TSI (Moduli so opisani v Prilogi F k tej TSI).

Moduli za verifikacijo ES podsistemov

Modul SB: Pregled tipa za fazi projektiranja in razvoja

Modul SD: Sistem vodenja kakovosti proizvodnje za fazo proizvodnje

Modul SF: Verifikacija proizvoda za fazo proizvodnje

Modul SG: Verifikacija enote

Modul SH2: Celovit sistem vodenja kakovosti s pregledom projektiranja za faze projektiranja, razvoja in proizvodnje

Postopek odobritve in vsebino ocenjevanja opredelita skupaj vlagatelj in priglašeni organ v skladu z zahtevami, opredeljenimi v tej TSI, in v skladu s pravili iz oddelka 7 te TSI.

6.2.2 Postopki ocenjevanja skladnosti (moduli)

Vlagatelj izbere en modul ali kombinacijo modulov iz tabele 17.

Tabela 17

Postopki ocenjevanja

Podsistem, ki se ocenjuje	Modul SB + SD	Modul SB + SF	Modul SG	Modul SH2
Podsistem železniški vozni park	X	X		X
Infrastrukturni podsistem	X		X	X

Značilnosti podsistema, ki se ocenjujejo v posameznih fazah, so navedene v Prilogi E k tej TSI, in sicer v Tabeli E.1 za infrastrukturni podsistem in Tabeli E.2 za podsistem železniški vozni park. Vlagatelj potrdi, da je vsak

proizvedeni podsistem skladen s tipom.

Značilnosti komponent interoperabilnosti, navedene v Tabeli D1 v Prilogi D, so navedene tudi v tabelah E.1 ali E.2 v Prilogi E. Ocena lastnosti temelji na izjavi ES o skladnosti komponente interoperabilnosti.

Ocenjevanje podsistema vzdrževanja je opisano v določbi 6.2.5.

6.2.3 Inovativne rešitve

Če podsistem vsebuje inovativno rešitev, opredeljeno v oddelku 4.1.1 ali 4.2.1, proizvajalec ali njegov pooblaščen predstavnik s sedežem v Skupnosti navede odstopanja od ustreznih določb te TSI in jih predloži Evropski agenciji za železniški promet (ERA). ERA dopolni ustrezne funkcionalne specifikacije in specifikacije za vmesnike te rešitve ter razvije metode ocenjevanja.

Ustrezne funkcionalne specifikacije in specifikacije za vmesnike ter metode ocenjevanja se vključijo v TSI v postopku revizije.

Po začetku veljavnosti sklepa Komisije, sprejetega v skladu s členom 21(2) Direktive 2001/16/ES, kakor je spremenjena z Direktivo 2004/50/ES, se inovativna rešitev lahko uporablja pred vključitvijo v TSI.

6.2.4 Ocena vzdrževanja

V skladu s členom 18(3) Direktive 2001/16/ES, kakor je spremenjena z Direktivo 2004/50/ES, priglašeni organ sestavi tehnično dokumentacijo, ki vsebuje dokumentacijo o vzdrževanju. To pomeni, da priglašeni organ preveri predvsem:

- obstoj dokumentacije o vzdrževanju,
- obstoj postavk, navedenih v določbi 4.2.10.2 v TSI železniški vozni park za visoke hitrosti, v dokumentaciji o vzdrževanju za železniški vozni park,

ni pa mu treba preverjati veljavnosti vsebine dokumentacije o vzdrževanju.

Za oceno skladnosti vzdrževanja je odgovorna vsaka zadevna država članica.

Določba F.4 v Prilogi F (ki ostaja odprta točka) opisuje postopek, s katerim vsaka država članica preveri, ali ureditev vzdrževanja izpolnjuje določbe te TSI in zagotavlja upoštevanje osnovnih parametrov ter bistvenih zahtev v celotni življenjski dobi podsistema.

6.2.5 Ocena operativnih predpisov

V določbi 6.2.1 TSI za vodenje in upravljanje železniškega prometa v železniškem sistemu za konvencionalne hitrosti piše, da za zdaj za noben element iz TSI vodenje in upravljanje železniškega prometa za konvencionalne hitrosti ni potrebno ločeno ocenjevanje, ki naj bi ga izvajal priglašeni organ.

V okviru TSI za osebe z omejeno mobilnostjo priglašeni organ ne preverja nobenega operativnega predpisa, čeprav so ti navedeni v določbi 4.1.4 ali 4.2.4.

6.2.6 Ocena posamičnih vozil

Če se železniški vozni park dostavlja kot posamična vozila, ne pa v fiksni sestavi, se ta vozila ocenjujejo po ustreznih določbah te TSI, pri čemer ni potrebno, da bi imelo vsako vozilo prostore za invalidske vozičke, prostore, dostopne z invalidskimi vozički, ali univerzalne sanitarije.

Dokazati pa je treba, da so po sestavi v vlak izpolnjene zahteve vseh določb TSI za osebe z omejeno mobilnostjo.

6.3 Komponente interoperabilnosti brez izjave ES o skladnosti**6.3.1 Splošno**

Za določen čas, imenovan „prehodno obdobje“, se lahko komponente interoperabilnosti brez izjave ES o skladnosti ali o primernosti za uporabo še naprej izjemoma vgrajujejo v podsisteme, pod pogojem, da so izpolnjene določbe iz tega oddelka.

6.3.2 Prehodno obdobje

Prehodno obdobje začne teči z začetkom veljavnosti te TSI in traja šest let.

Po koncu prehodnega obdobja pridobijo razen izjem iz oddelka 6.3.3.3 komponente interoperabilnosti pred vgradnjo v podsystem obvezno izjavo ES o skladnosti in/ali primernosti za uporabo.

6.3.3 Certificiranje podsistemov, ki vsebujejo necertificirane komponente interoperabilnosti, v prehodnem obdobju**6.3.3.1 Pogoji**

V prehodnem obdobju lahko priglašeni organ izda certifikat o skladnosti za podsystem, čeprav nekatere komponente interoperabilnosti, vgrajene vanj, nimajo ustrezne izjave ES o skladnosti in/ali o primernosti za uporabo po tej TSI, če so izpolnjena naslednja tri merila:

- priglašeni organ je preveril skladnost podsistema glede na zahteve, opredeljene v poglavju 4 te TSI, in
- priglašeni organ z dodatnimi ocenami potrdi, da je skladnost in/ali primernost za uporabo komponente interoperabilnosti skladna z zahtevami poglavja 5, in
- komponente interoperabilnosti, ki nimajo ustrezne izjave ES o skladnosti in/ali primernosti za uporabo, so se že uporabljale v podsistemih, ki so že začeli obratovati vsaj v eni državi članici pred začetkom veljavnosti te TSI.

Izjava ES o skladnosti in/ali primernosti za uporabo se za tako ocenjene komponente interoperabilnosti ne sestavlja.

6.3.3.2 Obvestilo

- certifikat o skladnosti podsistema jasno navaja, katere komponente interoperabilnosti je priglašeni organ ocenil v okviru preverjanja podsistema,
- izjava ES o preverjanju podsistema jasno navaja:
- katere komponente interoperabilnosti so bile ocenjene kot deli podsistema,
- potrdilo, da podsystem vsebuje komponente interoperabilnosti, enake tistim, ki so bile preverjene kot deli podsistema,
- za komponente interoperabilnosti, za katere proizvajalec pred vgradnjo v podsystem ni predložil izjave ES o skladnosti in/ali primernosti pred uporabo, razloge, zakaj jih ni predložil.

6.3.3.3 Izvajanje med življenjsko dobo

Proizvodnja in/ali nadgradnja/prenova obravnavanega sistema se mora končati v šestih letih prehodnega obdobja. Kar zadeva življenjski cikel podsistema:

- v prehodnem obdobju in
- na odgovornost organa, ki je izdal izjavo ES o preverjanju podsistema,

se lahko komponente interoperabilnosti, ki nimajo izjave ES o skladnosti in/ali primernosti za uporabo, enakega tipa in ki jih izdelata isti proizvajalec, uporabljajo za zamenjave v okviru vzdrževanja in kot nadomestni deli za podsystem.

Po koncu prehodnega obdobja in

- do nadgradnje, prenove ali zamenjave podsistema in
- na odgovornost organa, ki je izdal izjavo ES o preverjanju podsistema,

se lahko komponente interoperabilnosti, ki nimajo izjave ES o skladnosti in/ali primernosti za uporabo, enakega tipa in ki jih izdelata isti proizvajalec, uporabljajo za zamenjave v okviru vzdrževanja.

6.3.4 Način spremljanja

V prehodnem obdobju država članica:

- spremlja število in tipe komponent interoperabilnosti, uvedenih na trg v državi;
- preverja, ali so pri podsistemih, predloženih v odobritev, navedeni proizvajalčevi razlogi, zakaj komponente interoperabilnosti niso certificirane,
- obvešča Komisijo in druge države članice o necertificiranih komponentah interoperabilnosti in razlogih za to, da niso certificirane.

7. IZVAJANJE TSI ZA OSEBE Z OMEJENO MOBILNOSTJO

To poglavje navaja strategijo za izvajanje TSI. Zlasti je treba določiti faze za izvedbo postopnega prehoda iz obstoječega stanja do končnega, ko bo skladnost s TSI postala standard. To poglavje temelji na potrebi po usklajevanju uvedbe TSI predvsem iz tehničnih in operativnih razlogov, ustrezno pa upošteva tudi analizo stroškov in koristi v skladu z ustreznimi določbami Direktive. Poleg tega se upošteva, da je včasih treba izvajanje določene TSI uskladiti z izvajanjem drugih TSI.

Pri izvajanju TSI se upošteva prehod železniškega omrežja za konvencionalne hitrosti in omrežja za visoke hitrosti na polno interoperabilnost.

Da bi podprli ta prehod, omogočajo TSI postopno uporabo v več fazah ter izvajanje, usklajeno z drugimi TSI.

7.1 Uporaba te TSI pri novi infrastrukturi/novem železniškem voznem parku

7.1.1 Infrastruktura

Vidiki infrastrukture iz poglavij 2 do 6 te TSI in spodnje posebne določbe v celoti veljajo za novo infrastrukturo, ki se začenja uporabljati.

Ta določba TSI se ne uporablja za infrastrukturo, ki je predmet pogodb, podpisanih ali v zaključni fazi razpisnega postopka ob začetku veljavnosti te TSI.

Upravljavec infrastrukture, prevoznik v železniškem prometu ali upravljavec postaje, odgovoren za železniško postajo, poskrbi za posvetovanja z upravljavci sosednje infrastrukture pri vseh novih gradnjah na postaji ali na sosednji infrastrukturi, tako da omogoči izpolnjevanje zahtev glede dostopnosti ne le na postaji, pač pa tudi na dostopih do nje.

7.1.2 Železniški vozni park

7.1.2.1 Splošno

Vidiki železniškega voznega parka iz poglavij 2 do 6 te TSI in spodnje posebne določbe v celoti veljajo za nov železniški vozni park, ki se začenja uporabljati.

Ta TSI se ne uporablja za nov železniški vozni park, ki je predmet pogodb, podpisanih ali v zaključni fazi razpisnega postopka ob začetku veljavnosti te TSI.

7.1.2.2 Novo izdelani železniški vozni park po novih projektih

7.1.2.2.1 Opredelitve

Za namen oddelka 7.1.1 in oddelka 7.1.2.1:

- je faza A obdobje, ki se začne z določitvijo priglašenega organa in predložitvijo opisa železniškega voznega parka, ki se bo razvijal, izdelal ali nabavil, temu organu,
- je faza B obdobje, ki se začne, ko priglašeni organ izda certifikat o tipskem pregledu ES, in konča z iztekom veljavnosti certifikata o tipskem pregledu ES.

7.1.2.2.2 Splošno

Izdajo

- certifikata o pregledu tipa ali projekta ES za podsistem in/ali
- certifikata o pregledu tipa ali projekta z vidika skladnosti in/ali primernosti za uporabo komponente interoperabilnosti

lahko zahteva kateri koli vlagatelj, kakor je opredeljen v določbi 6.2.1 in 6.1.1.

Vlagatelj napove svojo namero, razviti in oceniti novo enoto železniškega voznega parka in/ali komponento interoperabilnosti, priglašenemu organu, ki ga izbere v skladu s poglavjem 6 te TSI. S to napovedjo vlagatelj predloži tudi opis enote železniškega voznega parka in/ali komponente interoperabilnosti, ki jo namerava razviti, izdelati ali nabaviti.

7.1.2.2.3 Faza A

Po določitvi priglašenega organa se osnova za certificiranje po TSI, veljavni na dan določitve za obravnavani železniški park, določi za sedemletno obdobje faze A, razen pri uporabi člena 19 Direktive 96/48/ES, kakor je spremenjena z Direktivo 2004/50/ES.

Ko med fazo A začne veljati revidirana različica TSI, vključno s to različico, je dovoljeno uporabiti novo revidirano različico v celoti ali po posameznih oddelkih, če se s tem strinjata vlagatelj in priglašeni organ. Tak dogovor se dokumentira.

Po pozitivni oceni priglašeni organ izda certifikat o pregledu tipa ali projekta ES za podsistem ali pa certifikat o pregledu tipa ali projekta glede skladnosti in/ali primernosti za uporabo za komponento interoperabilnosti.

7.1.2.2.4 Faza B

a) *Zahteve za podsistem*

Obdobje veljavnosti tega certifikata o pregledu tipa ali projekta za podsistem je sedemletno obdobje faze B, čeprav v tem obdobju začne veljati nova različica TSI, razen pri uporabi člena 19 Direktive 96/48/ES, kakor je spremenjena z Direktivo 2004/50/ES. V tem obdobju je dovoljeno začeti uporabljati železniški vozni park istega tipa brez ponovnega ocenjevanja tipa.

Pred iztekom sedemletnega obdobja faze B se železniški vozni park oceni po takrat veljavni TSI glede zahtev, ki so se v primerjavi z osnovo certificiranja spremenile ali so bile dodane.

- Če je zahtevano in odobreno odstopanje, obstoječi certifikat o pregledu tipa ali projekta ES ostane v veljavi za nadaljnje triletno obdobje faze B. Pred iztekom tega triletnega obdobja se postopek ocenjevanja in zahtevka za odobritev odstopanja lahko ponovi.
- Če je projekt podsistema skladen, se veljavnost certifikata o verifikaciji ES na podlagi pregleda tipa ali pregleda projekta podaljša za nadaljnje sedemletno obdobje faze B.

Če pred iztekom obdobja faze B ne začne veljati nobena nova različica TSI, ponovna ocena železniškega voznega parka ni potrebna, veljavnost certifikata pa se podaljša za nadaljnje sedemletno obdobje faze B.

b) *Zahteve za komponente interoperabilnosti*

Obdobje veljavnosti certifikata o pregledu tipa ali projekta ali o ustreznosti za uporabo je petletno obdobje faze B, čeprav v tem obdobju začne veljati nova različica TSI, razen pri uporabi člena 19 Direktive 96/48/ES, kakor je spremenjena z Direktivo 2004/50/ES. V tem obdobju je dovoljeno začeti uporabljati nove komponente interoperabilnosti istega tipa brez ponovnega ocenjevanja.

Pred koncem petletnega obdobja faze B se komponenta oceni po takrat veljavni TSI glede zahtev, ki so se v primerjavi z osnovo certificiranja spremenile ali so bile dodane.

7.1.2.3 *Železniški vozni park po obstoječih projektih*

Za železniški vozni park, katerega projekti niso certificirani po tej TSI, veljajo pogoji, opisani v oddelku 7.5.2.

7.1.2.4 *Prehodno obdobje*

Državam članicam te TSI ni treba uporabljati v prehodnem obdobju, ki velja do 1. januarja 2010. Ta olajšava je omejena na naslednje primere:

- za pogodbe, ki so ob začetku veljavnosti te TSI že podpisane ali v zaključni fazi razpisnega postopka, in za pogodbe z opcijami nakupa dodatnih vozil ali
- za pogodbe za nakup novega železniškega voznega parka obstoječe tipske izvedbe, podpisane v tem prehodnem obdobju.

7.2 **Revizija TSI**

V skladu s členom 6(2) Direktive 2001/16/ES, kakor je spremenjena z Direktivo 2004/50/ES, je Agencija pristojna za pripravo revizije in posodabljanje TSI ter dajanje ustreznih priporočil odboru, navedenemu v členu 21 te direktive, da se upošteva tehnološki razvoj ali družbene zahteve. Poleg tega lahko na to TSI vplivata tudi postopno sprejemanje in revizija drugih TSI. Predlagane spremembe te TSI so predmet temeljitega pregleda, posodobljene TSI pa se objavijo približno vsaka 3 leta.

Agencija se obvesti o vseh inovativnih rešitvah, o katerih se razmišlja, da bi se v prihodnosti vključile v TSI.

7.3 **Uporaba te TSI na obstoječi infrastrukturi/obstoječem železniškem voznem parku**

Glede obstoječe infrastrukture in železniškega voznega parka ta TSI velja za sestavne dele, ki se prenavljajo ali nadgrajujejo v skladu s pogoji, predpisanimi v členu 14(3) Direktive.

7.3.1 *Infrastruktura*

Obstoječa infrastruktura je infrastruktura, ki na dan začetka veljavnosti te TSI že obratuje.

TSI za obstoječo infrastrukturo ne velja do njene prenove ali nadgradnje.

Ta TSI se ne uporablja za infrastrukturo, ki se prenavlja ali nadgrajuje po pogodbah, podpisanih ali v zaključni fazi razpisnega postopka ob začetku veljavnosti te TSI.

Upravljevec infrastrukture, prevoznik v železniškem prometu ali upravljavec postaje, odgovoren za železniško postajo, poskrbi za posvetovanja z upravljavci sosednje infrastrukture pri vseh prenovah ali nadgradnjah na postaji ali na sosednji infrastrukturi, tako da omogoči izpolnjevanje zahtev glede dostopnosti ne le na postaji, ampak tudi na dostopih do nje.

Pri obstoječih postajah, katerih dnevni pretok potnikov, prihajajočih in odhajajočih, v 12-mesečnem povprečju znaša 1000 potnikov ali manj, pri prenovi ali nadgradnji ni treba zagotoviti dvigal ali klančin, ki bi bile potrebne za popolno skladnost s to določbo, če kaka postaja na razdalji do 50 km na isti progi zagotavlja popolnoma skladen dostop brez ovir. V takih okoliščinah zasnova postaje predvideva osnove za naknadno vgradnjo dvigal in/ali klančin, s katerimi bo dostopna vsem kategorijam oseb z omejeno mobilnostjo.

7.3.1.1 Splošno

Pri prenovi ali nadgradnji postavk te izpolnjujejo zahteve te TSI, razen naslednjih izjem:

Če dela pri prenovi ali nadgradnji infrastrukture vplivajo na vidik infrastrukture, ki ga ureja katera od določb te TSI za osebe z omejeno mobilnostjo, se taka dela ponovno ocenijo v skladu z ustrezno zahtevo TSI, pod naslednjimi pogoji:

Če dela, potrebna za uskladitev, zahtevajo konstrukcijske spremembe kakega nosilnega elementa, skladnost z določbami te TSI ni obvezna.

Sistemov in delov, ki jih program prenove ali nadgradnje ne zajema, v okviru tega programa ni treba uskladiti.

Če se v okviru prenove ali nadgradnje infrastruktura ponovno ocenjuje z vidika kake druge TSI, je ponovna ocena po tej TSI obvezna samo za tiste sisteme in dele, na katere dela neposredno vplivajo.

Infrastruktura se obravnava v dveh sklopih:

- postajna poslopja (vključno s parkirišči, sanitarijami, potniško blagajno itd.);
- peroni.

Pri prenovi ali nadgradnji katerega od sklopov ta vključuje dostop brez ovir (kjer pride v poštev), ki jo bo mogoče povezati z drugimi sklopi ob njihovi prenovi ali nadgradnji.

Normalna vzdrževalna dela na infrastrukturi ne zahtevajo ponovnega ocenjevanja po tej TSI.

7.3.1.2 Dostop brez ovir – splošno (4.1.2.4.1)

Skladnost z zahtevami v zvezi s širino in prostorom nad glavo nadhodov in podhodov pri obstoječih nadhodih in podhodih ni obvezna.

7.3.1.3 Geometrija nadhodov, stopnišč in podhodov (4.1.2.14 in 4.1.2.15)

Skladnost z zahtevami v zvezi s širino in prostorom nad glavo nadhodov, stopnišč in podhodov pri obstoječih nadhodih, stopniščih in podhodih ni obvezna.

7.3.1.4 Klančine, tekoče stopnice, dvigala in tekoče klančine (4.1.2.17)

Skladnost z zahtevami v zvezi s klančinami, tekočimi stopnicami, dvigali in tekočimi klančinami pri obstoječih klančinah, tekočih stopnicah, dvigalih in tekočih klančinah ni obvezna.

7.3.1.5 Širina in rob perona (4.1.2.19)

Pri peronih obstoječih postaj skladnost z zahtevami v zvezi z najmanjšo širino perona ni obvezna, če so vzrok za neskladnost ovire na peronu (npr. nosilni stebri, stopnišča ipd.), ki jih ni mogoče preprosto premakniti.

7.3.1.6 Višina in odmik perona (4.1.2.18)

Pri prenovljenih peronih skladnost z zahtevami glede višine in odmika perona ni obvezna, obvezna pa je pri nadgradnjah peronov.

7.3.1.7 Zgodovinske stavbe

Če je obstoječa postaja ali kak njen del razglašen(-a) za zgodovinsko stavbo in je zaščit(-en)-a z nacionalno zakonodajo, si upravljavec infrastrukture prizadeva za uvedbo ukrepov iz te TSI. Če je mogoče dokazati, da bi s tem kršil nacionalno zakonodajo o zaščiti stavbe, izvedba ukrepov iz te TSI ni obvezna.

7.3.2 Železniški vozni park

Obstoječi železniški vozni park je železniški vozni park, ki ob začetku veljavnosti te TSI že obratuje ali je predmet že podpisane pogodbe ali pogodbe, ki je že v zaključni fazi razpisnega postopka.

TSI se ne uporablja za obstoječi železniški vozni park do njegove prenove ali nadgradnje.

Ta določba TSI se ne uporablja za železniški vozni park, ki se prenavlja ali nadgrajuje po pogodbah, podpisanih ali v zaključni fazi razpisnega postopka ob začetku veljavnosti te TSI.

7.3.2.1 Splošno

Če dela pri prenovi ali nadgradnji železniškega voznega parka vplivajo na vidik železniškega voznega parka, ki ga ureja katera od določb te TSI za osebe z omejeno mobilnostjo, je treba taka dela ponovno oceniti po ustreznih zahtevah TSI, pod naslednjimi pogoji:

Sistemov in delov, ki jih program prenove ali nadgradnje ne zajema, v okviru tega programa ni treba uskladiti.

Če se v okviru prenove ali nadgradnje vozilo ponovno ocenjuje z vidika kake druge TSI, je ponovna ocena po tej TSI obvezna samo za tiste sisteme in dele, na katere dela neposredno vplivajo.

Skladnost z vsebino te TSI ni obvezna, če bi dela, potrebna za zagotovitev skladnosti, zahtevala konstrukcijske spremembe nosilnih okvirov vrat (notranjih ali zunanjih), podvozja, varnostnih stebričkov, karoserije vozila, zaščite proti naletu, ali če bi zahtevala ponovno preverjanje konstrukcijske celovitosti v skladu z EN 12663:julij 2001 ali s kako drugo TSI.

7.3.2.2 Sedeži

Skladnost s določbo 4.2.2.1 glede držajev na hrbtnih naslonih sedežev je obvezna le pri prenovi ali nadgradnji konstrukcije sedežev celotnega vozila.

Skladnost s določbo 4.2.2.2 glede zagotavljanja sedežev, rezerviranih za invalide, je obvezna le pri spremembi razporeda sedežev v celotnem vlaku, in če je to mogoče doseči brez zmanjšanja obstoječe kapacitete vlaka. V zadnjem primeru se zagotovi največje število sedežev, rezerviranih za invalide, pri katerem je še mogoče ohraniti obstoječo kapaciteto.

Skladnost z zahtevami v zvezi s prostorom nad glavo nad sedeži, rezerviranimi za invalide, ni obvezna, če je omejevalni dejavnik polica za prtljago, ki se v okviru prenove ali nadgradnje konstrukcijsko ne spreminja.

7.3.2.3 Prostori za invalidske vozičke

Skladnost z zahtevami glede prostorov za invalidske vozičke je obvezna le, če se v celotnem vlaku spreminja razpored sedežev. Če ni mogoče predelati vstopov ali prehodov tako, da bi omogočali dostop z invalidskim vozičkom, prostorov za invalidske vozičke ni treba zagotoviti niti pri spreminjanju razporeda sedežev.

Zagotovitev kontaktne naprave za primere sile v prostoru za invalidski voziček ni obvezna, če vozilo nima električnega komunikacijskega sistema, ki bi ga bilo mogoče prilagoditi tako, da bi lahko vanj vključili tako napravo.

7.3.2.4 Zunanja vrata

Skladnost z zahtevami označevanja zunanosti vrat z znaki in vidnim razlikovanjem je obvezna le pri ponovnem barvanju vozila (ali dekoriranju).

Skladnost z zahtevami označevanja mesta vrat v notranjosti z vidnim razlikovanjem površine tal je obvezna le pri prenovi ali nadgradnji talnih oblog.

Skladnost z zahtevo glede signalizacije odpiranja in zapiranja vrat je obvezna le pri prenovi ali nadgradnji sistema upravljanja vrat.

Popolna skladnost z zahtevami glede položaja in osvetlitve komand vrat je obvezna le pri prenovi ali nadgradnji sistema upravljanja vrat, če je mogoče komande prestaviti brez posegov v konstrukcijo vozila ali vrata. V tem primeru pa se prenovljene ali nadgrajene komande namestijo kolikor mogoče blizu predpisanemu položaju.

7.3.2.5 Notranja vrata

Skladnost z zahtevo glede sil, potrebnih za upravljanje vrat, in položaja komand je obvezna le pri prenovi ali nadgradnji vrat, mehanizma vrat in/ali komand za upravljanje vrat.

