

Európska železničná agentúra

Príručka na uplatňovanie TSI PRM
podľa rozhodnutia Komisie C(2010)2576 z 29. 4. 2010
o mandátu pre Agentúru

Odkaz v ERA:	ERA/GUI/02-2013/INT
Verzia v ERA:	1.1
Dátum:	18. mája 2015

Dokument vypracovala	Európska železničná agentúra Rue Marc Lefrancq, 120 BP 20392 F-59307 Valenciennes Cedex Francúzsko
Druh dokumentu:	príručka
Stav dokumentu:	verejný

Prehľad zmien

Verzia dátum	Autor(i)	Verzia	Číslo oddielu	Opis zmien
3. 12. 2014	ERA IU	1.0		Prvé vydanie
18. 5. 2015	ERA IU	1.1		Revízia so zohľadnením zasadnutí pracovnej skupiny PRM č. 25 dňa 22. 4. 2015

1. ROZSAH PÔSOBNOSTI TEJTO PRÍRUČKY	4
1.1. Rozsah pôsobnosti.....	4
1.2. Obsah príručky.....	4
1.3. Referenčné dokumenty.....	4
1.4. Vymedzenie pojmov a skratiek	5
2. OBJASNENIA PRM TSI	6
2.1. Rozsah pôsobnosti TSI.....	6
2.2. Vymedzenie pojmov.....	6
2.3. Všeobecné parametre.....	7
2.4. Subsystem infraštruktúra	10
2.5. Subsystem železničné koľajové vozidlá	22
2.6. Prevádzkové predpisy (body 4.4.1 a 4.4.2)	30
2.7. Značenie pre osoby so zníženou pohyblivosťou (dodatok N)	31
3. POSUDZOVANIE ZHODY	33
3.1. Posudzovanie parametrov druhej kategórie	33
3.2. Fázy posudzovania	35
4. VYKONÁVANIE	36
4.1. Uplatňovanie tejto TSI na novú infraštruktúru (bod 7.1.1).....	36
5. UPLATNITEĽNÉ ŠPECIFIKÁCIE A NORMY	37

1. ROZSAH PÔSOBNOSTI TEJTO PRÍRUČKY

1.1. Rozsah pôsobnosti

Tento dokument je prílohou k Príručke na uplatňovanie technických špecifikácií interoperability (TSI). Poskytuje informácie o uplatňovaní nariadenia 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.

Príručku treba čítať a používať len v spojení s PRM TSI. Je určená na uľahčenie jej používania, ale nenahrádza ju.

Do úvahy treba vziať aj všeobecnú časť Príručky na uplatňovanie TSI.

1.2. Obsah príručky

V nasledujúcich oddieloch tohto dokumentu sú v tieňovanom rámečku uvedené výňatky pôvodného textu PRM TSI, za ktorým nasleduje text poskytujúci usmernenie.

Usmernenie sa neuvádza v prípade bodov, pri ktorých si TSI nevyžaduje ďalšie vysvetlenie.

Uplatňovanie usmernenia je dobrovoľné. Neustanovujú sa ním ďalšie požiadavky nad rámec požiadaviek stanovených v TSI.

Usmernenie je poskytnuté vo forme ďalšieho vysvetľujúceho textu a v prípade potreby odkazom na normy, ktorými sa preukazuje dodržiavanie súladu s TSI. Zoznam príslušných noriem sa nachádza v kapitole 5 tohto dokumentu.

Normy uvedené v zozname sa nikdy nemajú považovať za jediný prijateľný prostriedok na dosiahnutie súladu s požiadavkami TSI.

Príručka obsahuje aj určité informácie o stratégii vykonávania.

1.3. Referenčné dokumenty

Zoznam referenčných dokumentov je uvedený vo všeobecnej časti Príručky na uplatňovanie TSI.

Používateľov príručky vyzývame, aby používali aj webovú lokalitu s odbornými stanoviskami a radami agentúry ERA, na ktorej sa pravidelne uverejňujú ďalšie objasnenia, vysvetlenia alebo opravy TSI:

[Stanoviská a rady](#)

Na záver, dobrým zdrojom objasnení sú aj Otázky a objasnenia a odporúčania pre používanie vydané Združením notifikovaných orgánov – NB-Rail:

[Dokumenty Nb-rail](#)

1.4. Vymedzenie pojmov a skratiek

Vymedzenie pojmov a skratiek je uvedené v bodoch 2.2 a 2.3 PRM TSI a vo všeobecnej časti Príručky na uplatňovanie TSI.

2. OBJASNENIA PRM TSI

2.1. Rozsah pôsobnosti TSI

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.

Uvedeným vymedzením rozsahu pôsobnosti týkajúceho sa infraštruktúry sa objasňuje, že sa týka len častí staníc **vyhradených na dopravu** (a nie napríklad nákupných centier). Takisto sa objasňuje, že TSI sa vzťahuje len na stanice a nie (napríklad) na núdzové východy, bezpečnostné oblasti v tuneloch alebo úrovňové križovania, ktoré nie sú súčasťou bezbariérovej trasy stanice.

Priestory, ktoré nie sú v správe železničného podniku, manažéra infraštruktúry alebo manažéra stanice (buď priamo alebo prostredníctvom subdodávateľov), nepatria do rozsahu pôsobnosti. V tomto prípade môže ísť napríklad o parkoviská.

2.2. Vymedzenie pojmov

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

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

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

Uvedené vymedzenie pojmu vychádza z článku 1 Dohovoru Organizácie spojených národov o právach osôb so zdravotným postihnutím. Osobitne nezahŕňa ľudí s deťmi, ľudí s objemnou batožinou a cudzincov, ktorí neovládajú miestny jazyk. Nezahŕňa automaticky starších ľudí a tehotné ženy.

Pokiaľ ide o uvedené posledné dve kategórie, tie systematicky nezapríčiňujú zníženú mobilitu, ale vysoký vek zrejme môže spôsobiť zníženie rýchlosti a obmedzenie schopnosti, s ktorou sa cestujúci pohybujú na stanici alebo v prostredí železničných koľajových vozidiel. Z toho dôvodu možno starších cestujúcich považovať za osoby so zníženou pohyblivosťou v porovnaní s priemerným cestujúcim. Podobne tehotenstvo nie je systematicky príčinou zníženej pohyblivosti. Ak je však ovplyvnená pohyblivosť tehotnej cestujúcej (napríklad jej bráni v plynulom a rýchlom pohybe), môže byť považovaná za osobu so zníženou pohyblivosťou.

V dôsledku toho počet prednostných sedadiel nebol ovplyvnený zmenou vymedzenia pojmu. Piktogramy používané na označenie prednostných sedadiel sa tiež neupravovali: symboly predstavujúce tehotnú ženu a staršiu osobu sú celosvetovo uznávané.

2.2.2. Vymedzenie ďalších pojmov

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 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.*

Na preukázanie toho by sa medzera mala vypočítať podľa požiadaviek uvedených v odsekoch 1. a 2. v bode 4.2.2.11.1 PRM TSI (pričom δ_h = horizontálna medzera a δ_v = vertikálna medzera) a v bode 2.5.10 tejto aplikačnej príručky so zohľadnením polomeru oblúka 300 m a priamej trate.

