

Tento text slúži výlučne ako dokumentačný nástroj a nemá žiadny právny účinok. Inštitúcie Únie nenesú nijakú zodpovednosť za jeho obsah. Autentické verzie príslušných aktov vrátane ich preambúl sú tie, ktoré boli uverejnené v Úradnom vestníku Európskej únie a ktoré sú dostupné na portáli EUR-Lex. Tieto úradné znenia sú priamo dostupné prostredníctvom odkazov v tomto dokumente

► **B**

NARIADENIE KOMISIE (EÚ) č. 1300/2014

z 18. novembra 2014

o technických špecifikáciách interoperability týkajúcich sa prístupnosti železničného systému Únie pre osoby so zdravotným postihnutím a osoby so zníženou pohyblivosťou

(Text s významom pre EHP)

(Ú. v. EÚ L 356, 12.12.2014, s. 110)

Zmenené a doplnené:

		Úradný vestník		
		Č.	Strana	Dátum
► <u>M1</u>	Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2019/772 zo 16. mája 2019	L 139 I	1	27.5.2019
► <u>M2</u>	Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2022/721 z 10. mája 2022	L 134	14	11.5.2022
► <u>M3</u>	Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2023/62 z 5. januára 2023	L 5	31	6.1.2023
► <u>M4</u>	Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2023/1694 z 10. augusta 2023	L 222	88	8.9.2023

▼B**NARIADENIE KOMISIE (EÚ) č. 1300/2014****z 18. novembra 2014****o technických špecifikáciách interoperability týkajúcich sa prístupnosti železničného systému Únie pre osoby so zdravotným postihnutím a osoby so zníženou pohyblivosťou****(Text s významom pre EHP)***Článok 1***Predmet úpravy**

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

*Článok 2***Rozsah pôsobnosti**

1. TSI sa vzťahuje na subsystémy „infraštruktúra“, „prevádzka“, „riadenie dopravy“, „telematické aplikácie“ a „železničné koľajové vozidlá“ podľa opisu v bode 2 prílohy II k ►**M4** smernice 2016/797 ◄ a v bode 2.1 prílohy k tomuto nariadeniu. Vzťahuje sa na všetky aspekty týchto subsystémov, ktoré sa týkajú prístupnosti pre osoby so zdravotným postihnutím a osoby so zníženou pohyblivosťou.

▼M4

2. TSI sa s výnimkou prípadov uvedených v článku 1 ods. 3 a 4 smernice (EÚ) 2016/797 uplatňuje na sieť železničného systému Únie opísanú v prílohe I k smernici (EÚ) 2016/797.

▼B

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

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

5. TSI sa však uplatňuje na existujúcu infraštruktúru a železničné koľajové vozidlá železničného systému v Únii uvedené v odseku 1 v prípade, že sú predmetom obnovy alebo modernizácie v súlade

▼B

s článkom 20 ►**M4** smernici (EÚ) 2016/797 ◀ so zreteľom na článok 8 tohto nariadenia a bod 7.2 prílohy k tomuto nariadeniu.

*Článok 3***Posudzovanie zhody**

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

*Článok 4***Špecifické prípady**

1. Vzhľadom na špecifické prípady uvedené v oddiele 7.3 prílohy sú podmienkami, ktoré sa majú splniť na overenie interoperability v súlade s ►**M4** článkom 13 ods. 1 smernice (EÚ) 2016/797 ◀, príslušné technické predpisy používané v členskom štáte, ktorý povoľuje uvedenie do prevádzky subsystémov, na ktoré sa vzťahuje toto nariadenie.
2. Do 1. júla 2015 každý členský štát oznámi ostatným členským štátom a Komisii:
 - a) technické predpisy uvedené v odseku 1;
 - b) postupy posudzovania zhody a overovania, ktoré sa majú vykonávať na účely uplatňovania vnútroštátnych predpisov uvedených v odseku 1;

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

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

▼B

- c) orgány určené v súlade s ►**M4** článkom 37 smernice (EÚ) 2016/797 ◄ na vykonávanie postupov posudzovania zhody a overovania, pokiaľ ide o špecifické prípady stanovené v oddiele 7.3 prílohy.

*Článok 5***Projekty v pokročilom štádiu vývoja**

V súlade s ►**M4** článkom 7 ods. 2 smernice (EÚ) 2016/797 ◄ každý členský štát do jedného roka od nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia oznámi Komisii zoznam projektov realizovaných na svojom území, ktoré sa nachádzajú v pokročilom štádiu vývoja.

*Článok 6***Inovačné riešenia**

1. V záujme technologického pokroku môžu byť potrebné inovačné riešenia, ktoré nie sú v súlade so špecifikáciami stanovenými v prílohe, alebo v prípade ktorých nemožno uplatniť metódy posudzovania stanovené v prílohe.
2. Inovačné riešenia sa môžu týkať subsystémov „infraštruktúra“ a „železničné koľajové vozidlá“, ich častí a ich komponentov interoperability.
3. V prípade navrhnutia inovačného riešenia výrobca alebo jeho oprávnený zástupca so sídlom v Únii uvedú, ako sa riešenie odchyľuje od príslušných ustanovení TSI stanovených v prílohe, a tieto odchýlky predloží Komisii na analýzu. Komisia môže požiadať agentúru o stanovisko k navrhovanému inovačnému riešeniu a prípadne môže viesť konzultácie s príslušnými zainteresovanými stranami.
4. Komisia vydá stanovisko k navrhovanému inovačnému riešeniu. Ak je toto stanovisko pozitívne, vypracujú sa vhodné funkčné špecifikácie a špecifikácie rozhraní a metódy posudzovania potrebné v TSI na umožnenie využívania tohto inovačného riešenia a následne sa počas postupu revízie začlenia do TSI. V prípade záporného stanoviska nie je možné uplatniť inovačné riešenie.
5. Počas revízie TSI sa kladné stanovisko vydané Komisiou považuje za prijateľný prostriedok preukázania zhody so základnými požiadavkami ►**M4** smernice (EÚ) 2016/797 ◄ a môže sa použiť na posúdenie subsystému a projektov.

*Článok 7***Súpis majetku**

1. Každý členský štát zabezpečí, aby sa súpis majetku vytvoril a zaviedol do praxe na účely:
 - a) identifikácie prekážok prístupnosti;
 - b) poskytovania informácií užívateľom;
 - c) monitorovania a hodnotenia pokroku v oblasti prístupnosti.

▼B

2. Agentúra zriadi pracovnú skupinu poverenú predložením návrhu odporúčania, pokiaľ ide o minimálnu štruktúru a obsah údajov, ktoré sa majú zhromaždiť v súpise majetku, a zabezpečí jej fungovanie. Agentúra predloží Komisii odporúčanie, a to aj pokiaľ ide o obsah, formát údajov, funkčnú a technickú štruktúru, prevádzkový režim, pravidlá vkladania a prezerania údajov, ako aj pravidlá sebahodnotenia a určovania subjektov zodpovedných za poskytovanie údajov. V záujme určenia najvhodnejšieho riešenia sa v odporúčaní zohľadnia predpokladané náklady a prínosy všetkých uvažovaných technických riešení. Musí byť v ňom zahrnutý aj návrh harmonogramu vytvárania súpisov majetku.
3. Na základe odporúčania podľa odseku 2 sa kapitola 7 prílohy musí aktualizovať v súlade s ►**M4** článkom 5 smernice (EÚ) 2016/797 ◀.
4. Rozsah týchto súpisov majetku sa vzťahuje prinajmenšom na:
 - a) verejné priestory staníc určené na prepravu cestujúcich podľa vymedzenia v bode 2.1.1 prílohy;
 - b) železničné koľajové vozidlá podľa vymedzenia v bode 2.1.2 prílohy.
5. Súpis majetku sa musí aktualizovať, aby obsahoval údaje o novej infraštruktúre a železničných koľajových vozidlách a o obnove alebo modernizácii existujúcej infraštruktúry a železničných koľajových vozidiel.

▼M1*Článok 7a***Zber, správa a výmena údajov o prístupnosti**

1. Do deviatich mesiacov od 16. júna 2019 každý členský štát rozhodne, ktoré subjekty sú zodpovedné za zber, správu a výmenu údajov o prístupnosti.
2. Členské štáty môžu požiadať Komisiu o predĺženie tejto lehoty. Predĺženie musí byť výnimočné, riadne odôvodnené a časovo obmedzené. Považuje sa za odôvodnené najmä, ak Železničná agentúra Európskej únie nespístupní a plne nesprevádzkuje nástroj na zber údajov a prevádzkové režimy uvedené v prílohe k tomuto nariadeniu ani dva mesiace od nadobudnutia jeho účinnosti.
3. Za každú stanicu existuje subjekt zodpovedný za výmenu údajov o prístupnosti.
4. Zber a konverzia údajov sa ukončí do 36 mesiacov od nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia.
5. Kým nebude architektúra na výmenu údajov podľa oddielov 7.2, 7.3 a 7.4 prílohy I k nariadeniu Komisie (EÚ) č. 454/2011 plne funkčná ⁽¹⁾, výmena údajov o prístupnosti sa uskutočňuje ako prenos uvedených údajov do európskej databázy prístupnosti železničných staníc (ERSAD), ktorú spravuje Železničná agentúra Európskej únie.

⁽¹⁾ Nariadenie Komisie (EÚ) č. 454/2011 z 5. mája 2011 o technickej špecifikácii interoperability týkajúcej sa subsystému „telematické aplikácie v osobnej doprave“ transeurópskeho železničného systému (Ú. v. EÚ L 123, 12.5.2011, s. 11).



Článok 8

Národné implementačné plány

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

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

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

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

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

5. V každom členskom štáte sa pravidlom stanovovania priorít uvedeným v odseku 4 nahradí pravidlo stanovené v dodatku B k prílohe, ktoré sa uplatňuje až do prijatia národného implementačného plánu v danom členskom štáte.

6. Členské štáty oznámia svoje národné implementačné plány Komisii najneskôr do 1. januára 2017. Komisia zverejňuje národné implementačné plány a všetky následné revízie, ktoré jej boli oznámené podľa odseku 9, na svojej webovej stránke a informuje o nich členské štáty prostredníctvom výboru zriadeného ►**M4** smernicou (EÚ) 2016/797 ◀.

7. Do šiestich mesiacov od ukončenia procesu notifikácie Komisia vypracuje porovnávací prehľad stratégií uvedených v národných implementačných plánoch. Na základe tohto prehľadu a v spolupráci s poradným orgánom uvedeným v článku 9 určí spoločné priority a kritériá na účely ďalšieho vykonávania TSI. Tieto priority musia byť začlenené v kapitole 7 prílohy počas procesu revízie podľa ►**M4** článku 5 smernice (EÚ) 2016/797 ◀.

8. Členské štáty preskúmajú svoje národné implementačné plány v súlade s prioritami uvedenými v odseku 7 do dvanástich mesiacov od prijatia revidovanej TSI.

9. Členské štáty oznámia Komisii revidované národné implementačné plány uvedené v odseku 8 a akékoľvek ďalšie aktualizácie národných implementačných plánov uvedené v odseku 3 najneskôr štyri týždne po ich schválení.

Článok 9

Poradný orgán

1. Komisia zriadi poradný orgán na pomoc Komisii pri pozornom sledovaní implementácie TSI. Tomuto poradnému orgánu predsedá zástupca Komisie.

▼B

2. Poradný orgán musí byť zriadený najneskôr 1. februára 2015 a tvoria ho:

- a) členské štáty, ktoré majú záujem o účasť;
- b) orgány zastupujúce odvetvie železničnej dopravy;
- c) orgány zastupujúce používateľov;
- d) Európska železničná agentúra.

3. K úlohám poradného orgánu patrí:

- a) monitorovanie vývoja minimálnej štruktúry údajov pre inventarizáciu majetku;
- b) podpora členských štátov pri zostavovaní ich súpisov majetku a implementačných plánov;
- c) pomoc Komisii pri monitorovaní implementácie TSI;
- d) uľahčenie výmeny osvedčených postupov;
- e) pomoc Komisii pri určovaní spoločných priorít a kritérií pre implementáciu TSI podľa článku 8;
- f) prípadne poskytovanie odporúčaní Komisii, najmä pokiaľ ide o posilnenie implementácie TSI.

4. Komisia informuje členské štáty o činnosti poradného orgánu prostredníctvom výboru zriadeného ►**M4** smernicou (EÚ) 2016/797 ◀.

Článok 10

Záverečné ustanovenia

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

Článok 11

Zrušenie

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

Nadalej sa však uplatňuje na:

- a) subsystémy povolené v súlade s uvedeným rozhodnutím;
- b) projekty nových, obnovených alebo modernizovaných subsystémov, ktoré sa v čase uverejnenia tohto nariadenia nachádzajú v pokročilom štádiu vývoja alebo sú predmetom zmluvy, ktorá sa vykonáva;

▼B

- c) projekty týkajúce sa nových železničných koľajových vozidiel s existujúcim konštrukčným riešením, ako je uvedené v bode 7.1.2 prílohy k tomuto nariadeniu.

*Článok 12***Nadobudnutie účinnosti**

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

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

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

▼B*PRÍLOHA*

OBSAH

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

▼ B

5. KOMPONENTY INTEROPERABILITY
 - 5.1. Vymedzenie pojmov
 - 5.2. Inovačné riešenia
 - 5.3. Zoznam komponentov a ich charakteristických vlastností
 - 5.3.1. Infraštruktúra
 - 5.3.2. Železničné koľajové vozidlá
6. POSUDZOVANIE ZHODY A/ALEBO VHODNOSTI NA POUŽITIE
 - 6.1. Komponenty interoperability
 - 6.1.1. Posudzovanie zhody
 - 6.1.2. Uplatňovanie modulov
 - 6.1.3. Osobitné postupy posudzovania
 - 6.2. Subsystemy
 - 6.2.1. Overenie ES (všeobecne)
 - 6.2.2. Postup overenia ES subsystému (moduly)
 - 6.2.3. Osobitné postupy posudzovania
 - 6.2.4. Technické riešenia poskytujúce predpoklad zhody vo fáze návrhu
 - 6.2.5. Posudzovanie údržby
 - 6.2.6. Posudzovanie prevádzkových predpisov
 - 6.2.7. Posudzovanie jednotiek určených na použitie vo všeobecnej prevádzke
7. VYKONÁVANIE TSI
 - 7.1. Uplatňovanie tejto TSI na novú infraštruktúru a železničné koľajové vozidlá
 - 7.1.1. Nová infraštruktúra
 - 7.1.2. Nové železničné koľajové vozidlá
 - 7.2. Uplatňovanie tejto TSI na existujúcu infraštruktúru a železničné koľajové vozidlá
 - 7.2.1. Postupný prechod na cieľový systém
 - 7.2.2. Uplatňovanie tejto TSI na existujúcu infraštruktúru
 - 7.2.3. Uplatňovanie tejto TSI na existujúce železničné koľajové vozidlá
 - 7.3. Špecifické prípady
 - 7.3.1. Všeobecne
 - 7.3.2. Zoznam špecifických prípadov

▼B

- Dodatok A: Normy alebo normatívne dokumenty uvedené v Tejto TSI
- Dodatok B: Dočasné pravidlo Pre stanovenie priorít pri modernizácii a obnove staníc
- Dodatok C: informácie, ktoré sa majú uvádzať v národných realizačných plánoch
- Dodatok D: Posudzovanie komponentov interoperability
- Dodatok E: Posudzovanie subsystémov
- Dodatok F: Obnova alebo modernizácia železničných koľajových vozidiel
- Dodatok G: Zvukové výstražné signály pri vonkajších dverách pre cestujúcich
- Dodatok H: Schémy prednostných sedadiel
- Dodatok I: Schémy miest pre invalidné vozíky
- Dodatok J: Schémy voľne priechodných priestorov
- Dodatok K: Tabuľka šírky chodieb v priestoroch železničných koľajových vozidiel určených pre invalidné vozíky
- Dodatok L: Dosah používateľa invalidného vozíka
- Dodatok M: Invalidný vozík vhodný na prepravu vlakom
- Dodatok N: Značenie pre osoby so zníženou pohyblivosťou
- Dodatok O: Zoznam technických dokumentov
- Dodatok P: Zmeny požiadaviek a prechodné režimy

▼ B

1. ÚVOD

Cieľom tejto TSI je zlepšiť prístup osôb so zdravotným postihnutím a osôb so zníženou pohyblivosťou k železničnej doprave.
- 1.1. **Technický rozsah pôsobnosti**

Technický rozsah pôsobnosti tejto TSI je vymedzený v článku 2 ods. 1 nariadenia.
- 1.2. **Geografický rozsah pôsobnosti**

Geografický rozsah pôsobnosti tejto TSI je vymedzený v článku 2 ods. 2 nariadenia.
2. ROZSAH PÔSOBNOSTI SUBSYSTÉMOV A VYMEDZENIE POJMOV
 - 2.1. **Rozsah pôsobnosti subsystémov**
 - 2.1.1. *Rozsah pôsobnosti týkajúci sa subsystému infraštruktúra*

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

▼ M4

- 2.1.2. *Rozsah pôsobnosti týkajúci sa subsystému železničné koľajové vozidlá*

Táto TSI sa vzťahuje na železničné koľajové vozidlá v rozsahu pôsobnosti prílohy k nariadeniu (EÚ) č. 1302/2014 (TSI LOC & PAS), ktoré sú určené na prepravu cestujúcich.

Táto TSI sa nevzťahuje na železničné koľajové vozidlá určené na iné účely než na prepravu osôb. Osoby sprevádzajúce nákladný vlak alebo idúce na iných železničných vozidlách než na tých, ktoré sú určené pre cestujúcich, podliehajú podmienkam stanoveným železničným podnikom a uverejneným na jeho webovej stránke.

▼ B

- 2.1.3. *Rozsah pôsobnosti týkajúci sa subsystému prevádzka a riadenie dopravy*

Táto TSI sa vzťahuje na postupy, ktoré umožňujú neprerušenu prevádzku subsystémov infraštruktúra a železničné koľajové vozidlá v prípade, že cestujúcimi sú osoby so zdravotným postihnutím a osoby so zníženou pohyblivosťou.
- 2.1.4. *Rozsah pôsobnosti týkajúci sa subsystému telematické aplikácie v osobnej doprave*

Táto TSI sa vzťahuje na vizuálne a zvukové informačné systémy pre cestujúcich umiestnené v staniach a železničných koľajových vozidlách.
- 2.2. **Vymedzenie pojmu „osoba so zdravotným postihnutím a osoba so zníženou pohyblivosťou“**

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

Preprava príliš veľkých predmetov (napr. bicyklov a objemnej batožiny) nepatrí do rozsahu pôsobnosti tejto TSI.
- 2.3. **Vymedzenie ďalších pojmov**

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

▼ M4

Interoperabilný invalidný vozík vhodný na prepravu vlakom Interoperabilný invalidný vozík vhodný na prepravu vlakom je invalidný vozík, ktorého vlastnosti umožňujú plné využitie všetkých prvkov železničných koľajových vozidiel určených pre používateľov invalidných vozíkov. Vlastnosti interoperabilného invalidného vozíka vhodného na prepravu vlakom sú v rámci obmedzení stanovených v dodatku M.

▼ M1*Údaje o prístupnosti*

Údaje o prístupnosti pozostávajú z informácií týkajúcich sa prístupnosti železničných staníc pre osobnú dopravu, ktoré treba zbierať, spravovať a vymieňať, pričom ide o opis charakteristických znakov a vybavenia železničných staníc pre osobnú dopravu. V prípade potreby sa tento opis doplní informáciami o súlade staníc s touto TSI.

▼ B*Bezbariérová trasa*

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

Trasa bez schodov

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

„Hmatové značky“ a „hmatové ovládacie zariadenia“

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

Manažér stanice

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

Bezpečnostné informácie

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

Bezpečnostné pokyny

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

Úrovňový prístup

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

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

▼ **B**

3. ZÁKLADNÉ POŽIADAVKY

▼ **M4**

V nasledujúcich tabuľkách sú uvedené základné požiadavky podľa prílohy III k smernici Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/797 ⁽¹⁾, ktoré v rozsahu pôsobnosti tejto TSI spĺňajú špecifikácie stanovené v kapitole 4 tejto TSI.