Skladnost z zahtevo glede sinhroniziranega delovanja vrat med vozili in zaporednih povezovalnih vrat je obvezna le, če so vrata že avtomatska in se prenavlja ali nadgrajuje sistem upravljanja vrat in je vgrajen ustrezen komunikacijsko-krmilni sistem med vozili.

7.3.2.6 Razsvetljava

Skladnost z zahtevo glede osvetlitve stopnic v skladu z določbo 4.2.2.5 ob zunanjih vratih ni obvezna, če je mogoče dokazati, da električni sistem nima zadostne zmogljivosti za priključitev dodatnega bremena ali da take razsvetljave ni mogoče vgraditi brez konstrukcijskih sprememb vrat.

7.3.2.7 Sanitarije

Zagotovitev popolnoma skladnih univerzalnih sanitarij je obvezna le pri popolni prenovi ali nadgradnji obstoječih sanitarij, če je zagotovljen prostor za invalidski voziček in če je mogoče univerzalne sanitarije vgraditi brez konstrukcijskih sprememb karoserije vozila.

Zagotovitev kontaktne naprave za primere sile v prostoru univerzalnih sanitarij ni obvezna, če vozilo nima električnega komunikacijskega sistema, ki bi ga bilo mogoče prilagoditi tako, da bi lahko vanj vključili tako napravo.

7.3.2.8 Prehodi

Skladnost z zahtevami določbe 4.2.2.7 je obvezna le pri spremembah razporeda sedežev v celotnem vozilu, in če je zagotovljen prostor za invalidski voziček.

Skladnost z zahtevo glede prehoda med sosednjimi vozili je obvezna le pri prenovi ali nadgradnji prehoda med vozili.

7.3.2.9 Informacije

Skladnost z zahtevami določbe 4.2.2.8.2.2 glede informacij o progi pri prenovi ali nadgradnji ni obvezna. Če pa se v okviru programa prenove ali nadgradnje vgrajuje avtomatski sistem informacij o progi, izpolnjuje zahteve iz navedene določbe.

Skladnost z drugimi deli določbe 4.2.2.8 je obvezna pri prenovi ali nadgradnji znakov ali notranje opreme vozila.

7.3.2.10 Spremembe višin

Skladnost z zahtevami določbe 4.2.2.9 ni obvezna pri prenovi ali nadgradnji; obvezno pa je pri prenovi ali nadgradnji materialov pohodnih površin namestiti kontrastni varnostni trak na čelu stopnice.

7.3.2.11 Držaji

Skladnost z zahtevami določbe 4.2.2.10 je obvezna le pri prenovi ali nadgradnji obstoječih držajev.

7.3.2.12 Spalniki, dostopni z invalidskimi vozički

Skladnost z zahtevo po zagotovitvi spalnika, dostopnega z invalidskimi vozički, je obvezna le pri prenovi ali nadgradnji obstoječih spalnikov.

Zagotovitev kontaktne naprave za primere nuje v oddelku spalnika, dostopnem z invalidskim vozičkom, ni obvezna, če vozilo nima električnega komunikacijskega sistema, ki bi ga bilo mogoče prilagoditi tako, da bi lahko vanj vključili tako napravo.

7.3.2.13 Položaji stopnic, stopnice in pripomočki za vstop

Skladnost z zahtevami določbe 4.2.2.12 pri prenovi ali nadgradnji ni obvezna, razen kadar se nameščajo premične stopnice ali drugi v vozilo vgrajeni pripomočki za vstop, ki so skladni z ustreznimi določbami v tem oddelku TSI.

Če se v okviru prenove ali nadgradnje zagotovi prostor za invalidske vozičke v skladu z določbo 4.2.23, je obvezno zagotoviti tudi pripomoček za vstop v skladu z določbo 4.2.2.12.4.

Odgovorni upravljavec infrastrukture (ali upravljavec postaje, če je ta odgovorni organ) in prevoznik v železniškem prometu se v skladu s členom 10(5) Direktive 91/440/EGS, kakor je nazadnje spremenjena z Direktivo 2004/51/ES, pred začetkom uporabe prenovljenega ali nadgrajenega železniškega voznega parka dogovorita o tem, katera stran odgovarja za zagotavljanje pripomočkov za vstop, kjer so ti potrebni (določba 4.2.2.12.4). Odgovorni upravljavec infrastrukture (ali upravljavec postaje) in prevoznik v železniškem prometu zagotovita, da je dogovorjena delitev odgovornosti najbolj sprejemljiva in izvedljiva rešitev za vse.

7.4 Posebni primeri

7.4.1 Splošno

V posebnih primerih, navedenih v nadaljevanju, so dovoljene posebne določbe.

Ti posebni primeri spadajo v dve kategoriji: določbe veljajo bodisi stalno (primer „P“) bodisi začasno (primer „T“). V začasnih primerih je priporočeno, da se zadevne države članice uskladijo z ustreznim podsistemom bodisi do leta 2010 (primer „T1“), cilj, določen v Odločbi 1692/96/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 23. julija 1996 o smernicah Skupnosti za razvoj vseevropskega prometnega omrežja, bodisi do leta 2020 (primer „T2“).

7.4.1.1 Višina perona

Danska „P“

Na progah S-Bahn je dovoljena višina perona 920 mm nad gornjim robom tirnice.

Francija „P“

V omrežju Ile-de-France je dovoljena višina perona 920 mm nad gornjim robom tirnice.

Nemčija „P“

Na progah S-Bahn je dovoljena višina perona 960 mm nad gornjim robom tirnice.

Velika Britanija, Severna Irska in Irska „P“

Dovoljena je višina perona 915 mm nad gornjim robom tirnice.

Litva, Latvija in Estonija „P“

Samo pri infrastrukturi za konvencionalne hitrosti je dovoljena višina perona 200 mm ali 1 100 mm (+ 20 mm, – 50 mm) nad gornjim robom tirnice.

Poljska „P“

Na progah S-Bahn je dovoljena višina perona 960 mm nad gornjim robom tirnice.

Portugalska „P“

Pri obstoječi portugalski infrastrukturi za konvencionalne hitrosti je dovoljena višina perona 960 mm nad gornjim robom tirnice.

Na postajah in postajališčih, kjer se ustavljajo vlaki za dnevni prevoz na delo, je dovoljena višina perona 685 mm nad gornjim robom tirnice.

Opomba: Pragovi vrat pri novem železniškem voznem parku (za primestne in glavne proge) so projektirani tako, da so optimalni za vstopanje in izstopanje pri višini perona 900 mm.

Španija „P“

Pri peronih za dnevno vožnjo v službo in regionalni promet je dovoljena višina perona 680 mm nad gornjim robom tirnice.

Švedska „P“

Dovoljena je višina perona 580 mm in 730 mm nad gornjim robom tirnice.

Nizozemska „P“

Dovoljena je višina perona 840 mm nad gornjim robom tirnice.

7.4.1.2

Odmik perona

Irska „P“

Na ravni progi brez naklona $b_{q0} = 1\,561$ mm.

Velika Britanija „P“

Odmik perona:

Na ravni peronih brez naklona:

$\infty \geq R \geq 360$	$360 \geq R \geq 160$
$b_{q0} = 1\,447,5$	$b_{q0} = 1\,375,5 + \frac{26\,000}{R}$

Na progah, na katerih vozi Eurostar (razred 373), in na progah, kjer vozijo tovorni zabojniki 2,6 m.

$\infty \geq R \geq 360$	$360 \geq R \geq 160$
$b_{q0} = 1\,477,5$	$b_{q0} = 1\,405,5 + \frac{26\,000}{R}$

Na progah, kjer vozijo tovorni zabojniki 2,6 m

	$\infty \geq R \geq 500$	$500 \geq R \geq 160$
Notranja stran zavoja	$b_{q0} = 1\,447,5$	$b_{q0} = 1\,381,5 + \frac{3\,300}{R}$
	$\infty \geq R \geq 360$	$360 \geq R \geq 160$
Zunanja stran zavoja	$b_{q0} = 1\,447,5$	$b_{q0} = 1\,375,5 + \frac{26\,000}{R}$

Pri peronih višine 550 mm in 760 mm je odmik:

Belgija „P“

$b_{q0} = 1\,650 + \frac{5\,000}{R}$ na zavoju s polmerom R, ki znaša $1\,000 \leq R < \infty$ (m)

$b_{q0} = 1\,650 + \frac{26\,470}{R} - 21,5$ na zavoju s polmerom R, ki znaša $R < 1\,000$ (m)

Italija „P“

Pri višini perona 550 mm

$$b_{q0} = 1650 + \frac{3750}{R} + 11,5$$

Finska „P“

$$b_{q0} = 1800 + \frac{36000}{R}$$

Litva, Latvija in Estonija „P“

Samo pri infrastrukturi za konvencionalne hitrosti:

Pri višini perona 200 mm $b_{q0} = 1\,745$ mm (+ 30 mm, – 25 mm).

Pri višini perona 1 100 mm $b_{q0} = 1\,920$ mm (+ 30 mm, – 25 mm).

Severna Irska „P“

Na ravni progi brez naklona $b_{q0} = 1\,560$ mm.

Poljska „P“

$$b_{q0} = 1725 + \frac{36000}{R}$$

Portugalska „P“

Velja samo za vso obstoječo infrastrukturo za konvencionalne hitrosti.

Tirna širina (*nazivna*): 1 668 mm

Pri višini perona (*h*) 900 mm ($700\text{ mm} < h \leq 1\,170\text{ mm}$)

$$b_{q0} = 1770 + \frac{31750}{R}$$

Pri višini perona (*h*) 685 mm ($400\text{ mm} \leq h \leq 700\text{ mm}$)

$$b_{q0} = 1800 + \frac{23250}{R}$$

Španija „P“

Samo na delih omrežja s tirno širino 1 668 mm

$$b_{q0} = 1720 + \frac{3750}{R}$$

Švedska „P“

$$b_{q0(\text{inside})} = 1670 + \frac{41000}{R}$$

$$b_{q0(\text{outside})} = 1670 + \frac{31000}{R}$$

7.4.1.3 Stopnice za vstop/izstop

7.4.1.3.1 Splošno

Če interoperabilni železniški vozni park obratuje na peronih, opisanih v posebnih primerih v določbi 7.4.1.2 za perone višine 550 mm ali 760 mm, se lahko dogovorjeni vrednosti δ_h prišteje naslednja dodatna vrednost δ_g .

Tabele navajajo tudi ustrezno vrednost b_{q0} .

Dodatna vrednost δ_g za ravno progo brez naklona.

	Belgija „P“	Finska „P“	Italija „P“	Poljska „P“	Portugalska „P“ za perone 900 mm	Portugalska „P“ za perone 685 mm	Švedska „P“	Španija „P“	VB „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
Za dodatno mero s glej:		7.4.1.3.3			7.4.1.3.4	7.4.1.3.4			7.4.1.3.2

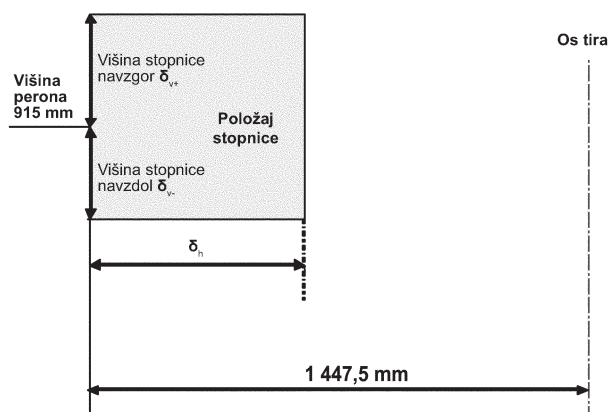
Dodatna vrednost δ_g za R = 300 m

	Belgija „P“	Finska „P“	Italija „P“	Poljska „P“	Portugalska „P“ za perone 900 mm	Portugalska „P“ za perone 685 mm	Švedska „P“	Španija „P“	VB „P“
δ_g	54,5	257,5	11,5	195	+ 213 mm	+ 215 mm	Znotraj 144 Zunaj 123,5	70	Standardno -200 Eurostar -170
b_{q0}	1 716,5	1 920	1 674	1 845	1 876 mm	1 878 mm	Znotraj 1 806,5 Zunaj 1 773,5	1 732,5	Standardno 1 462,5 Eurostar 1 492,5
Za dodatno mero s glej:		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 Poseben primer za železniški vozni park, ki obratuje v Veliki Britaniji „P“

Ker ima δ_g negativno vrednost, je treba prvo stopnico, opredeljeno v določbi 4.2.2.12.1, med vožnjo na britanskih progah odstraniti. V tem primeru je prva uporabna stopnica na britanskih progah skladna z naslednjo tabelo:

	δ_h mm	δ_{v+} mm	δ_{v-} mm
na ravni progi brez naklona	200	230	160
na progi s polmerom zavoja 300 m, standardni primer	200	230	160
na progi s polmerom zavoja 300 m, primer Eurostar	255	230	160

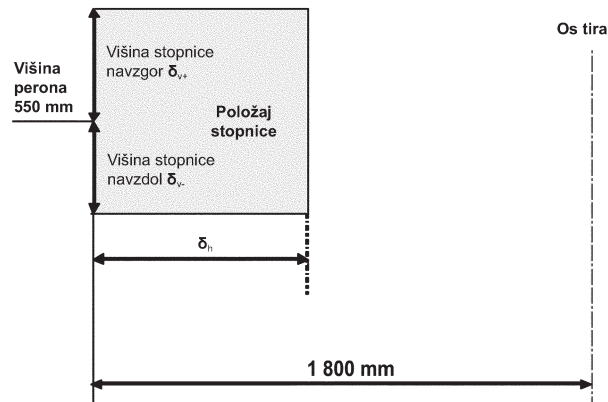


SLIKA 12

7.4.1.3.3 Poseben primer za železniški vozni park, ki obratuje na Finskem „P“

Zaradi povečanja vrednosti δ_g je pri vožnji na finskih progah potrebna dodatna stopnica. V tem primeru je ta prva uporabna stopnica skladna z naslednjo tabelo in je taka, da največji konstrukcijski profil vozila izpolnjuje zahteve Priloge W k TSI za tovarne vagoni:

	δ_h mm	δ_{v+} mm	δ_{v-} mm
na ravni progi brez naklona	200	230	160
na progi s polmerom zavoja 300 m	410	230	160



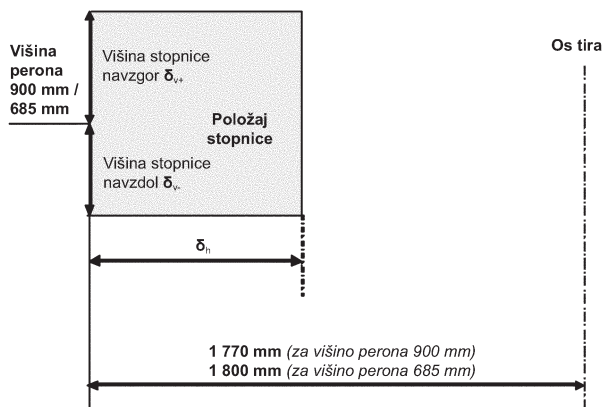
SLIKA 13

7.4.1.3.4 Poseben primer za železniški vozni park, predviden za obratovanje na obstoječem portugalskem omrežju za konvencionalne hitrosti „P“

Zaradi zvečanja vrednosti δ_g in odstopanja višin peronov (900 mm in 685 mm) od standardnih višin peronov (760 mm in 550 mm) bo pri železniškem voznem parku, predvidenem za obratovanje na portugalskih progah, potrebna dodatna stopnica; prva uporabna stopnica je skladna z naslednjo tabelo in je taka, da največji konstrukcijski profil vozila izpolnjuje zahteve prEN 15273-2:2005 – Železniške aplikacije – Profili – Del 2: Profil železniškega voznega parka – Priloga o portugalskih kinematičnih profilih (CP).

Pragovi vrat pri novem železniškem voznem parku (za primestne in glavne proge) so projektirani tako, da so optimalni za vstopanje in izstopanje pri višini perona 900 mm.

	δ_h mm	δ_{v+} mm	δ_{v-} mm
na ravni progi brez naklona	200	230	160
na progi s polmerom zavoja 300 m	370	230	160



SLIKA 14

7.4.1.4 Prehodi

Poseben primer Velika Britanija, Severna Irska in Irska „P“

Zaradi svetlega profila ustroja, zavojev na progah in zato omejene širine vozil velja naslednje:

Prehod od točke vstopa do sedežev, rezerviranih za invalide, glede najmanjših mer izpolnjuje zahteve za splošni primer.

Glede prehoda do drugih sedežev ni posebnih zahtev za osebe z omejeno mobilnostjo.

7.4.1.5 Zvočni signali za vrata po poglavju 4.2.2.4.1 „P“

Posebni primer Nemčija:

Zaradi nižjih ravni hrupa pri sodobnih vlakih v Nemčiji jakost zvočnih signalov znaša najmanj 60 dB L(A_{eq}, T +/- 2. Lahko pa jakost zvočnega signala znaša 5 dB nad ravni hrupa v okolici.

7.4.1.6 Sedeži, rezervirani za invalide „P“

Posebna primera Nemčija in Danska

10 % vseh sedežev je rezerviranih za invalide. V vlakih s prostovoljno in obvezno rezervacijo je najmanj 20 % teh sedežev, rezerviranih za invalide, opremljenih s piktogrami, preostalih 80 % sedežev, rezerviranih za invalide, pa je mogoče rezervirati vnaprej.

V vlakih brez rezervacije sedežev so vsi sedeži, rezervirani za invalide, opremljeni s piktogrami za osebe z omejeno mobilnostjo v skladu s poglavjem 4.2.2.2.1.1.

7.4.1.7 Dostop brez ovir „P“ (določba 4.1.2.3.1)

Poseben primer Francija (samo omrežje Ile de France)

Pri novih, prenovljenih ali nadgrajenih postajah s pretokom manj kot 5 000 prihajajočih in odhajajočih potnikov na dan ni obvezno izpolnjevanje zahtev glede dvigal in/ali klančin na dostopu brez ovir, če kaka druga postaja na isti progi na območju znotraj 25 km zagotavlja dostop brez ovir. V takih okoliščinah zasnova nove postaje vsebuje osnove za naknadno vgradnjo dvigal in/ali klančin, s katerimi bo dostopna vsem kategorijam oseb z omejeno mobilnostjo.

7.4.1.8 Število potnikov

Poseben primer Avstrija „T1“

Zaradi načrta avstrijskih organov za hitro uvajanje v obdobju tega začasnega posebnega primera zahteve glede števila potnikov v določbah 7.1.1 in 7.3.1 (infrastruktura) ter 4.1.4 (operativni predpisi o dostopih brez ovir) veljajo samo za novo, prenovljeno ali nadgrajeno infrastrukturo postaj s povprečnim dnevnim pretokom odhajajočih in prihajajočih potnikov vsaj 2 000 na dan.

7.5 Vagoni, ki obratujejo po nacionalnih, dvostranskih, večstranskih ali mednarodnih sporazumih**7.5.1 Obstoječi sporazumi**

Države članice v 6 mesecih po začetku veljavnosti te TSI obvestijo Komisijo o naslednjih sporazumih, po katerih obratuje železniški vozni park, ki ga ureja ta TSI (gradnja, prenova, nadgradnja, začetek obratovanja, vodenje in upravljanje železniškega voznega parka, kakor je opredeljeno v poglavju 2 te TSI):

- nacionalni, dvostranski ali večstranski sporazumi med državami članicami in prevozniki v železniškem prometu ali upravljavci železniške infrastrukture, sklenjeni bodisi na trajni bodisi na začasni osnovi, ki so nujni zaradi posebne ali lokalne narave nameravane prevozne storitve,
- dvostranski ali večstranski sporazumi med prevozniki v železniškem prometu, upravljavci železniške infrastrukture ali med organi za varnost, ki zagotavljajo pomembne ravni lokalne ali regionalne interoperabilnosti,
- mednarodni sporazumi med eno ali več državami članicami in vsaj eno tretjo državo ali med prevozniki v železniškem prometu ali upravljavci železniške infrastrukture držav članic in vsaj enim prevoznikom v železniškem prometu ali upravljavcem železniške infrastrukture tretje države, ki zagotavljajo pomembne ravni lokalne ali regionalne interoperabilnosti.

Nadaljnje obratovanje/vzdrževanje železniškega voznega parka, ki ga urejajo ti sporazumi, se dovoli, če je skladen z zakonodajo Skupnosti.

Oceni se združljivost teh sporazumov z zakonodajo EU, vključno z načelom nediskriminacije, in zlasti združljivost s to TSI, Komisija pa bo sprejela potrebne ukrepe, kakor je na primer revizija te TSI, da bi se vključili morebitni posebni primeri ali prehodni ukrepi.

7.5.2 Prihodnji sporazumi

Pri vsakem prihodnjem sporazumu ali spremembi obstoječih sporazumov, zlasti takem, ki zajema nabavo železniškega voznega parka, ki ni projektiran v skladu s to TSI, se upošteva zakonodaja EU, zlasti ta TSI. Države članice o takih sporazumih/spremembah obvestijo Komisijo. Uporabi se isti postopek kakor v § 7.5.1.

7.6 Začetek uporabe infrastrukture in železniškega voznega parka

Če je dosežena skladnost s TSI za osebe z omejeno mobilnostjo in če je bila izjava ES o verifikaciji za infrastrukturo ali železniški vozni park izdana v kateri od držav članic v skladu s členom 16(1) Direktive 2001/16/ES, to vzajemno priznajo vse države članice.

Če prosijo za varnostno spričevalo po členu 10 Direktive 2004/49 (Del B spričevala) ali dovoljenje za začetek obratovanja po členu 14(1) Direktive 2001/16, lahko prevozniki v železniškem prometu prosijo za spričevalo/dovoljenje za začetek obratovanja za infrastrukturo ali železniški vozni park. Železniški vozni park se lahko združuje v skupine po serijah ali tipih.

Pri skupnem obratovanju infrastrukture in železniškega voznega parka se preverja njuna združljivost. To se lahko opravi z registri infrastrukture in registri železniškega voznega parka.

PRILOGE (K TSI)

Področje uporabe: Celotni podsistemi – Vidik: Dostopnost za funkcionalno ovirane osebe

PRILOGA A	Pridržano.	156
PRILOGA B	Pridržano.	156
PRILOGA C	Ocena ureditve vzdrževanja: Postopek ocene skladnosti (Priloga F4)	156
PRILOGA D	Ocena komponent interoperabilnosti	157
D.1	Področje uporabe	157
D.2	Značilnosti	157
PRILOGA E	Ocena podsistemov	158
E.1	Področje uporabe	158
E.2	Značilnosti in moduli	158
PRILOGA F	Postopki za oceno skladnosti in primernosti za uporabo	161
F.1	Seznam modulov	161
F.2	Moduli za komponente interoperabilnosti	161
F.2.1	Modul A: Notranja kontrola proizvodnje	161
F.2.2	Modul A1: Notranja kontrola projektiranja z verifikacijo proizvodnje	162
F.2.3	Modul B: Pregled tipa	164
F.2.4	Modul C: Skladnost s tipom	166
F.2.5	Modul D: Sistem vodenja kakovosti proizvodnje	167
F.2.6	Modul F: Verifikacija proizvoda	170
F.2.7	Modul H1: Celovit sistem vodenja kakovosti	172
F.2.8	Modul H2: Celovit sistem vodenja kakovosti s pregledom projektiranja	175
F.2.9	Modul V: Validacija tipa z obratovalnimi izkušnjami (Primernost za uporabo)	178
F.3	Moduli za verifikacijo ES podsistemov	182
F.3.1	Modul SB: Pregled tipa	182
F.3.2	Modul SD: Sistem vodenja kakovosti proizvodnje	184
F.3.3	Modul SF: Verifikacija proizvoda	189
F.3.4	Modul SG: Verifikacija enote	192
F.3.5	Modul SH2: Celovit sistem vodenja kakovosti s pregledom projektiranja	195
F.4	Ocena ureditve vzdrževanja: Postopek ocenjevanja skladnosti:	201
PRILOGA G	Pridržano.	201
PRILOGA H	Pridržano.	201

PRILOGA I	Pridržano.	201
PRILOGA J	Pridržano.	202
PRILOGA K	Pridržano.	202
PRILOGA L	Vidiki, ki niso določeni v TSI za funkcionalno ovirane osebe in za katere se uporabljajo evropska pravila ali se zahteva priglasitev nacionalnih pravil	203
PRILOGA M	Prenosni invalidski voziček	204
M.1	Področje uporabe	204
M.2	Značilnosti	204
PRILOGA N	Oznake za funkcionalno ovirane osebe	205
N.1	Področje uporabe	205
N.2	Oznake na infrastrukturi	205
N.3	Znaki za železniškem voznem parku	205
N.4	Mednarodni znak za invalidski voziček	205
N.5	Znaki za induktivne zanke	205
N.6	Znak za klic na pomoč/klic za informacije	206
N.7	Znak za klic v sili	206
N.8	Znaki za sedeže, rezervirane za invalide	207

PRILOGA A

Pridržano.

PRILOGA B

Pridržano.

PRILOGA C

Ocena ureditve vzdrževanja: Postopek ocene skladnosti (Priloga F4)

PRILOGA D

Ocena komponent interoperabilnosti

D.1 Področje uporabe

Ta priloga navaja oceno skladnosti in primernosti za uporabo komponent interoperabilnosti.

D.2 Značilnosti

Značilnosti komponent interoperabilnosti, ki se ocenjujejo v različnih fazah projektiranja, razvoja in proizvodnje, so v tabeli D.1 označene z X.