2.3. Všeobecné parametre

2.3.1. Objasnenie dvoch kategórií stanovených pre subsystém infraštruktúra (bod 4.2.1)

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

Pokiaľ ide o druhú kategóriu základných parametrov, pracovná skupina vypracúvajúca PRM TSI zaistila, aby sa na ne vždy mohla vzťahovať medzinárodná (ISO) alebo európska (EN) norma s niekoľkými výnimkami¹.

Z toho dôvodu je pre uvedené parametre v TSI úmyselne stanovená funkčná požiadavka na vysokej úrovni. V tejto aplikačnej príručke uvedený zoznam niektorých medzinárodných a európskych noriem, ktoré môže žiadateľ uplatniť, aby splnil túto funkčnú požiadavku.

Uplatňovanie týchto noriem ostáva dobrovoľné a žiadateľ môže vždy uplatniť iné normy, aby splnil požiadavky. Na funkčné požiadavky sa vlastne takisto všeobecne vzťahujú vnútroštátne, regionálne alebo miestne normy a niekedy dokonca podnikové predpisy.

Zásady uplatňovania iných noriem ako noriem uvedených v zozname v tejto aplikačnej príručke, sú:

- Vnútroštátne/regionálne/miestne normy možno uplatniť, ak poskytujú rovnocenné riešenie, ako je riešenie stanovené v normách uvedených v zozname v tejto príručke.
- Vnútroštátne/regionálne/miestne normy sa môžu uplatňovať len na území, ku ktorému sa viažu: jednou z príčin na odstránenie určitých podrobných požiadaviek z TSI je umožniť určitú harmonizáciu na miestnej úrovni. Žiadateľ, ktorý plánuje používať tzv. zahraničnú normu, by sa dostal do závažného rozporu s týmto cieľom.
- Podnikové predpisy sa môžu používať, ak sú odvodené od uvedených noriem, alebo ak ich potvrdila reprezentatívna skupina používateľov.

Rovnocennosť treba chápať ako „majúci rovnaký alebo podobný účinok“ podľa vymedzenia Collinsovhov slovníka:

rovnocenný, prídavné meno

1. *rovnaký alebo zameniteľný z hľadiska hodnoty, množstva, významu atď.*
2. *majúci rovnaký alebo podobný účinok alebo význam.*

Príklady rovnocenných riešení sú uvedené v dodatku 1.

V nasledujúcich bodoch sa uvedené požiadavky nazývajú „parametre druhej kategórie“.

Usmernenie na posúdenie parametrov druhej kategórie je uvedené v kapitole 3.

2.3.2. Kontrast

Kontrast je parameter druhej kategórie.

Požiadavka „kontrastovať s pozadím“ je častou požiadavkou v TSI. Všeobecne je vizuálny kontrast záležitosťou odlišných hodnôt svetelnej odrazivosti alebo odlišného jasu.

Keď sa vyžaduje v TSI zabezpečiť kontrast, možno ho dosiahnuť uplatnením noriem uvedených v zozname v kapitole 5 indexe A.

¹ Vo výnimočných prípadoch, v ktorých sa na parameter nevzťahuje medzinárodná norma, európska norma a nevzťahuje sa naň ani lokálnejšia norma, je možné používať normy z iného členského štátu EÚ alebo z iného regiónu členského štátu.

Metodika uvedená v Odporúčaní na používanie 053 vydaná združením NB-Rail (pozri bod 1.3) môže byť takisto použitá a môže sa prispôbiť použitím odrazivosti priamo z RAL.

Môžu sa použiť iné normy v súlade s pravidlami opísanými v bode 2.3.1.

Na posúdenie tohto parametra stačí poskytnúť kartu technických údajov výrobku (výrobkov). V posúdení sa nemajú zohľadňovať faktory, ako je sneh, ľad, dážď a odlišné podmienky osvetlenia (tiene).

V niektorých prípadoch sa v TSI vyžaduje poskytnutie samokontrastného označenia na prvkoch, ako sú pomocné zariadenia na výstup a nástup: tieto pomocné zariadenia predstavujú prekážky pre iných cestujúcich, keď sa používajú, z toho dôvodu sa často mení ich poloha a nedajú sa preto posúdiť na základe kontrastu s pozadím. Metodika na zabezpečenie samokontrastného označenia je opísaná v normách uvedených v zozname v kapitole 5, indexe B.

2.3.3. Hmatový

Požiadavka „hmatový“ je častou požiadavkou v TSI. Hmatový je parameter druhej kategórie.

Keď sa vyžaduje v TSI zabezpečiť hmatové značky a hmatové ovládacie zariadenia, možno to dosiahnuť uplatnením noriem uvedených v zozname v kapitole 5, indexe C.

Keď sa vyžaduje v TSI zabezpečiť hmatové podlahové indikátory, možno to dosiahnuť uplatnením noriem uvedených v zozname v kapitole 5, indexe D.

Môžu sa použiť iné normy v súlade s pravidlami opísanými v bode 2.3.1.

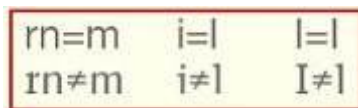
2.3.4. Čitateľnosť typu písma

Čitateľnosť typu písma súvisí s jednoduchosťou rozlišovania jedného písmena od iného. Čitateľnosť je parameter druhej kategórie.

Keď sa vyžaduje v TSI zabezpečiť čitateľnosť typu písma, možno ho dosiahnuť uplatnením noriem uvedených v zozname v kapitole 5, indexe E.

Môžu sa použiť iné normy v súlade s pravidlami opísanými v bode 2.3.1.

V normách sa všeobecne odporúča používanie typov písma sans serif („serif“ sú malé zakončovacie pätky na konci znaku. Písma „sans serif“ (bezpätkové) nemajú tieto malé zakončujúce pätky). Niektoré typy písma však využívajú horizontálne čiary na dosiahnutie lepšej čitateľnosti, tie by sa nemali mylne považovať za pätkové.



Obrázok 1: príklad znázorňujúci horizontálne čiary (druhý riadok) na dosiahnutie lepšej čitateľnosti, ktoré nie sú pätkovým písmom.

2.3.5. Ovládanie dlaňou

Keď sa vyžaduje v TSI zabezpečiť zariadenie ovládateľné dlaňou, možno to dosiahnuť uplatnením noriem uvedených v zozname v kapitole 5, indexe F.

2.3.6. Odolnosť podlahových povrchov proti pošmyknutiu

Protišmyková odolnosť je parameter druhej kategórie.

Protišmykové vlastnosti podlahových krytín infraštruktúry môžu byť posúdené podľa noriem uvedených v zozname v kapitole 5, indexe G.

Protišmykovú odolnosť vonkajších oblastí možno posúdiť podľa noriem uvedených v zozname v kapitole 5, indexe H.

Môžu sa použiť iné normy v súlade s pravidlami opísanými v bode 2.3.1.

Na posúdenie tohto parametra stačí poskytnúť kartu technických údajov výrobku (výrobkov) používaného ako podlahová krytina (podlahové krytiny). Pri vykonávaní skúšok by sa v rámci posudzovania nemali zohľadňovať faktory, ako je sneh, ľad, piesok, dážď a lístie.