▼ **B**

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

Tabuľka 1

Základné požiadavky pre subsystém infraštruktúra

Infraštruktúra		Odkaz na základné požiadavky v prílohe III k ► M4 smernici (EÚ) 2016/797 ◀					
Prvok v rámci TSI	Referenčný bod v tejto prílohe	Bezpečnosť	Spôľahlivosť a použiteľnosť	Zdravie	Ochrana životného prostredia	Technická zlučiteľnosť	Pristupnosť ⁽¹⁾
Miesta na parkovanie pre osoby so zdravotným postihnutím a osoby so zníženou pohyblivosťou	4.2.1.1						2.1.2
Bezbariérová trasa	4.2.1.2	2.1.1					2.1.2
Dvere a vstupné priestory	4.2.1.3	1.1.1 2.1.1					2.1.2
Povrchy podláh	4.2.1.4	2.1.1					2.1.2
Zvýraznenie priehľadných prekážok	4.2.1.5	2.1.1					2.1.2
Toalety a priestory na prebaľovanie detí	4.2.1.6	1.1.5 2.1.1					2.1.2
Vybavenie a voľne stojace zariadenia	4.2.1.7	2.1.1					2.1.2
Predaj cestovných lístkov, informačné pulty a miesta poskytovania asistenčných služieb zákazníkom	4.2.1.8	2.1.1	2.7.3			2.7.1	2.1.2 2.7.5
Osvetlenie	4.2.1.9	2.1.1					2.1.2
Vizuálne informácie: orientačné značky, piktogramy, tlačené alebo dynamické informácie	4.2.1.10					2.7.1	2.1.2 2.7.5
Hlasové informácie	4.2.1.11	2.1.1	2.7.3			2.7.1	2.1.2 2.7.5

⁽¹⁾ Smernica Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/797 z 11. mája 2016 o interoperabilite železničného systému v Európskej únii (Ú. v. EÚ L 138, 26.5.2016, s. 44).

▼ **B**

Infraštruktúra		Odkaz na základné požiadavky v prílohe III k ► M4 smernici (EÚ) 2016/797 ◀					
Prvok v rámci TSI	Referenčný bod v tejto prílohe	Bezpečnosť	Spoločnosť a použiteľnosť	Zdravie	Ochrana životného prostredia	Technická zlučiteľnosť	Prístupnosť ⁽¹⁾
Šírka nástupištia a okraj nástupištia	4.2.1.12	2.1.1					2.1.2
Koniec nástupištia	4.2.1.13	2.1.1					2.1.2
Pomocné zariadenia na nástup a výstup na nástupištiah	4.2.1.14	1.1.1					2.1.2
Úrovňové koľajové priechody na staniciach	4.2.1.15	2.1.1					2.1.2

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

Tabuľka 2

Základné požiadavky pre subsystém železničné koľajové vozidlá

Železničné koľajové vozidlá		Odkaz na základné požiadavky v prílohe III k ► M4 smernici (EÚ) 2016/797 ◀					
Prvok v rámci TSI	Referenčný bod v tejto prílohe	Bezpečnosť	Spoločnosť a použiteľnosť	Zdravie	Ochrana životného prostredia	Technická zlučiteľnosť	Prístupnosť
Sedadlá	4.2.2.1			1.3.1			2.4.5
Priestory pre invalidné vozíky	4.2.2.2	2.4.1					2.4.5
Dvere	4.2.2.3	1.1.1 1.1.5 2.4.1	1.2				2.4.5
Osvetlenie	4.2.2.4	2.4.1					2.4.5
Toalety	4.2.2.5	2.4.1					2.4.5
Voľne priechodné priestory	4.2.2.6			1.3.1			2.4.5



Železničné koľajové vozidlá		Odkaz na základné požiadavky v prílohe III k ►M4 smernici (EÚ) 2016/797 ◀					
Prvok v rámci TSI	Referenčný bod v tejto prílohe	Bezpečnosť	Spoločiteľnosť	Zdravie	Ochrana životného prostredia	Technická zlučiteľnosť	Prístupnosť
Informácie pre zákazníkov	4.2.2.7	2.4.1	2.7.3			2.7.1	2.4.5 2.7.5
Výškové zmeny	4.2.2.8	1.1.5					2.4.5
Držadlá	4.2.2.9	1.1.5					2.4.5
Priestory na spanie prístupné pre invalidné vozíky	4.2.2.10	2.4.1					2.4.5
Umiestnenie nástupných a výstupných schodíkov vozidla	4.2.2.11	1.1.1	2.4.2			1.5 2.4.3	2.4.5
Pomocné zariadenia na nástup do vozidla a výstup z vozidla	4.2.2.12	1.1.1				1.5 2.4.3	2.4.5

4. CHARAKTERISTIKA SUBSYSTÉMOV

4.1. Úvod

1. Systém železníc Únie, na ktorý sa vzťahuje ►M4 smernica (EÚ) 2016/797 ◀ a ktorého súčasťou sú dané subsystemy, je integrovaný systém, ktorého konzistentnosť je potrebné overovať. Túto konzistentnosť je nevyhnutné kontrolovať, najmä pokiaľ ide o špecifikácie každého subsystemu, jeho rozhrania so systémom, do ktorého je integrovaný, ako aj pokiaľ ide o predpisy prevádzky a údržby.
2. Funkčné a technické špecifikácie subsystemov a ich rozhraní, opísané v bodoch 4.2 a 4.3, nepredpisujú použitie špecifických technológií alebo technických riešení, okrem prípadov, keď je to krajne nevyhnutné na účely interoperability železničnej siete v Únii. Inovačné riešenia pre interoperabilitu si však môžu vyžadovať nové špecifikácie a/alebo nové metódy posudzovania. S cieľom umožniť technologickú inováciu je potrebné tieto špecifikácie a metódy posudzovania vypracúvať na základe postupu, ktorý je opísaný v článku 6 nariadenia.
3. S prihliadnutím na všetky uplatniteľné základné požiadavky sú základné parametre týkajúce sa prístupnosti pre osoby so zdravotným postihnutím a osoby so zníženou pohyblivosťou stanovené pre subsystemy infraštruktúra a železničné koľajové vozidlá v bode 4.2 tejto TSI. ►M4 Prevádzkové požiadavky a zodpovednosti sú stanovené vo vykonávacom nariadení Komisie (EÚ) 2019/773 ⁽¹⁾ (TSI OPE) a v bode 4.4 tejto TSI. ◀

⁽¹⁾ Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2019/773 zo 16. mája 2019 o technickej špecifikácii interoperability týkajúcej sa subsystemu „prevádzka a riadenie dopravy“ železničného systému v Európskej únii, ktorým sa zrušuje rozhodnutie 2012/757/EÚ (Ú. v. EÚ L 139 I, 27.5.2019, s. 5).

▼B4.2. **Funkčné a technické špecifikácie**4.2.1. *Subsystém infraštruktúra*

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

— Miesta na parkovanie pre osoby so zdravotným postihnutím a osoby so zníženou pohyblivosťou

— Bezbariérové trasy

— Dvere a vstupné priestory

— Povrchy podláh

— Zvýraznenie priehľadných prekážok

— Toalety a priestory na prebaľovanie detí

— Vybavenie a voľne stojace zariadenia

— Predaj cestovných lístkov, informačné pulty a miesta poskytovania asistenčných služieb zákazníkom

— Osvetlenie

— Vizualné informácie: orientačné značky, piktogramy, tlačené alebo dynamické informácie

— Hlasové informácie

— Šírka nástupišťa a okraje nástupíšť

— Koniec nástupíšť

— Pomocné zariadenia na nástup a výstup uložené na nástupištiach

— Úrovňové koľajové priechody

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

— Tie, pri ktorých je potrebné určiť technické podrobnosti, ako sú napríklad parametre týkajúce sa nástupíšť a prístupu k nim. V tomto prvom prípade sú základné parametre konkrétne opísané a sú podrobne stanovené technické podrobnosti, ktoré musia byť splnené na účely splnenia požiadavky.

▼ **B**

- Tie, pri ktorých nie je potrebné určiť technické podrobnosti, ako je napríklad počet rámp alebo vlastnosti miest na parkovanie. V tomto druhom prípade je základný parameter určený ako funkčná požiadavka, ktorú možno splniť uplatnením viacerých technických riešení.

V tabuľke 3 sa uvádza kategória všetkých základných parametrov.

▼ **M4**

Tabuľka 3

Kategórie základných parametrov

Základný parameter	Poskytnuté technické podrobnosti	Iba funkčná požiadavka
Miesta na parkovanie pre osoby so zdravotným postihnutím a osoby so zníženou pohyblivosťou		Celý bod 4.2.1.1
Bezbariérová trasa	Poloha trás Šírka bezbariérovej trasy Prah Dvojité držadlá Typ zdvižných plošín Výška znakov Braillovoho písma	Podrobné charakteristiky
Dvere a vstupné priestory	4.2.1.3 bod 2: Šírka dverí 4.2.1.3 bod 4: Výška ovládacích zariadení dverí	4.2.1.3 bod 1 4.2.1.3 bod 3
Povrchy podláh	4.2.1.4 bod 2: Nerovnosti podláh	4.2.1.4 bod 1: Protišmykové vlastnosti
Zvýraznenie priehľadných prekážok		Celý bod 4.2.1.5
Toalety a priestory na prebaľovanie detí		Celý bod 4.2.1.6
Vybavenie a voľne stojace zariadenia		Celý bod 4.2.1.7
Predaj cestovných lístkov, informačné pulty a miesta poskytovania asistenčných služieb zákazníkom	4.2.1.8 bod 5: Priechod pri prístrojoch na kontrolu cestovných lístkov	4.2.1.8 bod 1 až (4) 4.2.1.8 bod 6
Osvetlenie	4.2.1.9 bod 3: Osvetlenie na nástupištiach	4.2.1.9 bod 1, 4.2.1.9 bod 2, 4.2.1.9 bod 4: Osvetlenie na iných miestach
Vizuálne informácie: orientačné značky, piktogramy, tlačené alebo pohyblivé informácie	Podrobnosti o poskytovaných informáciách Umiestnenie informácií	Podrobné vlastnosti vizuálnych informácií
Hlasové informácie	Celý bod 4.2.1.11	
Šírka nástupišťa a okraj nástupišťa	4.2.1.12 bod 2 až 5 4.2.1.12 bod 6 až 9: Prítomnosť zariadení	4.2.1.12 bod 1 4.2.1.12 bod 6 až 9: Vlastnosti kontrastu a vizuálneho a hmatového označenia
Koniec nástupišťa	4.2.1.13: Prítomnosť zariadení	4.2.1.13: Vlastnosti kontrastu a vizuálneho a hmatového označenia
Pomocné zariadenia na nástup a výstup uložené na nástupištiach	Celý bod 4.2.1.14	
Úrovňové koľajové priechody pre cestujúcich na staniaciach	Celý bod 4.2.1.15	

▼ B

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

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

4.2.1.2. Bezbariérová trasa

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

▼ M4

2. Všetky bezbariérové trasy, nadchody pre chodcov a podchody musia mať voľnú šírku najmenej 160 cm s výnimkou priestorov uvedených v bodoch 4.2.1.2.2 bode 3a (rampy), 4.2.1.3 bode 2 (dvere), 4.2.1.12 bode 3 (nástupištia) a 4.2.1.15 bode 2 (úrovňové priechody).

▼ B

3. Povrch podlahy a terénu bezbariérových trás musí mať nízku hodnotu svetelnej odrazivosti.

4.2.1.2.1. Horizontálny pohyb

▼ M4**▼ B**

2. V prípade, že sú na horizontálnej trase namontované prahy, musia kontrastovať s okolitou podlahou a nesmú byť vyššie ako 2,5 cm.

▼ M4

4.2.1.2.2. Vertikálny pohyb

1. Ak sa na bezbariérovej trase nachádza zmena úrovne, musí ako alternatíva schodov existovať pre osoby so zníženou pohyblivosťou trasa bez schodov.
2. Schody a schodištia na bezbariérových trasách musia mať šírku meranú medzi drážkami minimálne 160 cm.
- 2a. Minimálne prvý a posledný schod ramena schodiska musí byť označený kontrastným pásom. Táto požiadavka sa uplatňuje od jedného schoda.

▼ M4

- 2b. Minimálne pred prvým zostupným schodom schodísk s tromi alebo viacerými schodmi musia byť nainštalované hmatové výstražné povrchové indikátory.
3. Pre osoby so zdravotným postihnutím a osoby so zníženou pohyblivosťou, ktoré nie sú schopné používať schody v prípade, že neexistuje možnosť použitia zdvižných plošín, musia byť namontované rampy. Musia mať mierny sklon. Strmý sklon je povolený iba pri krátkych vzdialenostiach.
- 3a. Ak sa rampy používajú ako doplnok k schodom, môžu mať šírku 120 cm meranú na úrovni povrchu podlahy.
4. Na schodiskách, ktoré majú tri alebo viac schodov, a na rampách musia byť držadlá na oboch stranách a na dvoch úrovniach.
5. V prípade, že nie sú k dispozícii rampy, musia byť zabezpečené zdvižné plošiny prinajmenšom typu 2 v súlade so špecifikáciou uvedenou v indexovom čísle [1] dodatku A. Zdvižné plošiny typu 1 sú povolené iba v prípade staníc, ktoré prechádzajú obnovou alebo modernizáciou.
6. Pohyblivé schody a pohyblivé chodníky musia byť navrhnuté v súlade so špecifikáciou uvedenou v indexovom čísle [2] dodatku A.
7. Úrovňové koľajové priechody môžu byť súčasťou bezbariérovej trasy, ak spĺňajú požiadavky bodu 4.2.1.15.

4.2.1.2.3. Označenie trasy

1. Bezbariérové trasy sa musia jasne označiť vizuálnymi informáciami, ktoré sú podrobne uvedené v bode 4.2.1.10.
2. Informácie o bezbariérovej trase sa osobám so zrakovým postihnutím poskytujú prinajmenšom prostredníctvom podlahovej plochy pre chodcov s hmatovými a kontrastnými indikátormi. Tento bod sa nevzťahuje na bezbariérové trasy smerujúce k parkoviskám a od nich.
- 2a. Ak je z určitého druhu verejného priestoru k dispozícii viac ako jedno zariadenie, musí byť trasa aspoň do jedného z týchto zariadení označená hmatovými a kontrastnými podlahovými indikátormi.
- 2b. Hmatové podlahové indikátory sa nemusia použiť, ak je trasa jednoznačne označená vybudovanými alebo prírodnými prvkami, ako sú hrany a povrchy, ktoré možno hmatovo a vizuálne sledovať.
3. Technické riešenia s použitím diaľkovo ovládaných zvukových zariadení alebo telefónnych aplikácií možno používať ako doplnkové alebo alternatívne riešenie. Ak sú tieto riešenia určené na alternatívne použitie, musí sa k nim pristupovať ako k inovačným riešeniam.
4. Ak sa na bezbariérovej trase k nástupištiu nachádzajú v dosahu držadlá alebo steny, musia na nich byť umiestnené stručné informácie (napríklad číslo nástupišťa alebo informácie o smere). Tieto informácie sa uvádzajú Braillovým písmom alebo reliéfnymi písmenami či číslami. Umiestnia sa na držadle alebo na stene vo výške od 145 cm do 165 cm.

▼ B**4.2.1.3. Dvere a vstupné priestory**

1. Tento bod sa vzťahuje na všetky dvere a vstupné priestory na bezbariérových trasách s výnimkou dverí poskytujúcich prístup k toaletám, ktoré nie sú určené osobám so zdravotným postihnutím a osobám so zníženou pohyblivosťou.

▼ B

2. Dvere musia mať svetlú využiteľnú šírku najmenej 90 cm a musia umožňovať ich použitie osobami so zdravotným postihnutím a osobami so zníženou pohyblivosťou.
3. Dvere môžu byť manuálne ovládané, poloautomatické alebo automatické.
4. Ovládacie zariadenia dverí musia byť dostupné vo výške od 80 cm do 110 cm.

4.2.1.4. Povrchy podláh

1. Všetky podlahové krytiny, povrchy a nášľapné povrchy schodov musia byť protišmykové.
2. V staničných budovách nesmú nerovnosti na žiadnom mieste plochy podlahy pre chodcov presahovať 0,5 cm s výnimkou prahov, odvodňovacích žlabov a hmatových podlahových indikátorov.

4.2.1.5. Zvýraznenie priehľadných prekážok

1. Priehľadné prekážky tvorené sklenenými dverami alebo priehľadnými stenami na trasách alebo pozdĺž trás používaných cestujúcimi musia byť označené. Tieto označenia musia zvýrazňovať priehľadné prekážky. Ak sú cestujúci chránení pred nárazom iným spôsobom, napr. drážkami alebo súvislým radom lavíčiek, nie sú tieto označenia potrebné.

4.2.1.6. Toalety a priestory na prebaľovanie detí

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

▼ M4

2. Ak sú na stanici k dispozícii zariadenia na prebaľovanie detí, musí byť minimálne jedno zariadenie na prebaľovanie detí dostupné tak pre používateľov, ako aj pre používateľky invalidných vozíkov.

▼ B

4.2.1.7. Vybavenie a voľne stojace zariadenia

1. Všetky prvky vybavenia a voľne stojacích zariadení na stanicích musia farebne kontrastovať s pozadím a musia mať zaoblené hrany.
2. Vybavenie a voľne stojace zariadenia (vrátane zariadení umiestnených na konzolách alebo zavesených) musia byť v areáli stanice umiestnené tak, aby neprekážali nevidiacim osobám alebo osobám so zrakovým postihnutím, alebo ich osoba musí byť schopná identifikovať s použitím dlhej palice.
3. Na každom nástupišti, kde cestujúci môžu čakať na vlak, a v každej čakárni musí byť minimálne jeden priestor vybavený zariadeniami na sedenie a priestorom pre invalidný vozík.
4. V prípade, že tento priestor je chránený pred vplyvmi počasia, musí byť prístupný pre používateľov invalidných vozíkov.

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

▼ M4

1. Ak sú k dispozícii pulty na manuálny predaj cestovných lístkov, informačné pulty a miesta poskytovania asistenčných služieb zákazníkom, prinajmenšom jeden pult musí byť prístupný pre používateľov invalidných vozíkov a osoby nízkeho veku a aspoň jeden pult musí byť vybavený systémom indukčnej slučky pre pomoc sluchovo postihnutým.

▼ B

2. Ak je medzi cestujúcim a predávajúcou osobou za predajným pultom sklená bariéra, musí byť buď odnímateľná, alebo musí byť k dispozícii dorozumievacie zariadenie. Akákoľvek sklená bariéra musí byť z číreho skla.
3. Ak sú predávajúcej osobe k dispozícii elektronické prístroje, ktoré jej zobrazujú informácie o cenách, aj osoba kupujúca lístok musí mať k dispozícii takéto prístroje, ktoré jej zobrazujú informácie o cenách.

▼ M4

4. Ak sú na stanici umiestnené automaty na predaj cestovných lístkov, minimálne jeden z týchto automatov musí mať ovládacie rozhranie dostupné pre používateľov invalidného vozíka a osoby nízkého vzrastu. Táto požiadavka sa vzťahuje na každého predajcu cestovných lístkov, ktorý na stanici poskytuje predajné automaty.

▼ B

5. Ak sú namontované prístroje na kontrolu cestovných lístkov, minimálne pri jednom z týchto prístrojov musí byť voľný priechod s minimálnou šírkou 90 cm a musí byť umožnený prechod obsadeného invalidného vozíka s dĺžkou až 1 250 mm. V prípade obnovy alebo modernizácie je povolená minimálna šírka 80 cm.
6. V prípade, že sa na mieste používajú turnikety, musí byť k dispozícii iný než turniketový prístupový bod prístupný pre osoby so zdravotným postihnutím a osoby so zníženou pohyblivosťou počas celej prevádzky.

4.2.1.9. **Osvetlenie**

1. Intenzita osvetlenia vonkajších priestorov stanice musí byť dostatočná na uľahčenie orientácie a zvýraznenie zmien úrovne, dverí a vstupov.
2. Intenzita osvetlenia na bezbariérových trasách musí byť prispôbená zrakovej záťaži cestujúceho. Osobitná pozornosť sa musí venovať zmenám úrovne, priestorom a automatom na predaj cestovných lístkov, informačným pultom a informačným tabuľiam.

▼ M4

3. Nástupištiatia musia byť osvetlené v súlade so špecifikáciou uvedenou v indexovom čísle [3] a [4] dodatku A.

▼ B

4. Núdzové osvetlenie musí zabezpečovať dostatočnú viditeľnosť na účely evakuácie a identifikácie protipožiarneho a bezpečnostného vybavenia.

▼ M44.2.1.10. **Vizuálne informácie: orientačné značky, piktogramy, tlačené alebo pohyblivé informácie**

1. Musia byť poskytnuté tieto informácie:
 - bezpečnostné informácie a bezpečnostné pokyny,
 - výstražné, zákazové a príkazové značky,
 - informácie o odchodoch vlakov,
 - označenie prípadných zariadení na stanici a prístupových tras k nim.
2. Písmo, symboly a piktogramy používané na vizuálne zobrazovanie informácií musia kontrastovať s pozadím.