Tabela D.1

Ocena komponent interoperabilnosti

1	2	3	4	5
Komponente interoperabilnosti in značilnosti, ki se ocenjujejo	Ocena v naslednji fazi			
	Faza projektiranja in razvoja			Proizvodna faza
	Pregled projektiranja in/ali preučitev projektiranja	Pregled proizvodnega procesa	Preskus tipa	Preverjanje skladnosti s tipom
4.1.2.11.2 in 4.1.2.12.2 Oprema za vidne potniške informacije	X		X	X
4.1.2.21.2 Pripomočki za vstop	X		X	X
4.1.2.4 Reliefne tipke	X		X	X
4.1.2.7.2 Previjalnica	X		X	X
4.1.2.11 Otipne oznake	X		X	X
4.1.2.9.2 Avtomati za vozovnice	X		X	X
4.2.2.6 Sanitarni moduli	X		X	X
4.2.2.8.3 Oprema za vidne potniške informacije	X		X	X
4.2.2.3, 4.2.2.6 in 4.2.2.11 Alarmne naprave za potnike	X		X	X
4.2.2.12.3 Pripomočki za vstop	X		X	X
4.2.2.4 Tipke	X		X	X
4.2.2.6.3.2 Previjalnica	X		X	X
4.2.2.8.1, 4.2.2.8.2 in Priloga N Vidne informacije in oznake	X		X	X

PRILOGA E

Ocena podsistemov

E.1 Področje uporabe

Ta priloga opisuje oceno skladnosti podsistemov.

E.2 Značilnosti in moduli

Značilnosti podsistema, ki se ocenjujejo v različnih fazah projektiranja, razvoja in proizvodnje, so označene z X v tabeli E.1 za infrastrukturni podsistem in v tabeli E.2 za podsistem železniški vozni park.

Tabela E.1

Ocena infrastrukturnega podsistema (zgrajen in dobavljen kot en subjekt)

1	2	3	4	5
Značilnosti, ki se ocenjujejo	Faza projektiranja in razvoja	Proizvodna faza		
	Pregled projektiranja in/ali preučitev projektiranja	Gradnja, montaža, namestitve	Sestavljanje (pred začetkom obratovanja)	Validacija v pogojih polnega obratovanja
4.1.2.2 Parkirna mesta za funkcionalno ovirane osebe	X		X	
4.1.2.3 Poti brez ovir				
4.1.2.3.1 Splošno	X		X	
4.1.2.3.2 Označevanje poti	X		X	
4.1.2.4 Vrata in vhodi	X		X	
4.1.2.5 Talne površine	X		X	
4.1.2.6 Prozorne ovire	X		X	
4.1.2.7 Sanitarije	X		X	
4.1.2.8 Pohištvo in prostostoječe naprave	X		X	
4.1.2.9 Blagajne / Prodajno okno ali prodajni avtomat / Prostor za informacije / Naprava za kontrolo vozovnic / Vrata z vrtljivimi krili / Sprejemna mesta	X		X	
4.1.2.10 Razsvetljava	X		X	
4.1.2.11 Vidne informacije: oznake, piktogrami, dinamične informacije	X		X	X
4.1.2.12 Zvočne informacije	X		X	X
4.1.2.13 Zasilni izhodi, alarmi	X		X	X
4.1.2.14 Geometrija nadvhodov in podhodov	X		X	
4.1.2.15 Stopnice	X		X	
4.1.2.16 Držaji	X		X	
4.1.2.17 Klančine, tekoče stopnice, dvigala, tekoče klančine	X		X	
4.1.2.18.1 Višina perona	X		X	
4.1.2.18.2 Odmik perona	X			

1	2	3	4	5
Značilnosti, ki se ocenjujejo	Faza projektiranja in razvoja	Proizvodna faza		
	Pregled projektiranja in/ali preučitev projektiranja	Gradnja, montaža, namestitve	Sestavljanje (pred začetkom obratovanja)	Validacija v pogojih polnega obratovanja
4.1.2.18.3 Potek tira vzdolž peronov	X			
4.1.2.19 Širina perona in rob perona	X		X	
4.1.2.20 Zaključek perona	X		X	
4.1.2.21 Pripomočki za vstop potnikov na invalidskih vozičkih	X		X	
4.1.2.22 Nivojski prehod čez tire na postajah	X		X	

Tabela E.2

Ocena podsistema železniški vozni park (zgrajen in dobavljen kot serijski proizvodi)

1	2	3	4
Značilnosti, ki se ocenjujejo	Faza projektiranja in razvoja	Proizvodna faza	
	Pregled projektiranja in/ali preučitev projektiranja	Preskus tipa	Rutinski preskus
4.2.2.2 Sedeži			
4.2.2.2.1 Splošno	X	X	
4.2.2.2.1 Sedeži, rezervirani za invalide – splošno	X	X	
4.2.2.2.2.2 Sedeži, obrnjeni v isto smer	X	X	
4.2.2.2.3.3 Sedeži, obrnjeni drug proti drugemu	X	X	
4.2.2.3 Prostor za invalidske vozičke	X	X	
4.2.2.4 Vrata			
4.2.2.4.1 Splošno	X	X	
4.2.2.4.2 Zunanja vrata	X	X	
4.2.2.4.3 Notranja vrata	X	X	
4.2.2.5 Razsvetljava		X	
4.2.2.6 Sanitarije			
4.2.2.6.1 Splošno	X	X	
4.2.2.6.2 Standardne sanitarije	X	X	
4.2.2.6.3 Univerzalne sanitarije	X	X	
4.2.2.7 Prehodi	X	X	
4.2.2.8 Potniške informacije			
4.2.2.8.1 Splošno	X	X	
4.2.2.8.2 Informacije (oznake)	X	X	
4.2.2.8.2 Informacije (opis vlakovne poti in rezervacija sedežev)	X	X	
4.2.2.9 Spremembe v višini	X	X	
4.2.2.10 Držaji	X	X	

1	2	3	4
Značilnosti, ki se ocenjujejo	Faza projektiranja in razvoja		Proizvodna faza
	Pregled projektiranja in/ali preučitev projektiranja	Preskus tipa	Rutinski preskus
4.2.2.11 Spalni oddelki, dostopni z invalidskim vozičkom	X	X	
4.2.2.12 Položaj stopnice vagona			
4.2.2.12.1 Splošne zahteve	X		
4.2.2.12.2 Stopnice vagona	X		
4.2.2.12.3.5 Premične stopnice	X	X	X
4.2.2.12.3.6 Prenosne klančine	X	X	
4.2.2.12.3.7 Polavtomatske klančine	X	X	X
4.2.2.12.3.8 Dvižne ploščadi	X	X	X
4.2.2.12.3.9 Dvigala na vozilu	X	X	X

PRILOGA F

Postopki za oceno skladnosti in primernosti za uporabo**F.1 Seznam modulov**

Moduli za komponente interoperabilnosti:

- Modul A: Notranja kontrola proizvodnje
- Modul A1: Notranja kontrola projektiranja z verifikacijo proizvoda
- Modul B: Pregled tipa
- Modul C: Skladnost s tipom
- Modul D: Sistem vodenja kakovosti proizvodnje
- Modul F: Verifikacija proizvoda
- Modul H1: Celovit sistem vodenja kakovosti
- Modul H2: Celovit sistem vodenja kakovosti s pregledom projektiranja
- Modul V: Validacija tipa z obratovalnimi izkušnjami (Primernost za uporabo)

Moduli za podsisteme

- Modul SB: Pregled tipa
- Modul SD: Sistem vodenja kakovosti proizvodov
- Modul SF: Verifikacija proizvoda
- Modul SG: Verifikacija enote
- Modul SH2: Celovit sistem vodenja kakovosti s pregledom projektiranja

Modul za ureditev vzdrževanja

- Modul postopka ocenjevanja skladnosti

F.2 Moduli za komponente interoperabilnosti**F.2.1 Modul A: Notranja kontrola proizvodnje**

1. Ta modul opisuje postopek, s katerim proizvajalec ali njegov pooblaščen zastopnik s sedežem v Skupnosti, ki izvaja obveznosti iz točke 2, zagotavlja in potrjuje, da zadevna komponenta interoperabilnosti izpolnjuje zahteve iz TSI, ki se zanje uporabljajo.
2. Proizvajalec pripravi tehnično dokumentacijo, opisano v točki 3.
3. Tehnična dokumentacija omogoča oceno skladnosti komponente interoperabilnosti z zahtevami TSI. V obsegu, pomembnem za takšno oceno, zajema projektiranje, proizvodnjo, vzdrževanje in obratovanje komponente interoperabilnosti. Dokumentacija v obsegu, potrebnem za oceno, vsebuje:
 - splošen opis komponente interoperabilnosti,
 - projektne načrte in informacije za proizvodnjo, na primer skice, sheme sestavnih delov, podsestavov, tokokrogov itd.,
 - opise in pojasnila, potrebna za razumevanje informacij za projektiranje in proizvodnjo, vzdrževanje ter delovanje komponente interoperabilnosti,

- tehnične specifikacije, vključno z evropskimi specifikacijami ⁽¹⁾, z ustreznimi določbami, uporabljene v celoti ali delno,
 - opise rešitev, sprejetih za izpolnjevanje zahtev TSI, kjer se evropske specifikacije iz te TSI ne uporabijo v celoti,
 - rezultate izvedenih projektnih izračunov, opravljenih pregledov itd.,
 - poročila o preskusih.
4. Proizvajalec sprejme vse ukrepe, potrebne za to, da proizvodni proces zagotavlja skladnost proizvedene komponente interoperabilnosti s tehnično dokumentacijo iz točke 3 in z zahtevami TSI, ki se zanjo uporabljajo.
5. Proizvajalec ali njegov pooblaščen zastopnik s sedežem v Skupnosti sestavi pisno izjavo o skladnosti komponente interoperabilnosti. Vsebina te izjave mora vključevati najmanj informacije, določene v Prilogi IV(3) in členu 13(3) Direktive 2001/16/ES. Izjava ES o skladnosti in spremni dokumenti so datirani in podpisani.

Izjava je napisana v istem jeziku kakor tehnična dokumentacija in vsebuje naslednje:

- sklicevanja na direktive (Direktivo 2001/16/ES in druge direktive, katerih predmet je lahko komponenta interoperabilnosti),
 - ime in naslov proizvajalca ali njegovega pooblaščenega zastopnika s sedežem v Skupnosti (navesti je treba trgovsko ime in polni naslov ter pri pooblaščenem zastopniku tudi trgovsko ime proizvajalca ali konstruktorja),
 - opis komponente interoperabilnosti (znamka, tip itd.),
 - opis postopka (modula), uporabljenega pri izjavi o skladnosti,
 - vse ustrezne opise, ki jim ustreza komponenta interoperabilnosti, in zlasti pogoje za njeno uporabo,
 - sklicevanje na to TSI ali katero koli drugo veljavno TSI in, kadar je to primerno, sklicevanje na evropske specifikacije,
 - navedbo podpisnika, ki je pooblaščen za prevzem obveznosti v imenu proizvajalca, ali njegovega pooblaščenega zastopnika s sedežem v Skupnosti.
6. Proizvajalec ali njegov pooblaščen zastopnik hrani izvod izjave ES o skladnosti skupaj s tehnično dokumentacijo še 10 let po izdelavi zadnje komponente interoperabilnosti.
- Kadar niti proizvajalec niti njegov pooblaščen zastopnik nima sedeža v Skupnosti, je za to, da je tehnična dokumentacija na voljo, odgovorna oseba, ki daje komponento interoperabilnosti na trg Skupnosti.
7. Če TSI poleg izjave ES o skladnosti za komponento interoperabilnosti zahteva tudi izjavo ES o primernosti za uporabo, je to izjavo treba dodati, potem ko jo izda proizvajalec pod pogoji iz modula V.

F.2.2 Modul A1: Notranja kontrola projektiranja z verifikacijo proizvodnje

1. Ta modul opisuje postopek, s katerim proizvajalec ali njegov pooblaščen zastopnik s sedežem v Skupnosti, ki izvaja obveznosti iz točke 2, zagotavlja in potrjuje, da zadevna komponenta interoperabilnosti izpolnjuje zahteve iz TSI, ki se zanjo uporabljajo.
2. Proizvajalec predloži tehnično dokumentacijo, opisano v točki 3.

⁽¹⁾ Opredelitev evropske specifikacije je navedena v direktivah 96/48/ES in 2001/16/ES. V navodilu za uporabo TSI za visoke hitrosti je razložen način uporabe evropskih specifikacij.

3. Tehnična dokumentacija omogoča oceno skladnosti komponente interoperabilnosti z zahtevami TSI.

Iz tehnične dokumentacije je poleg tega razvidno, da je projektiranje komponente interoperabilnosti, ki je bila že sprejeta pred izvajanjem te TSI, v skladu s to TSI in da je bila komponenta interoperabilnosti uporabljena na istem področju uporabe.

V obsegu, pomembnem za takšno oceno, zajema projektiranje, proizvodnjo, vzdrževanje in obratovanje komponente interoperabilnosti. Dokumentacija v obsegu, potrebnem za oceno, vsebuje:

- splošen opis komponente interoperabilnosti in pogoje za njeno uporabo,
- projektne načrte in informacije za proizvodnjo, na primer skice, sheme sestavnih delov, podsestavov, tokokrogov itd.,
- opise in pojasnila, potrebne za razumevanje informacij za projektiranje in proizvodnjo, vzdrževanje in delovanje komponente interoperabilnosti,
- tehnične specifikacije, vključno z evropskimi specifikacijami ⁽²⁾, z ustreznimi določbami, uporabljene v celoti ali delno,
- opise rešitev, sprejetih za izpolnjevanje zahtev TSI, kjer se evropske specifikacije iz te TSI ne uporabijo v celoti,
- rezultate izvedenih projektних izračunov, opravljenih pregledov itd.,
- poročila o preskusih.

4. Proizvajalec sprejme vse ukrepe, potrebne za to, da proizvodni proces zagotavlja skladnost proizvedene komponente interoperabilnosti s tehnično dokumentacijo iz točke 3 in z zahtevami TSI, ki se zanjo uporabljajo.

5. Priglašeni organ, ki ga izbere proizvajalec, izvede ustrezne preglede in preskuse, da preveri skladnost proizvedenih komponent interoperabilnosti s tipom, opisanim v tehnični dokumentaciji iz točke 3, in z zahtevami TSI. Proizvajalec ⁽³⁾ lahko izbere enega od naslednjih postopkov:

5.1 *Verifikacija s pregledom in preskušanjem vsakega proizvoda*

- 5.1.1 Vsak proizvod se posamično pregleda in opravijo se potrebni preskusi za preverjanje skladnosti proizvoda s tipom, opisanim v tehnični dokumentaciji, in zahtevami TSI, ki veljajo zanj. Kadar v TSI (ali v evropskem standardu, navedenem v TSI) preskus ni določen, se uporabljajo ustrezne evropske specifikacije ali enakovredni preskusi.

- 5.1.2 Priglašeni organ po opravljenih preskusih sestavi pisni certifikat o skladnosti za odobrene proizvode.

5.2 *Statistična verifikacija*

- 5.2.1 Proizvajalec predloži svoje proizvode v obliki homogenih serij in sprejme vse potrebne ukrepe, da proizvodni proces zagotavlja homogenost vsake od proizvedenih serij.

- 5.2.2 Vse komponente interoperabilnosti so na voljo za verifikacijo v obliki homogenih serij. Iz vsake od njih se vzame naključni vzorec. Vsaka komponenta interoperabilnosti v vzorcu se posamično pregleda in opravijo se ustrezni preskusi za zagotavljanje skladnosti proizvoda s tipom, opisanim v tehnični dokumentaciji, in zahtevami TSI, ki veljajo zanj, ter za odločanje, ali je serija sprejeta ali zavrnjena. Kadar v TSI (ali v evropskem standardu, navedenem v TSI) preskus ni določen, se uporabljajo ustrezne evropske specifikacije ali enakovredni preskusi.

- 5.2.3 Statistični postopek uporablja ustrezne elemente (statistično metodo, načrt vzorčenja itd.), odvisne od ocenjevanih značilnosti, kakor je določeno v TSI.

⁽²⁾ Opredelitev evropske specifikacije je navedena v direktivah 96/48/ES in 2001/16/ES. V navodilu za uporabo TSI za visoke hitrosti je razložen način uporabe evropskih specifikacij.

⁽³⁾ Če je to potrebno, je za posebne komponente presoja proizvajalca lahko omejena. V tem primeru je ustrezni zahtevani proces preverjanja za komponento interoperabilnosti naveden v TSI (ali v njenih prilogah).

- 5.2.4 Za sprejete serije priglašeni organ sestavi pisni certifikat o skladnosti glede na opravljene preskuse. Na trg se lahko dajo vse komponente interoperabilnosti v seriji, razen tistih komponent interoperabilnosti iz vzorca, za katere je bilo ugotovljeno, da niso skladne.
- 5.2.5 Če se serija zavrne, priglašeni organ ali pristojni organ sprejme ustrezne ukrepe, da prepreči dajanje navedene serije na trg. V primeru pogostih zavrnitev serij priglašeni organ začasno ustavi statistično verifikacijo.
6. Proizvajalec ali njegov pooblaščen zastopnik s sedežem v Skupnosti sestavi izjavo ES o skladnosti komponente interoperabilnosti.

Vsebina izjave vključuje najmanj informacije, navedene v Prilogi IV(3) in členu 13(3) Direktive 2001/16/ES. Izjava ES o skladnosti in spremni dokumenti so datirani in podpisani.

Izjava je napisana v istem jeziku kakor tehnična dokumentacija in vsebuje naslednje:

- sklicevanja na direktive (Direktivo 2001/16/ES in druge direktive, katerih predmet je lahko komponenta interoperabilnosti),
- ime in naslov proizvajalca ali njegovega pooblaščenega zastopnika s sedežem v Skupnosti (navesti je treba trgovsko ime in polni naslov ter pri pooblaščenem zastopniku tudi trgovsko ime proizvajalca ali konstruktorja),
- opis komponente interoperabilnosti (znamka, tip itd.),
- opis postopka (modula), uporabljenega pri izjavi o skladnosti,
- vse ustrezne opise, ki jim ustreza komponenta interoperabilnosti, in zlasti pogoje za njeno uporabo,
- ime in naslov priglšenega(-ih) organa(-ov), vključenega(-ih) v postopek ocenjevanja skladnosti, in datum certifikatov skupaj s trajanjem in pogoji veljavnosti certifikatov,
- sklicevanje na TSI in katero koli drugo veljavno TSI ter, kjer je ustrezno, sklicevanja na evropske specifikacije,
- navedbo podpisnika, ki je pooblaščen za prevzem obveznosti v imenu proizvajalca, ali njegovega pooblaščenega zastopnika s sedežem v Skupnosti.

Certifikat, na katerega se sklicuje, je certifikat o skladnosti iz točke 5. Proizvajalec ali njegov pooblaščen zastopnik s sedežem v Skupnosti zagotovi, da lahko na zahtevo predloži certifikate o skladnosti priglšenega organa.

7. Proizvajalec ali njegov pooblaščen zastopnik hrani izvod izjave ES o skladnosti skupaj s tehnično dokumentacijo še 10 let po izdelavi zadnje komponente interoperabilnosti.

Kadar niti proizvajalec niti njegov pooblaščen zastopnik nima sedeža v Skupnosti, je za to, da je tehnična dokumentacija na voljo, odgovorna oseba, ki daje komponento interoperabilnosti na trg Skupnosti.

8. Če TSI poleg izjave ES o skladnosti za komponento interoperabilnosti zahteva tudi izjavo ES o primernosti za uporabo, je to izjavo treba dodati, potem ko jo izda proizvajalec pod pogoji iz modula V.

F.2.3 Modul B: Pregled tipa

1. Ta modul opisuje tisti del postopka, s katerim priglašeni organ ugotovi in potrdi, da je tip, ki predstavlja predvideno proizvodnjo, v skladu z določbami TSI, ki se zanj uporabljajo.
2. Vlogo za pregled tipa ES predloži proizvajalec ali njegov pooblaščen zastopnik s sedežem v Skupnosti.

Vloga vključuje:

- ime in naslov proizvajalca, in če vlogo vloži pooblaščen zastopnik, še njegovo ime in naslov,
- pisno izjavo, da ista vloga ni bila vložena pri nobenem drugem priglašenem organu,
- tehnično dokumentacijo, kakor je opisana v točki 3.

Vlagatelj priglašenemu organu predloži vzorec, ki je primerek predvidene proizvodnje, v nadaljnjem besedilu „tip“. Tip lahko zajema več izvedenk komponente interoperabilnosti, pod pogojem, da razlike med izvedenkami ne vplivajo na določbe TSI.

Priglašeni organ lahko zahteva nadaljnje vzorce, če je to potrebno za izvedbo programa preskušanja.

Če postopek pregleda tipa ne zahteva preskusov tipa in je tip dovolj temeljito opredeljen s tehnično dokumentacijo, kakor opisuje točka 3, se priglašeni organ strinja, da predložitev vzorcev ni potrebna.

3. Tehnična dokumentacija omogoča oceno skladnosti komponente interoperabilnosti z zahtevami TSI. V obsegu, pomembnem za takšno oceno, zajema projektiranje, proizvodnjo, vzdrževanje in obratovanje komponente interoperabilnosti.

Tehnična dokumentacija vsebuje:

- splošen opis tipa,
- projektne načrte in informacije za proizvodnjo, na primer skice in sheme komponent, podsestavov, tokokrogov itd.,
- opise in pojasnila, potrebne za razumevanje informacij za projektiranje in proizvodnjo, vzdrževanje in delovanje komponente interoperabilnosti,
- pogoje vključitve komponente interoperabilnosti v njeno sistemsko okolje (podsestav, sestav, podsistem) in potrebne pogoje za vmesnike,
- pogoje za uporabo in vzdrževanje komponente interoperabilnosti (omejitve časa vožnje ali razdalje, meje obrabe itd.),
- tehnične specifikacije, vključno z evropskimi specifikacijami ⁽⁴⁾, z ustreznimi določbami, uporabljene v celoti ali delno,
- opise rešitev, sprejetih za izpolnjevanje zahtev TSI, kadar se evropske specifikacije iz te TSI ne uporabijo v celoti,
- rezultate izvedenih projektnih izračunov, opravljenih pregledov itd.,
- poročila o preskusih.

4. Priglašeni organ:

- 4.1 pregleda tehnično dokumentacijo,

- 4.2 preveri, ali je (so) bili vzorec(-rci), potreben(-bni) za preskus, proizveden(-i) v skladu s tehnično dokumentacijo, in opravi preskuse tipa ali zagotovi, da se ti preskusi opravijo v skladu z določbami TSI in/ali ustreznimi evropskimi specifikacijami,

- 4.3 če je v TSI zahtevan pregled projektiranja, preuči metode, orodja in rezultate projektiranja in ovrednoti njihovo sposobnost izpolnjevati zahteve o skladnosti za komponento interoperabilnosti ob zaključku procesa projektiranja,

⁽⁴⁾ Opredelitev evropske specifikacije je navedena v direktivah 96/48/ES in 2001/16/ES. V navodilu za uporabo TSI za visoke hitrosti je razložen način uporabe evropskih specifikacij.

- 4.4 če je v TSI zahtevan pregled proizvodnega postopka, preuči proizvodni postopek, predviden za proizvodnjo komponente interoperabilnosti, za vrednotenje njegovega prispevka k skladnosti proizvoda, in/ali preuči pregled, ki ga je opravil proizvajalec ob zaključku procesa projektiranja,
- 4.5 ugotovi elemente, ki so bili projektirani v skladu z ustreznimi določbami TSI in evropskimi specifikacijami, ter elemente, ki so bili projektirani brez uporabe zadevnih določb navedenih evropskih specifikacij,
- 4.6 izvede ali zagotovi izvedbo ustreznih pregledov in potrebnih preskusov v skladu s točkami 4.2, 4.3 in 4.4, da ugotovi, ali se, kadar se proizvajalec odloči za uporabo ustreznih evropskih specifikacij, te dejansko uporabljajo,
- 4.7 izvede ali zagotovi izvedbo ustreznih pregledov in potrebnih preskusov v skladu s točkami 4.2, 4.3 in 4.4, da ugotovi, ali, rešitve, ki jih sprejme proizvajalec, kadar se ustrezne evropske specifikacije iz TSI ne uporabljajo, izpolnjujejo zahteve TSI,
- 4.8 z vlagateljem doseže soglasje glede mesta, kjer se bodo opravljali pregledi in potrebni preskusi.
5. Kadar tip izpolnjuje določbe TSI, priglasi organ vlagatelju izda certifikat o pregledu tipa. Certifikat vsebuje ime in naslov proizvajalca, ugotovitve pregleda, pogoje za njegovo veljavnost in vse potrebne podatke za identifikacijo odobrenega tipa.

Obdobje veljavnosti ni daljše od 5 let.

Priglasi organ k certifikatu priloži seznam pomembnih delov tehnične dokumentacije in obdrži en izvod.

Če se proizvajalcu ali njegovemu pooblaščenemu zastopniku s sedežem v Skupnosti zavrne izdaja certifikata o pregledu tipa, priglasi organ predloži podrobne razloge za tako zavrnitev.

Sprejmejo se določbe v zvezi s pritožbenim postopkom.

6. Vlagatelj priglasi organ, ki hrani tehnično dokumentacijo v zvezi s certifikatom o pregledu tipa, obvesti o vseh spremembah odobrenega proizvoda, ki lahko vplivajo na skladnost z zahtevami TSI ali predpisanimi pogoji za uporabo proizvoda. V takih primerih komponenta interoperabilnosti pridobi dodatno odobritev priglasi organa, ki je izdal certifikat ES o pregledu tipa. V tem primeru priglasi organ opravi samo tiste preglede in preskuse, ki so ustrezni in potrebni v zvezi s spremembami. Dodatna odobritev se izda v obliki dodatka k izvirnemu certifikatu o pregledu tipa ali pa se po preklicu starega certifikata izda nov certifikat.
7. Če se spremembe, kakor so navedene v točki 6, ne izvedejo, se lahko veljavnost pretečenega certifikata podaljša za nadaljnje obdobje veljavnosti. Vlagatelj bo zaprosil za tako podaljšanje s pisnim potrdilom, da do takih sprememb ni prišlo, priglasi organ pa izda podaljšanje za še eno obdobje veljavnosti, kakor določa točka 5, če ni podatkov o nasprotnem. Ta postopek se lahko ponovi.
8. Vsak priglasi organ drugim priglasi organom sporoči ustrezne informacije v zvezi s certifikati o pregledu tipa in dodatki k njim, ki jih je izdal, preklical ali zavrnil.
9. Drugi priglasi organi na zahtevo prejmejo izvide izdanih certifikatov o pregledu tipa in/ali njihovih dodatkov. Priloge k certifikatom (glej § 5) so na voljo drugim priglasi organom.
10. Proizvajalec ali njegov pooblaščen zastopnik s sedežem v Skupnosti poleg tehnične dokumentacije hrani tudi izvide certifikatov o pregledu tipa in njihove dodatke še 10 let po izdelavi zadnje komponente interoperabilnosti. Kadar niti proizvajalec niti njegov pooblaščen zastopnik nimata sedeža v Skupnosti, je za to, da je tehnična dokumentacija na voljo, odgovorna oseba, ki daje komponento interoperabilnosti na trg Skupnosti.