Posúdenie protišmykovej odolnosti pomocných zariadení na výstup a nástup a nástupných schodíkov železničného koľajového vozidla sa môže vykonať podľa metodiky uvedenej v kapitole 5, indexe I.

2.4. Subsystem infraštruktúra

2.4.1. Miesta na parkovanie pre osoby so zdravotným postihnutím a osoby so zníženou pohyblivosťou (bod 4.2.1.1)

1. Ak sa na stanici nachádzajú miesta určené na parkovanie, musí medzi ne patriť dostatočný počet prispôbenedých 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 majú byť umiestnené čo najbližšie k prístupovému vchodu.

Počet a vlastnosti parkovacích miest sú parametrami druhej kategórie.

Prijateľné technické prostriedky na splnenie požiadavky sú opísané v normách uvedených v zozname v kapitole 5, indexe J.

Môžu sa použiť iné normy v súlade s pravidlami opísanými v bode 2.3.1.

2.4.2. Bezbariérová trasa (bod 4.2.1.2)

1. *Musia byť k dispozícii bezbariérové trasy, ktoré spájajú tieto verejné priestory v rámci infraštruktúry, ak existujú:*

- (...)

Požiadavka vyjadrená v tejto vete je, že všetky trasy, ktoré spájajú verejné priestory stanice, v rámci rozsahu pôsobnosti TSI, musia byť bezbariérovými trasami.

Neznamená to, že všetky chodníky, ktoré tvoria trasu, musia byť rovnako prístupné pre všetkých cestujúcich: v ustanovení 2.3 TSI sa objasňuje: „trasa môže byť rozdelená, aby lepšie spĺňala potreby všetkých osôb so zdravotným postihnutím a so zníženou pohyblivosťou. Kombinácia všetkých častí bezbariérovej trasy tvorí trasu prístupnú pre všetky osoby so zdravotným postihnutím a so zníženou pohyblivosťou.“

Bezbariérová trasa môže byť napríklad kombináciou časti bez schodov, druhej časti s vodiacim chodníkom a ďalšími časťami. Tieto ďalšie časti nemusia byť bez schodov alebo vybavené vodiacimi hmatovými povrchovými indikátormi (TWSI) a môžu mať schody za predpokladu, že tieto schody spĺňajú požiadavky TSI (kontrast, výstražné TWSI, dvojité držadlo).

1. *Musia byť k dispozícii bezbariérové trasy, ktoré spájajú tieto verejné priestory v rámci infraštruktúry, ak existujú:*

- (..)
- čakárne
- (..)

Čakáreň môže byť vymedzená ako miesto na čakanie na odchod vlaku so všetkými týmito vlastnosťami:

- k dispozícii sú sedadlá,
- k dispozícii sú informácie o odchodoch vlakov,
- ľudia sú chránení proti poveternostným vplyvom (t. j. dážď, slnko, vietor).

V TSI sa rozlišuje medzi „čakárňami“ a „nástupišťom, kde cestujúci môžu čakať na vlak“ (pozri bod 4.2.1.7 ods. 3).

V TSI sa uvádza aj pojem „prístrešok“ (pozri bod 6.2.4). Prístrešok je konštrukcia so strechou na ochranu proti vplyvom počasia, ale nemusí mať steny. Jednoduchý prístrešok na nástupišti sa nemá chápať ako čakáreň, pokiaľ nemá všetky uvedené vlastnosti.

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

Odrzivosť povrchu podlahy a/alebo terénu je parametrom druhej kategórie.

Prijateľné technické prostriedky na splnenie požiadavky na nátery a laky sú opísané v normách uvedených v zozname v kapitole 5, indexe K. V prípade akýchkoľvek iných podlahových materiálov a/alebo povrchových materiálov nie je posúdenie potrebné.

Môžu sa použiť iné normy v súlade s pravidlami opísanými v bode 2.3.1.

2.4.3. Vertikálny pohyb (bod 4.2.1.2.2)

2. Schodištia na bezbarierovej trase musia mať šírku meranú medzi držadlami minimálne 160 cm. Prínajmenej prvý a posledný schod musí byť označený kontrastným pásom a pred prvým zostupným schodom musia byť nainštalované prínajmenšom výstražné hmatové povrchové indikátory.

Vlastnosti kontrastného pásu a hmatového výstražného povrchového indikátora sú parametrami druhej kategórie. Bližšie informácie o kontrastných a hmatových vlastnostiach sú uvedené v bodoch 2.3.2 a 2.3.3.

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.









Vlastnosti rámp sú parametrami druhej kategórie.

Prijateľné technické prostriedky na splnenie požiadavky sú opísané v normách uvedených v zozname v kapitole 5, indexe L.

Môžu sa použiť iné normy v súlade s pravidlami opísanými v bode 2.3.1.

Nasledujúci obrázok znázorňuje prevod hodnoty rámp. Obsahuje aj zaujímavé znázornenia:

- vľavo, znázornenie pomeru výšky ku dĺžke zobrazujúce dĺžku rámp na prekonanie rovnakého vertikálneho rozdielu,
- vpravo, znázornenie hodnoty uhla znázorňujúceho vertikálnu vzdialenosť rámp s rovnakou dĺžkou ale odlišnými uhlami.

Length to height ratio Representation	Value	Ramp Value	Ramp angular value
	1:25	4,0% 40‰	2,3°
	1:20	5,0% 50‰	2,9°
	1:18	5,6% 56‰	3,2°
	1:15	6,7% 67‰	3,8°
	1:12	8,3% 83‰	4,8°
	1:10	10,0% 100‰	5,7°
	1:8	12,5% 125‰	7,1°
	1:6	16,7% 167‰	9,5°

Obrázok 2: konverzná tabuľka a vizuálne znázornenie rámp

EN	SK
Length to height ratio	Pomer dĺžky k výške
Representation	Znázornenie
Value	Hodnota
Ramp	Rampa
Value	Hodnota
Ramp angular value	Hodnota uhla rampy

4. Na schodoch a rampách musia byť držadlá na oboch stranách a na dvoch úrovniach.

Výška drzádiel je parametrom druhej kategórie.

Prijateľné technické prostriedky na splnenie požiadavky sú opísané v normách uvedených v zozname v kapitole 5, indexe L1.

Môžu sa použiť iné normy v súlade s pravidlami opísanými v bode 2.3.1.

2.4.4. Označenie trasy (bod 4.2.1.2.3)

2. Informácie o bezbariérovej trase sa osobám so zrakovým postihnutím poskytujú prinajmenšom hmatovými a kontrastnými povrchovými indikátormi. Tento odsek sa nevzťahuje na bezbariérové trasy smerujúce k parkoviskám a od nich.

Vlastnosti hmatového a kontrastného povrchového indikátora sú parametrami druhej kategórie. Pozri body 2.3.2 a 2.3.3 tejto príručky.

Zvukové a hmatové značky, hlasové značky alebo Braillove mapy môžu byť použité ako doplnkové prostriedky na poskytnutie informácií.

2.4.5. Dvere a vstupné priestory (bod 4.2.1.3)

2. Dvere musia mať svetlú využiteľnú šírku najmenej 90 cm a musia umožňovať ich použitie osobami so zdravotným postihnutím a osobami so zníženou pohyblivosťou.

Vlastnosti zariadení na ovládanie dvier sú parametrami druhej kategórie.