▼ **M4**

3. Orientačné značky musia byť k dispozícii na všetkých miestach, na ktorých sa cestujúci musia rozhodovať o ďalšej trase, ako aj v určitých rozstupoch pozdĺž trasy. Označenia, symboly a piktogramy sa musia pozdĺž celej trasy používať jednotne.
4. Prinajmenšom na jednom mieste na stanici musia byť k dispozícii informácie o odchodoch vlakov (vrátane cieľovej stanice, medziľahlých zastávok, čísla nástupišťa a času) vhodné na čítanie z výšky 160 cm.
5. Typ písma použitý v textoch musí byť ľahko čitateľný.
6. Všetky bezpečnostné, výstražné, príkazové a zákazové značky musia obsahovať piktogramy.
7. Hmatové informačné označenie musí byť umiestnené na týchto miestach:
 - na toaletách (informácie o fungovaní a v prípade potreby informácie o uskutočnení núdzového volania),
 - na zdvižných plošinách v súlade so špecifikáciou uvedenou v indexovom čísle [1] dodatku A.
8. Informácie o čase v podobe číslíc musia byť uvedené v režime 24 hodín.
9. Symbol invalidného vozíka v súlade s dodatkom N musí byť uvedený na týchto špecifických grafických symboloch a piktogramoch:
 - informácie o smere na trasách určených pre invalidné vozíky,
 - označenie toaliet a ďalších zariadení prístupných pre invalidné vozíky, ak sú k dispozícii,
 - označenie miesta na naloženie invalidného vozíka, ak sú na nástupišti k dispozícii informácie o usporiadaní vlaku.

Tieto symboly sa môžu kombinovať s inými symbolmi (napr. zdvižná plošina, toaleta atď.).
10. Ak sú namontované indukčné slučky, musia byť označené značkou podľa dodatku N.
11. Na toaletách prístupných pre osoby používajúce invalidný vozík, na ktorých sú k dispozícii sklopné držadlá, musí byť vyznačený grafický symbol znázorňujúci držadlo v sklopenej a nesklopenej polohe.
12. Okrem smerovej šípky označujúcej jeden smer nesmie byť na jednom mieste vedľa seba viac ako päť piktogramov.
13. Obrazovky musia byť dostatočne veľké na to, aby zobrazovali názvy jednotlivých staníc (ktoré môžu byť skrátené) alebo slová hlásení. Každý názov stanice alebo slová hlásení sa musia zobrazit' najmenej na 2 sekundy. Za „obrazovku“ sa považuje akýkoľvek nosič dynamických informácií.
14. Ak sa používa obrazovka s funkciou rolovania (horizontálne alebo vertikálne), každé úplné slovo sa musí zobrazovať minimálne 2 sekundy a rýchlosť horizontálneho rolovania nesmie presiahnuť 6 znakov za sekundu.

▼ M4

15. Obrazovky musia byť navrhnuté na maximálnu vzdialenosť pri čítaní podľa tohto vzorca:

vzdialenosť pri čítaní v mm vydelená číslom 250 = výška písma
(napr.: 10 000 mm/250 = 40 mm).

▼ B

4.2.1.11. Hlasové informácie

1. Hodnota úrovne STI-PA hlasových informácií musí byť minimálne 0,45 v súlade so špecifikáciou uvedenou v dodatku A indexom čísla 5.

4.2.1.12. Šírka nástupišt'a a okraj nástupišt'a

1. Nebezpečná zóna nástupišt'a sa začína na okraji nástupišt'a priľahlom ku koľaji a je vymedzená ako zóna, v ktorej cestujúci nesmú stáť pri prechode alebo príchode vlakov.
2. Šírka nástupišt'a sa môže pozdĺž celej dĺžky nástupišt'a meniť.
3. Minimálna šírka nástupišt'a bez prekážok musí zahŕňať šírku nebezpečnej zóny plus šírku dvoch protismerných voľných priechodov o šírke 80 cm (160 cm). Tento rozmer sa môže na koncoch nástupišt'a zúžiť až na 90 cm.
4. Na tomto voľnom priechode širokom 160 cm sú povolené prekážky. Na účely tohto bodu sa zariadenia potrebné pre systém návštenia a bezpečnostné zariadenia nepovažujú za prekážky. Minimálna vzdialenosť prekážok od nebezpečnej zóny musí spĺňať hodnoty podľa tejto tabuľky:

Tabuľka 4

Minimálna vzdialenosť prekážok a nebezpečnej zóny

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

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

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

▼ M4**▼ B**

6. Hranica nebezpečnej zóny, najvzdialenejšia od okraja nástupišt'a priľahlého ku koľaji, musí byť označená vizuálnymi a hmatovými podlahovými indikátormi.
7. Vizuálne označenie musí byť kontrastný, protišmykový a výstražný pás so šírkou minimálne 10 cm.
8. Hmatové podlahové indikátory môžu existovať ako jeden z dvoch typov:
- upozorňujúci diagram, ktorý upozorňuje na riziko na hranici nebezpečnej zóny,
 - vodiaci pás informujúci o smere pohybu na bezpečnej strane nástupišt'a.

▼ B

9. Materiál použitý na okraji nástupišt'a priľahlého ku koľaji musí kontrastovať s jej tmavým priestorom.

4.2.1.13. Koniec nástupišt'a

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

4.2.1.14. Pomocné zariadenia na nástup a výstup uložené na nástupištiach

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

4.2.1.15. Koľajové priedchody na nástupišt'ia pre cestujúcich

▼ M4

1. Úrovňové koľajové priedchody možno používať ako súčasť bezschodovej trasy alebo bezbariérovej trasy.

▼ B

2. Ak sa úrovňové koľajové priedchody používajú ako súčasť trás bez schodov popri iných trasách, musia:
 - mať minimálnu šírku 120 cm (pri dĺžke menej ako 10 m) alebo 160 cm (pri dĺžke 10 m a viac),
 - mať mierny sklon; strmý sklon je povolený iba na rampách pri krátkych vzdialenostiach,
 - byť skonštruované tak, aby ani najmenšie koliesko invalidného vozíka podľa dodatku M nemohlo uviaznuť medzi povrchom priedchodu a koľajnicou,
 - v prípade, že sú pred vstupom na úrovňové priedchody vybavené bezpečnostnými obmedzeniami s cieľom zabrániť neúmyselnému/nekontrolovanému prekročovaniu koľají, minimálna šírka chodníka v priamom smere a vrátane obmedzenia môže byť menej ako 120 cm ale najmenej 90 cm; dostatočným spôsobom umožňovať pohyb používateľom invalidného vozíka.

3. Ak sa úrovňové koľajové priedchody používajú ako súčasť bezbariérových trás a ako jediné riešenie pre všetkých cestujúcich, musia:
 - spĺňať všetky vyššie uvedené špecifikácie,
 - mať vizuálne a hmatové označenia na určenie začiatku a konca priedchodu,

▼ B

- byť strážené alebo na základe vnútroštátnych predpisov musí byť zabezpečené zariadením na bezpečný prechod nevidiacich osôb alebo osôb so zrakovým postihnutím a/alebo úrovňové priechody musia byť prevádzkované tak, aby umožňovali bezpečný prechod osôb so zrakovým postihnutím.

4. Ak nie je možné splniť akúkoľvek z vyššie uvedených požiadaviek, úrovňový priechod sa nepovažuje za súčasť trasy bez schodov.

4.2.2. *Subsystém železničné koľajové vozidlá*

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

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

4.2.2.1. *S e d a d l á*4.2.2.1.1. *V š e o b e c n e*

1. Rukoväte, zvislé držadlá alebo iné prvky, ktoré možno použiť na udržanie stability pri prechode uličkou, musia byť k dispozícii na všetkých sedadlách pri uličke s výnimkou prípadu, keď sa sedadlo vo vzpriamenej polohe nachádza do 200 mm od:

▼ M4

- operadla ďalšieho sedadla orientovaného opačným smerom, ktoré je zo strany uličky vybavené rukoväťou alebo zvislým držadlom alebo inými prvkami, ktoré možno použiť na udržanie stability osoby,
- držadla alebo priečky, ktoré sa nachádzajú na sedadle zo strany uličky.

▼ B

2. Rukoväte alebo iné prvky, ktoré možno použiť na udržanie stability osoby, musia byť umiestnené vo výške od 800 mm do 1 200 mm nad podlahou meranej od stredu použiteľnej časti rukoväte, nesmú vyčnievať do voľne priechodného priestoru a musia kontrastovať so sedadlom.
3. V záujme udržania stability osoby sa držadlá musia používať vo vozidlách, kde sú sedadlá pevne umiestnené v pozdĺžnom smere. Tieto držadlá musia byť od seba vzdialené maximálne 2 000 mm, musia byť umiestnené vo výške od 800 mm do 1 200 mm nad podlahou a musia kontrastovať s okolitým interiérom vozidla.

▼ B

4. Rukoväte alebo iné prvky nesmú mať ostré hrany.

4.2.2.1.2. Prednostné sedadlá

4.2.2.1.2.1. Všeobecne

1. Najmenej 10 percent sedadiel pevnej vlakovej súpravy alebo samotného vozidla a triedy musí byť stanovených ako prednostné sedadlá určené pre osoby so zdravotným postihnutím a osoby so zníženou pohyblivosťou.

▼ M4

2. Prednostné sedadlá a vozidlá, v ktorých sú tieto sedadlá k dispozícii, musia byť označené značkami, ktoré spĺňajú ustanovenia dodatku N. Musí byť na nich uvedené, že ostatní cestujúci musia v prípade potreby tieto sedadlá uvoľniť osobám, ktoré sú ich oprávnené používať. Toto označenie sa nevyžaduje v prípade jednotiek určených na prevádzku výlučne v rámci systému na rezerváciu sedadiel: táto skutočnosť sa vyznačí v technickej dokumentácii uvedenej v bode 4.2.12 TSI LOC & PAS.

▼ B

3. Prednostné sedadlá sa musia nachádzať v priestore pre cestujúcich a v tesnej blízkosti vonkajších dverí. V poschodových vozidlách alebo vlakových súpravách môžu byť prednostné sedadlá umiestnené na oboch poschodiach.
4. Úroveň vybavenia namontovaného na prioritných sedadlách musí byť prinajmenšom rovnakej úrovne ako úroveň vybavenia namontovaného na bežných sedadlách toho istého typu.
5. V prípade, že sú na sedadlách niektorého typu namontované opierky na ruky, na prednostných sedadlách toho istého typu musia byť namontované pohyblivé opierky na ruky. Výnimkou sú opierky na ruky umiestnené na stene skrine vozidla alebo na priečkach v prípade priestorov pre cestujúcich. Pohyblivé operadlo na ruky musí byť možné umiestniť do polohy súbežne s čalúnením operadla sedadla, aby bol umožnený neobmedzený prístup k sedadlu alebo ktorémukoľvek susediacemu prednostnému sedadlu.
6. Prednostné sedadlá nesmú byť sklápacie.

▼ M4

7. Každé prednostné sedadlo a priestor k dispozícii pre jeho používateľa musia spĺňať požiadavky špecifikácie uvedenej v indexovom čísle [16] dodatku A.
8. Šírka celého užitočného povrchu na sedenie prednostného sedadla musí byť minimálne 450 mm (pozri špecifikáciu uvedenú v indexovom čísle [16] dodatku A).

▼ B

9. Vrchná najvyššia časť každého čalúnenia prednostného sedadla sa musí nachádzať vo výške od 430 do 500 mm nad úrovňou podlahy pri prednom okraji sedadla.
10. Voľná výška nad každým sedadlom musí byť minimálne 1 680 mm od úrovne podlahy, pričom výnimku tvoria poschodové vlaky, v ktorých sú batožinové police umiestnené nad sedadlami. V takomto prípade sa pri prednostných sedadlách umiestnených pod batožinovými policami povoľuje znížená výška 1 520 mm za predpokladu, že minimálne pri 50 % prednostných sedadiel ostane svetlá výška 1 680 mm.
11. Ak sú namontované sklápacie sedadlá, rozmery sa musia zisťovať meraním vtedy, keď sú sedadlá vo vzpriamenej polohe.

▼ B

4.2.2.1.2.2. Sedadlá umiestnené v jednom smere

▼ M4

1. Ak sú k dispozícii prednostné sedadlá umiestnené v jednom smere, voľný priestor pred každým sedadlom musí spĺňať požiadavky špecifikácie uvedenej v indexovom čísle [16] dodatku A.

▼ B

2. Vzďialenosť medzi predným povrchom operadla chrbta sedadla a zvislou rovinou prechádzajúcou najzadnejšou časťou sedadla vpredu musí byť minimálne 680 mm, pričom priestor medzi sedadlami sa musí merať od stredu sedadla vo výške 70 mm nad miestom, kde sa stretá čalúnenie sedacej časti s operadlom chrbta.
3. Medzi predným okrajom čalúnenia sedacej časti sedadla a tou istou zvislou rovinou pre sedadlo vpredu musí byť voľný priestor minimálne 230 mm.

▼ M4

4.2.2.1.2.3. Sedadlá umiestnené oproti sebe

1. Ak sú k dispozícii prednostné sedadlá umiestnené oproti sebe, vzďialenosť medzi prednými okrajmi čalúnenia sedacej časti sedadiel musí byť minimálne 600 mm (pozri špecifikáciu uvedenú v indexovom čísle [16] dodatku A). Táto vzďialenosť musí byť dodržaná aj v prípade, že jedno z týchto sedadiel nie je prednostné sedadlo.
2. Ak sú prednostné sedadlá umiestnené oproti sebe vybavené stolíkom, musí byť medzi predným okrajom čalúnenia sedacej časti sedadla a najbližším okrajom stolíka svetlá vodorovná vzďialenosť minimálne 230 mm (pozri špecifikáciu uvedenú v indexovom čísle [16] dodatku A). Ak jedno z týchto sedadiel nie je prednostné sedadlo, jeho vzďialenosť od stolíka môže byť kratšia, ak sa medzi prednými okrajmi čalúnenia sedacej časti sedadiel zachová vzďialenosť 600 mm. Stolíky upevnené na bočných stenách, ktorých dĺžka nepresahuje cez os sedadla pri okne, nemusia byť uvažované na účely súladu s týmto bodom.

▼ B

4.2.2.2. Miesta pre invalidné vozíky

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

Tabuľka 5

Minimálny počet miest pre invalidný vozík na dĺžku jednotky

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

2. V záujme zabezpečenia stability musí byť miesto pre invalidný vozík navrhnuté tak, aby sa invalidný vozík mohol umiestniť v smere alebo proti smeru jazdy.
3. Šírka miesta pre invalidný vozík po celej jeho dĺžke musí byť 700 mm od úrovne podlahy až po maximálnu výšku 1 450 mm. Vo výške od 400 mm do 800 mm nad úrovňou podlahy musí

▼ B

byť k dispozícii dodatočná šírka 50 mm ako voľný priestor na ruky na každej strane, ktorá susedí s akoukoľvek prekážkou (napr. stena alebo konštrukcia), ktorá obmedzuje voľný priestor pre ruky používateľov invalidných vozíkov (ak jedna strana invalidného vozíka susedí s uličkou, neplatí pri uvedenej strane invalidného vozíka požiadavka dodatočných 50 mm, keďže to už je voľný priestor).

▼ M4

4. Minimálna vzdialenosť v pozdĺžnej rovine medzi zadnou časťou miesta pre invalidné vozíky a najbližším ďalším povrchom musí byť v súlade so špecifikáciou uvedenou v indexovom čísle [16] dodatku A.

▼ B

5. Vo vymedzenom mieste sa nesmie nachádzať žiadna prekážka medzi podlahou a stropom vozidla s výnimkou batožinovej police umiestnenej nad hlavou, vodorovného držadla v súlade s požiadavkami bodu 4.2.2.9 upevneného na stenu alebo strop vozidla alebo stolíka.
6. Na zadnej strane miesta pre invalidný vozík musí byť k dispozícii konštrukcia alebo iné vhodné zariadenie široké minimálne 700 mm. Výška konštrukcie alebo zariadenia musí byť dostatočná na to, aby sa invalidný vozík umiestnený chrbtom k tejto konštrukcii alebo zariadeniu neprevrhol smerom dozadu.
7. Na mieste pre invalidný vozík môžu byť namontované sklápacie sedadlá, v zloženej polohe však nesmú porušovať požiadavky na rozmery miesta pre invalidný vozík.

▼ M4

8. Na mieste pre invalidný vozík alebo priamo pred ním nesmú byť žiadne zariadenia, ako napr. držiaky na bicykle alebo lyže.
9. Vedľa každého miesta pre invalidné vozíky alebo oproti nemu musí byť k dispozícii minimálne jedno sedadlo pre osobu sprevádzajúcu používateľa invalidného vozíka. Toto sedadlo musí byť rovnako pohodlné ako ostatné sedadlá pre cestujúcich a môže byť umiestnené aj na opačnej strane uličky.

▼ B

10. Vo vlakoch s konštrukčnou rýchlosťou vyššou ako 250 km/h s výnimkou poschodových vlakov musí byť pre používateľa invalidného vozíka využívajúceho miesto pre invalidný vozík možné presunúť sa na sedadlo pre cestujúcich, ktoré musí byť vybavené pohyblivou opierkou na ruky. Používateľ invalidného vozíka sa musí vedieť presunúť samostatne. V takomto prípade je možné preložiť sedadlo sprevádzajúcej osoby do iného radu. Táto požiadavka sa uplatňuje pri počte miest pre invalidné vozíky na jednotku stanovenom v tabuľke 5.
11. Miesto pre invalidný vozík musí byť vybavené zariadením na privolanie pomoci, prostredníctvom ktorého musí mať používateľ invalidného vozíka v prípade nebezpečenstva možnosť informovať osobu, ktorá môže prijať primerané opatrenia.

▼ M4

12. Zariadenie na privolanie pomoci musí byť umiestnené v dosahu stanovenom v špecifikácii uvedenej v indexovom čísle [9] dodatku A tak, aby ho používateľ invalidného vozíka mohol pohodlne dosiahnuť.

▼ B

13. Zariadenie na privolanie pomoci nesmie byť umiestnené v úzkom výklenku, ktorý zabraňuje okamžitému ovládaniu dlaňou ruky, môže však byť chránené pred neúmyselným použitím.

▼ M4

14. Rozhranie zariadenia na privolanie pomoci musí byť v súlade s bodom 5.3.2.6.

▼ B

15. Bezprostredne vedľa miesta pre invalidný vozík alebo priamo na ňom musí byť umiestnená značka v súlade s dodatkom N, ktorou sa toto miesto označuje ako miesto pre invalidný vozík.

4.2.2.3. Dvere

4.2.2.3.1. Všeobecne

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

▼ M4

4.2.2.3.2. Vonkajšie dvere

1. Všetky otvory vonkajších dverí pre cestujúcich musia mať pri otvorení voľnú využiteľnú šírku minimálne 800 mm.
2. Vo vlakoch s konštrukčnou rýchlosťou menej ako 250 km/h musia mať prístupové dvere pre invalidné vozíky s úrovňovým prístupom podľa bodu 2.3 pri otvorení minimálnu voľnú využiteľnú šírku 1 000 mm.
3. Všetky vonkajšie dvere pre cestujúcich musia byť na vonkajšej strane označené spôsobom, ktorý kontrastuje s okolitou skriňou vozidla.
4. Otvory vonkajších dverí určených na prístup invalidných vozíkov musia byť otvormi dverí najbližšími miestami vymedzeným pre invalidné vozíky.
5. Dvere, ktoré sa majú využívať ako prístupové dvere pre invalidné vozíky, musia byť jasne označené značkou v súlade s dodatkom N.
6. Poloha otvorov vonkajších dverí musí byť v interiéri vozidla jasne označená s použitím kontrastnej podlahy v príľahlom priestore.
7. Ak sú dvere v činnosti alebo sa majú uviesť do činnosti, musia na to byť osoby vo vlaku a mimo neho upozornené zvukovým a vizuálnym signálom.
8. Signály činnosti dverí:
 - a) keď sa dvere odblokujú na otvorenie, vydá sa signál o otvorení dverí; musí znieť minimálne päť sekúnd, ak dvere nie sú v činnosti, ak sa však dvere medzitým uviedli do činnosti, môže po troch sekundách doznieť;
 - b) keď sa dvere otvárajú automaticky alebo ich na diaľku otvára vodič alebo iný člen vlakového personálu, vydá sa signál o otvorení dverí; musí znieť minimálne 3 sekundy od okamihu, keď sa dvere začnú otvárať;

▼ **M4**

- c) keď sa majú uviesť do činnosti dvere, ktoré sa zatvárajú automaticky alebo na diaľku, vydá sa signál o zatvorení dverí; musí sa spustiť najmenej dve sekundy pred tým, ako sa dvere začnú zatvárať, a musí znieť, až kým sa dvere nezavrú;
- d) keď sa dvere zatvárajú priamo na mieste (cestujúcim alebo členom vlakového personálu), vydá sa signál o zatvorení dverí; musí sa spustiť po uvedení ovládacieho zariadenia do činnosti a pokračovať dovtedy, kým dvere nie sú zatvorené.