F.2.4 Modul C: Skladnost s tipom

1. V tem modulu je opisan tisti del postopka, s katerim proizvajalec ali njegov pooblaščen zastopnik s sedežem v Skupnosti zagotovi in potrdi, da je zadevna komponenta interoperabilnosti skladna s tipom, kakor je opisan v certifikatu o pregledu tipa, in izpolnjuje zahteve TSI, ki se zanjo uporabljajo.

2. Proizvajalec izvede vse potrebne ukrepe, da proizvodni proces zagotavlja skladnost vsake proizvedene komponente interoperabilnosti s tipom, kakor je opisan v certifikatu ES o pregledu tipa, in z zahtevami TSI, ki se zanj uporabljajo.
3. Proizvajalec ali njegov pooblaščen zastopnik s sedežem v Skupnosti sestavi izjavo ES o skladnosti komponente interoperabilnosti.

Vsebina izjave mora vključevati najmanj informacije, navedene v Prilogi IV(3) in členu 13(3) Direktive 2001/16/ES. Izjava ES o skladnosti in spremni dokumenti so datirani in podpisani.

Izjava je napisana v istem jeziku kakor tehnična dokumentacija in vsebuje naslednje:

- sklicevanja na direktive (Direktivo 2001/16/ES in druge direktive, katerih predmet je lahko komponenta interoperabilnosti),
 - ime in naslov proizvajalca ali njegovega pooblaščenega zastopnika s sedežem v Skupnosti (navesti je treba trgovsko ime in polni naslov ter pri pooblaščenem zastopniku tudi trgovsko ime proizvajalca ali konstruktorja),
 - opis komponente interoperabilnosti (znamka, tip itd.),
 - opis postopka (modula), uporabljenega pri izjavi o skladnosti,
 - vse ustrezne opise, ki jim ustreza komponenta interoperabilnosti, in zlasti pogoje za njeno uporabo,
 - ime in naslov priglašenega(-ih) organa(-ov), vključenega(-ih) v postopek v zvezi s skladnostjo pregleda tipa, in datum certifikata ES o pregledu tipa (in njegovih dodatkov) skupaj s trajanjem in pogoji veljavnosti certifikata,
 - sklicevanje na to TSI ali katero koli drugo veljavno TSI, in, kadar je to primerno, sklicevanje na evropske specifikacije ⁽⁵⁾,
 - navedbo podpisnika, ki je pooblaščen za prevzem obveznosti v imenu proizvajalca, ali njegovega pooblaščenega zastopnika s sedežem v Skupnosti.
4. Proizvajalec ali njegov pooblaščen zastopnik s sedežem v Skupnosti še 10 let po izdelavi zadnje komponente interoperabilnosti hrani izvod izjave ES o skladnosti.
- Kadar niti proizvajalec niti njegov pooblaščen zastopnik nimata sedeža v Skupnosti, je za to, da je tehnična dokumentacija na voljo, odgovorna oseba, ki daje komponento interoperabilnosti na trg Skupnosti.
5. Če TSI poleg izjave ES o skladnosti za komponento interoperabilnosti zahteva tudi izjavo ES o primernosti za uporabo, je to izjavo treba dodati, potem ko jo izda proizvajalec pod pogoji iz modula V.

F.2.5 Modul D: Sistem vodenja kakovosti proizvodnje

1. V tem modulu je opisan postopek, s katerim proizvajalec ali njegov pooblaščen zastopnik s sedežem v Skupnosti, ki izpolnjuje obveznosti iz točke 2, zagotavlja in potrjuje, da je zadevna komponenta interoperabilnosti skladna s tipom, kakor je opisan v certifikatu o pregledu tipa, in izpolnjuje zahteve TSI, ki se zanj uporabljajo.
2. Proizvajalec uporablja odobren sistem kakovosti za proizvodnjo, inšpekcijski pregled in preskus končnega proizvoda, kakor je določeno v točki 3, in je pod nadzorom, kakor je določeno v točki 4.
3. Sistem vodenja kakovosti

⁽⁵⁾ Opredelitev evropske specifikacije je navedena v direktivah 96/48/ES in 2001/16/ES. V navodilu za uporabo TSI za visoke hitrosti je razložen način uporabe evropskih specifikacij.

- 3.1 Proizvajalec pri priglašnem organu po svoji izbiri vloži vlogo za oceno svojega sistema vodenja kakovosti za zadevne komponente interoperabilnosti.

Vloga vključuje:

- vse pomembne informacije za kategorijo proizvoda, ki je reprezentativna za predvideno komponento interoperabilnosti,
- dokumentacijo v zvezi s sistemom vodenja kakovosti,
- tehnično dokumentacijo o odobrenem tipu in izvod certifikata o pregledu tipa, izdanega ob zaključku postopka pregleda tipa iz modula B,
- pisno izjavo, da ista vloga ni bila vložena pri nobenem drugem priglašenem organu.

- 3.2 Sistem vodenja kakovosti zagotavlja skladnost komponent interoperabilnosti s tipom, kakor je opisan v certifikatu o pregledu tipa, in zahtevami TSI, ki se zanje uporabljajo. Vsi elementi, zahteve in določbe, ki jih proizvajalec sprejme, se sistematično in organizirano dokumentirajo v obliki pisnih smernic, postopkov in navodil. Dokumentacija o sistemu vodenja kakovosti omogoča enotno razlaganje programov, načrtov, priročnikov in zapisov o kakovosti.

Vsebuje zlasti ustrezen opis:

- ciljev kakovosti in organizacijske strukture,
- pristojnosti in pooblastil, ki jih ima uprava glede kakovosti proizvodov,
- metod, postopkov in sistematičnih ukrepov, ki se bodo uporabljali pri proizvodnji ter kontroli in vodenju kakovosti,
- pregledov in preskusov, ki se bodo izvajali pred in med proizvodnjo ter po končani proizvodnji, z navedbo pogostosti njihovega izvajanja,
- zapisov o kakovosti, kot so poročila o inšpekcijskih pregledih in podatki o preskusih, podatki o kalibraciji, poročila o usposobljenosti zadevnega osebja itd.,
- načinov za spremljanje doseganja zahtevane kakovosti proizvodov in učinkovitega delovanja sistema vodenja kakovosti.

- 3.3 Priglašeni organ oceni sistem vodenja kakovosti, da ugotovi, ali izpolnjuje zahteve iz točke 3.2. Priglašeni organ domneva skladnost z zahtevami, kadar proizvajalec uporablja sistem kakovosti za proizvodnjo, inšpekcijski pregled in preskus končnega proizvoda glede na standard EN/ISO 9001-2000, ki upošteva specifičnost komponente interoperabilnosti, za katero se izvaja.

Kadar proizvajalec uporablja potrjen sistem vodenja kakovosti, priglašeni organ to upošteva v oceni.

Revizija je prilagojena kategoriji proizvoda, ki je reprezentativna za komponento interoperabilnosti. Revizijska skupina ima najmanj enega člana z izkušnjami ocenjevalca zadevne tehnologije proizvoda. Postopek vrednotenja vključuje inšpekcijski obisk prostorov proizvajalca.

Odločitev se uradno sporoči proizvajalcu. Uradno obvestilo vsebuje ugotovitve pregleda in utemeljitev odločitve o oceni.

- 3.4 Proizvajalec se obveže, da bo izpolnjeval obveznosti, ki izhajajo iz sistema vodenja kakovosti, kakor je odobren, in ga bo vzdrževal na primerni in učinkoviti ravni.

Proizvajalec ali njegov pooblaščen zastopnik s sedežem v Skupnosti obvesti priglašeni organ, ki je sistem vodenja kakovosti odobril, o vsaki predvideni posodobitvi tega sistema.

Priglašeni organ morebitne predlagane spremembe ovrednoti in odloči, ali bo spremenjeni sistem vodenja kakovosti še vedno izpolnjeval zahteve iz točke 3.2 ali je potrebna ponovna ocena.

O svoji odločitvi uradno obvesti proizvajalca. Uradno obvestilo vsebuje ugotovitve pregleda in utemeljitev odločitve o oceni.

4. Nadzor sistema vodenja kakovosti, za katerega je odgovoren priglašeni organ
 - 4.1 Namen nadzora je zagotoviti, da proizvajalec ustrezno izpolnjuje obveznosti, ki izhajajo iz odobrenega sistema vodenja kakovosti.
 - 4.2 Proizvajalec za inšpekcijski pregled priglašenemu organu dovoli dostop do prostorov za proizvodnjo, inšpekcijo, preskušanje in skladiščenje ter mu predloži vse potrebne podatke, zlasti pa:
 - dokumentacijo o sistemu vodenja kakovosti,
 - zapise o kakovosti, kot so poročila o inšpekcijskih pregledih in podatki o preskusih, podatki o kalibraciji, poročila o usposobljenosti zadevnega osebja itd.
 - 4.3 Priglašeni organ izvaja občasne revizije, da se prepriča, ali proizvajalec ima in uporablja sistem vodenja kakovosti, proizvajalcu pa priskrbi poročilo o reviziji.

Revizije se izvajajo vsaj enkrat letno.

Kadar proizvajalec uporablja potrjen sistem vodenja kakovosti, priglašeni organ to upošteva pri nadzoru.
 - 4.4 Poleg tega sme priglašeni organ nenapovedano obiskati proizvajalca. Med takimi obiski lahko po potrebi izvede preskuse ali poskrbi za izvedbo preskusov, da preveri pravilno delovanje sistema vodenja kakovosti. Priglašeni organ proizvajalcu predloži poročilo o obisku in poročilo o preskusu, če je bil ta izveden.
5. Vsak priglašeni organ drugim priglašenim organom sporoči ustrezne informacije v zvezi z odobritvami sistemov vodenja kakovosti, ki jih je izdal, preklical ali zavrnil.

Drugi priglašeni organi lahko na zahtevo prejmejo izvode izdanih odobritev sistemov vodenja kakovosti.
6. Proizvajalec še 10 let po tem, ko je izdelan zadnji proizvod, nacionalnim organom omogoča vpogled v:
 - dokumentacijo iz druge alineje točke 3.1,
 - posodobitve iz drugega odstavka točke 3.4,
 - odločitve in poročila priglašenege organa, ki so navedeni v zadnjem odstavku točk 3.4, 4.3 in 4.4.
7. Proizvajalec ali njegov pooblaščen zastopnik s sedežem v Skupnosti sestavi izjavo ES o skladnosti komponente interoperabilnosti.

Vsebina izjave vključuje najmanj informacije, navedene v Prilogi IV(3) in členu 13(3) Direktive 2001/16/ES. Izjava ES o skladnosti in spremni dokumenti so datirani in podpisani.

Izjava je napisana v istem jeziku kakor tehnična dokumentacija in vsebuje naslednje:

- sklicevanja na direktive (Direktivo 2001/16/ES in druge direktive, katerih predmet je lahko komponenta interoperabilnosti),
- ime in naslov proizvajalca ali njegovega pooblaščenega zastopnika s sedežem v Skupnosti (navesti je treba trgovsko ime in polni naslov ter pri pooblaščenem zastopniku tudi trgovsko ime proizvajalca ali konstruktorja),
- opis komponente interoperabilnosti (znamka, tip itd.),
- opis postopka (modula), uporabljenega pri izjavi o skladnosti,

- vse ustrezne opise, ki jim ustreza komponenta interoperabilnosti, in zlasti pogoje za njeno uporabo,
- ime in naslov priglasičenega(-ih) organa(-ov), vključenega(-ih) v postopek ocenjevanja skladnosti, in datum certifikatov skupaj s trajanjem in pogoji veljavnosti certifikatov,
- sklicevanje na TSI in katero koli drugo veljavno TSI ter, kjer je ustrezno, sklicevanja na evropsko specifikacijo ⁽⁶⁾,
- navedbo podpisnika, ki je pooblaščen za prevzem obveznosti v imenu proizvajalca, ali njegovega pooblaščenega zastopnika s sedežem v Skupnosti.

Certifikati, na katere se lahko sklicuje, so:

- odobritev sistema vodenja kakovosti, navedena v točki 3,
 - certifikat o pregledu tipa in njegovi dodatki.
8. Proizvajalec ali njegov pooblaščen zastopnik s sedežem v Skupnosti še 10 let po izdelavi zadnje komponente interoperabilnosti hrani izvod izjave ES o skladnosti.

Kadar niti proizvajalec niti njegov pooblaščen zastopnik nimata sedeža v Skupnosti, je za to, da je tehnična dokumentacija na voljo, odgovorna oseba, ki daje komponento interoperabilnosti na trg Skupnosti.

9. Če TSI poleg izjave ES o skladnosti zahteva tudi izjavo ES o primernosti za uporabo za komponento interoperabilnosti, je treba to izjavo dodati, potem ko jo proizvajalec izda pod pogoji iz modula V.

F.2.6 Modul F: Verifikacija proizvoda

1. Ta modul opisuje postopek, s katerim proizvajalec ali njegov pooblaščen zastopnik s sedežem v Skupnosti preveri in potrdi, da je zadevna komponenta interoperabilnosti, za katero veljajo določbe točke 3, skladna s tipom, kakor je opisan v certifikatu ES o pregledu tipa, ter izpolnjuje zahteve TSI, ki se zanj uporabljajo.
2. Proizvajalec izvede vse potrebne ukrepe, da proizvodni proces zagotavlja skladnost vsake proizvedene komponente interoperabilnosti s tipom, kakor je opisan v certifikatu ES o pregledu tipa, in z zahtevami TSI, ki se zanj uporabljajo.
3. Priglasičen organ izvede ustrezne preglede in preskuse, da preveri skladnost komponente interoperabilnosti s tipom, kakor je opisan v certifikatu ES o pregledu tipa, in z zahtevami TSI. Proizvajalec ⁽⁷⁾ lahko izbere bodisi pregled in preskušanje vsake komponente interoperabilnosti, kakor je navedeno v točki 4, bodisi pregled in preskušanje komponent interoperabilnosti na statistični podlagi, kakor je navedeno v točki 5.
4. *Verifikacija s pregledom in preskušanjem vsake komponente interoperabilnosti*
 - 4.1 Vsak proizvod se posamično pregleda in opravijo se potrebni preskusi za verifikacijo skladnosti proizvoda s tipom, kakor je opisan v certifikatu o pregledu tipa, in zahtevami TSI, ki se zanj uporabljajo. Kadar v TSI (ali v evropskem standardu, navedenem v TSI) preskus ni določen, se uporabljajo ustrezne evropske specifikacije ⁽⁸⁾ ali enakovredni preskusi.
 - 4.2 Priglasičen organ po opravljenih preskusih sestavi pisni certifikat o skladnosti za odobrene proizvode.
 - 4.3 Proizvajalec ali njegov pooblaščen zastopnik poskrbi, da lahko na zahtevo predloži certifikate o skladnosti priglasičenega organa.

⁽⁶⁾ Opredelitev evropske specifikacije je navedena v direktivah 96/48/ES in 2001/16/ES. V navodilu za uporabo TSI za visoke hitrosti je razložen način uporabe evropskih specifikacij.

⁽⁷⁾ V nekaterih TSI je presoja proizvajalca lahko omejena.

⁽⁸⁾ Opredelitev evropske specifikacije je navedena v direktivah 96/48/EGS in 2001/16/ES. V navodilu za uporabo TSI za visoke hitrosti je razložen način uporabe evropskih specifikacij.

5. Statistična verifikacija

5.1 Proizvajalec predloži svoje komponente interoperabilnosti v obliki homogenih serij in izpelje vse potrebne ukrepe, da proizvodni proces zagotavlja homogenost vsake od proizvedenih serij.

5.2 Vse komponente interoperabilnosti so na voljo za verifikacijo v obliki homogenih serij. Iz vsake od njih se vzame naključni vzorec. Vsaka komponenta interoperabilnosti v vzorcu se posamično pregleda in opravijo se ustrezni preskusi za zagotovitev skladnosti proizvoda s tipom, kakor je opisan v certifikatu o pregledu tipa, in zahtevami TSI, ki veljajo zanj, ter za odločanje, ali je serija sprejeta ali zavrnjena. Kadar v TSI (ali v evropskem standardu, navedenem v TSI) preskus ni določen, se uporabljajo ustrezne evropske specifikacije ali enakovredni preskusi.

5.3 Statistični postopek uporablja ustrezne elemente (statistično metodo, načrt vzorčenja itd.) odvisno od ocenjevanih značilnosti, kakor je določeno v TSI.

5.4 Pri sprejetih serijah priglašeni organ po opravljenih preskusih sestavi pisni certifikat o skladnosti. Na trg se lahko dajo vse komponente interoperabilnosti v seriji, razen tistih komponent interoperabilnosti iz vzorca, za katere je bilo ugotovljeno, da niso skladne.

Če se serija zavrne, priglašeni organ ali pristojni organ sprejme ustrezne ukrepe, da prepreči dajanje navedene serije na trg. V primeru pogostih zavrnitvev serij priglašeni organ začasno ustavi statistično verifikacijo.

5.5 Proizvajalec ali njegov pooblaščen zastopnik s sedežem v Skupnosti poskrbi, da lahko na zahtevo predloži certifikate o skladnosti priglašene organa.

6. Proizvajalec ali njegov pooblaščen zastopnik s sedežem v Skupnosti sestavi izjavo ES o skladnosti komponente interoperabilnosti.

Vsebina izjave vključuje najmanj informacije, navedene v Prilogi IV(3) in členu 13(3) Direktive 2001/16/ES. Izjava ES o skladnosti in spremni dokumenti so datirani in podpisani.

Izjava je napisana v istem jeziku kakor tehnična dokumentacija in vsebuje naslednje:

- sklicevanja na direktive (Direktivo 2001/16/ES in druge direktive, katerih predmet je lahko komponenta interoperabilnosti),
- ime in naslov proizvajalca ali njegovega pooblaščenega zastopnika s sedežem v Skupnosti (navesti je treba trgovsko ime in polni naslov ter pri pooblaščenem zastopniku tudi trgovsko ime proizvajalca ali konstruktorja),
- opis komponente interoperabilnosti (znamka, tip itd.);
- opis postopka (modula), uporabljenega pri izjavi o skladnosti,
- vse ustrezne opise, ki jim ustreza komponenta interoperabilnosti, in zlasti pogoje za njeno uporabo,
- ime in naslov priglašene(-ih) organa(-ov), vključenega(-ih) v postopek ocenjevanja skladnosti, in datum certifikatov skupaj s trajanjem in pogoji veljavnosti certifikatov,
- sklicevanje na TSI in katero koli drugo veljavno TSI ter, kjer je ustrezno, sklicevanja na evropske specifikacije,
- navedbo podpisnika, ki je pooblaščen za prevzem obveznosti v imenu proizvajalca, ali njegovega pooblaščenega zastopnika s sedežem v Skupnosti.

Certifikati, na katere se lahko sklicuje, so:

- certifikat o pregledu tipa in njegovi dodatki,
- certifikat o skladnosti, kakor je naveden v točki 4 ali 5.

7. Proizvajalec ali njegov pooblaščen zastopnik s sedežem v Skupnosti še 10 let po izdelavi zadnje komponente interoperabilnosti hrani izvod izjave ES o skladnosti.

Kadar niti proizvajalec niti njegov pooblaščen zastopnik nimata sedeža v Skupnosti, je za to, da je tehnična dokumentacija na voljo, odgovorna oseba, ki daje komponento interoperabilnosti na trg Skupnosti.

8. Če TSI poleg izjave ES o skladnosti zahteva tudi izjavo ES o primernosti za uporabo za komponento interoperabilnosti, je treba to izjavo dodati, potem ko jo proizvajalec izda pod pogoji iz modula V.

F.2.7 Modul H1: Celovit sistem vodenja kakovosti

1. Ta modul opisuje postopek, s katerim proizvajalec ali njegov pooblaščen zastopnik s sedežem v Skupnosti, ki izpolnjuje obveznosti iz točke 2, zagotavlja in potrjuje, da zadevna komponenta interoperabilnosti izpolnjuje zahteve iz TSI, ki se zanjo uporabljajo.
2. Proizvajalec uporablja odobren sistem vodenja kakovosti za projektiranje, proizvodnjo ter inšpekcijski pregled in preskus končnega proizvoda, kakor je določeno v točki 3, in je pod nadzorom, kakor je določeno v točki 4.
3. *Sistem vodenja kakovosti*
- 3.1 Proizvajalec pri priglasenem organu po svoji izbiri vloži vlogo za oceno svojega sistema vodenja kakovosti za zadevne komponente interoperabilnosti.

Vloga vključuje:

- vse pomembne informacije za kategorijo proizvoda, ki je reprezentativna za predvideno komponento interoperabilnosti,
- dokumentacijo o sistemu vodenja kakovosti,
- pisno izjavo, da ista vloga ni bila vložena pri nobenem drugem priglasenem organu.

- 3.2 Sistem vodenja kakovosti zagotavlja skladnost komponente interoperabilnosti z zahtevami TSI, ki se zanjo uporabljajo. Vsi elementi, zahteve in določbe, ki jih proizvajalec sprejme, so sistematično in organizirano dokumentirani v obliki pisnih smernic, postopkov in navodil. Ta dokumentacija o sistemu vodenja kakovosti zagotavlja enotno razlago smernic in postopkov kakovosti, kakor so programi, načrti, priročniki in zapisi o kakovosti.

Vsebuje zlasti ustrezen opis:

- ciljev kakovosti in organizacijske strukture,
- pristojnosti in pooblastil, ki jih ima uprava glede projektiranja in kakovosti proizvoda,
- tehničnih specifikacij projektiranja, vključno z evropskimi specifikacijami ⁽⁹⁾, ki bodo uporabljene, in kadar evropske specifikacije ne bodo uporabljene v celoti, načinov za zagotavljanje, da bodo izpolnjene zahteve TSI, ki veljajo za komponento interoperabilnosti,
- metod, postopkov in sistematičnih ukrepov za kontrolo in verifikacijo projektiranja, ki se bodo uporabljali pri projektiranju komponent interoperabilnosti, ki se nanašajo na zajeto kategorijo proizvoda,
- ustreznih metod, postopkov in sistematičnih ukrepov, ki se bodo uporabljali pri proizvodnji ter kontroli in sistemu vodenja kakovosti,
- pregledov in preskusov, ki se bodo izvajali pred in med proizvodnjo ter po končani proizvodnji, z navedbo pogostosti njihovega izvajanja,

⁽⁹⁾ Opredelitev evropske specifikacije je navedena v direktivah 96/48/ES in 2001/16/ES. V navodilu za uporabo TSI za visoke hitrosti je razložen način uporabe evropskih specifikacij.

- zapisov o kakovosti, kot so poročila o inšpekcijskih pregledih in podatki o preskusih, podatki o kalibraciji, poročila o usposobljenosti zadevnega osebja itd.,
- načinov za spremljanje doseganja zahtevane kakovosti projektiranja in proizvodnega ter učinkovitega delovanja sistema vodenja kakovosti.

Pravila in postopki za zagotavljanje kakovosti zajemajo zlasti faze ocenjevanja, kakor so pregled projektiranja, pregled proizvodnega postopka in preskusi tipov, določeni v TSI za različne značilnosti in zmogljivosti komponente interoperabilnosti.

- 3.3 Priglašeni organ oceni sistem vodenja kakovosti, da ugotovi, ali izpolnjuje zahteve iz točke 3.2. Priglašeni organ domneva skladnost z zahtevami, če proizvajalec uporablja sistem kakovosti za projektiranje, proizvodnjo, inšpekcijski pregled in preskus končnega proizvoda glede na standard EN/ISO 9001- 2000, ki upošteva specifičnost komponente interoperabilnosti, za katero se izvaja.

Kadar proizvajalec uporablja potrjen sistem vodenja kakovosti, priglašeni organ to upošteva v oceni.

Revizija je prilagojena kategoriji proizvoda, ki je reprezentativna za komponento interoperabilnosti. Revizijska skupina ima najmanj enega člana z izkušnjami ocenjevalca zadevne tehnologije proizvoda. Postopek vrednotenja vključuje ocenjevalni obisk prostorov proizvajalca.

Odločitev se uradno sporoči proizvajalcu. Uradno obvestilo vsebuje ugotovitve pregleda in utemeljitev odločitve o oceni.

- 3.4 Proizvajalec se obveže, da bo izpolnjeval obveznosti, ki izhajajo iz sistema vodenja kakovosti, kakor je odobren, in ga bo vzdrževal na primerni in učinkoviti ravni.

Proizvajalec ali njegov pooblaščen zastopnik s sedežem v Skupnosti obvesti priglašeni organ, ki je sistem vodenja kakovosti odobril, o vsaki predvideni posodobitvi tega sistema.

Priglašeni organ morebitne predlagane spremembe ovrednoti in odloči, ali bo spremenjeni sistem vodenja kakovosti še vedno izpolnjeval zahteve iz točke 3.2 ali je potrebna ponovna ocena.

O svoji odločitvi uradno obvesti proizvajalca. Uradno obvestilo vsebuje ugotovitve vrednotenja in utemeljitev odločitve o oceni.

4. Nadzor sistema vodenja kakovosti, za katerega je odgovoren priglašeni organ

- 4.1 Namen nadzora je zagotoviti, da proizvajalec ustrezno izpolnjuje obveznosti, ki izhajajo iz odobrenega sistema vodenja kakovosti.