Príslušné technické prostriedky na splnenie požiadavky sú opísané v normách uvedených v zozname v kapitole 5, indexe M.

Môžu sa použiť iné normy v súlade s pravidlami opísanými v bode 2.3.1.

2.4.6. Zvýraznenie priehľadných prekážok (bod 4.2.1.5)

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

Vlastnosti označení na priehľadných prekážkach sú parametrami druhej kategórie.

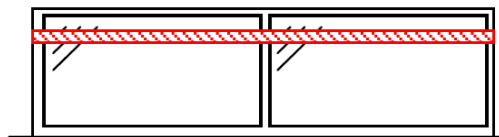
Prijateľné technické prostriedky na splnenie požiadavky sú opísané v normách uvedených v zozname v kapitole 5, indexe N.

Môžu sa použiť iné normy v súlade s pravidlami opísanými v bode 2.3.1.

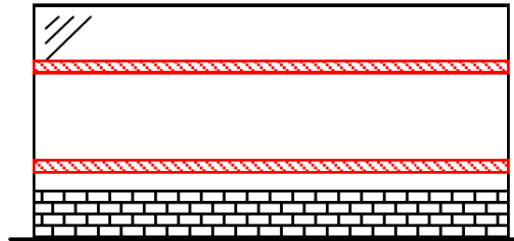
Nasledujúci čiastočne presklený povrch nemusí mať označenia:

- maloobchodné prevádzky tretích strán v priestore spravovanom manažérom stanice (napríklad výklady obchodu používané na predstavenie výrobkov, ktoré sa predávajú vnútri).

Čiastočne presklené steny a balustrády sa musia posúdiť len v prípade, keď je možné použiť jeden kontrastný pás alebo viac, z dôvodu výšky predmetu (pozri príklady ďalej).



Obrázok 3: príklad presklených balustrád



Obrázok 4: príklad čiastočne presklenej steny

Na priehľadné prekážky do výšky 950 mm sa nevzťahuje žiadna požiadavka.

Držadlá a rámy presklených balustrád sa považujú za spĺňajúce požiadavky na tieto označenia, ak sú dost' široké (100 mm vysoké, kontrastné s pozadím oproti ktorému sa na ne pozerá).

2.4.7. Toalety a priestory na prebaľovanie detí (bod 4.2.1.6)

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

Vlastnosti toalety prístupnej pre invalidný vozík sú parametrami druhej kategórie.

Prijateľné technické prostriedky na splnenie požiadavky sú opísané v normách uvedených v zozname v kapitole 5 indexe, O.

Môžu sa použiť iné normy v súlade s pravidlami opísanými v bode 2.3.1.

2. Ak sa na stanici nachádzajú toalety, musia byť k dispozícii priestory na prebaľovanie detí prístupné pre mužov aj ženy.

Priestory na prebaľovanie detí musia byť prístupné pre používateľov invalidných vozíkov (mužov aj ženy).

2.4.8. Vybavenie a voľne stojace zariadenia (bod 4.2.1.7)

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

Voľne stojace zariadenia sú buď pevné alebo odnímateľné prvky, ktoré nie sú súčasťou konštrukcie budovy a ktoré môžu predstavovať prekážky: stĺpy osvetlenia, informačné piliere alebo stĺpy, koše atď. Prvky, ktoré nie sú zahrnuté do tohto vymedzenia, sú signalizačné zariadenia, zdvižné plošiny, vonkajšie schodisko, steny, akékoľvek voľne visiace zariadenia viac ako 210 cm nad podlahou pre chodcov, ktoré majú rozmer viac ako 200 cm kolmo k smeru chôdze (napr. plot, prístrešok na čakanie atď.). Pozadie v súvislosti s týmto ustanovením treba chápať ako zariadenie zabudované v podlahe a/alebo voľne stojaceho zariadenia a akúkoľvek príslušnú stenu alebo konštrukciu, ak sa tam nachádza.

Kontrast s pozadím je parameter druhej kategórie. Pozri bod 2.3.2 aplikačnej príručky.

Zaoblená hrana je opakom ostrej hrany, ktorá je vymedzená v bode 2.5.1.

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 musia byť schopní identifikovať s použitím dlhej palice.

V tomto odseku sa spájajú voľne stojace zariadenia (nachádzajúce sa na podlahe) a zariadenia umiestnené na konzolách/zavesené (všeobecne upevnené na stene alebo strope), pretože všetky predstavujú prekážky. Ich správne umiestnenie je dôležité, vždy mimo bezbariérových trás.

Okrem toho, ak sú zariadenia umiestnené na konzolách a zavesené zariadenia umiestnené príliš nízko, môžu predstavovať nezistiteľnú prekážku pre zrakovo postihnutých ľudí. To isté platí v prípade prvkov, ako sú naklonené stĺpy alebo piliere alebo schody, ktoré môžu predstavovať nebezpečenstvo. Napríklad v prípade schodov, ak je priestor pod schodmi otvorený, je potrebné poskytnúť ochranu, až do miesta, kde nie je voľná výška pod schodmi dostatočná.

Všeobecne treba v prípade každého zariadenia umiestneného na konzolách, zaveseného alebo nakloneného zariadenia zvážiť potrebu ochrany na úrovni podlahy.

Minimálna výška a iné vlastnosti ochrany sú parametrami druhej kategórie.

Príslušné technické prostriedky na splnenie požiadavky sú opísané v normách uvedených v zozname v kapitole 5 indexe P.

Môžu sa použiť iné normy v súlade s pravidlami opísanými v bode 2.3.1.

Prípadne sú zariadenia umiestnené na konzolách upevnené najviac do výšky 2100 mm, tie ktoré vyčnievajú o viac ako 150 mm, sú definované ako prekážka označené v maximálnej výške do 300 mm, aby ju nevidiaca osoba používajúca palicu bola schopná identifikovať.

2.4.9. Predaj cestovných lístkov, informačné pulty a miesta poskytovania asistenčných služieb zákazníkom (bod 4.2.1.8)

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

Vlastnosti prístupového pultu sú parametrami druhej kategórie.

Prijateľné technické prostriedky na splnenie požiadavky sú opísané v normách uvedených v zozname v kapitole 5 indexe Q.

Môžu sa použiť iné normy v súlade s pravidlami opísanými v bode 2.3.1.

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.

Existuje veľa druhov používaných bariér a nie všetky sú vyrobené zo skla. Z toho dôvodu treba „sklo“ v kontexte tohto parametra chápať ako priehľadný materiál. Môže sa vzťahovať na iné materiály, ako je PMMA alebo polykarbonát.

Na posúdenie tohto parametra sa „čírý“ chápe ako priehľadný a umožňujúci minimálne 50 % svetelnú priepustnosť.

Ak sú v priehľadnej bariére otvory umožňujúce prechod zvuku, nevyžaduje sa dorozumievacie zariadenie.

4. Ak sú na stanici na bezbariérovej trase umiestnené automaty na predaj cestovných lístkov, minimálne jeden z týchto automatov musí mať ovládacie rozhranie dostupné pre používateľov invalidného vozíka a osoby nízkeho veku.

Vlastnosti dostupných automatov na predaj cestovných lístkov sú parametrami druhej kategórie.