Zvukový a vizuálny signál o zatvorení dverí sa nemusí vydať pri zatváraní dverí z iných dôvodov, ako je odchod vlaku, ak sú na zmiernenie rizika zranenia cestujúcich a vlakového personálu k dispozícii alternatívne prostriedky. Zabezpečenie zvukových a vizuálnych signálov o zatvorení dverí alebo alternatívnych prostriedkov sa uzná rovnako vo všetkých členských štátoch.

- 9. Zvukový signál o otvorení dverí pre osoby mimo vlaku sa nemusí vydať, ak je k dispozícii signál na nájdenie dverí. Signál na nájdenie dverí musí znieť nepretržite, keď sú dvere odblokované alebo sa môžu otvoriť, alebo oboje.
- 10. Zdroj zvuku pre signály dverí sa musí nachádzať v blízkosti ovládacieho zariadenia dverí.

Ak nie je k dispozícii žiadne ovládacie zariadenie, zdroj zvuku pre signály dverí musí byť umiestnený v blízkosti dverového otvoru.

Ak sa pre signál o zatvorení dverí používa samostatný zdroj zvuku, môže byť umiestnený buď v blízkosti ovládacieho zariadenia dverí, alebo v blízkosti dverového otvoru.

Ak je k dispozícii vonkajší signál na nájdenie dverí, zdroj jeho zvuku musí byť umiestnený v priestore v blízkosti ovládacieho zariadenia dverí a zdroj zvuku signálu o zatvorení dverí musí byť umiestnený v blízkosti dverového otvoru.

- 11. Vizuálne signály musia byť viditeľné zvnútra aj zvonku vlaku a musia byť umiestnené tak, aby bola minimalizovaná možnosť, že ich zakryjú cestujúci nachádzajúci sa vo vstupnom priestore. Vizuálne signály musia byť v súlade so špecifikáciou uvedenou v indexovom čísle [19] dodatku A.
- 12. Zvukové signály dverí pre cestujúcich musia byť v súlade so špecifikáciou uvedenou v dodatku G.
- 13. Dvere sa aktivujú buď pôsobením vlakového personálu, poloautomaticky (napríklad ak cestujúci stlačí tlačidlo) alebo automaticky.
- 14. Ovládacie zariadenie dverí musí byť umiestnené vedľa krídla dverí alebo na ňom.

▼ M4

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

▼ B

4.2.2.3.3. Vnútorné dvere

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

▼ M4

4.2.2.4. Osvetlenie

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

▼ B

4.2.2.5. Toalety

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

▼ M4

4.2.2.6. Voľne priechodné priestory

1. Od vstupu do vozidla musia byť v súlade so špecifikáciou uvedenou v indexovom čísle [17] dodatku A tieto prierezy voľne priechodného priestoru:

— cez vozidlá,

▼ M4

- medzi spojenými vozidlami jednej vlakovkej súpravy,
 - smerom k dverám prístupným pre invalidné vozíky, miestam pre invalidné vozíky a priestorom prístupným pre invalidné vozíky vrátane priestorov na spanie a univerzálnych toaliet, ak sú k dispozícii, a smerom od nich.
2. Súlad s požiadavkou na minimálnu výšku nie je potrebné overovať v týchto priestoroch:
- všetky priestory dvojpodlažných vozidiel,
 - priechody medzi vozidlami a priestory dverí v jednopodlažných vozidlách.
- V uvedených priestoroch je povolená nižšia voľná výška v dôsledku konštrukčných obmedzení (obrys, fyzický priestor).
3. Vedľa miesta pre invalidný vozík a na ďalších miestach s predpokladaným otáčaním invalidných vozíkov o 180 stupňov musí byť k dispozícii priestor na otáčanie s priemerom minimálne 1 500 mm. Miesto pre invalidný vozík môže byť súčasťou polomeru otáčania.
4. Ak používateľ invalidného vozíka musí vykonať zmenu smeru, šírka voľného priestoru v oboch chodbách alebo v chodbe a vo dverách musí byť v súlade so špecifikáciou uvedenou v indexovom čísle [17] dodatku A.

▼ B

4.2.2.7. Informácie pre zákazníkov

4.2.2.7.1. Všeobecne

1. Musia byť poskytnuté tieto informácie:
- bezpečnostné informácie a bezpečnostné pokyny,
 - zvukové bezpečnostné pokyny v kombinácii s vizuálnymi signálmi v prípade núdze,
 - výstražné, zákazové a príkazové značky,
 - informácie o trase vlaku vrátane informácií o meškaniach a neplánovaných zastaveniach,
 - informácie týkajúce sa umiestnenia zariadení vo vlaku.

▼ M4

2. Vizualne informácie uvedené v bode 1 musia kontrastovať s pozadím.
3. Typ písma použitý v textoch uvedených v bode 1 musí byť ľahko čitateľný.

▼ B

4. Informácie o čase v digitálnej podobe (čísllice) musia byť uvedené v režime 24 hodín.

4.2.2.7.2. Označenia, piktogramy a hmatové informácie

1. Všetky bezpečnostné, výstražné, príkazové a zákazové značky musia obsahovať piktogramy a musia byť navrhnuté podľa špecifikácie uvedenej v dodatku A index 7.

▼ M4

2. Okrem smerovej šípky označujúcej jeden smer nesmie byť na jednom mieste vedľa seba viac ako päť piktogramov.

▼ B

3. Na týchto špecifických piktogramoch musí byť uvedený symbol invalidného vozíka v súlade s dodatkom N:
- informácie o smere týkajúce sa zariadení prístupných pre invalidné vozíky,

▼ B

- označenie umiestnenia dverí prístupných pre invalidné vozíky z vonkajšej strany vlaku,
- označenie miesta pre invalidný vozík vo vlaku,
- označenie univerzálnych toaliet.

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

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

▼ M4

4.2.2.7.3. Dynamické vizuálne informácie

1. Cieľová stanica alebo trasa vlaku musia byť zobrazené na vonkajšej strane vlaku na strane nástupištia v blízkosti najmenej jedných vstupných dverí pre cestujúcich a aspoň na každom druhom vozidle vlaku.
2. Ak sa vlaky prevádzkujú v systéme, v rámci ktorého sa dynamické vizuálne informácie zobrazujú na nástupištiach staníc každých 50 metrov alebo menej, a ak sú informácie o cieľovej stanici alebo trase k dispozícii aj na čele vlaku, nie je potrebné uvádzať informácie na stranách vozidiel.
3. Cieľová stanica alebo trasa vlaku musia byť zobrazené vnútri každého vozidla.
4. Nasledujúca zastávka vlaku musí byť zobrazená tak, aby bola čitateľná aspoň z 51 % sedadiel cestujúcich vnútri každého vozidla vrátane 51 % prednostných miest, ako aj zo všetkých miest pre invalidné vozíky.
5. Dynamický vizuálny informačný systém musí byť schopný zobrazovať nasledujúcu zastávku vlaku aspoň dve minúty pred príchodom na príslušnú stanicu. Ak plánovaný čas jazdy do nasledujúcej stanice je menej ako dve minúty, systém musí byť schopný zobrazit' nasledujúcu stanicu okamžite po odchode z predchádzajúcej stanice.
6. Požiadavka uvedená v bode 4 sa nevzťahuje na vozne s oddielmi s maximálnym počtom 8 miest, ktoré sú dostupné z priľahlej chodby. Tieto informácie však musí vidieť osoba stojaca v chodbe mimo oddielu, ako aj cestujúci, ktorý využíva miesto pre invalidný vozík.

▼ M4

7. Informácie o nasledujúcej zastávke môže dynamický vizuálny informačný systém zobrazovať na rovnakom nosiči ako cieľovú stanicu.
8. Ak je systém automatizovaný, musí byť možné predísť nesprávnym alebo zavádzajúcim informáciám alebo ich opraviť.
9. Vnútorne a vonkajšie obrazovky musia spĺňať požiadavky bodov 10 až 13. V uvedených bodoch sa za „obrazovku“ považuje akýkoľvek nosič dynamických informácií.
10. Každý názov stanice (ktorý môže byť vo forme skratky) alebo všetky slová hlásení sa musia zobraziť minimálne na 2 sekundy.
11. Ak sa používa obrazovka s funkciou rolovania (horizontálne alebo vertikálne), každé úplné slovo sa musí zobrazovať minimálne 2 sekundy a rýchlosť horizontálneho rolovania nesmie presiahnuť v priemere 6 znakov za sekundu.
12. Na vonkajších displejoch je minimálna výška písma 70 mm na predných obrazovkách a 35 mm na bočných obrazovkách.
13. Vnútorne obrazovky musia byť navrhnuté na maximálnu vzdialenosť pri čítaní v súlade so vzorcom uvedeným v tabuľke 5a.

Tabuľka 5a

Maximálna vzdialenosť pri čítaní vnútorných obrazoviek v železničných koľajových vozidlách

Vzdialenosť na čítanie	Výška písma
< 8 750 mm	(vzdialenosť na čítanie/250) mm
8 750 až 10 000 mm	35 mm
> 10 000 mm	(vzdialenosť na čítanie/285) mm

▼ B

4.2.2.7.4. Dynamické zvukové informácie

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

4.2.2.8. Výškové zmeny

1. Vnútorne schodíky (okrem schodíkov pre vstup zvonku) musia mať výšku maximálne 200 mm a hĺbku minimálne 280 mm meranú na úrovni stredovej osi schodov. Pokiaľ ide o poschodové vlaky, je prípustné znížiť túto hodnotu na 270 mm v prípade schodov vedúcich na horné poschodie a dolné poschodie.

▼ **M4**

2. Minimálne prvý a posledný schod musí byť označený kontrastným pásom, ktorý sa nachádza pozdĺž celej šírky schodov na prednom a hornom povrchu zaoblenej hrany schodu a ktorý má šírku:

— 45 mm až 55 mm na prednom povrchu,

— 45 mm až 75 mm na hornom povrchu.

▼ **B**

3. Na schodisku zloženom z viac než troch schodov musia byť držadlá na oboch stranách a na dvoch úrovniach. Vyššie položené držadlo musí byť umiestnené vo výške 850 mm až 1 000 mm nad úrovňou podlahy. Nižšie položené držadlo musí byť umiestnené vo výške 500 mm až 750 mm nad úrovňou podlahy.

4. Na schodisku zloženom z jedného, dvoch alebo troch schodov musí byť na oboch stranách najmenej jedno držadlo alebo iný prvok, ktorý možno použiť na udržanie stability osoby.

5. Držadlá musia byť v súlade s bodom 4.2.2.9.

6. Žiadne schody nesmú byť medzi vstupným priestorom s vonkajšími dverami prístupnými pre invalidný vozík, miestom pre invalidný vozík, univerzálnym priestorom na spanie a univerzálnou toaletou s výnimkou prahu dverí, ktorého výška nesmie presiahnuť 15 mm alebo s výnimkou prípadu, že na prekonanie schodu je k dispozícii zdvižná plošina. Zdvižná plošina musí spĺňať požiadavky bodu 5.3.2.10.

7. V prípade rámp v železničných koľajových vozidlách nesmie maximálny sklon presiahnuť tieto hodnoty:

Tabuľka 6

Maximálny sklon rámp v železničných koľajových vozidlách

Dĺžka rampy	Maximálny sklon (v stupňoch)	Maximálny sklon (v %)
► M4 Trasy medzi vonkajšími dvermi prístupnými pre invalidné vozíky, miestom pre invalidný vozík, priestorom na spanie prístupným pre invalidný vozík a univerzálnou toaletou ◀		
Až 840 mm v jednopodlažných vozňoch	6,84	12
Až 840 mm v poschodových vozňoch	8,5	15
> 840 mm	3,58	6,25
Iné priestory vlaku		
> 1 000 mm	6,84	12
600 mm až 1 000 mm	8,5	15
Menej ako 600 mm	10,2	18

Poznámka: Tieto sklony sa musia merať vtedy, keď vozidlo stojí na priamej a rovnej trati.

4.2.2.9. Držadlá

1. Všetky držadlá namontované vo vozidle musia mať okrúhly prierez s vonkajším priemerom od 30 mm do 40 mm a ich voľná vzdialenosť od akéhokoľvek vedľajšieho povrchu okrem ich upevnení musí byť minimálne 45 mm.

2. Ak je držadlo zaoblené, polomer vnútornej strany oblúka musí byť minimálne 50 mm.

▼ B

3. Všetky držadlá musia kontrastovať so svojím pozadím.
4. Vonkajšie vstupné dvere musia mať držadlá na oboch stranách dverí, a to upevnené zvnútra čo možno najbližšie k vonkajšej stene vozidla. Výnimkou môže byť jedna strana dverí, ak je na nich namontované zariadenie, napríklad vozidlová zdvižná plošina.

▼ M4

5. Na držadlá uvedené v bode 4 sa vzťahujú tieto požiadavky:
 - pri všetkých vonkajších vstupných dverách musia byť zvislé držadlá umiestnené v rozmedzí od 700 mm do 1 200 mm nad prahom prvého schodíka,
 - pri dverách s viac ako dvoma vstupnými schodíkmi musia byť prídavné držadlá umiestnené vo výške od 800 mm do 900 mm nad prvým použiteľným schodíkom a rovnobežne s priamkou spájajúcou hrany schodíka.

▼ B

6. Ak voľný priestor priechodu medzi vozidlami určených na používanie cestujúcimi je užší ako 1 000 mm a dlhší ako 2 000 mm, musia byť držadlá alebo rukoväte v tomto priechode alebo blízko pri ňom.
7. Ak je voľný priestor priechodu medzi vozidlami širší alebo rovný 1 000 mm, musia byť držadlá alebo rukoväte namontované v priechode medzi vozidlami.

4.2.2.10. Priestory na spanie prístupné pre invalidné vozíky

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

▼ M4

9. Zariadenia na privolanie pomoci opísané v bodoch 7 a 8 sa musia nachádzať na rozdielnych zvislých povrchoch priestoru na spanie.

▼ **B**

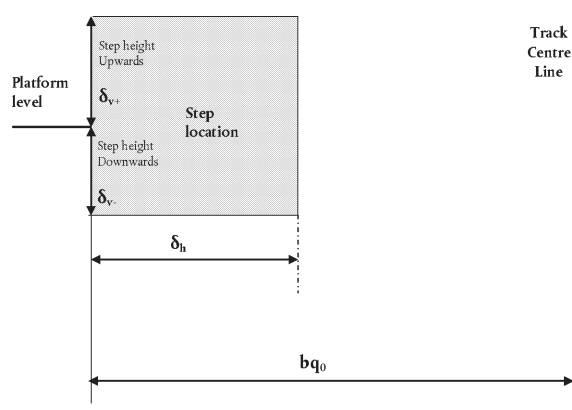
10. Zariadenia na privolanie pomoci sa musia odlišovať od akéhokoľvek iného ovládacieho zariadenia vnútri priestoru na spanie, ich farba musí byť odlišná od farby iných ovládacích zariadení a kontrastovať s ich pozadím.

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

4.2.2.11.1. Všeobecné požiadavky

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

Obrázok 1



2. Hodnoty bq_0 , δ_h , δ_{v+} a δ_{v-} sú závislé od typu nástupištia, na ktorom majú železničné koľajové vozidlá zastavovať. Pri týchto hodnotách platí toto:

— bq_0 sa vypočíta na základe rozchodu koľaje, ktorá je určená na prevádzku vlaku v súlade so špecifikáciou uvedenou v dodatku A, index 8. Rozchody sú vymedzené v kapitole 4.2.3.1 TSI INF.

— Hodnoty δ_h , δ_{v+} a δ_{v-} sú vymedzené v tabuľkách 7 až 9.

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

Tabuľka 7

Hodnoty δ_h , δ_{v+} a δ_{v-} pre nástupištia s výškou 550 mm

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

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

Tabuľka 8

Hodnoty δ_h , δ_{v+} a δ_{v-} pre nástupištia s výškou 760 mm

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

▼ B

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

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

Tabuľka 9

Hodnoty δ_h , δ_{v+} a δ_{v-} pre druhý schodík pri nástupištiach s výškou 760 mm

	δ_h (mm)	δ_{v+} (mm)	δ_{v-} (mm)
na priamej rovnej koľaji	380	230	160
na koľaji s polomerom oblúka 300 m	470	230	160

▼ M4

3. Technická dokumentácia uvedená v bode 4.2.12 TSI LOC & PAS musí obsahovať informácie o:

— výške a odstupe teoretického nástupišťa, výsledkom ktorých je zvislá medzera (δ_{v+}) 230 mm a vodorovná medzera (δ_h) 200 mm od bodu umiestneného v strede zaoblenej hrany najnižšieho schodíka železničného koľajového vozidla stojaceho na priamej rovnej koľaji,

— výške a odstupe teoretického nástupišťa, výsledkom ktorých je zvislá medzera (δ_{v-}) 160 mm a vodorovná medzera (δ_h) 200 mm od bodu umiestneného v strede zaoblenej hrany najnižšieho schodíka železničného koľajového vozidla stojaceho na priamej rovnej koľaji.

▼ B

4.2.2.11.2. Schodíky na nástup a výstup

- Všetky schodíky na nástup a výstup musia byť protišmykové a ich efektívna voľná šírka musí byť rovnaká ako šírka vchodu.
- Schodíky vo vnútri vozidla určené na nástup zvonku musia mať minimálnu hĺbku 240 mm medzi zvislými hranami schodíka a maximálnu výšku 200 mm. Výška každého schodíka môže byť zvýšená na maximálne 230 mm, ak možno preukázať, že sa tým dosiahne zníženie počtu požadovaných schodíkov o jeden.
- Všetky schodíky musia byť rovnako vysoké.
- Minimálne prvý a posledný schodík musia byť označené kontrastným pásom šírky od 45 mm do 55 mm, ktorý sa musí rozprestierať minimálne na 80 % šírky schodíkov na hornom povrchu zaoblenej hrany schodíka. Podobný pás musí označovať predný povrch posledného schodíka na vstupe do jednotky.
- Pevný alebo pohyblivý vonkajší schodík na nástup musí mať maximálny výškový odstup 230 mm od ďalšieho schodíka a minimálnu hĺbku 150 mm.
- Ak je k dispozícii stúpadlo, ktoré predstavuje predĺženie prahu dverí na vonkajšej strane vozidla, a ak nie je žiaden výškový rozdiel medzi stúpadlom a podlahou vozidla, toto stúpadlo sa na účely tejto špecifikácie nepovažuje za schodík. Minimálne zníženie úrovne, maximálne 60 mm, medzi povrchom podlahy na prahu dverí a povrchom podlahy vonkajšej časti vozidla, určené na vedenie a uzatvorenie dverí, je takisto prípustné a nepovažuje sa za schodík.

▼ M4

7. Prístup do vstupného priestoru sa musí dosiahnuť prostredníctvom maximálne 4 schodíkov, z ktorých jeden môže byť vonkajší.

▼ B

8. Železničné koľajové vozidlá určené v bežnej prevádzke na zastavenie na existujúcich nástupištiach nižších ako 380 mm, ktoré majú nástupné dvere pre cestujúcich nad podvozkami, nemusia spĺňať požiadavky bodov 2 a 5, ak možno preukázať, že sa tým dosiahne rovnomernejšie rozloženie výšky schodíkov.

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

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

4.2.2.12.1. Pohyblivý schodík a mostíková plošina

1. Pohyblivý schodík je výsuvné zariadenie zabudované do vozidla pod úroveň prahu dverí vozidla, je plne automatické a aktivuje sa v spojení s postupmi otvárania a zatvárania dverí.
2. Mostíková plošina je výsuvné zariadenie zabudované do vozidla čo najbližšie k úrovni prahu dverí vozidla, je plne automatické a aktivuje sa v spojení s postupmi otvárania a zatvárania dverí.
3. ► **M4** Nepoužíva sa. ◀
4. Pohyblivý schodík alebo mostíková plošina sa musí vysunúť ešte predtým, ako sa otvorením dverí umožní cestujúcim prejsť, a naopak, schodík alebo mostíková plošina sa môže začať zasúvať len vtedy, ak už otvorením dverí nie je umožnené cestujúcim prejsť.
5. Pohyblivé schodíky a mostíkové plošiny musia spĺňať požiadavky bodu 5.3.2.8.