- 4.2 Proizvajalec za inšpekcijski pregled priglašenemu organu dovoli dostop do prostorov za proizvodnjo, inšpekcijo, preskušanje in skladiščenje ter mu predloži vse potrebne podatke, zlasti pa:

- dokumentacijo o sistemu vodenja kakovosti,
- zapise o kakovosti, kakor jih predvideva projektni del sistema vodenja kakovosti, kakor so rezultati analiz, izračunov, preskusov itd.,
- zapise o kakovosti, kakor jih predvideva proizvodni del sistema vodenja kakovosti, in sicer poročila o inšpekcijskih pregledih in podatke o preskušanju, podatke o kalibraciji, poročila o usposobljenosti zadevnega osebja itd.

- 4.3 Priglašeni organ izvaja občasne revizije, da se prepriča, ali proizvajalec ima in uporablja sistem vodenja kakovosti, proizvajalcu pa priskrbi poročilo o reviziji. Kadar proizvajalec uporablja potrjen sistem vodenja kakovosti, priglašeni organ to upošteva pri nadzoru.

Revizije se izvajajo vsaj enkrat letno.

- 4.4 Poleg tega sme priglašeni organ nenapovedano obiskati proizvajalca. Med takimi obiski lahko po potrebi opravi preskuse ali poskrbi za izvedbo preskusov, da preveri pravilno delovanje sistema vodenja kakovosti. Proizvajalcu zagotovi poročilo o obisku in poročilo o preskusu, če je bil ta opravljen.

5. Proizvajalec še 10 let po tem, ko je izdelan zadnji proizvod, nacionalnim organom omogoča vpogled v:
- dokumentacijo iz druge alineje drugega pododstavka točke 3.1,
 - posodobitve iz drugega pododstavka točke 3.4,
 - odločitve in poročila priglašenega organa, ki so navedeni v zadnjem pododstavku točk 3.4, 4.3 in 4.4.
6. Vsak priglašeni organ drugim priglašenim organom sporoči ustrezne informacije v zvezi z odobritvami sistemov vodenja kakovosti, ki jih je izdal, preklical ali zavrnil.

Drugi priglašeni organi lahko na zahtevo prejmejo izvode izdanih odobritev sistemov vodenja kakovosti in dodatnih izdanih odobritev.

7. Proizvajalec ali njegov pooblaščen zastopnik s sedežem v Skupnosti sestavi izjavo ES o skladnosti komponente interoperabilnosti.

Vsebina izjave vključuje najmanj informacije, navedene v Prilogi IV(3) in členu 13(3) Direktive 2001/16/ES. Izjava ES o skladnosti in spremni dokumenti so datirani in podpisani.

Izjava je napisana v istem jeziku kakor tehnična dokumentacija in vsebuje naslednje:

- sklicevanja na direktive (Direktivo 2001/16/ES in druge direktive, katerih predmet je lahko komponenta interoperabilnosti),
- ime in naslov proizvajalca ali njegovega pooblaščenega zastopnika s sedežem v Skupnosti (navesti je treba trgovsko ime in polni naslov ter pri pooblaščenem zastopniku tudi trgovsko ime proizvajalca ali konstruktorja),
- opis komponente interoperabilnosti (znamka, tip itd.),
- opis postopka (modula), uporabljenega pri izjavi o skladnosti,
- vse ustrezne opise, ki jim ustreza komponenta interoperabilnosti, in zlasti pogoje za njeno uporabo,
- ime in naslov priglašenega(-ih) organa(-ov), vključenega(-ih) v postopek ugotavljanja skladnosti, in datum certifikata skupaj s trajanjem in pogoji veljavnosti certifikata,
- sklicevanje na to TSI ali katero koli drugo veljavno TSI, in kadar je to primerno, sklicevanje na evropske specifikacije,
- navedbo podpisnika, ki je pooblaščen za prevzem obveznosti v imenu proizvajalca, ali njegovega pooblaščenega zastopnika s sedežem v Skupnosti.

Certifikat, na katerega se lahko sklicuje, je:

- odobritev sistema vodenja kakovosti, navedena v točki 3.
8. Proizvajalec ali njegov pooblaščen zastopnik s sedežem v Skupnosti še 10 let po izdelavi zadnje komponente interoperabilnosti hrani izvod izjave ES o skladnosti.

Kadar niti proizvajalec niti njegov pooblaščen zastopnik nimata sedeža v Skupnosti, je za to, da je tehnična dokumentacija na voljo, odgovorna oseba, ki daje komponento interoperabilnosti na trg Skupnosti.

9. Če TSI poleg izjave ES o skladnosti zahteva tudi izjavo ES o primernosti za uporabo za komponento interoperabilnosti, je treba to izjavo dodati, potem ko jo proizvajalec izda pod pogoji iz modula V.

F.2.8 Modul H2: Celovit sistem vodenja kakovosti s pregledom projektiranja

1. V tem modulu je opisan postopek, s katerim priglasi organ opravlja pregled projektiranja komponente interoperabilnosti in s katerim proizvajalec ali njegov pooblaščen zastopnik s sedežem v Skupnosti, ki izpolnjuje obveznosti iz točke 2, zagotavlja in izjavi, da zadevna komponenta interoperabilnosti izpolnjuje zahteve TSI, ki se zanjo uporabljajo.
2. Proizvajalec uporablja odobren sistem vodenja kakovosti za projektiranje, proizvodnjo ter inšpekcijski pregled in preskus končnega proizvoda, kakor je določeno v točki 3, in je pod nadzorom, kakor je določeno v točki 4.
3. *Sistem vodenja kakovosti*
- 3.1 Proizvajalec pri priglasi organu po svoji izbiri vloži vlogo za oceno svojega sistema vodenja kakovosti za zadevne komponente interoperabilnosti.

Vloga vključuje:

- vse pomembne informacije za kategorijo proizvoda, ki je reprezentativna za predvideno komponento interoperabilnosti,
- dokumentacijo o sistemu vodenja kakovosti,
- pisno izjavo, da ista vloga ni bila vložena pri nobenem drugem priglasi organu.

- 3.2 Sistem vodenja kakovosti zagotavlja skladnost komponente interoperabilnosti z zahtevami TSI, ki se zanjo uporabljajo. Vsi elementi, zahteve in določbe, ki jih proizvajalec sprejme, so sistematično in organizirano dokumentirani v obliki pisnih smernic, postopkov in navodil. Ta dokumentacija o sistemu vodenja kakovosti zagotavlja enotno razlago smernic in postopkov kakovosti, kakor so programi, načrti, priročniki in zapisi o kakovosti.

Vsebuje zlasti ustrezen opis:

- ciljev kakovosti in organizacijske strukture,
- pristojnosti in pooblastil, ki jih ima uprava glede projektiranja in kakovosti proizvoda,
- tehničnih specifikacij projektiranja, vključno z evropskimi specifikacijami ⁽¹⁰⁾, ki bodo uporabljene, in kadar evropske specifikacije ne bodo uporabljene v celoti, načinov za zagotavljanje, da bodo izpolnjene zahteve TSI, ki veljajo za komponento interoperabilnosti,
- metod, postopkov in sistematičnih ukrepov za kontrolo in verifikacijo projektiranja, ki se bodo uporabljali pri projektiranju komponent interoperabilnosti, ki se nanašajo na zajeto kategorijo proizvoda,
- ustreznih metod, procesov in sistematičnih ukrepov, ki se bodo uporabljali pri proizvodnji ter kontroli in sistemu vodenja kakovosti,
- pregledov in preskusov, ki se bodo izvajali pred in med proizvodnjo ter po končani proizvodnji, z navedbo pogostosti njihovega izvajanja,
- zapisov o kakovosti, kot so poročila o inšpekcijskih pregledih in podatki o preskusih, podatki o kalibraciji, poročila o usposobljenosti zadevnega osebja itd.,
- načinov za spremljanje doseganja zahtevane kakovosti projektiranja in proizvoda ter učinkovitega delovanja sistema vodenja kakovosti.

Pravila in postopki za zagotavljanje kakovosti zajemajo zlasti faze ocenjevanja, kakor so pregled projektiranja, pregled proizvodnega postopka in preskušanja tipov, določenih v TSI za različne značilnosti in zmogljivosti komponente interoperabilnosti.

⁽¹⁰⁾ Opredelitev evropske specifikacije je navedena v direktivah 96/48/ES in 2001/16/ES. V navodilu za uporabo TSI za visoke hitrosti je razložen način uporabe evropskih specifikacij.

- 3.3 Priglašeni organ oceni sistem vodenja kakovosti, da ugotovi, ali izpolnjuje zahteve iz točke 3.2. Priglašeni organ domneva skladnost z zahtevami, če proizvajalec uporablja sistem kakovosti za projektiranje, proizvodnjo, inšpekcijski pregled in preskus končnega proizvoda glede na standard EN/ISO 9001 - 2000, ki upošteva specifičnost komponente interoperabilnosti, za katero se izvaja.

Kadar proizvajalec uporablja potrjen sistem vodenja kakovosti, priglašeni organ to upošteva v oceni.

Revizija je prilagojena kategoriji proizvoda, ki je reprezentativna za komponento interoperabilnosti. Revizijska skupina ima najmanj enega člana z izkušnjami ocenjevalca zadevne tehnologije proizvoda. Postopek vrednotenja vključuje ocenjevalni obisk prostorov proizvajalca.

Odločitev se uradno sporoči proizvajalcu. Uradno obvestilo vsebuje ugotovitve revizije in utemeljitev odločitve o oceni.

- 3.4 Proizvajalec se obveže, da bo izpolnjeval obveznosti, ki izhajajo iz sistema vodenja kakovosti, kakor je odobren, in ga bo vzdrževal na primerni in učinkoviti ravni.

Proizvajalec ali njegov pooblaščen zastopnik s sedežem v Skupnosti obvesti priglašeni organ, ki je sistem vodenja kakovosti odobril, o vsaki predvideni posodobitvi tega sistema.

Priglašeni organ morebitne predlagane spremembe ovrednoti in odloči, ali bo spremenjeni sistem vodenja kakovosti še vedno izpolnjeval zahteve iz točke 3.2 ali je potrebna ponovna ocena.

O svoji odločitvi uradno obvesti proizvajalca. Uradno obvestilo vsebuje ugotovitve vrednotenja in utemeljitev odločitve o oceni.

4. *Nadzor sistema vodenja kakovosti, za katerega je odgovoren priglašeni organ*

- 4.1 Namen nadzora je zagotoviti, da proizvajalec ustrezno izpolnjuje obveznosti, ki izhajajo iz odobrenega sistema vodenja kakovosti.

- 4.2 Proizvajalec za inšpekcijski pregled priglašenemu organu dovoli dostop do prostorov za proizvodnjo, inšpekcijo, preskušanje in skladiščenje ter mu predloži vse potrebne podatke, zlasti pa:

- dokumentacijo o sistemu vodenja kakovosti;
- zapise o kakovosti, kakor jih predvideva projektni del sistema vodenja kakovosti, kakor so rezultati analiz, izračunov, preskusov itd.,
- zapise o kakovosti, kakor jih predvideva proizvodni del sistema vodenja kakovosti, in sicer poročila o inšpekcijskih pregledih in podatke o preskušanju, podatke o kalibraciji, poročila o usposobljenosti zadevnega osebja itd.

- 4.3 Priglašeni organ izvaja občasne revizije, da se prepriča, ali proizvajalec ima in uporablja sistem vodenja kakovosti, proizvajalcu pa priskrbi poročilo o reviziji. Kadar proizvajalec uporablja potrjen sistem vodenja kakovosti, priglašeni organ to upošteva pri nadzoru.

Revizije se izvajajo vsaj enkrat letno.

- 4.4 Poleg tega sme priglašeni organ nenapovedano obiskati proizvajalca. Med takimi obiski lahko po potrebi opravi preskuse ali poskrbi za izvedbo preskusov, da preveri pravilno delovanje sistema vodenja kakovosti. Proizvajalcu zagotovi poročilo o obisku in poročilo o preskusu, če je bil preskus opravljen.

5. Proizvajalec še 10 let po tem, ko je izdelan zadnji proizvod, nacionalnim organom omogoča vpogled v:

- dokumentacijo iz druge alineje drugega pododstavka točke 3.1,
- posodobitve iz drugega pododstavka točke 3.4,
- odločitve in poročila priglašene organa, ki so navedeni v zadnjem pododstavku točk 3.4, 4.3 in 4.4.

6. *Pregled projektiranja*

6.1 Proizvajalec pri priglašenem organu po svoji izbiri vloži vlogo za pregled projektiranja komponente interoperabilnosti.

6.2 Vloga omogoča razumevanje projektiranja, proizvodnje, vzdrževanja in obratovanja komponente interoperabilnosti ter omogoča oceno skladnosti z zahtevami TSI.

Vključuje:

- splošen opis tipa,
- tehnične specifikacije, vključno z evropskimi specifikacijami, z ustreznimi določbami, uporabljene v celoti ali delno,
- morebitna potrebna dokazila o ustreznosti teh specifikacij, zlasti kadar se evropske specifikacije in ustrezne določbe ne uporabljajo,
- program preskušanja,
- pogoje vključitve komponente interoperabilnosti v njeno sistemsko okolje (podsestav, sestav, podsistem) in potrebne pogoje za vmesnike,
- pogoje za uporabo in vzdrževanje komponente interoperabilnosti (omejitve časa delovanja ali razdalje, meje obrabe itd.),
- pisno izjavo, da ista vloga ni bila vložena pri nobenem drugem priglašenem organu.

6.3 Vlagatelj predloži rezultate preskusov ⁽¹⁾, po potrebi tudi preskusov tipa, ki jih je opravil ali jih je naročil njegov ustrezni laboratorij.

6.4 Priglašeni organ pregleda vlogo in oceni rezultate preskusov. Kadar projektiranje izpolnjuje določbe TSI, ki se zanj uporabljajo, priglašeni organ vlagatelju izda certifikat ES o pregledu projektiranja. Certifikat vsebuje ugotovitve pregleda, pogoje za njegovo veljavnost, potrebne podatke za označitev odobrenega projektiranja, in če je to primerno, opis delovanja proizvoda.

Obdobje veljavnosti ni daljše od 5 let.

6.5 Vlagatelj priglašeni organ, ki je izdal certifikat ES o pregledu projektiranja, obvesti o vseh spremembah odobrenega proizvoda, ki lahko vplivajo na skladnost z zahtevami TSI ali predpisanimi pogoji za uporabo komponente interoperabilnosti. V takih primerih komponenta interoperabilnosti pridobi dodatno odobritev priglašenega organa, ki je izdal certifikat ES o pregledu projektiranja. V tem primeru priglašeni organ opravi samo tiste preglede in preskuse, ki so ustrezni in potrebni v zvezi s spremembami. Ta dodatna odobritev se izda v obliki dodatka k izvirnemu certifikatu ES o pregledu projektiranja.

6.6 Če se spremembe, kakor so navedene v točki 6.4, ne izvedejo, se lahko veljavnost pretečenega certifikata podaljša za nadaljnje obdobje veljavnosti. Vlagatelj zahteva tako podaljšanje s pisnim potrdilom, da take spremembe niso bile izvedene, in priglašeni organ izda podaljšanje za nadaljnje obdobje veljavnosti, kakor je določeno v točki 6.3, če ni informacij, ki bi kazale nasprotno. Ta postopek se lahko ponovi.

7. Vsak priglašeni organ drugim priglašenim organom sporoči ustrezne informacije v zvezi z odobritvami sistema vodenja kakovosti in certifikati ES o pregledu projektiranja, ki jih je izdal, preklical ali zavrnil.

Drugi priglašeni organi na zahtevo prejmejo izvode:

- izdanih odobritev sistemov vodenja kakovosti in dodatnih izdanih odobritev ter
- izdanih certifikatov ES o pregledu projektiranja in izdanih dodatkov.

⁽¹⁾ Rezultati teh preskusov se lahko predložijo hkrati z vlogo ali pozneje.

8. Proizvajalec ali njegov pooblaščen zastopnik s sedežem v Skupnosti sestavi izjavo ES o skladnosti komponente interoperabilnosti.

Vsebina izjave vključuje najmanj informacije, navedene v Prilogi IV(3) in členu 13(3) Direktive 2001/16/ES. Izjava ES o skladnosti in spremni dokumenti so datirani in podpisani.

Izjava je napisana v istem jeziku kakor tehnična dokumentacija in vsebuje naslednje:

- sklicevanja na direktive (Direktivo 2001/16/ES in druge direktive, katerih predmet je lahko komponenta interoperabilnosti),
- ime in naslov proizvajalca ali njegovega pooblaščenega zastopnika s sedežem v Skupnosti (navesti je treba trgovsko ime in polni naslov ter v primeru pooblaščenega zastopnika tudi trgovsko ime proizvajalca ali konstruktorja),
- opis komponente interoperabilnosti (znamka, tip itd.),
- opis postopka (modula), uporabljenega pri izjavi o skladnosti,
- vse ustrezne opise, ki jim ustreza komponenta interoperabilnosti, in zlasti pogoje za njeno uporabo,
- ime in naslov priglšenega(-ih) organa(-ov), vključenega(-ih) v postopek ocenjevanja skladnosti, in datum certifikatov skupaj s trajanjem in pogoji veljavnosti certifikatov,
- sklicevanje na TSI in katero koli drugo veljavno TSI in, kjer je ustrezno, na evropske specifikacije,
- navedbo podpisnika, ki je pooblaščen za prevzem obveznosti v imenu proizvajalca, ali njegovega pooblaščenega zastopnika s sedežem v Skupnosti.

Certifikati, na katere se lahko sklicuje, so:

- odobritev sistema vodenja kakovosti in poročila o nadzoru iz točk 3 in 4,
 - certifikat ES o pregledu projektiranja in njegovi dodatki.
9. Proizvajalec ali njegov pooblaščen zastopnik s sedežem v Skupnosti še 10 let po izdelavi zadnje komponente interoperabilnosti hrani izvod izjave ES o skladnosti.
- Kadar niti proizvajalec niti njegov pooblaščen zastopnik nimata sedeža v Skupnosti, je za to, da je tehnična dokumentacija na voljo, odgovorna oseba, ki daje komponento interoperabilnosti na trg Skupnosti.
10. Če TSI poleg izjave ES o skladnosti zahteva tudi izjavo ES o primernosti za uporabo za komponento interoperabilnosti, je treba to izjavo dodati, potem ko jo proizvajalec izda pod pogoji iz modula V.

F.2.9 Modul V: Validacija tipa z obratovalnimi izkušnjami (Primernost za uporabo)

1. Ta modul opisuje tisti del postopka, s katerim priglšeni organ preveri in potrdi, da vzorec, ki je reprezentativen za predvideno proizvodnjo, izpolnjuje določbe TSI, ki se zanj uporabljajo, glede primernosti za uporabo z validacijo tipa prek obratovalnih izkušenj ⁽¹²⁾.
2. Proizvajalec ali njegov pooblaščen zastopnik s sedežem v Skupnosti vloži vlogo za validacijo tipa z obratovalnimi izkušnjami pri priglšenem organu po svoji izbiri.

⁽¹²⁾ V času obratovalnih izkušenj se komponenta interoperabilnosti ne daje na trg.

Vloga vključuje:

- ime in naslov proizvajalca, in če vlogo vloži pooblaščen zastopnik, še njegovo ime in naslov,
- pisno izjavo, da ista vloga ni bila vložena pri nobenem drugem priglašnem organu,
- tehnično dokumentacijo, kakor je opisana v točki 3,
- program validacije z obratovalnimi izkušnjami, opisan v točki 4,
- ime in naslov podjetja ali podjetij (upravitelj infrastrukture in/ali železniških podjetij), s katerim(-i) je vlagatelj sklenil dogovor o prispevanju k oceni primernosti za uporabo z obratovalnimi izkušnjami:
- z upravljanjem obratujoče komponente interoperabilnosti,
- z nadzorovanjem vedenja med obratovanjem in
- z izdajo končnega poročila o obratovalnih izkušnjah,
- ime in naslov podjetja, ki vzdržuje komponento interoperabilnosti v časovnem obdobju ali na razdalji, ki se zahteva za obratovalne izkušnje,
- izjavo ES o skladnosti za komponento interoperabilnosti in
- certifikat ES o pregledu tipa, če TSI zahteva modul B,
- certifikat ES o pregledu projektiranja, če TSI zahteva modul H2.

Vlagatelj podjetju ali podjetjem, ki prevzamejo upravljanje obratujoče komponente interoperabilnosti, da na voljo vzorec ali zadostno število vzorcev, ki predstavljajo predvideno proizvodnjo in se v nadaljevanju navajajo kot „tip“. Tip lahko zajema več izvedenk komponente interoperabilnosti, pod pogojem, da so vse razlike med izvedenkami zajete v izjavah ES o skladnosti in zgoraj navedenih certifikatih.

Priglašeni organ lahko zahteva dodatne vzorce, če so potrebni za izvajanje validacije na podlagi obratovalnih izkušenj.

3. Tehnična dokumentacija omogoča oceno skladnosti proizvoda z zahtevami TSI. Dokumentacija zajema delovanje komponente interoperabilnosti in v obsegu, pomembnem za tako oceno, tudi projektiranje, proizvodnjo in vzdrževanje.

Tehnična dokumentacija vsebuje:

- splošen opis tipa,
- tehnično specifikacijo, glede na katero se ocenita zmogljivost in vedenje komponente interoperabilnosti med obratovanjem (ustrezna TSI in/ali evropske specifikacije z ustreznimi določbami),
- pogoje vključitve komponente interoperabilnosti v njeno sistemsko okolje (podstavek, sestav, podsistem) in potrebne pogoje za vmesnike,
- pogoje za uporabo in vzdrževanje komponente interoperabilnosti (omejitve časa vožnje ali razdalje, meje obrabe itd.),
- opise in pojasnila, potrebna za razumevanje projektiranja, proizvodnje in delovanja komponente interoperabilnosti

ter v obsegu, potrebnem za oceno:

- konceptualne konstrukcijske in proizvodne načrte,
- rezultate projektnih izračunov in opravljenih pregledov,
- poročila o preskusih.

Če TSI zahteva nadaljnje informacije za tehnično dokumentacijo, se te vključijo.

Priloži se seznam evropskih specifikacij, na katere se sklicuje tehnična dokumentacija in so uporabljene v celoti ali delno.

4. Program validacije z obratovalnimi izkušnjami vsebuje:

- zahtevano zmogljivost ali vedenje preskušane komponente interoperabilnosti med obratovanjem,
- priprave za namestitve,
- trajanje programa – čas ali razdaljo,
- pričakovane pogoje delovanja in obratovalni program,
- vzdrževalni program,
- morebitne posebne preskuse med obratovanjem, ki naj se izvedejo,
- velikost serij vzorcev – če jih je več,
- inšpekcijski program (vrsto, število in pogostost inšpekcij, dokumentacijo),
- merila za dopustne okvare in njihov vpliv na program,
- informacije, ki se vključijo v poročilo podjetja, ki upravlja obratujočo komponento interoperabilnosti (glej točko 2).

5. Priglašeni organ:

- 5.1 pregleda tehnično dokumentacijo in program za validacijo z obratovalnimi izkušnjami,
 - 5.2 preveri, ali je tip reprezentativen in proizveden v skladu s tehnično dokumentacijo,
 - 5.3 preveri, ali je program validacije z obratovalnimi izkušnjami dobro prilagojen za oceno zahtevane zmogljivosti in vedenja komponente interoperabilnosti med obratovanjem,
 - 5.4 z vlagateljem doseže dogovor o programu in kraju, kjer se izvedejo inšpekcijski pregledi in potrebni preskusi, ter o organu, ki jih opravi (priglašeni organ ali drug pristojni laboratorij),
 - 5.5 spremlja in preverja napredek obratovanja, delovanja in vzdrževanja komponente interoperabilnosti,
 - 5.6 oceni poročilo, ki ga izdajo podjetje ali podjetja (upravitelji infrastrukture in/ali železniška podjetja), ki upravlja(-jo) komponento interoperabilnosti, ter vso drugo dokumentacijo in informacije, pridobljene med postopkom (poročila o preskusih, izkušnje pri vzdrževanju itd.),
 - 5.7 oceni, ali vedenje med obratovanjem izpolnjuje zahteve TSI.
6. Kadar tip ustreza določbam TSI, priglašeni organ vlagatelju izda certifikat o primernosti za uporabo. Certifikat vsebuje ime in naslov proizvajalca, ugotovitve validacije, pogoje za njegovo veljavnost in vse potrebne podatke za identifikacijo odobrenega tipa.

Obdobje veljavnosti ni daljše od 5 let.

Priglašeni organ k certifikatu priloži seznam pomembnih delov tehnične dokumentacije in obdrži en izvod.

Če se vlagatelju zavrne izdaja certifikata o primernosti za uporabo, priglašeni organ navede podrobne razloge za takšno zavrnitev.

Sprejmejo se določbe v zvezi s pritožbenim postopkom.

7. Vlagatelj priglašeni organ, ki ima tehnično dokumentacijo v zvezi s certifikatom o primernosti za uporabo, obvesti o vseh spremembah odobrenega proizvoda, ki se naknadnoodobrijo, če take spremembe lahko vplivajo na primernost za uporabo ali predpisane pogoje za uporabo proizvoda. V tem primeru priglašeni organ opravi samo tiste preglede in preskuse, ki so ustrezni in potrebni v zvezi s spremembami. Dodatna odobritev se izda v obliki dodatka k izvirnemu certifikatu o primernosti za uporabo ali pa se po preklicu starega certifikata izda nov certifikat.
8. Če se spremembe, kakršne so navedene v točki 7, ne izvedejo, se lahko veljavnost pretečenega certifikata podaljša za nadaljnje obdobje veljavnosti. Vlagatelj bo zaprosil za tako podaljšanje s pisnim potrdilom, da do takih sprememb ni prišlo, priglašeni organ pa izda podaljšanje za še eno obdobje veljavnosti, kakor določa točka 6, če ni podatkov o nasprotnem. Ta postopek se lahko ponovi.
9. Vsak priglašeni organ drugim priglašenim organom sporoči ustrezne informacije v zvezi s certifikati o primernosti za uporabo, ki jih je izdal, preklical ali zavrnil.
10. Drugi priglašeni organi na zahtevo prejmejo kopijo izdanih certifikatov o primernosti za uporabo in/ali njihovih dodatkov. Priloge k certifikatom so na voljo drugim priglašenim organom.
11. Proizvajalec ali njegov pooblaščen zastopnik s sedežem v Skupnosti sestavi izjavo ES o primernosti za uporabo komponente interoperabilnosti.