Príslušné technické prostriedky na splnenie požiadavky sú opísané v normách uvedených v zozname v kapitole 5 indexe R.

Môžu sa použiť iné normy v súlade s pravidlami opísanými v bode 2.3.1.

2.4.10. Osvetlenie (bod 4.2.1.9)

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 tabuliam.

Intenzity osvetlenia v opísaných priestoroch sú parametrami druhej kategórie.

Príslušné technické prostriedky na splnenie požiadavky sú opísané v normách uvedených v zozname v kapitole 5 indexe S.

Môžu sa použiť iné normy v súlade s pravidlami opísanými v bode 2.3.1.

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

Núdzové osvetlenie je parameter druhej kategórie.

Príslušné technické prostriedky na splnenie požiadavky sú opísané v normách uvedených v zozname v kapitole 5 indexe T.

Môžu sa použiť iné normy v súlade s pravidlami opísanými v bode 2.3.1.

2.4.11. Vizuálne informácie: orientačné značky, piktogramy, tlačené alebo pohyblivé informácie (bod 4.2.1.10)

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 ciest k nim.

Informácia o odchode vlakov je minimálne plánovaný odchod. Nie je povinné poskytovať skutočný čas odchodu. Na staniciach a nástupištiach nie je povinný pohyblivý informačný systém.

2. Písmo, symboly a piktogramy používané na vizuálne zobrazovanie informácií musia kontrastovať s ich pozadím.

Kontrast s pozadím je parameter druhej kategórie. Pozri bod 2.3.2 aplikačnej príručky.

3. Orientačné značky musia byť k dispozícii na všetkých miestach, na ktorých sa cestujúci musia rozhodovať o ďalšej trase, ako aj v určitých rozstupoch pozdĺž trasy. Pozdĺž celej trasy sa musia jednotným spôsobom používať označenia, symboly a piktogramy.

Požiadavkou sa vyjadruje potreba poskytnúť primeranú úroveň informácií potrebných na rozhodovanie. Napríklad označenie „K nástupištiam“ všeobecne môže byť primeranejšie v bode prvého rozhodovania pri vstupe do stanice namiesto osobitných značiek označujúcich každé jedno nástupište.

Ak je cesta vedúca do konkrétnej zóny dlhá, odporúča sa opakovať značky v pravidelných intervaloch (približne maximálne každých 100 m), aby bol cestujúci uistený.

4. Prínajmenšom na jednom mieste v rámci stanice musia byť k dispozícii informácie o odchodoch vlakov (vrátane cieľovej stanice, medzilahých zastávok, čísla nástupišťa a času) v maximálnej výške 160 cm. Táto požiadavka sa vzťahuje bez rozdielu na akékoľvek poskytované tlačené a dynamické informácie.

Poskytovanie vizuálnych informácií v maximálnej výške 160 cm je určené pre ľudí so zrakovým postihnutím, pre ktorých v prípade pohyblivých informácií plán vymedzujúci oblasť používania obrazoviek (bod 5.3.1.1 TSI) nie je vhodný, pretože vidia len na veľmi krátku vzdialenosť. Je preto potrebné, aby mohli mať oči veľmi blízko k správe, ktorá je znázornená.

Na každej stanici musí existovať jedno vhodné a prístupové zariadenie s vizuálnymi informáciami pre týchto ľudí. Manažér stanice/manažér infraštruktúry sa rozhodne, či poskytne tlačené alebo pohyblivé informácie.

Ľudia so zrakovým postihnutím by mali byť smerovaní na toto miesto náležitým vodiacim systémom.

6. Všetky bezpečnostné, výstražné, príkazové a zákazové značky musia obsahovať piktogramy.

Piktogramy sú značky obsahujúce len grafické symboly a/alebo čísla v rámečku s konkrétnym významom.

Príslušné technické prostriedky na splnenie požiadavky sú opísané v normách uvedených v zozname v kapitole 5 indexe U.

Môžu sa použiť iné normy v súlade s pravidlami opísanými v bode 2.3.1.

9. Na týchto špecifických grafických symboloch a piktogramoch musí byť uvedený symbol invalidného vozíka v súlade s dodatkom N:

- označenie miesta na nástup s invalidným vozíkom, ak sú na nástupišti k dispozícii informácie o radení vlaku.

Len informácie o radení vlaku musia obsahovať informáciu o mieste na nástup s invalidným vozíkom s použitím symbolu invalidného vozíka. Nevyžaduje sa označiť povrch nástupišťa.

2.4.12. Šírka nástupišťa a okraj nástupišťa (bod 4.2.1.12)

1. Nebezpečná zóna nástupišťa sa začína na okraji nástupišťa priľahlom ku koľajám a je vymedzená ako zóna, v ktorej cestujúci nesmú stáť pri prechode alebo príchode vlakov.

Hranice nebezpečnej zóny sú vymedzené vo vnútroštátnych predpisoch.

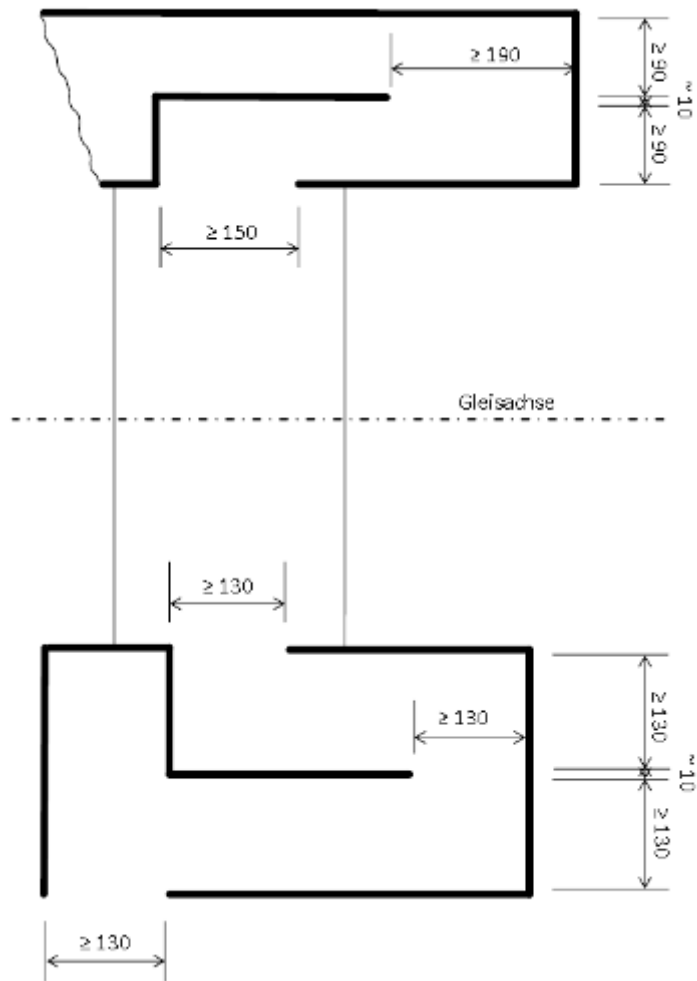
3. Minimálna šírka nástupišťa bez prekážok musí zahŕňať šírku nebezpečnej zóny plus šírku dvoch protismerných voľných priechodov o šírke 80 cm (160 cm). Tento rozmer sa môže na koncoch nástupišťa zúžiť až na 90 cm.