4.2.2.12.2. Vozidlová rampa

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

▼ M4

4.2.2.12.3. Vozidlová zdvižná plošina

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

▼ **B**4.3. **Funkčné a technické špecifikácie rozhraní**4.3.1. *Rozhrania so subsystémom infraštruktúra*

Tabuľka 10

Rozhranie so subsystémom infraštruktúra

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

4.3.2. *Rozhrania so subsystémom železničné koľajové vozidlá*▼ **M4**

Tabuľka 11

Rozhranie so subsystémom železničné koľajové vozidlá

Táto TSI		TSI LOC & PAS	
Parameter	Bod	Parameter	Bod
Subsystém železničné koľajové vozidlá	4.2.2.	Prvky týkajúce sa cestujúcich	4.2.5.
Železničné koľajové vozidlá určené na prevádzku výlučne v rámci systému na rezerváciu sedadiel	4.2.2.1.2.1.	Všeobecná dokumentácia	4.2.12.2.
Výška a odstup teoretických nástupíšť	4.2.2.11.1.	Všeobecná dokumentácia	4.2.12.2.
Pohyblivý schodík a mostíková plošina	4.2.2.12.1.	Blokovanie dverí v závislosti od pohonu	4.2.5.5.7.

▼ **B**4.3.3. *Rozhrania so subsystémom telematické aplikácie v osobnej doprave*

Tabuľka 12

Rozhrania so subsystémom telematické aplikácie v osobnej doprave

Rozhranie so subsystémom telematické aplikácie v osobnej doprave			
TSI PRM		TSI TAP	
Parameter	Bod	Parameter	Bod
Prístupnosť staníc Pomoc pri nástupe a výstupe	4.4.1	Spracovanie informácií o preprave a pomoci pre osoby so zdravotným postihnutím a osoby so zníženou pohyblivosťou	4.2.6
Pomoc pri nástupe do vlaku a výstupe z vlaku	4.4.2	Spracovanie informácií o preprave a pomoci pre osoby so zdravotným postihnutím a osoby so zníženou pohyblivosťou	4.2.6

▼ **B**

Rozhranie so subsystémom telematické aplikácie v osobnej doprave			
TSI PRM		TSI TAP	
Parameter	Bod	Parameter	Bod
Prístup a rezervácie	4.4.2	Spracovanie otázok o prístupnosti/ rezerváciách	4.2.9
Vizuálne informácie	4.2.1.10	Poskytovanie informácií v priesto- roch stanice	4.2.12
Hlasové informácie	4.2.1.11	Spracovanie poskytovania infor- mácií v priestoroch stanice	4. 2. 2012
Informácie pre zákazní- kov	4.2.2.7	Poskytovanie informácií vo vlakoch	4.2.13

4.4. **Prevádzkové predpisy**

Tieto prevádzkové predpisy nie sú súčasťou posudzovania subsystémov.

V tejto TSI sa nešpecifikujú prevádzkové predpisy týkajúce sa evakuácie v prípade nebezpečenstva, ale len príslušné technické požiadavky. Účelom technických požiadaviek na infraštruktúru a železničné koľajové vozidlá je uľahčiť evakuáciu pre všetkých vrátane osôb so zdravotným postihnutím a osôb so zníženou pohyblivosťou. ► **M4** Nasledujúce prevádzkové predpisy sa vzťahujú na prevádzku celých subsystémov infraštruktúra a železničné koľajové vozidlá. ◀

4.4.1. *Subsystém infraštruktúra*

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

▼ **M4**

— Všeobecne

Manažér infraštruktúry, manažér stanice alebo železničný podnik musia mať písomnú stratégiu na zabezpečenie toho, aby všetky osoby so zdravotným postihnutím a osoby so zníženou pohyblivosťou mali počas celej prevádzky prístup k infraštruktúre pre cestujúcich v súlade s technickými požiadavkami tejto TSI. Okrem toho musí byť táto stratégia v prípade potreby zlučiteľná so stratégiou každého železničného podniku, ktorý môže prejaviť záujem o využívanie zariadení (pozri bod 4.4.2). Táto stratégia sa musí vykonávať tak, že sa personálu poskytnú primerané informácie, postupy a odborná príprava. Stratégia týkajúca sa infraštruktúry musí zahŕňať okrem iného aj prevádzkové predpisy pre tieto situácie:

▼ **B**

— Prístupnosť staníc

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

▼ B

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

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

- Kontrola cestovných lístkov – turnikety

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

- Osvetlenie na nástupištiach

Je povolené vypnúť osvetlenie na nástupištiach, na ktorých sa neočakáva žiadny vlak.

- Dosiahnutie súladu medzi vizuálnymi a hlasovými informáciami

Musia sa vykonávať prevádzkové predpisy na zabezpečenie súladu medzi základnými vizuálnymi a hlasovými informáciami (pozri body 4.2.1.10 a 4.2.1.11). Personál, ktorý ohlasuje informácie, musí dodržiavať štandardné postupy, aby sa dosiahol úplný súlad základných informácií.

Reklamy sa nesmú kombinovať s informáciami o trase vlakov.

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

- Systém hlásenia informácií pre cestujúcich na požiadanie

V prípade, že sa hlasové informácie neposkytujú prostredníctvom rozhlasového systému na stanici (pozri bod 4.2.1.11), musia sa zaviesť prevádzkové predpisy na zabezpečenie iného informačného systému, prostredníctvom ktorého môžu cestujúci akusticky získavať na stanici tie isté informácie (napr. telefonická informačná služba zabezpečená personálom alebo automaticky).

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

Železničný podnik a manažér infraštruktúry alebo manažér stanice musia spoločne vymedziť zónu (zóny) na nástupišti, kde sa bude zariadenie pravdepodobne používať pri zohľadnení rôznych zostáv vlakov.

Musia sa vykonávať prevádzkové predpisy, ktorými sa v prípade potreby určí miesto zastavenia vlakov podľa umiestnenia tejto prevádzkovej zóny (alebo zón).

- Bezpečnosť manuálne ovládaných a elektrických pomocných zariadení na nástup a výstup invalidného vozíka

Musia sa vykonávať prevádzkové predpisy týkajúce sa ovládania pomocných zariadení na nástup a výstup personálom stanice (pozri bod 4.2.1.14).

Musí sa vykonávať prevádzkový predpis, pokiaľ ide o obsluhu pohyblivej bezpečnostnej bariéry upevnenej na zdvižnej plošine pre invalidné vozíky personálom (pozri bod 4.2.1.14).

▼ B

Musia sa vykonávať prevádzkové predpisy na zaistenie bezpečného ovládania pomocných rámp na nástup a výstup personálom, pokiaľ ide o uvedenie do pracovnej polohy, zabezpečenie, zdvihnutie, zníženie a uskladnenie (pozri bod 4.2.1.14).

— Pomoc pri nástupe do vlaku a výstupe z vlaku

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

▼ M4

Podmienky poskytnutia pomoci osobám so zdravotným postihnutím a osobám so zníženou pohyblivosťou sú vymedzené v nariadení Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2021/782 ⁽¹⁾.

▼ B

— Strážené úrovňové koľajové priechody

Ak sú povolené strážené úrovňové koľajové priechody, musia sa vykonávať prevádzkové predpisy na zabezpečenie toho, aby personál strážiaci úrovňové koľajové priechody poskytol primeranú pomoc osobám so zdravotným postihnutím a osobám so zníženou pohyblivosťou, k čomu patrí aj informácia, kedy je bezpečné prejsť cez trať.

▼ M44.4.2. *Subsystém železničné koľajové vozidlá*

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

4.4.2.1. *Všeobecne*

Železničný podnik musí mať písomnú stratégiu na zabezpečenie prístupu k osobným železničným koľajovým vozidlám počas celej prevádzky v súlade s technickými požiadavkami tejto TSI. Okrem toho musí byť táto stratégia v prípade potreby v súlade so stratégiou manažéra infraštruktúry alebo manažéra stanice (pozri bod 4.4.1). Táto stratégia sa musí vykonávať tak, že sa personálu poskytnú primerané informácie, postupy a odborná príprava. Stratégia pre železničné koľajové vozidlá musí okrem iného zahŕňať aj prevádzkové predpisy pre tieto situácie:

4.4.2.2. *Prístup k prednostným sedadlám a ich rezervácia*

V súvislosti so sedadlami zaradenými do kategórie „prednostné“ môžu existovať dve situácie: i) nerezervované a ii) rezervované (pozri bod 4.2.2.1.2.1 bod 2). V prípade i) sú prevádzkové predpisy (prostredníctvom označení) určené pre iných cestujúcich, od ktorých sa na ich základe vyžaduje, aby dali prednosť všetkým osobám so zdravotným postihnutím a osobám so zníženou pohyblivosťou, ktoré sú oprávnené využívať takéto sedadlá, a aby obsadené prednostné sedadlá v prípade potreby uvoľnili. V prípade ii) musí prevádzkové predpisy vykonávať železničný podnik s cieľom zabezpečiť, aby systém rezervácie lístkov zohľadňoval potreby osôb so zdravotným postihnutím a osôb so zníženou pohyblivosťou. Takýmito predpismi sa zabezpečí, aby si prednostné sedadlá mohli najprv rezervovať iba osoby so zdravotným postihnutím a osoby so zníženou pohyblivosťou, a to až do stanovenej lehoty pred odchodom. Po uplynutí uvedenej lehoty budú prednostné sedadlá k dispozícii všetkým cestujúcim vrátane osôb so zdravotným postihnutím a osôb so zníženou pohyblivosťou.

⁽¹⁾ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2021/782 z 29. apríla 2021 o právach a povinnostiach cestujúcich v železničnej preprave (prepracované znenie) (Ú. v. EÚ L 172, 17.5.2021, s. 1).

▼ **M4**

- 4.4.2.3. **Preprava vodiacich psov**
- Musia sa prijať prevádzkové predpisy, ktorými sa zabezpečí, aby sa na osoby so zdravotným postihnutím a osoby so zníženou pohyblivosťou s vodiacim psom nevzťahovali osobitné príplatky.
- 4.4.2.4. **Prístup k miestam pre invalidné vozíky a ich rezervácia**
- Pravidlá prístupu k prednostným sedadlám a ich rezervácie sa vzťahujú aj na miesta pre invalidné vozíky, v prípade ktorých majú prednosť iba používatelia invalidného vozíka. Okrem toho sa na základe prevádzkových predpisov musí pre sprevádzajúce osoby (ktoré nie sú osobami so zníženou pohyblivosťou), ktoré i) nemajú či ii) majú rezervované miesto, zabezpečiť sedadlo vedľa alebo oproti miestu pre invalidný vozík.
- 4.4.2.5. **Prístup do univerzálnych priestorov na spanie a ich rezervácia**
- Pravidlá týkajúce sa rezervácie prednostných sedadiel sa vzťahujú aj na univerzálne priestory na spanie (pozri bod 4.2.2.10). Na základe prevádzkových predpisov sa však musí zabezpečiť, aby sa univerzálne priestory na spanie neobsadzovali bez rezervácie (t. j. rezervácia vopred bude vždy nevyhnutná).
- 4.4.2.6. **Vlakový personál – aktivácia vonkajších dverí**
- Na zaistenie bezpečnosti všetkých cestujúcich vrátane osôb so zdravotným postihnutím a osôb so zníženou pohyblivosťou musí vlakový personál vykonávať prevádzkové predpisy týkajúce sa postupu aktivácie vonkajších dverí (pozri bod 4.2.2.3.2).
- 4.4.2.7. **Zariadenie na privolanie pomoci na mieste pre invalidné vozíky, na univerzálnych toaletách alebo v priestoroch na spanie prístupných pre invalidné vozíky**
- Musia sa vykonávať prevádzkové predpisy, ktorými sa zabezpečí, aby personál v prípade aktivácie zariadenia na privolanie pomoci primerane reagoval a prijal vhodné opatrenia (pozri body 4.2.2.2, 4.2.2.5 a 4.2.2.10). Reakcia a opatrenia sa môžu líšiť v závislosti od pôvodu núdzového volania.
- 4.4.2.8. **Osvetlenie**
- Ak je každé sedadlo pre cestujúcich vybavené samostatným svetlom, je povolené stlmiť osvetlenie v jednotke podľa druhu prevádzky (napr. nočný spoj, pohodlie cestujúcich). Musia sa dodržať požiadavky špecifikácie uvedenej v indexovom čísle [6] dodatku A.
- 4.4.2.9. **Zvukové bezpečnostné pokyny pre prípad núdze**
- Musia sa vykonávať prevádzkové predpisy týkajúce sa prenosu zvukových bezpečnostných pokynov pre cestujúcich v prípade núdze (pozri bod 4.2.2.7.4). V týchto predpisoch sa musí zohľadňovať charakter pokynov a ich prenosu.
- 4.4.2.10. **Vizuálne a zvukové informácie – kontrola reklamy**
- Musia byť k dispozícii podrobné údaje o trase vlaku alebo sieti, v ktorej vlak premáva (železničný podnik určí spôsob poskytnutia týchto informácií).

Informácie o trase vlakov sa nesmú kombinovať s reklamou.

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

▼ **M4**

- 4.4.2.11. Automatické informačné systémy – manuálna oprava nesprávnych alebo zavádzajúcich informácií

Musia sa vykonávať prevádzkové predpisy, ktorými sa zabezpečí, že vlakový personál dokáže overiť a opraviť chybné automatické informácie (pozri bod 4.2.2.7).

- 4.4.2.12. Predpisy o hlásení cieľovej stanice a nasledujúcej zastávky

Musia sa vykonávať prevádzkové predpisy, ktorými sa zabezpečí, aby sa nasledujúca zastávka ohlásila najneskôr 2 minúty pred príchodom do príslušnej stanice a aby obrazovky poskytujúce dynamické informácie hneď po zastavení vlaku znovu zobrazovali cieľovú stanicu (pozri bod 4.2.2.7).

- 4.4.2.13. Predpisy o zostave vlaku, ktoré majú umožniť používanie pomocných zariadení na nástup a výstup invalidného vozíka na základe usporiadania nástupísk

Musia sa vykonávať prevádzkové predpisy s cieľom zohľadniť rôzne zostavy vlaku, aby sa na základe miest zastavenia vlaku mohli stanoviť bezpečné prevádzkové zóny pre pomocné zariadenia na nástup a výstup invalidného vozíka.

- 4.4.2.14. Bezpečnosť manuálne ovládaných a elektrických pomocných zariadení na nástup a výstup invalidného vozíka

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

Musia sa vykonávať prevádzkové predpisy, ktorými sa zaistí, aby vlakový personál a personál stanice bol schopný bezpečne ovládať pomocné rampy pri nástupe a výstupe, pokiaľ ide o uvedenie do pracovnej polohy, zabezpečenie, zdvihnutie, zníženie a uloženie.

- 4.4.2.15. Pomoc pri nástupe a výstupe

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

Podmienky poskytnutia pomoci osobám so zdravotným postihnutím a osobám so zníženou pohyblivosťou sú vymedzené v nariadení (EÚ) 2021/782.

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

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

Preto musí byť miesto zastavenia vlaku v niektorých prípadoch upravené, aby bola splnená táto požiadavka.

▼ **M4**

Musia sa vykonávať prevádzkové predpisy s cieľom zohľadniť rôzne zostavy vlaku (pozri bod 4.2.1.12), aby sa miesta zastavenia vlakov mohli stanoviť vzhľadom na prevádzkové zóny pre pomocné zariadenia na nástup a výstup.

4.4.2.17. Použitie pohyblivých schodíkov v prípade núdze

Musia sa vykonávať prevádzkové predpisy v súvislosti s núdzovým uložením alebo použitím mostíkovej plošiny v prípade výpadku elektriny.

4.4.2.18. Prevádzkové kombinácie železničných koľajových vozidiel vyhovujúcich tejto TSI a nevyhovujúcich tejto TSI

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

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

Je prípustné, aby systémy dynamických informácií, miesta pre invalidné vozíky, univerzálne toalety, priestory na spanie prístupné pre invalidné vozíky a zariadenia na privolanie pomoci neboli počas prevádzky v takýchto zostavách plne funkčné.

4.4.2.19. Zostavovanie vlakov z jednotlivých vozidiel vyhovujúcich tejto TSI

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

4.4.2.20. Poskytovanie služieb vo vlakoch

Ak sa cestujúcim poskytuje služba v osobitnom priestore vlaku, do ktorého používatelia invalidných vozíkov nemajú prístup, musia byť zavedené prevádzkové prostriedky, ktorými sa zabezpečí:

- a) aby používatelia invalidných vozíkov mali k dispozícii bezplatnú pomoc, aby sa mohli k službe dostať, alebo
- b) aby sa služba používateľom invalidných vozíkov poskytovala bezplatne v priestoroch pre invalidné vozíky, pokiaľ povaha služby neznemožňuje jej poskytovanie v týchto priestoroch.

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

Manažér infraštruktúry alebo manažér stanice a železničný podnik uzatvoria dohodu o poskytovaní pomocných zariadení na nástup a výstup a o zaobchádzaní s nimi, ako aj o poskytovaní pomoci a náhradnej prepravy v súlade s nariadením (EÚ) 2021/782, v ktorej sa určí, ktorá strana je zodpovedná za prevádzku pomocných zariadení na nástup a výstup a náhradnej prepravy. Manažér infraštruktúry [alebo manažér (manažéri) stanice] a železničný podnik musia zabezpečiť, aby rozdelenie úloh, na ktorom sa dohodnú, bolo čo najschodnejším celkovým riešením.

V takýchto dohodách sa zohľadní oblasť použitia pomocných zariadení na nástup a výstup uvedená v bodoch 5.3.1.2, 5.3.1.3, 5.3.2.9 a 5.3.2.10.

▼ M4

V týchto dohodách sa vymedzia:

- a) nástupištia na stanici, na ktorých musí pomocné zariadenie na nástup a výstup obsluhovať manažér infraštruktúry alebo manažér stanice, a železničné koľajové vozidlá, pri ktorých sa bude toto zariadenie používať;
- b) nástupištia na stanici, na ktorých musí pomocné zariadenie na nástup a výstup obsluhovať železničný podnik, a železničné koľajové vozidlá, pri ktorých sa bude toto zariadenie používať;
- c) železničné koľajové vozidlá, v ktorých musí pomocné zariadenie na nástup a výstup zabezpečiť a obsluhovať železničný podnik, a nástupište na stanici, na ktorom sa bude toto zariadenie používať;
- d) železničné koľajové vozidlá, v ktorých musí pomocné zariadenie na nástup a výstup zabezpečiť železničný podnik a obsluhovať manažér infraštruktúry alebo manažér stanice, a nástupištia na stanici, na ktorých sa bude toto zariadenie používať;
- e) v prípade pomocných zariadení na nástup a výstup umiestnených na nástupištiach miesto, kde sa s najväčšou pravdepodobnosťou použijú, pričom medzi okrajom pomocného zariadenia na nástup a výstup a miestom nástupu/výstupu vozíka na úrovni nástupištia musí byť voľný priestor (bez prekážok) najmenej 150 cm;
- f) podmienky poskytovania náhradnej prepravy v prípade, že:
 - nástupište nie je prístupné prostredníctvom bezbariérovej trasy alebo
 - nemožno poskytnúť pomoc pri použití pomocného zariadenia pri nástupe a výstupe medzi nástupišťom a železničným koľajovým vozidlom.

▼ B**4.5. Pravidlá údržby****4.5.1. *Subsystém infraštruktúra***

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

4.5.2. *Subsystém železničné koľajové vozidlá*

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

4.6. Odborná spôsobilosť

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

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

▼ B

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

4.7. **Zdravotné a bezpečnostné podmienky**

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

▼ M4**▼ B**5. **KOMPONENTY INTEROPERABILITY****▼ M4****▼ B**5.2. **Inovačné riešenia**

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

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

Na komponenty interoperability uvedené ďalej sa vzťahujú príslušné ustanovenia ►**M4** smernice (EÚ) 2016/797 ◀.

5.3.1. *Infraštruktúra*

Medzi komponenty interoperability pre infraštruktúru patria tieto prvky.

▼ M4**▼ B**5.3.1.2. **Rampy na nástupištiach****▼ M4**

1. Rampy musia byť navrhnuté a posúdené pre oblasť použitia vymedzenú maximálnym rozdielom výšok, ktorý môžu prekonať pri maximálnom sklone 18 % (10,2 °).

▼ B

2. Rampy musia byť vhodné pre invalidné vozíky s vlastnosťami podľa dodatku M.

3. Rampy musia uniesť hmotnosť minimálne 300 kg umiestnenú do stredu zariadenia a rozdelenú na plochu 660 mm krát 660 mm.