Vsebina izjave vključuje najmanj informacije, navedene v Prilogi IV(3) in členu 13(3) Direktive 2001/16/ES. Izjava ES o primernosti za uporabo in priloženi dokumenti so datirani in podpisani.

Izjava je napisana v istem jeziku kakor tehnična dokumentacija in vsebuje naslednje:

- sklicevanja na direktivo (Direktivo 2001/16/ES),
 - ime in naslov proizvajalca ali njegovega pooblaščenega zastopnika s sedežem v Skupnosti (navesti je treba trgovsko ime in polni naslov ter pri pooblaščenem zastopniku tudi trgovsko ime proizvajalca ali konstruktorja),
 - opis komponente interoperabilnosti (znamka, tip itd.),
 - vse ustrezne opise, ki jim ustreza komponenta interoperabilnosti, in zlasti pogoje za njeno uporabo,
 - ime in naslov priglašenega(-ih) organa(-ov), vključenega(-ih) v postopek ugotavljanja primernosti za uporabo, in datum certifikata o primernosti za uporabo, skupaj s trajanjem in pogoji veljavnosti certifikata,
 - sklicevanje na to TSI ali katero koli drugo veljavno TSI, in kadar je to primerno, sklicevanje na evropske specifikacije,
 - navedbo podpisnika, ki je pooblaščen za prevzem obveznosti v imenu proizvajalca, ali njegovega pooblaščenega zastopnika s sedežem v Skupnosti.
12. Proizvajalec ali njegov pooblaščen zastopnik s sedežem v Skupnosti hrani izvod izjave ES o primernosti za uporabo 10 let po izdelavi zadnje komponente interoperabilnosti.

Kadar niti proizvajalec niti njegov pooblaščen zastopnik nimata sedeža v Skupnosti, je za to, da je tehnična dokumentacija na voljo, odgovorna oseba, ki daje komponento interoperabilnosti na trg Skupnosti.

F.3 Moduli za verifikacijo ES podsistemov

F.3.1 Modul SB: Pregled tipa

1. V tem modulu je opisan tisti del postopka verifikacije ES, s katerim priglašeni organ na zahtevo naročnika ali njegovega pooblaščenega zastopnika s sedežem v Skupnosti preveri in potrdi, da je tip infrastrukturnega podsistema ali podsistema železniškega voznega parka, ki je reprezentativen za predvideno proizvodnjo,

- skladen s to TSI in vsemi drugimi veljavnimi TSI, kar dokazuje, da so bistvene zahteve ⁽¹³⁾ Direktive 2001/16/ES izpolnjene,

- skladen z drugimi predpisi, ki izhajajo iz Pogodbe.

Pregled tipa, opredeljen s tem modulom, lahko vključuje določene faze ocenjevanja – pregled projektiranja, preskus tipa ali pregled proizvodnega procesa, ki so navedene v ustrezni TSI.

2. Naročnik ⁽¹⁴⁾ vloži vlogo za verifikacijo ES (na podlagi pregleda tipa) podsistema pri priglašenem organu, ki ga izbere sam.

Vloga vključuje:

- ime in naslov naročnika ali njegovega pooblaščenega zastopnika,

- tehnično dokumentacijo, kakor je opisana v točki 3.

3. Vlagatelj priglašenemu organu da na voljo vzorec podsistema ⁽¹⁵⁾, ki je reprezentativen za predvideno proizvodnjo in se v nadaljevanju navaja kot „tip“.

Tip lahko zajema več izvedenk podsistema, pod pogojem, da razlike med njimi ne vplivajo na določbe TSI.

Priglašeni organ lahko zahteva nadaljnje vzorce, če je to potrebno za izvedbo programa preskušanja.

Če se tako zahteva za posebne metode preskušanja ali pregledov in je tako določeno v TSI ali evropskih specifikacijah ⁽¹⁶⁾, na katere se sklicuje TSI, se zagotovijo tudi vzorec ali vzorci podsestava ali sestava ali vzorec podsistema v stanju pred montažo.

Tehnična dokumentacija in vzorec(-rci) zagotavljajo razumevanje projektiranja, proizvodnje, namestitve, vzdrževanja in obratovanja podsistema ter omogočajo oceno skladnosti z določbami TSI.

Tehnična dokumentacija vključuje:

- splošen opis podsistema, celovitega projektiranja in strukture,

- register železniške infrastrukture ali železniškega voznega parka, vključno z vsemi informacijami, kakor so določene v TSI,

- projektne načrte in informacije za proizvodnjo, na primer skice, sheme komponent, podsestavov, sestavov, tokokrogov itd.,

- opise in pojasnila, potrebne za razumevanje informacij za projektiranje in proizvodnjo, vzdrževanje ter obratovanje podsistema,

⁽¹³⁾ Bistvene zahteve so izražene v tehničnih parametrih, vmesnikih in zahtevah glede obratovanja, določenih v poglavju 4 TSI.

⁽¹⁴⁾ V modulu „naročnik“ pomeni „naročnika podsistema, kakor je opredeljen v direktivi, ali njegovega pooblaščenega zastopnika s sedežem v Skupnosti“.

⁽¹⁵⁾ V ustreznem oddelku TSI so lahko opredeljene posamezne zahteve v zvezi s tem.

⁽¹⁶⁾ Opredelitev evropske specifikacije je navedena v direktivah 96/48/ES in 2001/16/ES. V navodilu za uporabo TSI za visoke hitrosti je razložen način uporabe evropskih specifikacij.

- tehnične specifikacije, vključno z evropskimi specifikacijami, ki se uporabljajo,
- morebitna potrebna dokazila o primernosti uporabe teh specifikacij, zlasti kadar se evropske specifikacije in ustrezne določbe ne uporabljajo v celoti,
- seznam komponent interoperabilnosti, namenjenih vgradnji v podsistem,
- izvide izjav ES o skladnosti ali primernosti za uporabo komponent interoperabilnosti in vse potrebne elemente, opredeljene v Prilogi VI direktiv,
- dokazila o skladnosti z drugimi predpisi, ki izhajajo iz pogodbe (vključno s certifikati),
- tehnično dokumentacijo v zvezi s proizvodnjo in montažo podsistema,
- seznam proizvajalcev, ki sodelujejo pri projektiranju, proizvodnji, montaži in namestitvi podsistema,
- pogoje za uporabo podsistema (omejitve časa obratovanja ali razdalje, omejitve obrabe itd.),
- pogoje za vzdrževanje in tehnično dokumentacijo v zvezi z vzdrževanjem podsistema,
- morebitne tehnične zahteve, ki se upoštevajo pri proizvodnji, vzdrževanju ali obratovanju podsistema,
- rezultate izvedenih projektnih izračunov, opravljenih pregledov itd.,
- poročila o preskusih.

Če TSI zahteva nadaljnje informacije za tehnično dokumentacijo, se te vključijo.

4. Priglašeni organ:

4.1 pregleda tehnično dokumentacijo,

4.2 preveri, ali je(so) bil(-i) vzorec(-rci) podsistema ali sestavov ali podsestavov podsistema proizveden(-i) skladno s tehnično dokumentacijo, in izvede ali poskrbi za izvedbo preskusov tipa v skladu z določbami TSI in ustreznimi evropskimi specifikacijami. Taka proizvodnja se preveri z uporabo ustreznega modula za ocenjevanje.

4.3 kadar se v TSI zahteva pregled projektiranja, pregleda metode, orodja in rezultate projektiranja in ovrednoti njihovo sposobnost izpolnjevanja zahteve o skladnosti za podsistem ob zaključku procesa projektiranja,

4.4 ugotovi elemente, ki so bili projektirani v skladu z ustreznimi določbami TSI in evropskimi specifikacijami, ter elemente, ki so bili projektirani brez uporabe zadevnih določb navedenih evropskih specifikacij,

4.5 izvede ali poskrbi za izvedbo ustreznih pregledov in potrebnih preskusov v skladu s točkama 4.2 in 4.3, da ugotovi, ali se, kadar so za uporabo izbrane ustrezne evropske specifikacije, te dejansko uporabljajo,

4.6 izvede ali poskrbi za izvedbo ustreznih pregledov in potrebnih preskusov v skladu s točkama 4.2 in 4.3, da ugotovi, ali sprejete rešitve, kadar se ustrezne evropske specifikacije ne uporabljajo, izpolnjujejo zahteve TSI,

4.7 se z vlagateljem dogovori glede mesta, kjer se bodo opravljali pregledi in potrebni preskusi.

5. Kadar tip izpolnjuje določbe TSI, priglašeni organ vlagatelju izda certifikat o pregledu tipa. Certifikat vsebuje ime in naslov naročnika in proizvajalca(-ev), navedenega(-ih) v tehnični dokumentaciji, ugotovitve pregleda, pogoje za njegovo veljavnost in podatke, potrebne za identifikacijo odobrenega tipa.

Priglašeni organ k certifikatu priloži seznam pomembnih delov tehnične dokumentacije in obdrži en izvod.

Če se naročniku zavrne izdaja certifikata o pregledu tipa, priglašeni organ navede podrobne razloge za tako zavrnitev.

Sprejmejo se določbe v zvezi s pritožbenim postopkom.

6. Vsak priglašeni organ drugim priglašenim organom sporoči pomembne informacije v zvezi s certifikati o pregledu tipa, ki jih je izdal, preklical ali zavrnil.
7. Drugi priglašeni organi lahko na zahtevo prejmejo izvode izdanih certifikatov o pregledu tipa in/ali njihovih dodatkov. Priloge k certifikatom so na voljo drugim priglašenim organom.
8. Naročnik skupaj s tehnično dokumentacijo hrani izvode certifikatov o pregledu tipa ter morebitne dodatke do konca obratovalne dobe podsistema. Spis se pošlje vsaki državi članici, ki to zahteva.
9. Med proizvodno fazo vlagatelj obvesti priglašeni organ, ki ima tehnično dokumentacijo v zvezi s certifikatom o pregledu tipa, o vseh spremembah, ki lahko vplivajo na skladnost z zahtevami TSI ali predpisanimi pogoji za uporabo podsistema. V takih primerih podsystem pridobi dodatno odobritev. V tem primeru priglašeni organ opravi samo tiste preglede in preskuse, ki so ustrezni in potrebni v zvezi s spremembami. Ta dodatna odobritev se lahko izda v obliki dodatka k izvirnemu certifikatu o pregledu tipa ali pa se po preklicu starega certifikata izda nov certifikat.

F.3.2 Modul SD: Sistem vodenja kakovosti proizvodnje

1. V tem modulu je opisan postopek verifikacije ES, s katerim priglašeni organ na zahtevo naročnika ali njegovega pooblaščenega zastopnika s sedežem v Skupnosti pregleda in potrdi, ali je infrastrukturni podsystem ali podsystem železniški vozni park, za katerega je priglašeni organ že izdal certifikat o pregledu tipa,

- skladen s to TSI in vsemi drugimi veljavnimi TSI, kar dokazuje, da so bistvene zahteve ⁽¹⁷⁾ Direktive 2001/16/ES izpolnjene,
- skladen z drugimi predpisi, ki izhajajo iz Pogodbe,

in lahko začne obratovati.

2. Priglašeni organ izvede postopek pod pogojem, da:

- certifikat o pregledu tipa, izdan pred ocenjevanjem, še naprej velja za podsystem, ki je predmet vloge,
- naročnik ⁽¹⁸⁾ in glavni izvajalec izpolnjujeta obveznosti iz točke 3.

„Glavni izvajalec“ so podjetja, ki s svojimi dejavnostmi sodelujejo pri izpolnjevanju bistvenih zahtev TSI. Izraz se nanaša na:

- podjetje, odgovorno za celoten projekt podsistema (vključno z odgovornostjo za vključitev podsistema),
- druga podjetja, ki sodelujejo le pri delu projekta podsistema (opravljajo na primer montažo ali namestitvev podsistema).

Mednje ne spadajo proizvajalčevi podizvajalci, ki dobavljajo sestavne dele in komponente interoperabilnosti.

3. Naročnik ali glavni izvajalec, kadar sodeluje, uporablja za podsystem, ki je predmet postopka verifikacije ES, odobren sistem vodenja kakovosti za proizvodnjo ter inšpekcijski pregled in preskus končnega proizvoda, kakor je določeno v točki 5, ki je pod nadzorom, kakor je določeno v točki 6.

⁽¹⁷⁾ Bistvene zahteve so izražene v tehničnih parametrih, vmesnikih in zahtevah glede obratovanja, določenih v poglavju 4 tega TSI.

⁽¹⁸⁾ V modulu „naročnik“ pomeni „naročnika podsistema, kakor je opredeljen v direktivi, ali njegovega pooblaščenega zastopnika s sedežem v Skupnosti“.

Kadar je naročnik sam odgovoren za celoten projekt podsistema (zlasti za vključitev podsistema) ali če naročnik neposredno sodeluje pri proizvodnji (vključno z montažo in namestitvijo), mora za navedene dejavnosti upravljati odobren sistem vodenja kakovosti, ki je pod nadzorom, kakor je določeno v točki 6.

Če je glavni izvajalec odgovoren za celoten projekt podsistema (zlasti za vključitev podsistema), vsekakor uporablja odobren sistem vodenja kakovosti za proizvodnjo ter inšpekcijski pregled in preskus končnega proizvoda, ki je pod nadzorom, kakor je določeno v točki 6.

4. Postopek verifikacije ES

- 4.1 Naročnik pri priglašenem organu po lastni izbiri vloži vlogo za verifikacijo ES podsistema (na podlagi sistema za vodenje kakovosti proizvodnje), vključno z usklajevanjem nadzora sistemov vodenja kakovosti, kakor je določeno v točkah 5.3 in 6.5. Udeležene proizvajalce obvesti o izbiri priglašenega organa in vloženi vlogi.

Vloga omogoča razumevanje projektiranja, proizvodnje, montaže, namestitve, vzdrževanja in obratovanja podsistema ter omogoča oceno skladnosti s tipom, kakor je opisan v certifikatu o pregledu tipa, ter z zahtevami TSI.

4.2 Vloga vključuje:

- ime in naslov naročnika ali njegovega pooblaščenega zastopnika,
- tehnično dokumentacijo v zvezi z odobrenim tipom, vključno s certifikatom o pregledu tipa, kakor je bil izdan ob zaključku postopka iz modula SB,

in če to ni vključeno v tej dokumentaciji:

- splošen opis podsistema, njegovega celotnega projektiranja in strukture,
- tehnične specifikacije, vključno z evropskimi specifikacijami ⁽¹⁹⁾, ki se uporabljajo,
- morebitna potrebna dokazila o primernosti uporabe teh specifikacij, zlasti kadar se te evropske specifikacije in ustrezne določbe ne uporabljajo v celoti. Ta dokazila vsebujejo rezultate preskusov, ki jih je izvedel ustrezen laboratorij proizvajalca ali so bili izvedeni v njegovem imenu,
- register železniške infrastrukture ali železniškega voznega parka, vključno z vsemi informacijami, kakor so določene v TSI,
- tehnično dokumentacijo v zvezi s proizvodnjo in montažo podsistema,
- dokazila o skladnosti z drugimi predpisi, ki izhajajo iz Pogodbe (vključno s certifikati), za proizvodno fazo,
- seznam komponent interoperabilnosti, namenjenih vgradnji v podsistem,
- izvode izjav ES o skladnosti ali primernosti za uporabo komponent interoperabilnosti ter vse potrebne elemente, opredeljene v Prilogi VI direktiv,
- seznam proizvajalcev, ki sodelujejo pri projektiranju, proizvodnji, montaži in namestitvi podsistema,
- prikaz, da so vse faze, kakor so navedene v točki 5.2, zajete v sistemih vodenja kakovosti naročnika, če ta sodeluje, in/ali glavnega izvajalca, ter dokazila o učinkovitosti teh sistemov,
- navedbo priglašenega organa, odgovornega za odobritev in nadzor teh sistemov vodenja kakovosti.

4.3 Priglašeni organ v vlogi najprej pregleda veljavnost pregleda tipa in certifikata o pregledu tipa.

⁽¹⁹⁾ Opredelitev evropske specifikacije je navedena v direktivah 96/48/ES in 2001/16/ES. V navodilu za uporabo TSI za visoke hitrosti je razložen način uporabe evropskih specifikacij.

Če meni, da certifikat o pregledu tipa ni več veljaven ali da ni ustrezen ter da je potreben nov pregled tipa, svojo odločitev utemelji.

5. *Sistem vodenja kakovosti*

- 5.1 Naročnik, če sodeluje, in glavni izvajalec, kadar sodeluje, vloži vlogo za oceno svojega sistema vodenja kakovosti pri priglašnem organu, ki ga izbere sam.

Vloga vključuje:

- vse pomembne informacije za predvideni podsistem,
- dokumentacijo o sistemu vodenja kakovosti,
- tehnično dokumentacijo o odobrenem tipu in izvod certifikata o pregledu tipa, izdanega ob zaključku postopka o pregledu tipa iz modula SB.

Tisti, ki sodelujejo le pri delu projekta podsistema, morajo zagotoviti le informacije o tem delu.

- 5.2 Sistemi vodenja kakovosti zagotavljajo naročniku ali glavnemu izvajalcu, odgovornemu za celoten projekt podsistema, celovito skladnost podsistema s tipom, kakor je opisan v certifikatu o pregledu tipa, in celovito skladnost podsistema z zahtevami TSI. Sistem(-i) kakovosti drugih izvajalcev mora(-jo) zagotavljati skladnost k podsistemu s tipom, kakor je opisan v certifikatu o pregledu tipa, in zahtevami TSI.

Vsi elementi, zahteve in določbe, ki jih vlagatelj(-i) sprejme(-jo), so sistematično in organizirano dokumentirani v obliki pisnih smernic, postopkov in navodil. Ta dokumentacija o sistemu vodenja kakovosti zagotavlja enotno razlago smernic in postopkov kakovosti, kakor so programi, načrti, priročniki in zapisi o kakovosti.

Vsebuje zlasti ustrezen opis naslednjih postavk za vse vlagatelje:

- ciljev kakovosti in organizacijske strukture,
- metod, postopkov in sistematičnih ukrepov, ki se bodo uporabljali pri proizvodnji ter kontroli in vodenju kakovosti,
- pregledov, preverjanj in preskusov, ki se bodo izvajali pred proizvodnjo in med njo ter po končani proizvodnji, montaži in namestitvi, z navedbo pogostosti njihovega izvajanja,
- zapisov o kakovosti, kot so poročila o inšpekcijskih pregledih in podatki o preskusih, podatki o kalibraciji, poročila o usposobljenosti zadevnega osebja itd.,

ter za naročnika ali glavnega izvajalca, odgovornega za celoten projekt podsistema:

- pristojnosti in pooblastila, ki jih ima uprava glede celovite kakovosti podsistema, vključno zlasti glede upravljanja vključitve podsistema.

Pregledi, preskusi in preverjanja zajemajo naslednje faze:

- strukturo podsistema, zlasti dejavnosti na področju nizkih gradenj, montaže komponent, končne prilagoditve,
- končno preskušanje podsistema,
- in kadar je tako določeno v TSI, validacijo pri polnem obratovanju.

- 5.3 Priglašeni organ, ki ga je izbral naročnik, pregleda, ali so vse faze podsistema, kakor so navedene v točki 5.2, zadostno in ustrezno zajete v odobritvi in nadzoru sistema(-ov) vodenja kakovosti vlagatelja(-ev) ⁽²⁰⁾.

Če skladnost podsistema s tipom, kakor je opisan v certifikatu o pregledu tipa, in skladnost podsistema z zahtevami TSI temeljita na več kakor enem sistemu vodenja kakovosti, priglašeni organ preuči predvsem,

- ali so razmerja in vmesniki med sistemi vodenja kakovosti jasno dokumentirani,
- ali so splošne pristojnosti in pooblastila uprave za skladnost celotnega podsistema za glavnega izvajalca zadostno in ustrezno opredeljeni.

- 5.4 Priglašeni organ iz točke 5.1 oceni sistem vodenja kakovosti, da ugotovi, ali izpolnjuje zahteve iz točke 5.2. Priglašeni organ domneva skladnost z zahtevami, če vlagatelj uporablja sistem kakovosti za proizvodnjo, inšpekcijski pregled in preskus končnega proizvoda glede na standard EN/ISO 9001 - 2000, ki upošteva specifičnost podsistema, za katerega se izvaja.

Kadar vlagatelj upravlja potrjeni sistem vodenja kakovosti, priglašeni organ to upošteva v oceni.

Revizija je prilagojena zadevnemu podsistemu in upošteva specifični prispevek vlagatelja k podsistemu. Revizijska skupina ima najmanj enega člana z izkušnjami ocenjevalca zadevne tehnologije podsistema. Postopek vrednotenja vključuje inšpekcijski obisk prostorov vlagatelja.

Odločitev se uradno sporoči vlagatelju. Uradno obvestilo vsebuje ugotovitve pregleda in utemeljitev odločitve o oceni.

- 5.5 Naročnik, če sodeluje, in glavni izvajalec se obvežeta, da bosta izpolnjevala obveznosti, ki izhajajo iz sistema vodenja kakovosti, kakor je odobren, in ga bosta ustrezno in učinkovito vzdrževala na primerni in učinkoviti ravni.

Priglašeni organ, ki je sistem vodenja kakovosti odobril, obvestita o vsaki predvideni večji spremembi, ki bo vplivala na izpolnjevanje zahtev TSI podsistema.

Priglašeni organ predlagane spremembe ovrednoti in odloči, ali bo spremenjeni sistem vodenja kakovosti še vedno izpolnjeval zahteve iz točke 5.2 ali je potrebna ponovna ocena.

O svoji odločitvi uradno obvesti vlagatelja. Uradno obvestilo vsebuje ugotovitve pregleda in utemeljitev odločitve o oceni.

6. Nadzor sistema(-ov) za vodenje kakovosti v pristojnosti priglašene organa

- 6.1 Namen nadzora je zagotoviti, da naročnik, če sodeluje, in glavni izvajalec ustrezno izpolnjujeta obveznosti, ki izhajajo iz odobrenega(-ih) sistema(-ov) vodenja kakovosti.

- 6.2 Naročnik, če sodeluje, in glavni izvajalec priglašenemu organu iz točke 5.1 izročita vse dokumente, potrebne za ta namen (ali poskrbita za njihovo izročitev), vključno z načrti izvajanja ter tehničnimi zapisi v zvezi s podsistemom (če je to pomembno za posebni prispevek vlagateljev k podsistemu), zlasti:

⁽²⁰⁾ Za TSI za železniški vozni park lahko priglašeni organ sodeluje pri zaključnem preskusu obratovanja lokomotiv ali motornih garnitur pod pogoji, ki so določeni v ustreznem poglavju TSI.

- dokumentacijo o sistemu vodenja kakovosti, vključno z določenimi sredstvi, ki se izvajajo za zagotovitev, da se:

- za naročnika ali glavnega izvajalca, odgovornega za celoten projekt podsistema,

skupne odgovornosti in pooblastila upravljanja za skladnost s celotnim podsistemom zadovoljivo in ustrezno določijo,

- za vsakega vlagatelja

sistem vodenja kakovosti pravilno upravlja za povezavo na ravni podsistema,

- zapise o kakovosti, kakor jih predvideva proizvodni del sistema vodenja kakovosti (vključno z montažo in namestitvijo), kakor so poročila o inšpekcijskih pregledih in podatki o preskušanju, podatki o kalibraciji, poročila o usposobljenosti zadevnega osebja itd.

6.3 Priglašeni organ izvaja občasne revizije, da se prepriča, ali naročnik, če sodeluje, in glavni izvajalec imata in uporabljata sistem vodenja kakovosti, ter jima predloži poročilo o reviziji. Kadar uporabljata potrjen sistem vodenja kakovosti, priglašeni organ to pri nadzoru upošteva.

Revizije se izvajajo najmanj enkrat letno z najmanj eno revizijo v obdobju izvajanja pomembnih dejavnosti (proizvodnja, montaža ali namestitve) za podsistem, ki je predmet postopka verifikacije ES iz točke 8.

6.4 Poleg tega sme priglašeni organ nenapovedano obiskati ustrezne prostore vlagatelja(-ev). Med takimi obiski lahko po potrebi opravi celovite ali delne revizije in izvede ali zagotovi izvedbo preskusov, da preveri pravilno delovanje sistema vodenja kakovosti. Vlagatelju(-em) izda poročilo o inšpekcijskem pregledu in po potrebi tudi poročilo o reviziji in/ali preskusih.

6.5 Če priglašeni organ, ki ga je izbral naročnik in je odgovoren za verifikacijo ES, ne opravlja nadzora nad vsemi zadevnimi sistemi vodenja kakovosti, uskladi nadzorne dejavnosti drugih priglašeni organov, odgovornih za to nalogo, tako da:

- se zagotovi pravilno upravljanje vmesnikov med različnimi sistemi vodenja kakovosti, povezanimi z vključevanjem podsistema,

- se v povezavi z naročnikom zberejo potrebni elementi za oceno, da se zagotovita doslednost in celoten nadzor nad različnimi sistemi vodenja kakovosti.

To usklajevanje vključuje pravice priglašene organa:

- do sprejemanja vse dokumentacije (o odobritvi in nadzoru), ki jo izdajo drugi priglašeni organi,

- do navzočnosti pri nadzornih revizijah iz točke 6.3,

- do sprožitve dodatnih revizij v njegovi pristojnosti, kakor je določeno v točki 6.4, in v sodelovanju z drugimi priglašeni organi.

7. Priglašeni organ iz točke 5.1 ima za namen inšpekcijskih pregledov, revizij in nadzora stalni dostop do gradbišč, proizvodnih delavnic, mest montaže in namestitve, krajev skladiščenja in po potrebi montažnih ali preskusnih objektov ter na splošno do vseh prostorov, ki se mu zdijo potrebni za izvajanje njegove naloge, v skladu s specifičnim prispevkom vlagatelja k projektu podsistema.