Požiadavka týkajúca sa šírky sa vzťahuje na jednostranné nástupišťa aj ostrovné nástupišťa.

2.4.13. Úrovňové priechody na nástupištiach pre cestujúcich (bod 4.2.1.15)

– v prípade, že sú vstupy na úrovňové priechody vybavené bezpečnostnými obmedzeniami s cieľom zabrániť neúmyselnému/nekontrolovanému prekročovaniu koľají, minimálna šírka chodníka v priamom smere a vrátane obmedzenia môže byť do 120 cm ale najmenej 90 cm; dostatočným spôsobom musí byť umožnený pohyb používateľom invalidného vozíka.

Nasledujúci náčrt znázorňuje dve prijateľné riešenia, v ktorých je priestor na pohyb dostatočný pre invalidný vozík. Horná verzia je prispôbená na nástupištiach so stavebnými obmedzeniami.



Obrázok 5: chodník a obmedzenia v prípade úrovňového priechodu

2.4.14. Komponenty interoperability: Obrazovky (bod 5.3.1.1)

1. Obrazovky musia byť dostatočne veľké na to, aby zobrazovali názvy jednotlivých staníc alebo slová hlásení. Každý názov stanice alebo slová hlásení sa musia zobrazit najmenej na 2 sekundy.

Názvy staníc môžu byť znázornené celé alebo skrátené, ak je to vhodnejšie a ak je skratka jasná. Pokiaľ však ide o posúdenie komponentu interoperability, nevyžaduje sa vedieť, ktoré názvy staníc bude zariadenie znázorňovať.

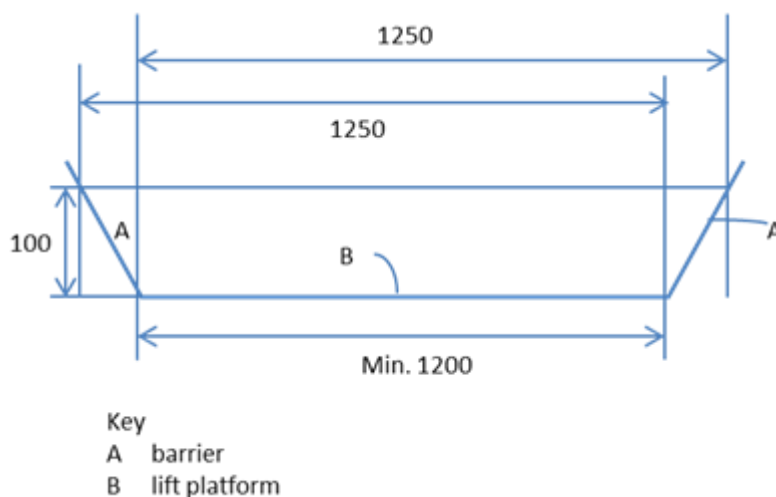
2.4.15. Komponenty interoperability: Zdvížne plošiny na nástupištiach (bod 5.3.1.3)

5. Na úrovni povrchu musí mať zdvížná plošina voľnú šírku minimálne 800 mm a dĺžku minimálne 1 200 mm. V súlade s dodatkom M musí byť od výšky 100 mm nad zdvížnou plošinou k dispozícii dodatočná dĺžka 50 mm pre nohy pri zohľadnení pozície invalidného vozíka v smere k vozidlu alebo v smere k nástupištu.

14. Bariéra na strane vstupu (vonkajšia bariéra), ktorá plní funkciu nakladacej rampy, keď je zdvížná 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.

Na nasledujúcom nákrese je znázornený prijateľný spôsob splnenia požiadaviek.

Požadovaná dodatočná dĺžka pre nohy: 1250 mm, ktoré musia byť zaistené na oboch koncoch plošiny (na nakladanie a vykladanie)



Obrázok 6: voľná dĺžka zdvižnej plošiny

EN	SK
Min. 1200	min. 1200
Key	označenie
A – barrier	A – bariéra
B – lift platform	B – zdvížná plošina

Aby sa predišlo prechádzaniu elektrického invalidného vozíka cez bariéru, odporúča sa výška 100 mm (táto hodnota je predpísaná napríklad v norme EN 1756-2:2004+A1:2009: Zdvíhacie čelá - Plošinové čelá používané na kolesových vozidlách - Bezpečnostné požiadavky - Časť 2: Zdvíhacie čelá pre cestujúcich).

2.5. Subsystem železničné koľajové vozidlá

2.5.1. Sedadlá (bod 4.2.2.1)

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

- operadla ďalšieho sedadla orientovaného opačným smerom, ktoré je vybavené rukoväťou alebo zvislým držadlom alebo inými prvkami, ktoré možno použiť na udržanie stability osoby;
- držadla alebo priečky.

Ak sú sedadlá vybavené rukoväťami (t. j. komponentmi, ktoré sú pripevnené na sedadle na oboch stranách), tieto nemusia spĺňať požiadavky na držadlá, ktoré sú vyjadrené v bode 4.2.2.9 TSI.

4. Rukoväte alebo iné prvky nesmú mať ostré hrany.

Ostrá hrana je úzka hrana schopná porezať alebo ostrý koniec alebo nesúvislosť povrchu, na ktorom existuje potenciálne riziko zranenia cestujúceho pri normálnom používaní.

2.5.2. Prednostné sedadlá (bod 4.2.2.1.2.1)

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

Počet sedadiel (z ktorých sa vypočíta 10 %) zahŕňa všetky typy sedadiel okrem sklápacích sedadiel vo vstupnom priestore a regulovaných priestoroch pre invalidné vozíky. Priestory pre invalidné vozíky, opierky pre stojace osoby a iné zariadenia, ktoré nie sú určené na to, aby si na ne používateľ úplne sadol, sa nepovažujú za sedadlá.

Ak 10 % počtu sedadiel nepredstavuje celé číslo, počet požadovaných prednostných sedadiel sa musí zaokrúhliť nahor.

Ak je železničné koľajové vozidlo vybavené sedadlami na presun, môžu byť zahrnuté do 10 % prednostných sedadiel, ak spĺňajú požiadavky.

Ak je železničné koľajové vozidlo vybavené skladacími sedadlami a pevnými sedadlami, podiel prednostných skladacích sedadiel nemá byť väčší ako podiel bežných skladacích sedadiel, .

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.

Tu sa nevyžaduje, aby všetky sedadlá umiestnené blízko vstupných dverí boli prednostné sedadlá. Nevyžaduje sa ani, aby všetky prednostné sedadlá boli umiestnené bezprostredne pri vstupných dverách.

Notifikované orgány sú vyzývané, aby na účel posúdenia tohto parametra vo fáze návrhu overovali len to, či sú vo všeobecnom návrhu posudzovaného vozidla prednostné sedadlá takto označené.

4. Úroveň vybavenia namontovaného na prednostných sedadlách musí byť prinajmenšom rovnakej úrovne ako úroveň vybavenia na bežných sedadlách toho istého druhu.

5. V prípade, že sú na sedadlách niektorého typu namontované opierky na ruky, na prednostných sedadlách toho istého druhu musia byť namontované pohyblivé opierky na ruky.