4. Ak je rampa poháňaná motorom, musí byť v prípade poruchy motora ovládateľná manuálne.

▼ M4

5. Povrch rámp musí byť protišmykový a musí mať stabilnú polohu s efektívnou voľnou šírkou minimálne 760 mm.

▼ B

6. Ak je voľná šírka rampy menej ako 1 000 mm, musí mať na oboch stranách zdvihnuté okraje, aby sa zabránilo zošmyknutiu kolies mobilnej pomôcky.

▼B

7. Sokle na oboch koncoch rampy musia byť zošíkmené a nesmú byť vyššie ako 20 mm. Musia byť vybavené kontrastnými výstražnými pásmi.
8. Rampa musí byť vybavená mechanizmom na bezpečné upevnenie rampy, aby nedošlo k jej posunu počas používania pri nástupe alebo výstupe.
9. Rampa musí byť vybavená samokontrastnými značkami.

5.3.1.3. Zdvížené plošiny na nástupištiach

1. Zdvížené plošiny musia byť navrhnuté a posúdené pre oblasť použitia, ktorá je vymedzená maximálnou zvislou medzerou, ktorú môžu prekonať.
2. Zdvížené plošiny musia byť vhodné pre invalidné vozíky s vlastnosťami podľa dodatku M.
3. Zdvížené plošiny musia uniesť hmotnosť minimálne 300 kg umiestnenú do stredu zariadenia a rozdelenú na plochu 660 mm krát 660 mm.
4. Povrch zdvižnej plošiny musí byť protišmykový.
5. Na úrovni povrchu musí mať zdvižná plošina voľnú šírku minimálne 800 mm a dĺžku minimálne 1 200 mm. V súlade s dodatkom M musí byť od výšky 100 mm nad zdvižnou plošinou k dispozícii dodatočná dĺžka 50 mm pre nohy pri zohľadnení pozície invalidného vozíka v smere k vozidlu alebo v smere k nástupištiu.

▼M4

6. Mostíková plošina prekonávajúca medzeru medzi zdvižnou plošinou na nástupišti a podlahou vozňa musí mať stabilnú polohu so šírkou minimálne 760 mm.

▼B

7. Každý ovládací prvok na uvedenie do pracovnej polohy, spustenie na úroveň zeme, zdvihnutie a uskladnenie zdvižnej plošiny si vyžaduje nepretržitý manuálny tlak zo strany prevádzkovateľa a nesmie umožniť nesprávne poradie ovládania, keď je zdvižná plošina obsadená.
8. Zdvížná plošina musí mať spôsob uvedenia do pracovnej polohy, spustenia na úroveň zeme spolu s osobou používajúcou zdvižnú plošinu a zdvihnutia a uskladnenia prázdnej zdvižnej plošiny pri výpadku energie poháňajúcej zdvižnú plošinu.
9. Žiadna časť zdvižnej plošiny na nástupišti nesmie presiahnuť rýchlosť 150 mm/s, keď sa obsadená plošina pohybuje smerom nahor a nadol, a rýchlosť 600 mm/s počas uvádzania do pracovnej polohy alebo uskladňovania (výnimku tvorí prípad, keď sa uvedenie do pracovnej polohy a uskladnenie plošiny ovláda manuálne).
10. Horizontálne a vertikálne zrýchlenie zdvižnej plošiny musí byť pri obsadení maximálne 0,3 g.
11. Zdvížná plošina na nástupišti musí byť vybavená bariérami, ktoré zabránia kolesám invalidného vozíka zísť z plošiny počas jej prevádzky.
12. Pohyblivá bariéra alebo prvok vlastnej konštrukcie musia znemožniť, aby invalidný vozík prešiel cez okraj najbližší k vozidlu, pokiaľ plošina nie je kompletne v zdvihnutej polohe.

▼ B

13. Každá strana zdvižnej plošiny na nástupišti, ktorá vo zdvihnutej polohe presahuje za vozidlo, musí byť vybavená soklom s výškou minimálne 25 mm. Tieto sokle nesmú zasahovať pri manipulácii smerom do chodby ani smerom z nej.
14. Bariéra na strane vstupu (vonkajšia bariéra), ktorá plní funkciu nakladacej rampy, keď je zdvižná plošina na úrovni zeme, musí byť pri zdvihnutej polohe alebo počas uzavretia dostatočná na to, aby cez ňu elektrický invalidný vozík nemohol prejsť, ani ju otvoriť alebo ju inak prekonať. Prípadne musí byť na tento účel zavedený doplnkový systém.
15. Zdvižná plošina musí umožňovať umiestnenie invalidného vozíka v smere k vozidlu aj v smere od vozidla.
16. Zdvižná plošina musí byť vybavená samokontrastnými značkami.

5.3.2. *Železničné koľajové vozidlá*

Medzi komponenty interoperability pre železničné koľajové vozidlá patria tieto prvky:

5.3.2.1. Rozhranie ovládacieho zariadenia dverí

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

5.3.2.2. Štandardné a univerzálne toalety: spoločné parametre

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

▼ M4

7. Ak sú ovládacie zariadenia na otváranie a zatváranie dverí nad sebou, musí sa ovládacie zariadenie na otváranie dverí vždy nachádzať nad zariadením na ich zatváranie.
8. Automatické a poloautomatické dvere musia byť vybavené zariadeniami, ktoré zabráňujú uviaznutiu cestujúcich počas činnosti dverí.
9. Sila potrebná na otvorenie alebo zatvorenie manuálne ovládaných dverí nesmie presiahnuť 60 N.

▼B

- 5.3.2.3. Štandardná toaleta
1. Štandardná toaleta nie je skonštruovaná tak, aby bola prístupná pre používateľa invalidného vozíka.
 2. Využiteľná šírka dverí musí byť minimálne 500 mm.
 3. Pevné zvislé a/alebo vodorovné držadlo podľa bodu 4.2.2.9 musí byť namontované vedľa toaletnej misy a umývadla.
- 5.3.2.4. Univerzálna toaleta
1. Univerzálna toaleta je toaleta určená na používanie všetkými cestujúcimi vrátane všetkých osôb so zdravotným postihnutím a osôb so zníženou pohyblivosťou.
 2. Oblast použitia univerzálnej toalety je vymedzená spôsobom použitým na jej posudzovanie (A alebo B podľa bodu 6.1.3.1).
 3. Prístupové dvere toalety musia mať voľnú využiteľnú šírku minimálne 800 mm. V prípade automatických alebo poloautomatických dverí musí byť možné ich čiastočne otvoriť, aby osoba sprevádzajúca používateľa invalidného vozíka mohla toaletu opustiť alebo sa do nej vrátiť.
 4. Vonkajšia časť dverí musí byť označená značkou v súlade s dodatkom N.
 5. V priestore toalety musí byť dostatočný priestor na umiestnenie invalidného vozíka vymedzeného v dodatku M do polohy, v ktorej je možný bočný alebo priečny presun používateľa invalidného vozíka na sedadlo toalety.
 6. Pred toaletnou misou musí byť minimálny voľný priestor 700 mm, ktorý je prispôbený jeho sedaciemu profilu.
 7. Na každej strane toaletnej misy musí byť namontované vodorovné držadlo, ktoré spĺňa požiadavky bodu 4.2.2.9 a ktoré siahajú prinajmenšom k prednej hrane toaletnej misy.
 8. Držadlo na strane prístupnej pre invalidný vozík musí byť sklopné tak, aby bol umožnený voľný presun používateľa invalidného vozíka na toaletnú dosku na sedenie a z nej.
 9. Povrch toaletnej dosky na sedenie musí byť v sklopenej polohe vo výške od 450 mm do 500 mm nad úrovňou podlahy.
 10. Všetky zariadenia musia byť pre používateľa invalidného vozíka ľahko dostupné.
 11. Toaletná kabínka musí byť vybavená prinajmenšom dvoma zariadeniami na privolanie pomoci, ktoré v prípade aktivácie vyšlú signál osobe, ktorá je schopná prijať primerané opatrenia; nemusí byť pritom nadviazané spojenie.
 12. Rozhranie zariadení na privolanie pomoci musí byť v súlade s bodom 5.3.2.6.
 13. Jedno zariadenie na privolanie pomoci musí byť umiestnené vo výške maximálne 450 mm nad podlahou meranej zvisle od povrchu podlahy k strednej časti ovládacieho zariadenia. Zariadenie musí byť umiestnené tak, aby na ovládacie zariadenie mohla dosiahnuť osoba ležiaca na podlahe.

▼ B

14. Druhé zariadenie na privolanie pomoci nesmie byť umiestnené nižšie ako 800 mm a vyššie ako 1 100 mm nad úrovňou podlahy merané zvislo k strednej časti ovládacieho prvku.
15. Tieto dve zariadenia na privolanie pomoci sa musia nachádzať na rozdielnych zvislých povrchoch kabínky, aby na ne bolo možné dosiahnuť z niekoľkých polôh.
16. Zariadenia na privolanie pomoci sa musia odlišovať od akéhokoľvek iného ovládacieho zariadenia vnútri toalety, ich farba musí byť odlišná od farby iných ovládacích zariadení a musia kontrastovať s ich pozadím.
17. Ak je k dispozícii stolík na prebaľovanie detí, jeho využiteľná plocha v sklopenej polohe musí byť vo výške od 800 mm do 1 000 mm nad podlahou.

5.3.2.5. Stolík na prebaľovanie detí

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

5.3.2.6. Rozhranie zariadenia na privolanie pomoci

Zariadenie na privolanie pomoci:

▼ M4

1. musí byť označené značkou so žltým pozadím kontrastujúcim s čiernym symbolom (v súlade so špecifikáciou uvedenou v indexovom čísle [10] dodatku A). Symbol musí predstavovať zvonček alebo telefón. Značka sa môže nachádzať na tlačidle alebo orámovaní alebo na osobitnom piktograme;

▼ B

2. musí mať hmatové symboly;
3. musí vydávať vizuálne a zvukové signály ako upozornenie používateľa, že zariadenie bolo aktivované;
4. musí v prípade potreby poskytovať doplňujúce informácie o prevádzke;
5. musí byť ovládateľné dlaňou ruky s použitím sily maximálne 30 N..

▼ M4**▼ B**

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

1. Pohyblivé schodíky alebo mostíkové plošiny musia byť navrhnuté a posúdené pre oblasť použitia vymedzenú šírkou dverového otvoru, pre ktorý sú určené.
2. Mechanická pevnosť zariadenia musí spĺňať špecifikáciu uvedenú v ►**M4** indexovom čísle [11] dodatku A ◀.
3. Na zabezpečenie stability zariadenia v pracovnej a úložnej polohe musí byť namontovaný vhodný mechanizmus.

▼ B

4. Povrch zariadenia musí byť protišmykový a jeho efektívna voľná šírka musí byť rovnaká ako šírka dverového otvoru.
5. Zariadenie musí byť vybavené detektorom prekážok podľa špecifikácie uvedenej v ► **M4** indexovom čísle [11] dodatku A ◀.
6. Zariadenie musí mať spôsob uvedenia do pracovnej polohy a úložnej polohy pri poruche pohonu.

5.3.2.9. Pomocné zariadenie na výstup a nástup: vozidlové rampy

▼ M4

1. Rampy musia byť navrhnuté a posúdené pre oblasť použitia vymedzenú maximálnym rozdielom výšok, ktorý môžu prekonať pri maximálnom sklone 18 % (10,2 °).

▼ B

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

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

1. Zdvižné plošiny musia byť navrhnuté a posúdené pre oblasť použitia, ktorá je vymedzená maximálnym rozdielom výšok, ktorý môžu prekonať.
2. Povrch zdvižnej plošiny musí byť protišmykový. Na úrovni povrchu musí mať zdvižná plošina voľnú šírku minimálne 760 mm a dĺžku minimálne 1 200 mm. V súlade s dodatkom M musí byť od výšky 100 mm nad zdvižnou plošinou k dispozícii dodatočná dĺžka 50 mm pre nohy pri zohľadnení pozície invalidného vozíka v smere k vozidlu alebo v smere od vozidla.

▼B

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

▼ B

6. POSUDZOVANIE ZHODY A/ALEBO VHODNOSTI NA POUŽITIE

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

6.1. **Komponenty interoperability****▼ M4**6.1.1. *Posúdenie zhody*

Výrobca alebo jeho splnomocnený zástupca so sídlom v Únii musí pred uvedením komponentu interoperability na trh vyhotoviť vyhlásenie ES o zhode alebo vhodnosti na použitie v súlade s článkom 9 ods. 2 a článkom 10 ods. 1 smernice (EÚ) 2016/797.

Posúdenie zhody komponentu interoperability musí byť v súlade s predpísanými modulmi príslušného komponentu stanovenými v bode 6.1.2 tejto TSI.

▼ B6.1.2. *Uplatňovanie modulov*

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

Tabuľka 14

Moduly na účely osvedčenia ES o zhode komponentov interoperability

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

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

▼ M4

Tabuľka 15

Kombinácia modulov na účely osvedčenia ES o zhode komponentov interoperability

Bod v tejto prílohe	Posudzované komponenty	Modul						
		CA	CA1 alebo CA2 ⁽¹⁰⁾	CB + CC	CB + CD	CB + CF	CH ⁽¹⁾	CH1
5.3.1.2 a 5.3.1.3	Rampy a zdvižné plošiny na nástupišti		X		X	X	X	X

▼ **M4**

Bod v tejto prílohe	Posudzované komponenty	Modul						
		CA	CA1 alebo CA2 ⁽¹⁰⁾	CB + CC	CB + CD	CB + CF	CH ⁽¹⁾	CH1
5.3.2.1	Rozhranie ovládacieho zariadenia dverí	X		X			X	
5.3.2.2, 5.3.2.3 a 5.3.2.4	Toalety		X	X	X		X	X
5.3.2.5	Stolík na prebaľovanie detí	X		X			X	
5.3.2.6	Zariadenia na privolanie pomoci	X		X			X	
5.3.2.8 až 5.3.2.10	Pomocné zariadenia pri nástupe a výstupe		X		X	X	X	X

(1) Moduly CA1, CA2 alebo CH sa môžu použiť iba v prípade výrobkov vyrobených v súlade s konštrukčným riešením, ktoré bolo vyvinuté a použité na uvedenie výrobkov na trh už pred uplatňovaním príslušných TSI uplatniteľných na uvedené výrobky, za predpokladu, že výrobca preukáže notifikovanému orgánu, že preskúmanie návrhu a typová skúška sa pri predchádzajúcich aplikáciách uskutočnili za porovnateľných podmienok a že tieto výrobky sú v súlade s požiadavkami tejto TSI; preukázanie tejto skutočnosti sa musí zdokumentovať a považuje sa za dôkaz na rovnakej úrovni ako v prípade modulu CB alebo preskúšania návrhu v súlade s modulom CH1.

▼ **B**

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

6.1.3. *Osobitné postupy posudzovania*

6.1.3.1. Univerzálne toalety

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

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

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

6.1.3.2. Toalety a univerzálne toalety

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

6.2. **Subsystémy**▼ **M4**6.2.1. *Overenie ES (všeobecne)*

Postupy overenia ES, ktoré sa majú uplatňovať na jednotlivé subsystémy, sú opísané v článku 15 smernice (EÚ) 2016/797 a v prílohe IV k uvedenej smernici.

Postup overenia ES sa musí uskutočniť v súlade s predpísaným modulom (modulmi) špecifikovaným v bode 6.2.2 tejto TSI.

▼M4

Ak žiadateľ v prípade subsystému infraštruktúra preukáže, že skúšky alebo posúdenia subsystému alebo častí subsystému sú rovnaké ako skúšky a posúdenia v prípade predchádzajúcich aplikácií konštrukčného riešenia alebo že boli v prípade predchádzajúcich aplikácií vykonané úspešne, notifikovaný orgán zohľadní výsledky uvedených skúšok a posúdení na účely overenia ES.

Cieľom kontroly vykonávanej notifikovaným orgánom je zabezpečiť, že subsystém infraštruktúra spĺňa požiadavky TSI. Kontrola sa vykonáva ako vizuálna prehliadka; v prípade pochybností môže notifikovaná osoba na účely overenia hodnôt požiadať žiadateľa o vykonanie meraní. Ak sú možné rôzne metódy (napr. v prípade kontrastu), použije sa metóda merania žiadateľa.

Na schvaľovacom procese a obsahu posúdenia sa musia dohodnúť žiadateľ a notifikovaný orgán v súlade s požiadavkami stanovenými v tejto TSI.

▼B6.2.2. *Postup overenia ES subsystému (moduly)*

Moduly na overenie ES subsystémov sú uvedené v tabuľke:

Tabuľka 16

Moduly na overenie ES subsystémov

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

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

Tabuľka 17

Kombinácia modulov na overenie subsystémov ES

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

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

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

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

▼B

6.2.3.2 Poloha schodíka pre nástup do vozidla a výstup z vozidla

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

▼M4

6.2.3.3. Posúdenie kontrastu v prípade subsystému železničné koľajové vozidlá

V prípade subsystému železničné koľajové vozidlá sa posúdenie kontrastu vykoná v súlade so špecifikáciou uvedenou v indexovom čísle [18] dodatku A.

▼B6.2.4. *Technické riešenia poskytujúce predpoklad zhody vo fáze návrhu*

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

- parkovacie zariadenia,
- dvere a vstupy, priehľadné prekážky s ich značením,
- hmatové podlahové indikátory, hmatové informácie na bezbarierových trasách,
- rampy a schodiská s držadlami,
- upevnenie a zvýraznenie prvkov vybavenia,
- pulty predaja cestovných lístkov alebo informačné pulty,
- automaty na predaj cestovných lístkov a prístroje na kontrolu cestovných lístkov,
- vizuálne informácie: orientačné značky, piktogramy, dynamické informácie,
- nástupištia vrátane koncov a hrán, prístreškov a čakární, ak sú k dispozícii,
- úrovňové koľajové priechody.

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

▼M46.2.5. *Posúdenie údržby*

V súlade s článkom 15 ods. 4 smernice (EÚ) 2016/797 je žiadateľ zodpovedný za zostavenie súboru technickej dokumentácie, ktorý obsahuje dokumentáciu potrebnú pre prevádzku a údržbu.

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

6.2.6. *Posúdenie prevádzkových predpisov*

V súlade s článkami 10 a 12 smernice (EÚ) 2016/798 musia železničné podniky a manažéri infraštruktúry preukázať súlad s prevádzkovými požiadavkami tejto TSI v rámci svojho systému riadenia bezpečnosti, keď predkladajú žiadosť o nové alebo zmenené bezpečnostné osvedčenie alebo bezpečnostné povolenie.

▼B6.2.7. *Posudzovanie jednotiek určených na použitie vo všeobecnej prevádzke*

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

▼ B

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

▼ M4

Potom, čo takáto jednotka získala povolenie na uvedenie na trh, je zodpovednosťou železničného podniku zabezpečiť, aby pri zostavovaní vlaku s ďalšími zlučiteľnými vozidlami bol v súlade s predpismi vymedzenými v bode 4.2.2.5 TSI OPE (zostava vlaku) na úrovni vlaku dodržaný bod 4.2 tejto TSI.

▼ B

7. VYKONÁVANIE TSI

7.1. **Uplatňovanie tejto TSI na novú infraštruktúru a železničné koľajové vozidlá****▼ M4**7.1.1. *Nová infraštruktúra*

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

Nie je záväzné uplatňovať túto TSI na nové stanice, ktorým už bolo udelené stavebné povolenie alebo ktoré sú predmetom zákazky na rozsiahle stavebné práce, ktorá je ku dňu začatia uplatňovania tejto TSI už podpísaná alebo sa nachádza v konečnej fáze postupu verejného obstarávania. Musí sa však uplatňovať skoršia verzia tejto TSI v rámci jej vymedzeného rozsahu pôsobnosti. Ak sa na konkrétne úseky stanice uplatňujú časti rôznych verzií tejto TSI, musí byť súlad ich uplatniteľných požiadaviek zdôvodnený žiadateľom a osvedčený notifikovaným orgánom.

Ak sa opäť uvádzajú do prevádzky stanice, ktoré boli dlhší čas mimo prevádzky osobnej železničnej dopravy, môže sa to považovať za obnovenie alebo modernizáciu v súlade s bodom 7.2.

Vo všetkých prípadoch výstavby nových staníc musí manažér stanice alebo projektant uskutočniť konzultácie so subjektmi zodpovednými za správu susedných areálov, aby bolo nielen na stanicach, ale aj na prístupových komunikáciách k nim v čo najväčšej miere možné splniť požiadavky na prístupnosť. V prípade multimodálnych staníc sa musia o spojeniach medzi železnicou a ostatnými druhmi dopravy viesť konzultácie s ostatnými dopravnými orgánmi.