8. Naročnik, če sodeluje, in glavni izvajalec 10 let po izdelavi zadnjega podsistema nacionalnim organom omogočata vpogled v:

- dokumentacijo iz druge alineje drugega pododstavka točke 5.1,

- posodobitve iz drugega pododstavka točke 5.5,

— odločitve in poročila priglašene organa, ki so navedeni v točkah 5.4, 5.5 in 6.4.

9. Če podsystem izpolnjuje zahteve TSI, priglašeni organ na podlagi pregleda tipa ter odobritve in nadzora sistema(-ov) vodenja kakovosti sestavi certifikat o skladnosti za naročnika, ki nato sestavi izjavo ES o verifikaciji za nadzorni organ v državi članici, kjer se podsystem nahaja in/ali obratuje.

Izjava ES o verifikaciji in priloženi dokumenti so datirani in podpisani. Izjava je napisana v istem jeziku kakor tehnična dokumentacija in vsebuje najmanj informacije, vključene v Prilogo V k Direktivi.

10. Priglašeni organ, ki ga je izbral naročnik, je odgovoren za sestavljanje tehnične dokumentacije, ki mora spremljati izjavo ES o verifikaciji. Tehnična dokumentacija vključuje najmanj informacije, navedene v členu 18(3) Direktive, in zlasti naslednje:

- vse potrebne dokumente v zvezi z značilnostmi podsistema,
- seznam komponent interoperabilnosti, vključenih v podsystem,
- izvode izjav ES o skladnosti in po potrebi izjav ES o primernosti za uporabo, ki so predložene za navedene komponente v skladu s členom 13 Direktive, po potrebi skupaj z ustreznimi dokumenti (certifikati, odobritvami sistema vodenja kakovosti in dokumenti o nadzoru), ki jih izdajo priglašeni organi,
- vse elemente v zvezi z vzdrževanjem, pogoji in omejitvami za uporabo podsistema,
- vse elemente v zvezi z navodili glede servisiranja, stalnega ali rutinskega spremljanja, prilagajanja in vzdrževanja,
- certifikat o pregledu tipa za podsystem in spremno tehnično dokumentacijo, opredeljeno v modulu SB,
- dokazila o skladnosti z drugimi predpisi, ki izhajajo iz Pogodbe (vključno s certifikati),
- certifikat o skladnosti, ki ga izda priglašeni organ, kakor je navedeno v točki 9, skupaj z ustrežno verifikacijo in/ali evidencami o izračunih, ki jih sopodpiše priglašeni organ, v katerem je navedeno, da je projekt skladen s to direktivo in TSI, in po potrebi navaja pridržke, ki so bili evidentirani med izvajanjem dejavnosti in niso bili umaknjeni. Certifikate morajo prav tako spremljati poročila o inšpekcijskih pregledih in revizijah, sestavljena v zvezi z verifikacijo, kakor je navedeno v točkah 6.3 in 6.4, in zlasti:
- register železniške infrastrukture ali železniškega voznega parka, vključno z vsemi informacijami, kakor so določene v TSI.

11. Vsak priglašeni organ drugim priglašenim organom sporoči ustrezne informacije v zvezi z odobritvami sistemov vodenja kakovosti, ki jih je izdal, preklical ali zavrnil.

Drugi priglašeni organi lahko na zahtevo prejmejo izvode izdanih odobritev sistemov vodenja kakovosti.

12. Zapisi, ki spremljajo certifikat o skladnosti, se predložijo naročniku.

Naročnik s sedežem v Skupnosti hrani izvod tehnične dokumentacije do konca dobe obratovanja podsistema in še nadaljnja tri leta; na zahtevo ga pošlje kateri koli drugi državi članici.

F.3.3 Modul SF: Verifikacija proizvoda

1. V tem modulu je opisan postopek verifikacije ES, s katerim priglašeni organ na zahtevo naročnika ali njegovega pooblaščenega zastopnika s sedežem v Skupnosti pregleda in potrdi, ali je infrastrukturni podsystem ali podsystem železniški vozni park, za katerega je priglašeni organ že izdal certifikat o pregledu tipa,

- skladen s to TSI in vsemi drugimi veljavnimi TSI, kar dokazuje, da so bistvene zahteve ⁽²¹⁾ Direktive 2001/16/ES izpolnjene,
- skladen z drugimi predpisi, ki izhajajo iz Pogodbe,

in lahko začne obratovati.

2. Naročnik ⁽²²⁾ vloži vlogo za verifikacijo ES (na podlagi verifikacije proizvoda) podsistema pri priglašenem organu, ki ga izbere sam.

Vloga vključuje:

- ime in naslov naročnika ali njegovega pooblaščenega zastopnika,
- tehnično dokumentacijo.

3. V navedenem delu postopka naročnik preveri in potrdi, da je zadevni podsistem v skladu s tipom, kakor je opisan v certifikatu o pregledu tipa, in izpolnjuje zahteve TSI, ki veljajo zanj.

Priglašeni organ izvede postopek pod pogojem, da je certifikat o pregledu tipa, izdan pred oceno, še vedno veljaven za podsistem, ki je predmet vloge.

4. Naročnik sprejme vse potrebne ukrepe, da lahko proizvodni postopek (vključno z montažo in vključitvijo komponent interoperabilnosti, ki jo izvede glavni izvajalec ⁽²³⁾, če sodeluje) zagotovi skladnost podsistema s tipom, kakor je opisan v certifikatu o pregledu tipa, in zahtevami TSI, ki veljajo zanj.

5. Vloga omogoča razumevanje projektiranja, proizvodnje, namestitve, vzdrževanja in obratovanja podsistema ter omogoča oceno skladnosti s tipom, kakor je opisan v certifikatu o pregledu tipa, ter z zahtevami TSI.

Vloga vključuje:

- tehnično dokumentacijo v zvezi z odobrenim tipom, vključno s certifikatom o pregledu tipa, kakor je bil izdan ob zaključku postopka iz modula SB,

in če to ni vključeno v tej dokumentaciji:

- splošen opis podsistema, celovitega projektiranja in strukture,
- register železniške infrastrukture ali železniškega voznega parka, vključno z vsemi informacijami, kakor so določene v TSI,
- projektne načrte in informacije za proizvodnjo, na primer skice, sheme komponent, podsestavov, sestavov, tokokrogov itd.,
- tehnično dokumentacijo v zvezi s proizvodnjo in montažo podsistema,
- tehnične specifikacije, vključno z evropskimi specifikacijami ⁽²⁴⁾, ki se uporabljajo,
- morebitna potrebna dokazila o primernosti uporabe teh specifikacij, zlasti kadar se te evropske specifikacije in ustrezne določbe ne uporabljajo v celoti,
- dokazila o skladnosti z drugimi predpisi, ki izhajajo iz Pogodbe (vključno s certifikati), za proizvodno fazo,
- seznam komponent interoperabilnosti, ki bodo vključene v podsistem,

⁽²¹⁾ Bistvene zahteve so izražene v tehničnih parametrih, vmesnikih in zahtevah glede obratovanja, določenih v poglavju 4 TSI.

⁽²²⁾ V modulu „naročnik“ pomeni „naročnika podsistema, kakor je opredeljen v direktivi, ali njegovega pooblaščenega zastopnika s sedežem v Skupnosti“.

⁽²³⁾ „Glavni izvajalec“ so podjetja, ki s svojimi dejavnostmi sodelujejo pri izpolnjevanju bistvenih zahtev TSI. Izraz se nanaša na podjetje, odgovorno za celoten projekt podsistema, ali druga podjetja, ki sodelujejo le pri delu projekta podsistema (opravljajo na primer montažo ali namestitvev podsistema).

⁽²⁴⁾ Opredelitev evropske specifikacije je navedena v direktivah 96/48/ES in 2001/16/ES. V navodilu za uporabo TSI za visoke hitrosti je razložen način uporabe evropskih specifikacij.

- izvode izjav ES o skladnosti ali primernosti za uporabo komponent interoperabilnosti, ki spremljajo navedene komponente, ter vse potrebne elemente, opredeljene v Prilogi VI direktiv,
- seznam proizvajalcev, ki sodelujejo pri projektiranju, proizvodnji, montaži in namestitvi podsistema.

Če TSI zahteva nadaljnje informacije za tehnično dokumentacijo, se te vključijo.

6. Priglašeni organ v vlogi najprej pregleda veljavnost pregleda tipa in certifikata o pregledu tipa.

Če meni, da certifikat o pregledu tipa ni več veljaven ali da ni ustrezen ter da je potreben nov pregled tipa, svojo odločitev utemelji.

Priglašeni organ izvede ustrezne preglede in preskuse, da preveri skladnost podsistema s tipom, kakor je opisan v certifikatu ES o pregledu tipa, in z zahtevami TSI. Priglašeni organ pregleda in preskusi vsak podsistem, ki se proizvaja kot serijski proizvod, kakor je določeno v točki 4.

7. Verifikacija s pregledom in preskušanjem vsakega podsistema (kot serijskega proizvoda)

- 7.1 Priglašeni organ opravi preskuse, preglede in verifikacije, da zagotovi skladnost podsistemov kot serijskih proizvodov z določili TSI. Pregledi, preskusi in preverjanja se nanašajo na faze, kakor je predvideno v TSI.

- 7.2 Vsak podsistem (kot serijski proizvod) se posamično pregleda, preskusi in preveri⁽²⁵⁾ za verifikacijo skladnosti s tipom, kakor je opisan v certifikatu o pregledu tipa in v zahtevah TSI, ki veljajo zanj. Kadar v TSI (ali v evropskem standardu, navedenem v TSI) preskus ni določen, se uporabljajo ustrezne evropske specifikacije ali enakovredni preskusi.

8. Priglašeni organ se z naročnikom (in glavnim izvajalcem) dogovori o mestih, kjer se bodo preskusi izvajali, ter da bo končne preskuse podsistema, in kadar tako zahteva TSI, preskuse ali validacijo pod pogoji polnega obratovanja izvedel naročnik pod neposrednim nadzorom in v navzočnosti priglašene organa.

Priglašeni organ ima za namen preskusov in preverjanj dostop do proizvodnih delavnic, mest montaže in namestitve ter po potrebi montažnih in preskusnih objektov, da lahko izvaja svoje naloge, kakor je določeno v TSI.

9. Če podsistem izpolnjuje zahteve TSI, priglašeni organ sestavi certifikat o skladnosti za naročnika, ki nato sestavi izjavo ES o verifikaciji za nadzorni organ v državi članici, kjer se podsistem nahaja in/ali obratuje.

Priglašeni organ te dejavnosti opravi na podlagi pregleda tipa in preskusov, verifikacij in preverjanj, opravljenih na vseh serijskih proizvodih, kakor je navedeno v točki 7 in zahtevano v TSI in/ali v ustreznih evropskih specifikacijah.

Izjava ES o verifikaciji in priloženi dokumenti so datirani in podpisani. Izjava je napisana v istem jeziku kakor tehnična dokumentacija in vsebuje najmanj informacije, vključene v Prilogo V k Direktivi.

10. Priglašeni organ je odgovoren za pripravo tehnične dokumentacije, ki mora biti priložena izjavi ES o verifikaciji. Tehnična dokumentacija vključuje najmanj informacije, navedene v členu 18(3) direktiv, in zlasti naslednje:

- vse potrebne dokumente v zvezi z značilnostmi podsistema,
- register železniške infrastrukture ali železniškega voznega parka, vključno z vsemi informacijami, kakor so določene v TSI,
- seznam komponent interoperabilnosti, vključenih v podsistem,

⁽²⁵⁾ Zlasti za TSI za železniški vozni park priglašeni organ sodeluje pri končnem preskusu med obratovanjem železniškega voznega parka ali motorne garniture. To bo navedeno v ustreznem poglavju TSI.

- izvode izjav ES o skladnosti in po potrebi izjav ES o primernosti za uporabo, ki se predložijo za navedene komponente v skladu s členom 13 Direktive, ki jih po potrebi spremljajo ustrezni dokumenti (certifikati, odobritve sistemov vodenja kakovosti in dokumenti o nadzoru), ki jih izdajo priglašeni organi,
- vse elemente v zvezi z vzdrževanjem, pogoji in omejitvami za uporabo podsistema,
- vse elemente v zvezi z navodili glede servisiranja, stalnega ali rutinskega spremljanja, prilagajanja in vzdrževanja,
- certifikat o pregledu tipa za podsystem in spremno tehnično dokumentacijo, opredeljeno v modulu SB,
- certifikat o skladnosti, ki ga izda priglašeni organ, kakor je navedeno v točki 9, skupaj z ustreznimi evidencami o izračunih, ki jih sopolpiše priglašeni organ, ki izjavlja, da je projekt skladen s to direktivo in TSI, in po potrebi navaja pridržke, ki so bili evidentirani med izvajanjem dejavnosti in niso bili umaknjeni. Če je primerno, morajo certifikate prav tako spremljati poročila o inšpekcijskem pregledu in reviziji, sestavljena v zvezi z verifikacijo.

11. Zapisi, ki spremljajo certifikat o skladnosti, se predložijo naročniku.

Naročnik hrani izvod tehnične dokumentacije do konca dobe obratovanja podsistema in še nadaljnja tri leta; na zahtevo ga pošlje kateri koli drugi državi članici.

F.3.4 Modul SG: Verifikacija enote

1. Ta modul opisuje postopek verifikacije ES, s katerim priglašeni organ na zahtevo naročnika ali njegovega pooblaščenega zastopnika s sedežem v Skupnosti pregleda in potrdi, ali je infrastrukturni podsystem ali podsystem železniški vozni park

- skladen s to TSI in vsemi drugimi veljavnimi TSI, kar dokazuje, da so bistvene zahteve ⁽²⁶⁾ Direktive 2001/16/ES izpolnjene,
- skladen z drugimi predpisi, ki izhajajo iz Pogodbe

in lahko začne obratovati.

2. Naročnik ⁽²⁷⁾ vloži vlogo za verifikacijo ES (na podlagi verifikacije enote) podsistema pri priglašenem organu, ki ga izbere sam.

Vloga vključuje:

- ime in naslov naročnika ali njegovega pooblaščenega zastopnika,
- tehnično dokumentacijo.

3. Tehnična dokumentacija omogoča razumevanje projektiranja, proizvodnje, namestitve in obratovanja podsistema ter oceno skladnosti z zahtevami TSI.

Tehnična dokumentacija vsebuje:

- splošen opis podsistema, njegovega celotnega projektiranja in strukture,
- register železniške infrastrukture ali železniškega voznega parka, vključno z vsemi informacijami, kakor so določene v TSI,
- projektne načrte in informacije za proizvodnjo, na primer skice in sheme komponent, podsestavov, sestavov, tokokrogov itd.,

⁽²⁶⁾ Bistvene zahteve so izražene v tehničnih parametrih, vmesnikih in zahtevah glede obratovanja, določenih v poglavju 4 TSI.

⁽²⁷⁾ V modulu „naročnik“ pomeni „naročnika podsistema, kakor je opredeljen v direktivi, ali njegovega pooblaščenega zastopnika s sedežem v Skupnosti“.

- opise in pojasnila, potrebne za razumevanje informacij za projektiranje in proizvodnjo, vzdrževanje ter obratovanje podsistema,
- tehnične specifikacije, vključno z evropskimi specifikacijami ⁽²⁸⁾, ki se uporabljajo,
- morebitna potrebna dokazila o primernosti uporabe teh specifikacij, zlasti kadar se evropske specifikacije in ustrezne določbe ne uporabljajo v celoti,
- seznam komponent interoperabilnosti, namenjenih vgradnji v podsistem,
- izvode izjav ES o skladnosti ali primernosti za uporabo komponent interoperabilnosti, ki spremljajo te komponente, ter vse potrebne elemente, opredeljene v Prilogi VI direktiv,
- dokazila o skladnosti z drugimi predpisi, ki izhajajo iz Pogodbe (vključno s certifikati),
- tehnično dokumentacijo v zvezi s proizvodnjo in montažo podsistema,
- seznam proizvajalcev, ki sodelujejo pri projektiranju, proizvodnji, montaži in namestitvi podsistema,
- pogoje za uporabo podsistema (omejitve časa obratovanja ali razdalje, omejitve obrabe itd.),
- pogoje za vzdrževanje in tehnično dokumentacijo v zvezi z vzdrževanjem podsistema,
- morebitne tehnične zahteve, ki se upoštevajo pri proizvodnji, vzdrževanju ali obratovanju podsistema,
- rezultate izvedenih projektnih izračunov, opravljenih pregledov itd.,
- vsa druga ustrezna tehnična dokazila, ki dokazujejo, da so neodvisni in pristojni organi uspešno opravili predhodne preglede ali preskuse v primerljivih pogojih.

Če TSI zahteva nadaljnje informacije za tehnično dokumentacijo, se te vključijo.

4. Priglašeni organ pregleda vlogo in tehnično dokumentacijo ter opredeli elemente, ki so bili projektirani v skladu z ustreznimi določbami TSI in evropskih specifikacij, in elemente, ki so bili projektirani brez uporabe ustreznih določb navedenih evropskih specifikacij.

Priglašeni organ pregleda podsistem in preveri, ali so bili izvedeni ustrezni preskusi za ugotavljanje, ali so bile ustrezne evropske specifikacije, kadar so bile izbrane, dejansko uporabljene in ali sprejete rešitve, kadar ustrezne evropske specifikacije niso bile uporabljene, izpolnjujejo zahteve TSI.

Pregledi, preskusi in preverjanja se razširijo na naslednje faze, kakor je predvideno v TSI:

- celovito projektiranje,
- strukturo podsistema, zlasti, in kadar je to pomembno, skupaj z dejavnostmi na področju nizkih gradenj, montažo komponent, celovitimi prilagoditvami,
- končno preskušanje podsistema,
- in kadar koli je tako določeno v TSI, validacijo v pogojih polnega obratovanja.

Priglašeni organ lahko upošteva dokazila o pregledih, preverjanjih ali preskusih, ki so jih v primerljivih pogojih uspešno izvedli drugi organi ⁽²⁹⁾ ali vlagatelj (ali so bili opravljeni v njegovem imenu), če tako določa ustrezna TSI. Priglašeni organ nato odloči, ali bo uporabil rezultate teh pregledov ali preskusov.

⁽²⁸⁾ Opredelitev evropske specifikacije je navedena v direktivah 96/48/ES in 2001/16/ES. V navodilu za uporabo TSI za visoke hitrosti je razložen način uporabe evropskih specifikacij.

⁽²⁹⁾ Da bi lahko zaupali pregledom in preskusom, morajo biti pogoji podobni pogojem, ki jih pri podizvajalskih dejavnostih upošteva priglašeni organ (glej § 6.5 Modrega vodnika za Novi pristop).

Dokazila, ki jih zbere priglašeni organ, so ustrezna in zadostna, da pokažejo skladnost z zahtevami TSI, in dokazujejo, da so bili opravljeni vsi zahtevani in ustrezni pregledi in preskusi.

Pred izvedbo preskusov ali pregledov se upoštevajo vsa dokazila, ki jih predložijo tretje strani, ker priglašeni organ morda želi opraviti oceno, presojo ali pregled preskusov ali pregledov, ko se ti izvajajo.

Obseg takšnih drugih dokazil se utemelji z dokumentirano analizo, pri kateri se med drugim uporabijo spodaj naštetih dejavniki ⁽³⁰⁾. Ta utemeljitev se vključi v tehnično dokumentacijo.

Priglašeni organ v vsakem primeru ostaja odgovoren zanje.

5. Priglašeni organ se z naročnikom dogovori o mestih, kjer se bodo preskusi izvajali, in da bo končne preskuse podsistema, in kadar koli tako zahtevajo TSI, preskuse v pogojih polnega obratovanja izvedel naročnik pod neposrednim nadzorom in ob navzočnosti priglašene organa.
6. Priglašeni organ ima za namen preskušanja in preverjanja dostop do krajev projektiranja, gradbišč, proizvodnih delavnic, mest montaže in namestitve ter po potrebi montažnih in preskusnih objektov, da lahko izvaja svoje naloge, kakor je določeno v TSI.
7. Če podsistem izpolnjuje zahteve TSI, priglašeni organ na podlagi preskusov, verifikacij in pregledov, izvedenih v skladu z zahtevami TSI in/ali ustreznih evropskih specifikacij, sestavi certifikat o skladnosti za naročnika, ki nato sestavi izjavo ES o verifikaciji za nadzorni organ v državi članici, kjer se podsistem nahaja in/ali obratuje.

Izjava ES o verifikaciji in priloženi dokumenti so datirani in podpisani. Izjava je napisana v istem jeziku kakor tehnična dokumentacija in vsebuje najmanj informacije, vključene v Prilogo V k Direktivi.

8. Priglašeni organ je odgovoren za pripravo tehnične dokumentacije, ki mora biti priložena ES-izjavi o verifikaciji. Tehnična dokumentacija mora vključevati najmanj informacije, navedene v členu 18(3) Direktive, in zlasti naslednje:
 - vse potrebne dokumente v zvezi z značilnostmi podsistema,
 - seznam komponent interoperabilnosti, vključenih v podsistem,
 - izvide izjav ES o skladnosti in po potrebi izjav ES o primernosti za uporabo, ki se predložijo za navedene komponente v skladu s členom 13 Direktive, ki jih po potrebi spremljajo ustrezni dokumenti (certifikati, odobritve sistemov vodenja kakovosti in dokumenti o nadzoru), ki jih izdajo priglašeni organi,
 - vse elemente v zvezi z vzdrževanjem, pogoji in z omejitvami za uporabo podsistema,
 - vse elemente v zvezi z navodili glede servisiranja, stalnega ali rutinskega spremljanja, prilagajanja in vzdrževanja,

⁽³⁰⁾ Priglašeni organ preuči različne vidike del na podsistemu in pred deli, med njimi in ob zaključku del preveri:

- tveganje in varnostne posledice za podsistem in njegove različne dele,
- uporabo obstoječe opreme in sistemov:
 - ki se uporablja enako kot prej,
 - ki se je uporabljala že prej, a je prilagojena za uporabo pri novih delih,
- uporabo obstoječega projektiranja, tehnologij, materialov in proizvodnih tehnik,
- ureditev za projektiranje, proizvodnjo, preskušanje in zagon,
- obratovalno zmogljivost,
- prejšnje odobritve drugih pristojnih organov,
- v vseh primerih priglašeni organ upošteva ustreznost ureditev in določi raven potrebne navzočnosti,
 - akreditacije drugih vpletenih organov:
 - priglašeni organ lahko upošteva veljavno akreditacijo po EN45004, če ni navzkrižja interesov, če akreditacija pokriva preskušanje, ki se opravlja, in če je trenutno veljavna,
 - če ni formalne akreditacije, priglašeni organ potrdi, da so sistemi za nadzor nad pristojnostmi, neodvisnostjo, preskušanjem in procesi ravnanja z materiali, objekti in opremo ter drugimi procesi, ki so v zvezi s prispevkom k podsistemu, nadzorovani,
- uporabo homogenih serij in sistemov, ki so skladni z modulom F.

- certifikat o skladnosti priglašene organa, kakor je navedeno v točki 7, skupaj z ustrezno verifikacijo in/ali soppodpisanimi evidencami o izračunih, ki dokazuje, da je projekt skladen z direktivo in TSI, ter po potrebi navaja pridržke, ki so bili evidentirani med izvajanjem dejavnosti in niso bili umaknjeni; certifikatu morajo biti priložena, če je to ustrezno, tudi inšpekcijska in revizijska poročila, sestavljena v zvezi z verifikacijo,
- dokazila o skladnosti z drugimi predpisi, ki izhajajo iz Pogodbe (vključno s certifikati),
- register železniške infrastrukture ali železniškega voznega parka, vključno z vsemi informacijami, kakor so določene v TSI.

9. Zapis, ki spremlja certifikat o skladnosti, se predloži naročniku.

Naročnik hrani izvod tehnične dokumentacije do konca dobe obratovanja podsistema in še nadaljnja tri leta; na zahtevo ga pošlje kateri koli drugi državi članici.

F.3.5 Modul SH2: Celovit sistem vodenja kakovosti s pregledom projektiranja

1. Ta modul opisuje postopek verifikacije ES, s katerim priglašeni organ na zahtevo naročnika ali njegovega pooblaščenega zastopnika s sedežem v Skupnosti pregleda in potrdi, ali je infrastrukturni podsistem ali podsistem železniški voznik park

- skladen s to TSI in vsemi drugimi veljavnimi TSI, kar dokazuje, da so bistvene zahteve ⁽³¹⁾ Direktive 2001/16/ES izpolnjene,
- skladen z drugimi predpisi, ki izhajajo iz Pogodbe, in lahko začne obratovati.

2. Priglašeni organ izvede postopek, vključno s pregledom projektiranja podsistema, pod pogojem, da naročnik ⁽³²⁾ in glavni izvajalec izpolnjujeta obveznosti iz točke 3.

„Glavni izvajalec“ so podjetja, ki s svojimi dejavnostmi sodelujejo pri izpolnjevanju bistvenih zahtev TSI. Izraz se nanaša na:

- podjetje, odgovorno za celoten projekt podsistema (zlasti za vključitev podsistema),
- druga podjetja, ki sodelujejo le pri delu projekta podsistema (opravljajo na primer projektiranje, montažo ali namestitev podsistema).

Mednje ne spadajo proizvajalčevi podizvajalci, ki dobavljajo sestavne dele in komponente interoperabilnosti.

3. Naročnik ali glavni izvajalec, kadar sodeluje, uporablja za podsistem, ki je predmet postopka verifikacije ES, odobren sistem vodenja kakovosti za projektiranje, proizvodnjo in inšpekcijski pregled ter preskus končnega proizvoda, kakor je določeno v točki 5, ki je pod nadzorom, kakor je določeno v točki 6.

Glavni izvajalec, odgovoren za celoten projekt podsistema (zlasti za integracijo podsistema), vsekakor uporablja odobren sistem vodenja kakovosti za projektiranje, proizvodnjo ter inšpekcijski pregled in preskušanje končnega proizvoda, ki je predmet nadzora, kakor je določeno v točki 6.