Druh sa v tejto súvislosti chápe napríklad ako sedadlo prvej triedy alebo druhej triedy, v rade alebo oproti sebe, atď...

Napríklad ak sú sedadlá druhej triedy v rade vybavené podnosom a držiakom na časopisy, prednostné sedadlá druhej triedy v rade musia byť takisto vybavené podnosom a držiakom na časopisy.

6. Prednostné sedadlá nesmú byť sklápacie.

Sklápacie sedadlo je sedadlo, ktoré sa zdvihne do vertikálnej polohy, keď na ňom nikto nesedí.

2.5.3. Miesta pre invalidné vozíky (bod 4.2.2.2)

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

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

Tabuľka 5: minimálny počet miest pre invalidný vozík na dĺžku jednotky

Jednotka sa v tejto súvislosti chápe ako motorové železničné vozidlo alebo vlaková súprava niekoľkých vozidiel prevádzkovaná ako vlak alebo skupina osobných vozňov vo vopred určenej zostave. Jednotky na všeobecnú prevádzku, ktoré sú poskytnuté ako jednotlivé vozidlá, nemusia spĺňať túto požiadavku podľa kapitoly 6 bodu 6.2.7 TSI PRM.

Z toho dôvodu pri posudzovaní jednotiek určených na používanie vo všeobecnej prevádzke (t. j. posúdenie osobných vozňov) nie je potrebné, aby boli miesta pre invalidné vozíky zabezpečené v každom vozni.

Ako sa stanovuje v bode 6.2.7 TSI, povinnosťou železničného podniku pri zostavovaní vlaku je zaistiť, aby boli splnené požiadavky TSI. Z toho dôvodu je potrebné, aby boli vyššie uvedené požiadavky splnené na prevádzkovej úrovni.

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.

V niektorých krajinách typické miesto pre invalidný vozík zahŕňa okrem tejto povinnej konštrukcie operadlo. Operadlo je vyššie a užšie ako konštrukcia. Toto opatrenie nie je zakázané za predpokladu, že konštrukcia pod operadlom je v súlade s vyššie uvedenou požiadavkou.

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 sklopnou 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 špecifikovanom v tabuľke 5.

Tento parameter ovplyvňuje usporiadanie miesta pre invalidné vozíky. Na rozdiel od prístupu na toaletu tu nie je povinné umožniť čelný a bočný prístup k sedadlám na presun. Jeden z nich je dostatočný. Pri presune sa nevyžaduje pomoc zamestnancov, uskutočňuje sa samostatne alebo s pomocou osobného asistenta.

Po presune môže invalidný vozík zostať v blízkosti sedadla, ak nevytvára prekážku pre ostatných cestujúcich. Nevyžaduje sa skladovacie miesto alebo zariadenie na upevnenie. Je zrejmé, že zo sedadla na presun nemusí byť možné mať prístup k zariadeniu na privolanie pomoci.

Sedadlá na presun môžu byť skladacie sedadlá (s dvomi stabilnými polohami – nezloženou a zloženou). Nemôžu to byť sklápacie sedadlá.

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

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

V bode 5.3.2.6 sú vymedzené požiadavky na komponent interoperability „zariadenie na privolanie pomoci“. Konkrétne, zariadenie „musí byť označené značkou so zeleným alebo žltým pozadím (podľa špecifikácie uvedenej v dodatku A index10) a bielym symbolom predstavujúcim zvonček alebo telefón“. Tento symbol je špecifický pre zariadenie na privolanie pomoci nachádzajúce sa na mieste pre invalidný vozík, v univerzálnej toalete a v priestoroch na spanie prístupných pre invalidný vozík. Nevyžaduje sa, aby bolo umiestnené pri iných komunikačných zariadeniach, ktoré sa môžu nachádzať vo vlaku.

„Priame ovládanie dlaňou“ treba chápať ako ovládanie dlaňou, ktoré sa uskutoční jedným úkonom používateľa. „Priame“ má v tomto prípade význam „bez predchádzajúceho ovládania“ a nie význam „v čase x sekúnd“.

2.5.4. Vonkajšie dvere (bod 4.2.2.3.2)

1. Dvere, ktoré sa majú využívať ako prístupové dvere pre invalidné vozíky, musia byť jasne označené značkou v súlade s dodatkom N.

Požadovaná značka je medzinárodná značka invalidného vozíka v súlade so špecifikáciami, na ktoré sa odkazuje v dodatku A indexe 12 TSI. Je potrebné ju umiestniť len pri prístupových dverách pre invalidné vozíky alebo veľmi blízko k nim. Nie je nevyhnutné opakovať značku na každom vozni so smerovou šípkou na označenie toho, ktorým smerom sa nachádzajú dvere prístupné pre invalidný vozík.

2.5.5. Vnútorne dvere (bod 4.2.2.3.3)

6. Ak viac ako 75 % povrchu dverí tvorí priehľadný materiál, musia byť dvere zreteľne označené viditeľnými označeniami.

Na jasné označenie priehľadných dverí je niekoľko možností. Príklady sa nachádzajú v normách uvedených v zozname v kapitole 5 indexe N.

Na tento parameter železničných koľajových vozidiel sa uplatňujú zásady vysvetlené v bode 2.3.1, a preto sú prijateľné aj technické riešenia rovnocenné s vyššie uvedenými normami.

2.5.6. Toalety (bod 4.2.2.5)

1. Ak je vlak vybavený toaletami, musí byť k dispozícii univerzálna toaleta prístupná z miesta pre invalidný vozík.

4. Ak je vlak vybavený toaletami, musí byť k dispozícii zariadenie na prebaľovanie detí.

Pri posudzovaní jednotiek určených na používanie vo všeobecnej prevádzke (t. j. posúdenie osobných vozňov) nie je potrebné, aby boli univerzálne toalety alebo zariadenia na prebaľovanie detí k dispozícii v každom vozni vybavenom štandardnými toaletami.

Ako sa stanovuje v bode 6.2.7 TSI, povinnosťou železničného podniku pri zostavovaní vlaku je zaistiť, aby boli splnené požiadavky TSI. Z toho dôvodu je potrebné, aby boli vyššie uvedené požiadavky splnené na prevádzkovej úrovni.

2.5.7. Voľne priechodné priestory (bod 4.2.2.6)

1. *Od vstupu do vozidla musí prierez voľne priechodného priestoru spĺňať tieto požiadavky:*

- *cez vozidlo: podľa obrázku J1 v dodatku J;*
- *medzi spojenými vozidlami jednej vlakovej súpravy: podľa obrázku J2 v dodatku J;*
- *smerom k dverám prístupným pre invalidné vozíky, miestam pre invalidné vozíky a priestorom prístupným pre invalidné vozíky vrátane priestorov na spanie a univerzálnych toaliet, ak sú k dispozícii, a smerom od nich: podľa obrázku J3 v dodatku J.*

Používatelia invalidných vozíkov majú prístup k niekoľkým priestorom vo vlaku: aspoň k vyhradenému vstupnému priestoru a vyhradeným miestam, toaletám, ak sa tam nachádzajú, priestorom na spanie atď. Radenie vlaku musí byť také, aby sa zabránilo tomu, že sa používateľ invalidného vozíka ocitne v bezvýchodiskovej pozícii.