7.1.2. *Nové železničné koľajové vozidlá*

1. Táto TSI sa uplatňuje na všetky jednotky železničných koľajových vozidiel v rozsahu jej pôsobnosti, ktoré sa uvádzajú na trh po 28. septembri 2023, s výnimkou prípadov, keď sa uplatňuje bod 7.1.1.2 Uplatňovanie na prebiehajúce projekty TSI LOC & PAS.

2. Zhoda s touto prílohou v jej znení platnom pred 28. septembrom 2023 sa s výnimkou zmien TSI uvedených v dodatku P považuje za rovnocennú so zhodou s touto TSI.

3. Pravidlá týkajúce sa osvedčení ES o typovej skúške alebo preskúšaní návrhu pre subsystém železničné koľajové vozidlá a súvisiace komponenty interoperability musia byť v súlade s bodom 7.1.3 TSI LOC & PAS.

▼ B7.2. **Uplatňovanie tejto TSI na existujúcu infraštruktúru a železničné koľajové vozidlá**7.2.1. *Postupný prechod na cieľový systém*

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

▼ B

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

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

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

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

▼ M1

7.2.1.1. Súpis majetku – infraštruktúra

7.2.1.1.1. Funkčná a technická architektúra

Funkcie súpisu majetku sú:

1. identifikovať existujúce zábrany a prekážky prístupnosti;
2. poskytovať informácie používateľom;
3. monitorovať a hodnotiť pokrok v oblasti prístupnosti.

Architektúra výmeny údajov o prístupnosti je stanovená v nariadení (EÚ) č. 454/2011 (TSI TAP).

▼ M4

Na formátovanie a výmenu údajov o prístupnosti sa uplatňujú špecifikácie uvedené v indexových číslach [21] a [22] dodatku A.

▼ M1

Na účely konkrétneho plánovaného použitia sa v technických dokumentoch uvedených v dodatku O indexovom čísle 1 stanovuje harmonizovaný špecifický profil transmodelu.

7.2.1.1.2. Pravidlá zápisu a sebahodnotenia údajov o prístupnosti

Platia tieto pravidlá zápisu a sebahodnotenia údajov o prístupnosti:

1. subjekty, ktoré zbierajú údaje o prístupnosti týkajúce sa majetku, nemusia byť nezávislé od subjektov vykonávajúcich každodennú správu uvedeného majetku,
2. počas prvého zberu údajov o prístupnosti podľa vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) 2019/772 ⁽¹⁾, sa môže stav súladu staníc s touto TSI zaznamenať ako nehodnotený;

⁽¹⁾ Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2019/772 zo 16. mája 2019, ktorým sa mení nariadenie Komisie (EÚ) č. 1300/2014, pokiaľ ide o súpis majetku s cieľom identifikovať prekážky prístupnosti, poskytovať používateľom informácie a monitorovať a hodnotiť pokrok v oblasti prístupnosti (Ú. v. EÚ L 139 I, 27.5.2019, s. 1).

▼ M1

3. ak sa stanica alebo jej časti podrobia modernizácii, obnove alebo akýmkoľvek prácam v zmysle národného implementačného plánu pre túto TSI, uvedú sa aktualizované údaje o prístupnosti, prípadne vrátane stavu súladu s touto TSI;
4. stav súladu s touto TSI možno aktualizovať na základe ISV opísaného v bode 6.2.4 tejto TSI;
5. funkčný stav vybavenia netreba zaznamenávať v súpise.

Komisia sprístupní nástroj na zber údajov, ktorého prevádzkové režimy sú opísané v technických dokumentoch uvedených v dodatku O indexovom čísle 2.

Prípadne, ak existujú štruktúrované údaje o prístupnosti a možno ich skonvertovať na harmonizovaný profil, uvedené údaje možno preniesť po konverzii. Metodika konverzie existujúcich údajov o prístupnosti a komunikačný protokol sa stanovujú v technických dokumentoch uvedených v dodatku O indexovom čísle 3.

7.2.1.1.3. Pravidlá získavania údajov

z databázy ERSAD:

1. verejnosť má prístup k informáciám z verejného webového sídla, ktoré prevádzkuje Železničná agentúra Európskej únie;
2. registrované vnútroštátne orgány majú možnosť získať všetky údaje o prístupnosti, ktoré sa týkajú daného členského štátu;
3. Komisia a agentúra majú možnosť získať všetky údaje o prístupnosti.

▼ M4**▼ M1**

7.2.1.1.4. Pravidlá spravovania spätnej väzby používateľov

Spätná väzba od používateľov môže mať formu:

1. inštitucionálnej spätnej väzby používateľských združení vrátane organizácií zastupujúcich osoby so zdravotným postihnutím: existujúce štruktúry sa môžu používať, pokiaľ zahŕňajú zástupcov organizácií osôb so zdravotným postihnutím a osôb so zníženou pohyblivosťou a odrážajú situáciu na príslušnej úrovni, nie nevyhnutne na vnútroštátnej úrovni. Postup poskytovania spätnej väzby od používateľov je organizovaný tak, aby bola umožnená rovnocenná účasť uvedených organizácií;
2. individuálnej spätnej väzby: návštevníkom webovej stránky sa poskytne možnosť oznámiť nesprávne údaje o prístupnosti konkrétnej stanice a potvrdenie o prijatí ich pripomienky.

V oboch prípadoch sa spätnou väzbou od používateľov primerane zaoberajú subjekty zodpovedné za zber, správu a výmenu údajov.

▼ B

7.2.2. Uplatňovanie tejto TSI na existujúcu infraštruktúru

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

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

▼ B

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

▼ M4

- 7.2.3. *Uplatňovanie tejto TSI na železničné koľajové vozidlá v prevádzke alebo na existujúci typ železničných koľajových vozidiel*
1. Pravidlá riadenia zmien železničných koľajových vozidiel v prevádzke alebo existujúceho typu železničných koľajových vozidiel musia byť v súlade s bodom 7.1.2 TSI LOC & PAS a dodatkom F k tejto TSI.
 2. Pravidlá rozšírenia oblasti použitia existujúcich železničných koľajových vozidiel, ktoré boli v prevádzke pred 19. júlom 2010 alebo ktoré majú povolenie v súlade so smernicou 2008/57/ES, musia byť v súlade s bodom 7.1.4 TSI LOC & PAS.

▼ B7.3. **Špecifické prípady**7.3.1. *Všeobecne*

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

Tieto špecifické prípady sú rozdelené do týchto kategórií:

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

7.3.2. *Zoznam špecifických prípadov*7.3.2.1. *Prednostné sedadlá (bod 4.2.2.1)*

Špecifické prípady „P“ pre Nemecko a Dánsko

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

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

7.3.2.2. *Miesta pre invalidné vozíky (bod 4.2.2.2)*

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

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

7.3.2.3. *Vonkajšie dvere (bod 4.2.2.3.2)*

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

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

▼B

7.3.2.4. Voľne priechodné priestory (bod 4.2.2.6)

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

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

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

7.3.2.5. Výškové zmeny (bod 4.2.2.8)

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

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

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

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

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

Tabuľka 18

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

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

Špecifický prípad „P“ pre Fínsko

Pri použití na tratiach vo Fínsku bude potrebný dodatočný schodík. Prvý použiteľný schodík musí byť riešený tak, aby maximálny konštrukčný obrys vozidla splňal požiadavky špecifikácie uvedenej v ►M4 indexovom čísle [15] dodatku A ◀ a hodnoty δ_h , δ_{v+} a δ_{v-} musia byť také, ako sa uvádza v tejto tabuľke:

Tabuľka 19

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

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

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

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

Tabuľka 20

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

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

▼ **B**

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

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

Tabuľka 21

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

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

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

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

Tabuľka 22

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

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

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

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

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

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

▼ **M4**

Špecifický prípad „P“ pre Španielsko

V prípade železničných koľajových vozidiel určených na prevádzku na trati s rozchodom 1 435 mm sú hodnoty b_{q0} , δ_h , δ_{v+} a δ_{v-} vymedzené v bode 4.2.2.11.1 tabuľke 7 a tabuľke 8.

V prípade železničných koľajových vozidiel určených na prevádzku na trati s rozchodom koľaje 1 668 mm bude poloha prvého použiteľného prístupového schodíka zodpovedať rozmerom uvedeným v tabuľke 23 a tabuľke 24 tejto TSI v závislosti od výšky nástupíšť a a priečného prierezu trate, ako sa vymedzuje v bode 7.7.15.1 prílohy k nariadeniu Komisie (EÚ) č. 1299/2014⁽¹⁾:

⁽¹⁾ Nariadenie Komisie (EÚ) č. 1299/2014 z 18. novembra 2014 o technickej špecifikácii interoperability týkajúcej sa subsystému „infraštruktúra“ systému železníc v Európskej únii (Ú. v. EÚ L 356, 12.12.2014, s. 1).

▼M4

Table 23

Specific case for Spain — values of δ_h , δ_{v+} and δ_{v-} and b_{q0} on a straight level track with 1 668 mm track gauge

On a straight level track					
Step position		Line structure gauge			
		Gauge GEC16 or GEB16	Gauge GHE16		Three-rails track ⁽¹⁾
			Platform height 760 or 680 mm	Platform height 550 mm	
δ_h mm	1 435/1 668 mm variable track gauge vehicles	275	275	255	316,5
	1 668 mm track gauge vehicles	200	200	200	241,5
δ_{v+} mm		230			
δ_{v-} mm		160			
b_{q0}		1 725	1 725	1 705	1 766,5

Table 24

Specific case for Spain — values of δ_h , δ_{v+} and δ_{v-} and b_{q0} on a track with a curve radius of 300 m with 1 668 mm track gauge

On a track with a curve radius of 300 m					
Step position		Line structure gauge			
		Gauge GEC16 or GEB16	Gauge GHE16		Three-rails track ⁽¹⁾
			Platform height 760 or 680 mm	Platform height 550 mm	
δ_h mm	1 435/1 668 mm variable track gauge vehicles	365	365	345	406,5
	1 668 mm track gauge vehicles	290	290	290	331,5
δ_{v+} mm		230			
δ_{v-} mm		160			
b_{q0}		1 737,5	1 737,5	1 717,5	1 779

- (1) These values shall be applied where the shared rail is located in the closest position to the platform. If the shared rail is in the farthest position from the platform, the position of the first useable step will fit to the appropriate dimensions depending on the line structure gauge and the platform height, as defined in the lines corresponding to the 1 668 mm track gauge case with two rails.

▼ **M4**

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

Prístupové schodíky do vozidla určené pre cestujúcich musia byť navrhnuté tak, aby spĺňali požiadavky stanovené vo vnútroštátnych technických predpisoch oznámených na tento účel.

7.3.2.7. **Poskytovanie pomocných zariadení na nástup a výstup a poskytovanie pomoci (bod 4.4.3)**

Špecifický prípad „P“ pre Španielsko

V španielskej sieti je možné prevádzkovať vlaky s projektovaným obrysom menším ako priechodný prierez, ktorý sa berie do úvahy pri inštalácii nástupíšť (pozri poznámku). V dôsledku toho by vodorovná medzera medzi vlakom a nástupišťom mohla byť širšia. Preto musia zúčastnený železničný podnik a manažér infraštruktúry alebo manažér stanice vykonávať spoločné riadenie rizík v týchto prípadoch:

- a) v prípade železničných koľajových vozidiel určených na prevádzku na tratiach s rozchodom koľaje 1 668 mm, keď sa zaoblená hrana prístupového schodíka nachádza mimo oblasti vymedzenej v tabuľke 23 pre $\delta_h = 200$ mm a v tabuľke 24 pre $\delta_h = 290$ mm;
- b) v prípade železničných koľajových vozidiel určených na prevádzku na trojkoľajových tratiach s rozchodom koľaje 1 435 mm, keď je koľajnica používaná pre oba rozchody v najvzdialenejšej polohe od nástupíšť.

Poznámka: obrys vozidla je užší ako priechodný prierez, ak je polovičná šírka referenčného kinematického obrysu vozidla meraná na úrovni nástupíšť menšia ako polovičná šírka referenčného kinematického obrysu priechodného prierezu.

7.3.2.8. **Označenie bezbariérovej trasy (bod 4.2.1.2.3)**

Špecifický prípad „T“ pre Francúzsko

Hmatové a kontrastné podlahové indikátory na poskytovanie informácií o bezbariérovej trase sa nemusia používať v malých staniach, ak sú k dispozícii diaľkovo ovládané zvukové znamenia.

▼ **M4**

Dodatok A

Normy alebo normatívne dokumenty, na ktoré odkazuje táto TSI

Indexové číslo	Posudzované vlastnosti	Bod TSI	Bod povinnej normy
[1]	EN 81-70:2021 + A1:2022 Bezpečnostné pravidlá na konštrukciu a montáž výťahov. Osobitné úpravy výťahov určených na dopravu osôb alebo osôb a nákladov. Časť 70: Prístupnosť výťahov vrátane osôb s obmedzenou schopnosťou pohybu a orientácie		
[1.1]	Rozmery zdvižných plošín	4.2.1.2.2 bod 5	5.3.1, tabuľka 3
[1.2]	Hmatové označenia	4.2.1.10 bod 7	Tabuľka 4 písm. c), h), j) a k)
[2]	EN 115-1:2017 Bezpečnosť pohyblivých schodov a pohyblivých chodníkov. Časť 1: Konštrukcia a montáž		
[2.1]	Konštrukčné riešenie pohyblivých schodov a pohyblivých chodníkov	4.2.1.2.2 bod 6	5.4.1.2.2, 5.4.1.2.3 5.2.2
[3]	EN 12464-2:2014 Svetlo a osvetlenie. Osvetlenie pracovísk. Časť 2: Vonkajšie pracoviská		
[3.1]	Osvetlenie na nástupištiach	4.2.1.9 bod 3	Tabuľka 5.12, okrem bodov 5.12.16 a 5.12.19
[4]	EN 12464-1:2021 Svetlo a osvetlenie. Osvetlenie pracovísk. Časť 1: Vnútorne pracoviská		
[4.1]	Osvetlenie na nástupištiach	4.2.1.9 bod 3	61.1.2
[5]	EN 60268-16:2020 Elektroakustické zariadenia. Časť 16: Objektívne hodnotenie zrozumiteľnosti reči indexom prenosu reči		
[5.1]	Index prenosu reči, stanice	4.2.1.11 bod 1	Príloha B
[5.2]	Index prenosu reči, železničné koľajové vozidlá	4.2.2.7.4 bod 5	
[6]	EN 13272-1:2019 Železnice. Elektrické osvetlenie v koľajových vozidlách verejnej dopravy. Časť 1: Železničné dráhy		
[6.1]	Osvetlenie v železničných koľajových vozidlách	4.2.2.4 bod 1	4.1.2
[6.2]	Redukcia osvetlenia (prevádzkový predpis)	4.4.2.7	4.1.6, 4.1.7

▼ **M4**

Indexové číslo	Posudzované vlastnosti	Bod TSI	Bod povinnej normy
[7]	ISO 3864-1:2011 Grafické symboly. Bezpečnostné farby a bezpečnostné značky. Časť 1: Princípy návrhu na bezpečnostné značky a bezpečnostné označenia		
[7.1]	Bezpečnostné, výstražné, príkazové a zákazové značky	4.2.2.7.2 bod 1	6, 7, 8, 9, 10, 11
[8]	EN 15273-1:2013+A1:2016/AC:2017 Železnice. Priečhodné prierezy a obrisy. Časť 1: Všeobecne. Spoločné ustanovenia pre infraštruktúru a koľajové vozidlá		
[8.1]	Výpočet b_{q0}	4.2.2.11.1 bod 2	H.2.2
[9]	EN 16585-1:2017 Železnice. Konštrukčné riešenie pre osoby so zníženou pohyblivosťou. Vybavenie a súčasti koľajového vozidla. Časť 1: Toalety		
[9.1]	Posúdenie univerzálnej toalety	6.1.3.1	Kapitola 6
[9.2]	Pohodlný dosah osoby používajúcej invalidný vozík	4.2.2.2 bod 12	Obrázok B.2
[10]	ISO 3864-4:2011 Grafické symboly. Bezpečnostné farby a bezpečnostné značky. Časť 4: Kolorimetrické a fotometrické vlastnosti materiálov bezpečnostných značiek		
[10.1]	Vymedzenie farieb	5.3.2.6 bod 1	Kapitola 4
[11]	EN 14752:2019 + A1:2021 Železnice. Bočné vstupné systémy koľajových vozidiel		
[11.1]	Mechanická pevnosť pomocného zariadenia na výstup a nástup	5.3.2.8 bod 2	4.2.2
[11.2]	Detekcia prekážok	5.3.2.8 bod 5	5.4
[12]	ISO 7000:2019 Grafické značky používané na zariadeniach. Registrované značky		
[12.1]	Symbol pre značky označujúce priestory prístupné pre invalidné vozíky	Bod N.3 dodatku N	Symbol 0100
[13]	ISO 7001:2007/Amd 4:2017 Grafické značky. Verejné informačné značky		
[13.1]	Symbol pre značky označujúce priestory prístupné pre invalidné vozíky	Bod N.3 dodatku N	Symbol PIPF 006
[14]	ETSI EN 301 462:2000-03 Ľudské hľadiská (HF). Symboly na identifikáciu telekomunikačných zariadení pre nepočujúcich a slabo počujúcich ľudí		

▼ **M4**

Indexové číslo	Posudzované vlastnosti	Bod TSI	Bod povinnej normy
[14.1]	Symbol pre značku označujúcu indukčné slučky	Bod N.3 dodatku N	4.3.1.2
[15]	EN 15273-2:2013+A1:2016 Železnice. Priečhodné prierezy a obrisy. Časť 2: Obrisy koľajových vozidiel		
[15.1]	Špecifický prípad pre Fínsko	7.3.2.6	Príloha F
[16]	EN 16585-2:2017 Železnice. Konštrukčné riešenie pre osoby so zníženou pohyblivosťou. Vybavenie a súčasti koľajového vozidla. Časť 2: Prvky na sedenie, státie a premiestňovanie		
[16.1]	Schémy prednostných sedadiel	4.2.2.1.2.1 bod 7 4.2.2.1.2.1 bod 8	Príloha A
[16.2]	Sedadlá umiestnené v jednom smere	4.2.2.1.2.2 bod 1	Obrázok A.2
[16.3]	Sedadlá umiestnené oproti sebe	4.2.2.1.2.3 bod 1 4.2.2.1.2.3 bod 2	Obrázky A.3 a A.4
[16.4]	Schémy miest pre invalidné vozíky	4.2.2.2 bod 4	Obrázky B1, B2, B3
[16.5]	Schémy miest pre invalidné vozíky	Dodatok F	Obrázok 5
[17]	EN 16585-3:2017 Železnice. Konštrukčné riešenie pre osoby so zníženou pohyblivosťou. Vybavenie a súčasti koľajového vozidla. Časť 3: Chodby a vnútorné dvere		
[17.1]	Voľne priečhodný priestor cez vozidlá	4.2.2.6 bod 1	Obrázok 2
[17.2]	Voľne priečhodný priestor medzi spojenými vozidlami jednej vlakovej súpravy	4.2.2.6 bod 1	Obrázok 3
[17.3]	Voľne priečhodný priestor smerom do priestorov prístupných pre invalidné vozíky a z nich	4.2.2.6 bod 1	Obrázok 5
[17.4]	Šírky chodieb na zmenu smeru	4.2.2.6 bod 4	Tabuľka 3
[18]	EN 16584-1:2017 Železnice. Konštrukčné riešenie pre osoby so zníženou pohyblivosťou. Všeobecné požiadavky. Časť 1: Kontrast		
[18.1]	Posúdenie kontrastu v prípade subsystému železničné koľajové vozidlá	6.2.3.3	Príloha A, bod A.1

▼ **M4**

Indexové číslo	Posudzované vlastnosti	Bod TSI	Bod povinnej normy
[19]	EN 16584-2:2017 Železnice. Konštrukčné riešenie pre osoby so zníženou pohyblivosťou. Všeobecné požiadavky. Časť 2: Informácie		
[19.1]	Vizuálne signály dverí	4.2.2.3.2 bod 11	5.3.3.2 písm. g) a h)
[20]	EN 17285:2020 Železnice. Akustika. Meranie akustických výstrah dverí		
[20.1]	Meranie signálov vnútorných dverí	Dod. G – G.4	5, 6, 7
[20.2]	Meranie signálov vonkajších dverí	Dod. G – G.4	5, 6, 7
[20.3]	Meranie signálov na nájdenie dverí	Dod. G – G.4	5, 7
[21]	CEN/TS 16614-1:2020 Verejná doprava. Sieť a výmena cestovných poriadkov (NeTEx). Časť 1: Výmenný formát topológie siete verejnej dopravy		
[21.1]	Formátovanie a výmena údajov o prístupnosti	7.2.1.1.1	Všetky
[22]	EN 12896-1:2016 Verejná doprava. Referenčný dátový model. Spoločné koncepty (Transmodel)		
[22.1]	Formátovanie a výmena údajov o prístupnosti	7.2.1.1.1	Všetky

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

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

▼ M4

Dodatok C

(nepoužíva sa)

▼ B*Dodatok D***Posudzovanie komponentov interoperability****D.1 ROZSAH PÔSOBNOSTI**

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

D.2 VLASTNOSTI

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

*Tabuľka D.1***Posudzovanie komponentov interoperability**

1	2	3	4	5
Komponenty interoperability a posudzované vlastnosti	Posudzovanie v nasledujúcej fáze			
	Fáza konštrukčného riešenia a vývoja			Výrobná fáza
	Revízia a/alebo preskúmanie konštrukčného riešenia	Revízia výrobného procesu	Typová skúška	Overenie typovej zhody
▼ M4 _____				
▼ B				
5.3.1.2 Rampy na nástupištiach	X		X	X
5.3.1.3 Zdvižné plošiny na nástupištiach	X		X	X
5.3.2.1 Rozhranie ovládacieho zariadenia dverí	X		X	X
5.3.2.2 a 5.3.2.3 Štandardné toalety	X		X	X
5.3.2.2 a 5.3.2.4 Univerzálne toalety	X		X	X
5.3.2.5 Priestor na prebaľovanie detí	X		X	X
5.3.2.6 Zariadenie na privolanie pomoci	X		X	X
▼ M4 _____				
▼ B				
5.3.2.8 Pohyblivé schodíky a mostíkové plošiny	X		X	X
5.3.2.9 Vozidlová rampa	X		X	X
5.3.2.10 Vozidlová zdvižná plošina	X		X	X

▼ **B**

Dodatok E

Posudzovanie subsystémov

E.1 ROZSAH PÔSOBNOSTI

V tomto dodatku sa uvádza posudzovanie zhody subsystémov

E.2 VLASTNOSTI A MODULY

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

▼ **M4**

Tabuľka E.1

Posudzovanie subsystému infraštruktúra (skonštruovaného a dodávaného ako samostatná jednotka)

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

▼ **M4**

Tabuľka E.2

Posudzovanie subsystému železničné koľajové vozidlá (skonštruované a dodávané ako sériové výrobky)

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

▼ M4*Dodatok F***Obnova alebo modernizácia železničných koľajových vozidiel**

Ak sa obnovujú alebo modernizujú časti železničných koľajových vozidiel, musia spĺňať požiadavky tejto TSI; súlad s obsahom tejto TSI nie je povinný v týchto prípadoch:

Konštrukcie

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

Sedadlá

Súlad s bodom 4.2.2.1, pokiaľ ide o držadlá na operadlách sedadiel, je povinný len v prípade, ak sú v celom vozidle obnovené alebo zmodernizované konštrukcie sedadiel.