Če je naročnik sam odgovoren za celoten projekt podsistema (zlasti za integracijo podsistema) ali če naročnik neposredno sodeluje pri projektiranju in/ali proizvodnji (vključno z montažo in namestitvijo), uporablja odobren sistem vodenja kakovosti za tiste dejavnosti, ki so predmet nadzora, kakor je določeno v točki 6.

Vlagatelji, ki sodelujejo le pri montaži in namestitvi, lahko uporabljajo le odobren sistem vodenja kakovosti za proizvodnjo ter inšpekcijske preglede in preskuse končnih proizvodov.

⁽³¹⁾ Bistvene zahteve so izražene v tehničnih parametrih, vmesnikih in zahtevah glede obratovanja, določenih v poglavju 4 TSI.

⁽³²⁾ V modulu „naročnik“ pomeni „naročnika podsistema, kakor je opredeljen v direktivi, ali njegovega pooblaščenega zastopnika s sedežem v Skupnosti“.

4. Postopek verifikacije ES

4.1 Naročnik vloži vlogo za verifikacijo ES podsistema (na podlagi celovitega sistema za vodenje kakovosti s pregledom projektiranja), vključno z usklajevanjem nadzora sistemov za vodenje kakovosti, kakor je določeno v točkah 5.4 in 6.6, pri priglašenem organu, ki ga izbere sam. Naročnik udeležene proizvajalce obvesti o izbiri priglašenega organa in vloženi vlogi.

4.2 Vloga zagotavlja razumevanje projektiranja, proizvodnje, montaže, namestitve, vzdrževanja ter obratovanja podsistema in omogoča oceno skladnosti z zahtevami TSI.

Vloga vključuje:

- ime in naslov naročnika ali njegovega pooblaščenega zastopnika,
- tehnično dokumentacijo, ki vsebuje:
 - splošen opis podsistema, celovitega projektiranja in strukture,
 - tehnične specifikacije projektiranja, vključno z evropskimi specifikacijami ⁽³³⁾, ki se uporabljajo,
 - morebitna potrebna dokazila o primernosti za uporabo teh specifikacij, zlasti kadar se evropske specifikacije in ustrezne določbe ne uporabljajo v celoti,
 - program preskušanja,
 - register železniške infrastrukture ali železniškega voznega parka, vključno z vsemi informacijami, kakor so določene v TSI,
 - tehnično dokumentacijo v zvezi s proizvodnjo in montažo podsistema,
 - seznam komponent interoperabilnosti, namenjenih vgradnji v podsystem,
 - izvide izjav ES o skladnosti ali primernosti za uporabo komponent interoperabilnosti ter vse potrebne elemente, opredeljene v Prilogi VI direktiv,
 - dokazila o skladnosti z drugimi predpisi, ki izhajajo iz pogodbe (vključno s certifikati),
 - seznam proizvajalcev, ki sodelujejo pri projektiranju, proizvodnji, montaži in namestitvi podsistema,
 - pogoje za uporabo podsistema (omejitve časa obratovanja ali razdalje, omejitve obrabe itd.),
 - pogoje za vzdrževanje in tehnično dokumentacijo v zvezi z vzdrževanjem podsistema,
 - morebitne tehnične zahteve, ki se upoštevajo pri proizvodnji, vzdrževanju ali obratovanju podsistema,
- razlago, kako so vse faze, kakor so navedene v točki 5.2, zajete v sistemih vodenja kakovosti glavnega izvajalca in/ali naročnika, če sodeluje, ter dokazila o njihovi učinkovitosti,
- navedbo priglašenega organa (priglašenih organov), odgovornega (odgovornih) za odobritev in nadzor teh sistemov vodenja kakovosti.

4.3 Naročnik predloži rezultate pregledov, preverjanj in preskusov ⁽³⁴⁾, po potrebi tudi preskusov tipa, ki jih je opravil ali jih je naročil njegov ustrezni laboratorij.

⁽³³⁾ Opredelev evropske specifikacije je navedena v direktivah 96/48/ES in 2001/16/ES. V navodilu za uporabo TSI za visoke hitrosti je razložen način uporabe evropskih specifikacij.

⁽³⁴⁾ Rezultati teh preskusov se lahko predložijo hkrati z vlogo ali pozneje.

- 4.4 Priglašeni organ pregleda vlogo v zvezi s pregledom projektiranja in oceni rezultate preskusov. Kadar projektiranje izpolnjuje določbe Direktive in TSI, ki veljajo zanj, vlagatelju izda certifikat o pregledu projektiranja. Certifikat vsebuje ugotovitve pregleda, pogoje za njegovo veljavnost in podatke, potrebne za opredelitev pregledanega projektiranja ter, če je to ustrezno, opis delovanja podsistema.

Če se naročniku zavrne izdaja certifikata o pregledu projektiranja, priglašeni organ navede podrobne razloge za tako zavrnitev.

Sprejmejo se določbe v zvezi s pritožbenim postopkom.

- 4.5 Med proizvodno fazo vlagatelj obvesti priglašeni organ, ki hrani tehnično dokumentacijo v zvezi s certifikatom o pregledu projektiranja, o vseh spremembah, ki lahko vplivajo na skladnost z zahtevami TSI ali predpisanimi pogoji za uporabo podsistema. V takih primerih podsistem pridobi dodatno odobritev. V tem primeru priglašeni organ opravi samo tiste preglede in preskuse, ki so ustrezni in potrebni v zvezi s spremembami. Ta dodatna odobritev se lahko izda v obliki dodatka k izvirnemu certifikatu o pregledu projektiranja ali pa se po preklicu starega certifikata izda nov certifikat.

5. *Sistem vodenja kakovosti*

- 5.1 Naročnik, če sodeluje, in glavni izvajalec, kadar sodeluje, vloži vlogo za oceno svojega sistema vodenja kakovosti pri priglašenem organu, ki ga izbere sam.

Vloga vključuje:

- vse pomembne informacije za predvideni podsistem,
- dokumentacijo o sistemu vodenja kakovosti.

Tisti, ki sodelujejo le pri delu projekta podsistema, morajo zagotoviti le informacije o tem delu.

- 5.2 Sistemi vodenja kakovosti naročnika ali glavnega izvajalca, odgovornega za celoten projekt podsistema, zagotavljajo celovito skladnost podsistema z zahtevami TSI.

Sistem(-i) vodenja kakovosti drugih izvajalcev mora(-jo) zagotavljati skladnost njihovega prispevka k podsistemu z zahtevami TSI.

Vsi elementi, zahteve in določbe, ki jih sprejmejo vlagatelji, so sistematično in organizirano dokumentirani v obliki pisnih smernic, postopkov in navodil. Ta dokumentacija o sistemu vodenja kakovosti zagotavlja enotno razlago smernic in postopkov kakovosti, kakor so programi, načrti, priročniki in zapisi o kakovosti.

Sistem vsebuje zlasti ustrezen opis naslednjih postavk:

- za vse vlagatelje:
 - ciljev kakovosti in organizacijske strukture,
 - ustreznih metod, postopkov in sistematičnih ukrepov, ki se bodo uporabljali pri proizvodnji ter kontroli in sistemu vodenja kakovosti,
 - pregledov, preverjanj in preskusov, ki se bodo izvajali pred in med projektiranjem, proizvodnjo, montažo in namestitvijo ter po njih, z navedbo pogostosti njihovega izvajanja,
 - zapisov o kakovosti, kot so poročila o inšpekcijskih pregledih in podatki o preskusih, podatki o kalibraciji, poročila o usposobljenosti zadevnega osebja itd.,

- za glavnega izvajalca, samo če je pomembno za njegov prispevek k projektiranju podsistema:
 - tehničnih specifikacij projektiranja, vključno z evropskimi specifikacijami, ki bodo uporabljene, in kadar te ne bodo uporabljene v celoti, načinov za zagotavljanje, da bodo izpolnjene zahteve TSI, ki veljajo za podsystem,
 - metod, postopkov in sistematičnih ukrepov za nadzor in verifikacijo projektiranja, ki se bodo uporabljali pri projektiranju podsistema,
 - načinov za spremljanje doseganja zahtevane kakovosti projektiranja in podsistema ter učinkovitega delovanja sistema vodenja kakovosti v vseh fazah, vključno s proizvodnjo,
- in za naročnika ali glavnega izvajalca, odgovornega za celoten projekt podsistema:
 - pristojnosti in pooblastil, ki jih ima uprava glede celovite kakovosti podsistema, vključno zlasti glede upravljanja vključevanja podsistema.

Pregledi, preskusi in preverjanja zajemajo naslednje faze:

- celovito projektiranje,
- strukturo podsistema, zlasti dejavnosti na področju nizkih gradenj, montaže komponent, končne prilagoditve,
- končno preskušanje podsistema,
- in kadar je tako določeno v TSI, validacijo v pogojih polnega obratovanja.

- 5.3 Priglašeni organ, ki ga je izbral naročnik, pregleda, ali so vse faze podsistema, kakor so navedene v točki 5.2, zadostno in ustrezno zajete v odobritvi in nadzoru sistema(-ov) vodenja kakovosti naročnika(-ov) ⁽³⁵⁾.

Če skladnost podsistema z zahtevami TSI temelji na več kakor enem sistemu vodenja kakovosti, priglašeni organ pregleda zlasti:

- ali so razmerja in vmesniki med sistemi vodenja kakovosti jasno dokumentirani
- in ali so splošne pristojnosti in pooblastila uprave za skladnost celotnega podsistema za glavnega izvajalca zadostno in ustrezno opredeljene.

- 5.4 Priglašeni organ iz točke 5.1 oceni sistem vodenja kakovosti, da ugotovi, ali izpolnjuje zahteve iz točke 5.2. Priglašeni organ domneva skladnost z zahtevami, če vlagatelj uporablja sistem kakovosti za projektiranje, proizvodnjo, inšpekcijski pregled in preskus končnega proizvoda glede na standard EN/ISO 9001 - 2000, ki upošteva specifičnost podsistema, za katerega se izvaja.

Kadar vlagatelj upravlja potrjen sistem vodenja kakovosti, priglašeni organ to upošteva v oceni.

Revizija je prilagojena zadevnemu podsistemu in upošteva specifični prispevek vlagatelja k podsistemu. Revizijska skupina ima najmanj enega člana z izkušnjami ocenjevalca zadevne tehnologije podsistema. Postopek vrednotenja vključuje inšpekcijski obisk prostorov vlagatelja.

Odločitev se sporoči vlagatelju. Uradno obvestilo vsebuje ugotovitve pregleda in utemeljitev odločitve o oceni.

- 5.5 Naročnik, če sodeluje, in glavni izvajalec se obvezeta, da bosta izpolnjevala obveznosti, ki izhajajo iz sistema vodenja kakovosti, kakor je odobren, in ga bosta ustrezno in učinkovito vzdrževala na primerni in učinkoviti ravni.

⁽³⁵⁾ Zlasti za TSI za železniški vozni park priglašeni organ sodeluje pri končnem preskusu med obratovanjem železniškega voznega parka ali vlakovne kompozicije. To bo navedeno v ustreznem poglavju TSI.

Priglašeni organ, ki je njun sistem vodenja kakovosti odobril, obveščata o vsaki predvideni večji spremembi, ki bo vplivala na izpolnjevanje zahtev TSI.

Priglašeni organ morebitne predlagane spremembe ovrednoti in odloči, ali bo spremenjeni sistem vodenja kakovosti še vedno izpolnjeval zahteve iz točke 5.2 ali je potrebna ponovna ocena.

O svoji odločitvi uradno obvesti vlagatelja. Uradno obvestilo vsebuje ugotovitve pregleda in utemeljitev odločitve o oceni.

6. Nadzor sistema(-ov) za vodenje kakovosti v pristojnosti priglašene organa
- 6.1 Namen nadzora je zagotoviti, da naročnik, če sodeluje, in glavni izvajalec ustrezno izpolnjujeta obveznosti, ki izhajajo iz odobrenega(-ih) sistema(-ov) vodenja kakovosti.
- 6.2 Naročnik, če sodeluje, in glavni izvajalec priglašenemu organu iz točke 5.1 izročita (ali poskrbita za izročitev) vse dokumente, ki so za to potrebni, in zlasti načrte izvajanja ter tehnične zapise v zvezi s podsistemom (če je to pomembno za posebni prispevek vlagatelja k podsistemu), ki vključujejo:
- dokumentacijo o sistemu vodenja kakovosti, vključno z določenimi sredstvi za zagotovitev, da se:
 - za naročnika ali glavnega izvajalca, odgovornega za celoten projekt podsistema,
 - zadovoljivo in ustrezno določijo skupne odgovornosti in pooblastila uprave za skladnost celotnega podsistema,
 - za vsakega vlagatelja
 - sistem vodenja kakovosti pravilno upravlja za doseganje vključitve na ravni podsistema,
 - zapise o kakovosti, kakor jih predvideva projektni del sistema vodenja kakovosti, kakor so rezultati analiz, izračunov, preskusov itd.,
 - zapise o kakovosti, kakor jih predvideva proizvodni del sistema vodenja kakovosti (vključno z montažo, namestitvijo in vključevanjem), kakor so poročila o inšpekcijskih pregledih in podatki o preskušanju, podatki o kalibraciji, poročila o usposobljenosti zadevnega osebja itd.
- 6.3 Priglašeni organ redno izvaja revizije, da se prepriča, ali naročnik, če sodeluje, in glavni izvajalec imata in uporabljata sistem vodenja kakovosti, ter jima predloži poročilo o reviziji. Kadar uporabljata potrjen sistem vodenja kakovosti, priglašeni organ to pri nadzoru upošteva.
- Revizije se izvajajo najmanj enkrat na leto z najmanj eno revizijo v obdobju izvajanja pomembnih dejavnosti (projektiranje, proizvodnja, montaža ali namestitve) za podsistem, ki je predmet postopka verifikacije ES iz točke 4.
- 6.4 Poleg tega sme priglašeni organ nenapovedano obiskati prostore vlagatelja(-ev) iz točke 5.2. Med takimi obiski lahko po potrebi opravi celotne ali delne revizije in izvede preskuse ali poskrbi za izvedbo preskusov, da preveri pravilno delovanje sistema vodenja kakovosti. Vlagatelju(-em) izda poročilo o inšpekcijskem pregledu in po potrebi tudi poročilo o reviziji in/ali preskusih.
- 6.5 Če priglašeni organ, ki ga je izbral naročnik in je odgovoren za verifikacijo ES, ne opravlja nadzora nad vsemi zadevnimi sistemi vodenja kakovosti iz točke 5, uskladi nadzorne dejavnosti drugih priglašanih organov, odgovornih za to nalogo, tako da:
- se zagotovi pravilno upravljanje vmesnikov med različnimi sistemi vodenja kakovosti, povezanimi z vključevanjem podsistema,
 - se v povezavi z naročnikom zberejo potrebni elementi za oceno, da se zagotovi doslednost in splošen nadzor nad različnimi sistemi vodenja kakovosti.

To usklajevanje vključuje pravico priglašenega organa:

- do prejemanja vse dokumentacije (o odobritvi in nadzoru), ki jo izda(-jo) drugi priglašeni organ(-i),
 - do navzočnosti pri nadzornih revizijah iz točke 5.4,
 - do začetka dodatnih revizij, kakor je določeno v točki 5.5, v njegovi pristojnosti in v sodelovanju z drugim(-i) priglašenim(-i) organom(-ni).
7. Priglašeni organ iz točke 5.1 ima za inšpekcijske preglede, revizije in nadzor stalen dostop do krajev projektiranja, gradbišč, proizvodnih delavnic, mest montaže in namestitve, krajev skladiščenja ter po potrebi montažnih in preskusnih objektov ter na splošno do vseh prostorov, ki jih šteje za potrebne za izvajanje svoje naloge, v skladu s specifičnim prispevkom vlagatelja k projektu podsistema.
8. Naročnik, če sodeluje, in glavni izvajalec 10 let po izdelavi zadnjega podsistema nacionalnim organom omogočata vpogled v:
- dokumentacijo iz druge alineje drugega pododstavka točke 5.1,
 - posodobitve iz drugega pododstavka točke 5.5,
 - odločitve in poročila priglašenega organa, ki so navedeni v točkah 5.4, 5.5 in 6.4.
9. Če podsystem izpolnjuje zahteve TSI, priglašeni organ na podlagi pregleda projektiranja ter odobritve in nadzora sistema(-ov) vodenja kakovosti sestavi certifikat o skladnosti za naročnika, ki nato sestavi izjavo ES o verifikaciji za nadzorni organ v državi članici, kjer se podsystem nahaja in/ali obratuje.
- Izjava ES o verifikaciji in priloženi dokumenti so datirani in podpisani. Izjava je napisana v istem jeziku kakor tehnična dokumentacija in vsebuje najmanj informacije, vključene v Prilogo V k Direktivi.
10. Priglašeni organ, ki ga je izbral naročnik, je odgovoren za sestavljanje tehnične dokumentacije, ki mora spremljati izjavo ES o verifikaciji. Tehnična dokumentacija vključuje najmanj informacije, navedene v členu 18(3) Direktive, in zlasti naslednje:
- vse potrebne dokumente v zvezi z značilnostmi podsistema,
 - seznam komponent interoperabilnosti, vključenih v podsystem,
 - izvide izjav ES o skladnosti in po potrebi izjav ES o primernosti za uporabo, ki so predložene za navedene komponente v skladu s členom 13 Direktive, ki jih po potrebi spremljajo ustrezni dokumenti (certifikati, odobritve sistema vodenja kakovosti in dokumenti o nadzoru), ki jih izdajo priglašeni organi,
 - dokazila o skladnosti z drugimi predpisi, ki izhajajo iz Pogodbe (vključno s certifikati),
 - vse elemente v zvezi z vzdrževanjem, pogoji in z omejitvami za uporabo podsistema,
 - vse elemente v zvezi z navodili glede servisiranja, stalnega ali rutinskega spremljanja, prilagajanja in vzdrževanja,
 - certifikat o skladnosti, ki ga izda priglašeni organ, kakor je navedeno v točki 9, skupaj z ustrezno verifikacijo in/ali evidencami o izračunih, ki jih sopodpiše priglašeni organ, v katerem je navedeno, da je projekt skladen s to direktivo in TSI, in po potrebi navaja pridrške, ki so bili evidentirani med izvajanjem dejavnosti in niso bili umaknjeni.

Certifikat naj bi po potrebi spremljala tudi poročila o inšpekcijskih pregledih in revizijah, sestavljena v zvezi s preverjanjem, kakor je navedeno v točkah 6.4 in 6.5,

- register železniške infrastrukture ali železniškega voznega parka, vključno z vsemi informacijami, kakor so določene v TSI.

11. Vsak priglašeni organ drugim priglašenim organom sporoči ustrezne informacije v zvezi z odobritvami sistema vodenja kakovosti in certifikati ES o pregledu projektiranja, ki jih je izdal, preklical ali zavrnil.

Drugi priglašeni organi na zahtevo prejmejo izvode:

- izdanih odobritev sistemov vodenja kakovosti in dodatnih izdanih odobritev ter
- izdanih certifikatov ES o pregledu projektiranja in izdanih dodatkov.

12. Zapisi, ki spremljajo certifikat o skladnosti, se predložijo naročniku.

Naročnik hrani izvod tehnične dokumentacije do izteka dobe obratovanja podsistema in še nadaljnja tri leta; na zahtevo ga pošlje kateri koli drugi državni članici.

F.4 Ocena ureditve vzdrževanja: Postopek ocenjevanja skladnosti:

To je odprta točka.

PRILOGA G

Pridržano.

PRILOGA H

Pridržano.

PRILOGA I

Pridržano.

PRILOGA J

Pridržano.

PRILOGA K

Pridržano.

PRILOGA L

Vidiki, ki niso določeni v TSI za funkcionalno ovirane osebe in za katere se uporabljajo evropska pravila ali se zahteva priglasitev nacionalnih pravil

Infrastruktura

Parkirna mesta za funkcionalno ovirane osebe (določba 4.1.2.2)

(to vključuje, ni pa omejeno na: – število mest, dostop, lokacijo, dimenzije, materiale, barve, oznake in razsvetljavo).

Usmerjevalni trakovi (določba 4.1.2.3.2)

Nedrseče talne površine (določba 4.1.2.5)

Dimenzije in oprema sanitarij za uporabnike invalidskih vozičkov (določba 4.1.2.7.1)

Razsvetljava pred vhodom na postajo (določba 4.1.2.10)

Zasilna razsvetljava (določba 4.1.2.10)

Vidne informacije (določba 4.1.2.11.1)

Varnostne informacije in varnostna navodila (določba 4.1.2.11.1)

Znaki za opozorila, prepovedi in obveznosti (določba 4.1.2.11.1)

Zasilni izhodi in alarmi (določba 4.1.2.13)

Zahtevana širina glede na pretok potnikov (določba 4.1.2.14)

Stopnišča (določba 4.1.2.15)

Klančine (določba 4.1.2.17)

Tekoče stopnice (določba 4.1.2.17)

Tekoče klančine (določba 4.1.2.17)

Minimalni profil ustroja (določba 4.1.2.18.2)

Razširitev profila proge (določba 4.1.2.18.2)

Varnostne oznake in usmerjevalni trakovi na peronih (določba 4.1.2.19)

Uporaba nivojskih prehodov čez tire (določba 4.1.2.22)

Organizacija prevoza uporabnikov invalidskih vozičkov z ustreznimi sredstvi med nedostopno postajo in naslednjo dostopno postajo na isti vlakovni poti (določba 4.1.4)

Železniški vozni park

Informacije za potnike (določba 4.2.2.8.1)

Varnostne informacije in varnostna navodila (določba 4.2.2.8.1)

Znaki za opozorila, prepovedi in obveznosti (določba 4.2.2.8.1)

Opredelitve

Merjenje odbojnosti svetlobe (določba 4.3)

Nacionalni standard Braillove pisave (določba 4.3)

PRILOGA M

Prenosni invalidski voziček**M.1 Področje uporabe**

Ta priloga navaja tehnične mejne vrednosti za prenosni invalidski voziček.

M.2 Značilnosti

Minimalne tehnične zahteve so:

- *Osnovne dimenzije*
 - Širina 700 mm in najmanj 50 mm na vsaki strani za roke med premikanjem
 - Dolžina 1 200 mm in 50 mm za noge
- *Kolesa*
 - Najmanjše kolo mora biti sposobno premagati vrzel 75 mm vodoravno in 50 mm navpično
- *Višina*
 - Največ 1 375 mm, vključno z uporabnikom, ki dosega 95. centil višine za moške
- *Obračalni krog*
 - 1 500 mm
- *Teža*
 - Skupna teža 200 kg za voziček in uporabnika (vključno z morebitno prtljago)
- *Višina ovir, ki jih je mogoče premagati, in svetla višina*
 - Višina ovir, ki jih je mogoče premagati, 50 mm (največ)
 - Svetla višina 60 mm (najmanj)
- *Največji varni naklon, pri katerem invalidski voziček ostane stabilen*
 - ima dinamično stabilnost v vseh smereh pod kotom 6 stopinj
 - ima statično stabilnost v vseh smereh (tudi pri uporabljeni zavori) pod kotom 9 stopinj.

PRILOGA N

Oznake za funkcionalno ovirane osebe

N.1 Področje uporabe

Ta priloga navaja posebne oznake, ki se uporabljajo na infrastrukturi in železniškem voznem parku.

N.2 Oznake na infrastrukturi

Dimenzije oznak za funkcionalno ovirane osebe z zmanjšano gibljivostjo na infrastrukturi se izračunajo po naslednji formuli:

Najmanjša velikost okvira pisnih in grafičnih oznak se izračuna po formuli: Bralna razdalja v mm deljeno z 250, pomnoženo z 1,25 = velikost okvira v mm, če se okvir uporablja.

N.3 Znaki za železniškem voznem parku

Najmanjša velikost ploščic z oznakami za funkcionalno ovirane osebe v notranjosti železniškega voznega parka je 60 mm.

Najmanjša velikost ploščic z oznakami za funkcionalno ovirane osebe na zunanosti železniškega voznega parka je 85 mm.

N.4 Mednarodni znak za invalidski voziček

Znak, ki ustreza mednarodnemu simbolu za „dostop za invalide ali funkcionalno ovirane osebe“ v skladu z ISO 7000:2004, simbol 0100, ki označuje območja, dostopna z invalidskim vozičkom, ustreza naslednjim merilom:

Simbol	Ozadje
RAL 9003 standardna bela	RAL 5022 nočno modra
NCS S 0500-N	NCS S 6030-R70B
C0 M0 Y0 K0	Pantone 274 EC (C100 M100 Y0 K38)

N.5 Znaki za induktivne zanke

Znak, ki označuje, kje so nameščene induktivne zanke, je skladen s sliko 1 in naslednjimi merili:

Simbol	Ozadje
RAL 9003 standardna bela	RAL 5022 nočno modra
NCS S 0500-N	NCS S 6030-R70B
C0 M0 Y0 K0	Pantone 274 EC (C100 M100 Y0 K38)



SLIKA 1

N.6 Znak za klic na pomoč/klic za informacije

Znak, ki označuje, kje je naprava za klic na pomoč ali klic za informacije, je skladen s sliko 2 in naslednjimi merili:

Simbol	Ozadje
RAL 9003 standardna bela	RAL 5022 nočno modra
NCS S 0500-N	NCS S 6030-R70B
C0 M0 Y0 K0	Pantone 274 EC (C100 M100 Y0 K38)



SLIKA 2

N.7 Znak za klic v sili

Znak, ki označuje, kje je naprava za klic v sili, je skladen s sliko 3 in naslednjimi merili:

Simbol	Ozadje
RAL 9003 standardna bela	Zelena
NCS S 0500-N	skladno
C0 M0 Y0 K0	ISO 3864-1:2002 poglavje 11



SLIKA 3

N.8 **Znaki za sedeže, rezervirane za invalide**

Simbol	Ozadje
RAL 9003 standardna bela	RAL 5022 nočno modra
NCS S 0500-N	NCS S 6030-R70B
C0 M0 Y0 K0	Pantone 274 EC (C100 M100 Y0 K38)



SLIKA 4