Súlad s bodom 4.2.2.1.2, pokiaľ ide o rozmery prednostných sedadiel a ich okolia, je povinný len v prípade, ak sa v celom vlaku zmenilo usporiadanie sedadiel a ak je súlad možné dosiahnuť bez toho, aby došlo k zníženiu existujúcej kapacity vlaku. V takom prípade sa zabezpečí maximálny počet prednostných sedadiel.

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

Miesta pre invalidné vozíky

Miesta pre invalidné vozíky musia byť zabezpečené iba v prípade, že sa v celej vlakovej zostave mení usporiadanie sedadiel. Ak však nie je možné upraviť vstupný vchod alebo voľný priechodný priestor tak, aby bol umožnený prístup pre invalidné vozíky, miesto pre invalidný vozík sa pri zmene usporiadania sedadiel zabezpečiť nemusí. Miesta pre invalidné vozíky v existujúcich železničných koľajových vozidlách možno usporiadať v súlade so špecifikáciou uvedenou v indexovom čísle [16] dodatku A.

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

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

Vonkajšie dvere

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

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

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

▼ M4**Vnútorne dvere**

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

Osvetlenie

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

Toalety

Zabezpečenie univerzálnej toalety, ktorá je v plnom súlade s požiadavkami, je povinné len v prípade, ak sa kompletne obnovujú alebo modernizujú existujúce toalety, ak je k dispozícii miesto pre invalidný vozík a ak je univerzálnu toaletu spĺňajúcu príslušné požiadavky možné zabudovať bez konštrukčnej zmeny skrine vozidla.

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

Voľne prístupné priestory

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

Súlád s požiadavkami týkajúcimi sa voľného prístupného priestoru medzi spojenými vozidlami je povinný len v prípade obnovy alebo modernizácie priestoru medzi vozidlami.

Informácie

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

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

Zmeny výšky

Súlád s požiadavkami bodu 4.2.2.8 nie je v prípade obnovy alebo modernizácie povinný. V prípade obnovy alebo modernizácie materiálu nášľapných povrchov schodov však musí byť na zaoblenej hrane schodu kontrastný výstražný pás.

Držadlá

Súlád s požiadavkami bodu 4.2.2.9 je povinný len v prípade obnovy alebo modernizácie existujúcich držadiel.

Priestory na spanie prístupné pre invalidné vozíky

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

▼ M4

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

Poloha schodíkov, schodíky a pomocné zariadenia na nástup a výstup

Súlad s požiadavkami bodov 4.2.2.11 a 4.2.2.12 nie je v prípade obnovy alebo modernizácie povinný. Ak sú však namontované pohyblivé schodíky alebo iné zabudované pomocné zariadenia na nástup a výstup, musia spĺňať príslušné ustanovenia uvedených bodov.

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

▼ **M4**

Dodatok G

Zvukové signály pri vonkajších dverách pre cestujúcich**G.1. Vymedzenie pojmov**

V tomto dodatku sa používajú tieto pojmy:

f_{signal} = frekvencia excitačného zvuku

L_S = hladina akustického tlaku meraná ako L_{AFmax} maximálna hladina akustického tlaku s frekvenčným vážením „A“ a rýchlym časovým (Fast Time) vážením počas obdobia merania.

L_{Smax} = maximálna L_{AFmax}

L_{Smin} = minimálna L_{AFmax}

L_N = hladina okolitého hluku meraná takto:

a) frekvenčný rozsah energetická suma troch oktávových pásiem

$$L_N = \sum \left(10^{\frac{L_1}{10}} + 10^{\frac{L_2}{10}} + 10^{\frac{L_3}{10}} \right)$$

kde:

$$L_1 = L_{oct.500 \text{ Hz}}$$

$$L_2 = L_{oct.1000 \text{ Hz}}$$

$$L_3 = L_{oct.2000 \text{ Hz}}$$

b) hladina akustického tlaku meraná ako energeticky ekvivalentná hladina 20 s (L_{Aeq20})

G.2. Signály otvárania a zatvárania dverí**G.2.1. Signál otvárania dverí**

Charakteristiky	Pomaly pulzujúca sekvencia viacerých tónov (maximálne 2 pulzy za sekundu) alebo dvoch tónov
Frekvencie	<ul style="list-style-type: none"> – $f_{signal1} = 2\ 200 \text{ Hz} \pm 100 \text{ Hz}$ – $f_{signal2} = 1\ 760 \text{ Hz} \pm 100 \text{ Hz}$
Hladina akustického tlaku	Adaptívne zariadenie <ul style="list-style-type: none"> – $L_S \geq L_N + 5 \text{ dB}$ – $L_{Smax} = 70 \text{ dB} (+ 6/- 0)$ Neadaptívne zariadenie <ul style="list-style-type: none"> – $L_S = 70 \text{ dB} (+ 6/- 0)$

▼ **M4****G.2.2. Signál zatvárania dverí**

Charakteristiky	– Rýchlo pulzujúci tón (6 – 10 pulzov za sekundu)
Frekvencia	– $f_{signal} = 1\,900\text{ Hz} \pm 100\text{ Hz}$
Hladina akustického tlaku	Adaptívne zariadenie — $L_S \geq L_N + 5\text{ dB}$ — $L_{Smax} = 70\text{ dB} (+ 6/- 0)$ – Neadaptívne zariadenie — $L_S = 70\text{ dB} (+ 6/- 0)$

G.3. Signály na nájdenie dverí

Signálom na nájdenie dverí môže byť jeden tón (v súlade s bodom G.3.1) alebo dvojtónový signál (v súlade s bodom G.3.2). Oba druhy signálov musia byť akceptované rovnako vo všetkých členských štátoch.

G.3.1. Jednotónový signál

Charakteristiky	Interval tónu (obdĺžnik), bez postupného zosilňovania a slabnutia — trvanie impulzu signálu = $5\text{ ms} \pm 1\text{ ms}$ „on“ (čistý tónový impulz) — časový vzor signálu 3 až 5 impulzov za sekundu
Frekvencia	— $f_{signal} = 630\text{ Hz} \pm 50\text{ Hz}$
Hladina akustického tlaku	Adaptívne zariadenie — $L_S \geq L_N + 5\text{ dB}$ — $L_{Smin} = 45\text{ dB} (+/- 2)$ — $L_{Smax} = 65\text{ dB} (+/- 2)$ Neadaptívne zariadenie — $L_S = 60\text{ dB}$

G.3.2. Dvojtónový signál

Charakteristiky	Interval tónov (definícia signálu) — 100 ms s postupným zosilňovaním hladiny akustického tlaku — 100 ms zvuk prvého tónu $550\text{ Hz} \pm 50\text{ Hz}$ — 100 ms s postupným slabnutím hladiny akustického tlaku — 200 ms vypnuté — 100 ms s postupným zosilňovaním hladiny akustického tlaku — 100 ms zvuk druhého tónu $750\text{ Hz} \pm 50\text{ Hz}$ — 100 ms s postupným slabnutím hladiny akustického tlaku — 900 ms vypnuté — čas opakovania signálu = 1 700 ms
Frekvencia	$f_{signal1} = 550\text{ Hz} \pm 50\text{ Hz}$ $f_{signal2} = 750\text{ Hz} \pm 50\text{ Hz}$

▼ **M4**

Hladina akustického tlaku	Adaptívne zariadenie
	<ul style="list-style-type: none"> — $L_S \geq L_N + 5$ dB — $L_{Smin} = 50$ dB (+/- 2 dB) — $L_{Smax} = 70$ dB (+/- 2 dB)
	Neadaptívne zariadenie
	— $L_S = 70$ dB

G.4. Meracie polohy

Poloha mikrofónu na meranie zvukového signálu dverí musí byť v súlade so špecifikáciou uvedenou v indexovom čísle [20] dodatku A. Napriek tomu, že signál na nájdenie dverí do rozsahu pôsobnosti špecifikácie nepatrí, špecifikácia sa musí použiť aj na polohu mikrofónu signálu na nájdenie dverí.

Merania na preukázanie súladu sa musia vykonať pri troch rôznych umiestneniach dverí vo vlaku. Pri skúške zatvorenia musia byť dvere úplne otvorené a pri skúške otvorenia úplne zatvorené.

▼ **M4***Dodatok M***Interoperabilný invalidný vozík vhodný na prepravu vlakom****M.1. ROZSAH PÔSOBNOSTI**

V tomto dodatku sa uvádzajú maximálne technické obmedzenia pre interoperabilné invalidné vozíky vhodné na prepravu vlakom. Tieto obmedzenia sa používajú na navrhovanie a posudzovanie železničných koľajových vozidiel (architektúra, konštrukcia, usporiadanie) a ich komponentov (nástupné dvere, vnútorné dvere, sedadlá, toalety atď.). Ak vlastnosti invalidného vozíka tieto obmedzenia prekročia, môžu byť podmienky používania železničných koľajových vozidiel pre používateľa zhoršené (napríklad nemusí mať prístup do priestorov pre invalidné vozíky). Prekročenie niektorých obmedzení môže používateľovi brániť v nástupe do železničných koľajových vozidiel. Tieto obmedzenia vymedzuje každý železničný podnik podľa bodu 4.2.6.1 prílohy k nariadeniu (EÚ) č. 454/2011.

M.2. VLASTNOSTI

Hodnoty považované za technické obmedzenia:

Základné rozmery

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

Kolesá

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

Výška

Maximálne 1 450 mm vrátane 95-percentilného modelu sediaceho muža

Polomer otáčania

- 1 500 mm

Hmotnosť

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

Výška prekážky, ktorú možno prekonať, a svetlá výška

- Výška prekážky, ktorú možno prekonať, maximálne 50 mm
- Svetlá výška minimálne 60 mm pri sklone 10 ° (17 %) na konci stúpania pre cestu vpred (pod opierkou na nohy)

Maximálny bezpečný sklon, pri ktorom zostane invalidný vozík stabilný:

- Musí vykazovať dynamickú stabilitu vo všetkých smeroch pri uhle 6 stupňov (10 %).
- Musí vykazovať statickú stabilitu vo všetkých smeroch (aj pri brzdení) pri uhle 9 stupňov (16 %).

▼ B*Dodatok N***Značenie pre osoby so zníženou pohyblivosťou****N.1 ROZSAH PÔSOBNOSTI**

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

N.2 ROZMERY ZNAČIEK

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

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

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

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

▼ M4**N.3 SYMBOLY POUŽÍVANÉ NA ZNAČKÁCH****Medzinárodná značka pre invalidný vozík**

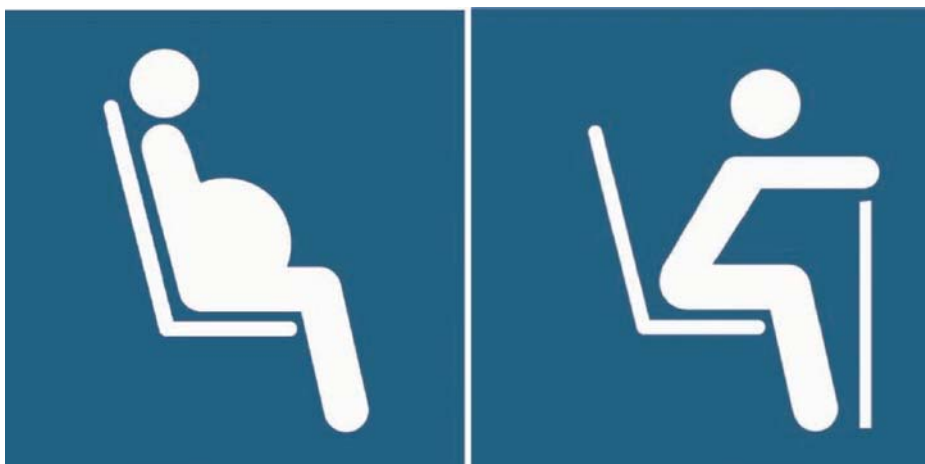
Táto značka označuje priestory prístupné pre invalidné vozíky a musí obsahovať symbol v súlade s jednou zo špecifikácií uvedených v indexovom čísle [12] alebo [13] dodatku A.

Značka pre indukčné slučky

de sú namontované indukčné slučky, a musí obsahovať symbol v súlade so špecifikáciou uvedenou v indexovom čísle [14] dodatku A.

Značka pre prednostné sedadlá

Táto značka označuje polohu prednostných sedadiel a musí obsahovať symboly uvedené na obrázku N1.

*Obrázok N1***Symboly pre prednostné sedadlá****N.4 FARBA ZNAČIEK**

Osobitné značenie uvedené v tomto dodatku je biele na tmavomodrom pozadí. Ak sú značky umiestnené na tmavomodrej tabuľke, je prípustné vymeniť farby pre symbol a pozadie (t. j. tmavomodrý symbol na bielom pozadí).

▼ M1*Dodatok O***Zoznam technických dokumentov**

Indexové číslo	Označenie
1	Harmonizovaný špecifický profil siete a výmeny cestovných poriadkov (NeTEx) na účely opisu staníc
2	Nástroj na zber údajov – prevádzkové režimy
3	Metodika konverzie existujúcich údajov o prístupnosti vrátane opisu externého rozhrania a komunikačného protokolu.

▼ **M4***Dodatok P***Zmeny požiadaviek a prechodné režimy**

V prípade iných bodov TSI, než sú body TSI uvedené v tabuľke P.1 a tabuľke P.2, znamená súlad s „predchádzajúcou TSI“ [teda s týmto nariadením zmeneným vykonávacím nariadením Komisie (EÚ) 2019/772 ⁽¹⁾] súlad s touto TSI platnou od 28. septembra 2023.

Zmeny so všeobecným prechodným režimom v trvaní siedmich rokov

V prípade bodov TSI uvedených v tabuľke P.1 súlad s predchádzajúcou TSI neznamená súlad s verziou tejto TSI platnou od 28. septembra 2023.

Projekty, ktoré k 28. septembru 2023 už sú vo fáze konštrukčného riešenia, musia byť v súlade s požiadavkou tejto TSI od 28. septembra 2030.

Na projekty vo fáze výroby a na železničné koľajové vozidlá v prevádzke sa požiadavky TSI uvedené v tabuľke P.1 nevzťahujú.

*Tabuľka P.1***Prechodný režim v trvaní 7 rokov**

Body TSI	Body TSI v predchádzajúcej TSI	Vysvetlenie zmeny TSI
4.2.2.1.1 bod 1a	Bez požiadavky	Nová požiadavka upresňujúca správnu polohu držadla
4.2.2.2 bod 8	4.2.2.2 bod 8	Presnejšie znenie požiadavky
4.2.2.3.2 bod 8 Keď sa dvere zatvárajú priamo na mieste (cestujúcim alebo členom vlakového personálu), vydá sa signál o zatvorení dverí; musí sa spustiť po uvedení ovládacieho zariadenia do činnosti a pokračovať dotedy, kým dvere nie sú zatvorené	Bez požiadavky	Nová požiadavka
4.2.2.3.2 bod 11	Bez požiadavky	Nová požiadavka
4.2.2.11.1 bod 3 V technickej dokumentácii podľa bodu 4.2.12 TSI LOC & PAS musia byť uvedené informácie o výške a odstupe teoretického nástupišt'a, výsledkom ktorých je zvislá medzera (δ_v) 160 mm a vodorovná medzera (δ_h) 200 mm od bodu umiestneného v strede zaoblenej hrany najnižšieho schodíka železničného koľajového vozidla stojaceho na priamej rovnej koľaji.	Bez požiadavky	Nová požiadavka

⁽¹⁾ Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2019/772 zo 16. mája 2019, ktorým sa mení nariadenie (EÚ) č. 1300/2014, pokiaľ ide o súpis majetku s cieľom identifikovať prekážky prístupnosti, poskytovať používateľom informácie a monitorovať a hodnotiť pokrok v oblasti prístupnosti (Ú. v. EÚ L 139 I, 27.5.2019, s. 1).

▼ **M4**

Body TSI	Body TSI v predchádzajúcej TSI	Vysvetlenie zmeny TSI
5.3.2.6 bod 1	5.3.2.6 bod 1	Obmedzenie poskytnutých možností
5.3.2.8	5.3.2.8	Nová požiadavka v špecifikácii uvedenej v indexovom čísle [11] dodatku A.
6.2.3.3	Bez požiadavky	Nová požiadavka odkazujúca na osobitnú normu týkajúcu sa kontrastu
7.3.2.6 Poloha schodíka pre nástup do vozidla a výstup z vozidla Špecifický prípad „P“ pre Španielsko	7.3.2.6 Poloha schodíka pre nástup do vozidla a výstup z vozidla Špecifický prípad „P“ pre Španielsko: siet' s rozchodom 1 668 mm	Nová požiadavka uplatniteľná na vozidlá pre rozchod koľaje 1 668 mm
Dodatok G – signály otvárania a zatvárania dverí	Dodatok G – signály otvárania a zatvárania dverí	Zmena metódy merania

Zmeny so špecifickým prechodným režimom

V prípade bodov TSI uvedených v tabuľke P.2 súlad s predchádzajúcou TSI neznamena súlad s touto TSI platnou od 28. septembra 2023.

Projekty, ktoré k 28. septembru 2023 už sú vo fáze konštrukčného riešenia, projekty vo fáze výroby a železničné koľajové vozidlá v prevádzke musia spĺňať požiadavku tejto TSI v súlade s príslušným prechodným režimom stanoveným v tabuľke P.2 od 28. septembra 2023.

Tabuľka P.2

Špecifický prechodný režim

Body TSI	Body TSI v predchádzajúcej TSI	Vysvetlenie zmeny TSI	Prechodný režim			
			Fáza konštrukčného riešenia sa nezačala	Fáza konštrukčného riešenia sa začala	Fáza výroby	Železničné koľajové vozidlá v prevádzke
Neuplatňuje sa						