2. *Súlad s požiadavkou na minimálnu výšku nie je potrebné overovať v týchto priestoroch:*

- *všetky priestory poschodových vozidiel;*
- *priechody medzi vozidlami a priestory dverí v jednopodlažných vozidlách.*

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

Číselné údaje uvedené v dodatku J sa vzťahujú na miesta na sedenie a na státie jednopodlažných vozňov. Môže sa stať, že na niektorých osobitných miestach jednopodlažných vozňov nebude dodržaná stanovená minimálna výška: takými miestami sú priechody medzi vozidlami a priestory dverí. Minimálna výška nemusí byť dodržaná ani v dvojpodlažných vozňoch.

Pre ne sa v TSI nestanovuje minimálna hodnota a od notifikovaných orgánov sa žiada, aby nekontrolovali výšku, ale len šírku voľne priechodného priestoru.

3. *Vedľa miesta pre invalidný vozík a na ďalších miestach s predpokladaným otáčaním invalidných vozíkov o 180 stupňov musí byť k dispozícii priestor na otáčanie s priemerom minimálne 1 500 mm. Miesto pre invalidný vozík môže byť súčasťou priestoru na otáčanie.*

Tento bod sa nevzťahuje na moduly toaliet, ktoré majú vlastné požiadavky. Vzťahuje sa len na chodby vo vlaku.

Poznámka: aj v prípade otočenia o 180° stupňov je potrebný priestor na otáčanie o 360° s priemerom 1 500 mm.

2.5.8. Označenia, piktogramy a hmatové informácie (bod 4.2.2.7.2)

3. Na týchto špecifických piktogramoch musí byť uvedený symbol invalidného vozíka v súlade s dodatkom N:

- informácie o smere týkajúce sa zariadení prístupných pre invalidné vozíky;
- označenie umiestnenia dverí prístupných pre invalidné vozíky z vonkajšej strany vlaku;
- označenie miesta pre invalidný vozík vo vlaku;
- označenie univerzálnych toaliet.

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

Požadovaná značka je medzinárodná značka invalidného vozíka v súlade so špecifikáciami, na ktoré sa odkazuje v dodatku A indexe 12 TSI.

2.5.9. Držadlá (bod 4.2.2.9)

5. Na držadlá sa vzťahujú tieto požiadavky:

- pri všetkých vonkajších vstupných dverách musia byť zvislé držadlá umiestnené v rozmedzí od 700 mm do 1 200 mm nad prvým schodíkom;
- 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.

Referenčným bodom pre každé meranie týkajúce sa držiadiel je stred daného držadla.

2.5.10. Poloha schodíka pre nástup a výstup z vozidla (bod 4.2.2.11.1)

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“.

Nástupný schodík v tomto ustanovení je prvý schodík vozidla, ktorý cestujúci použije pri nastupovaní do vlaku alebo vystupovaní z neho. Zvyčajne to bude schodík, ktorý je najbližšie k okraju nástupišt'a. Môže ísť o pevný alebo pohyblivý schodík.

2. Hodnoty bq_0 , δ_h , δ_{v+} a δ_{v-} sú závislé od druhu nástupišťa, 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.

Horizontálna medzera δ_h sa vypočíta podľa prílohy H1 k norme EN 15273-1:2013.

Vertikálna medzera δ_v sa má vypočítať so zohľadnením:

- nominálnej výšky nástupišťa podľa TSI INF: 2013 bodu 4.2.9.2
- nominálnej výšky vstupu do vozidla nad koľajou podľa konštrukčného výkresu vozidla s konštrukčnou hmotnosťou vymedzenou v norme EN 15663:2009 (pozri aj bod 6.2.3.2 PRM TSI)
- nulového prevýšenia koľaje.

2.5.11. Schodíky na nástup a výstup (bod 4.2.2.11.2)

2. Schodíky vo vnútri vozidla určené na nástup zvonku musia mať minimálnu hĺbku 240 mm medzi zvislými hranami schodíka a maximálnu výšku 200 mm. Výška každého schodíka môže byť zvýšená na maximálne 230 mm, ak možno preukázať, že sa tým dosiahne zníženie počtu požadovaných schodíkov o jeden.

5. Pevný alebo pohyblivý vonkajší schodík musí mať maximálny výškový odstup 230 mm od ďalšieho schodíka a minimálnu hĺbku 150 mm.

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.

Základná zásada týkajúca sa parametra v bode 4.2.2.11.2 odseku 8 je, že sa nemôže vyžadovať, aby železničné koľajové vozidlo vyrovnávalo všetky nedostatky infraštruktúry v porovnaní s cieľovým systémom.

Ak je nástupište nižšie ako 380 mm, je povolené, aby železničné koľajové vozidlo nebolo v súlade s požiadavkami 2 a 5 za predpokladu, že výsledkom je lepšie rozloženie výšky schodíkov. V tom prípade sa v TSI nenariaďuje existencia štyroch schodíkov, pretože z dôvodu existencie podvozkov to nie je možné. Takisto je veľmi zložitá dodržať požiadavku, v ktorej sa požadujú schodíky hlboké 240 mm.

V dôsledku toho môže byť prístup k uvedeným železničným koľajovým vozidlám naďalej zložitý. Nebolo však zámerom, aby TSI zmarila uvedenú konkrétnu architektúru, ktorá predstavuje určité výhody z hľadiska kapacity. Nakoniec, infraštruktúra by sa mala prispôbiť tak, aby lepšie spĺňala požiadavky na prístupnosť požadované pre železničný systém.

Takisto treba uviesť, že v revidovanej TSI sa nariaďuje vykonanie súpisov majetku a vypracovanie implementačného plánu na zlepšenie prístupnosti. Vzhľadom na životnosť železničného koľajového vozidla má navrhnutie jeho konštrukcie pravdepodobne krátkodobú stratégiu.

2.5.12. Pohyblivý schodík a mostíková plošina (bod 4.2.2.12.1)

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 dvere neumožňujú cestujúcim prejsť.

Z hľadiska prevádzky sa nevyžaduje, aby sa pohyblivý schodík aktivoval pri každom slede otvárania/zatvárania dverí.

Notifikované orgány sú vyzývané, aby túto skutočnosť zohľadnili pri posudzovaní tohto parametra.

2.5.13. Komponenty interoperability: Rozhranie ovládacieho zariadenia dverí (bod 5.3.2.1)

2. Musí byť rozpoznateľné hmatom (napr. hmatové označenie) a musí byť na nich označená ich funkcia.

Napríklad funkcia „otvoriť dvere“ môže byť označená týmito symbolmi „< >“ a zatváranie dverí môže byť označené opačne „> <“.

2.5.14. Komponenty interoperability: Štandardné a univerzálne toalety: spoločné parametre (bod 5.3.2.2)

1. Každé ovládacie zariadenie vrátane splachovacieho systému musí kontrastovať s povrchom pozadia a musí byť identifikovateľné hmatom.

Výnimkou by mali byť zariadenia ovládané infračerveným žiarením. V takom prípade musí byť piktogram identifikovateľný hmatom, ale samotné zariadenie nemusí byť.

2.5.15. Komponent interoperability: Univerzálna toaleta (bod 5.3.2.4)

10. Všetky zariadenia musia byť pre používateľa invalidného vozíka ľahko dostupné.

Zariadenia sú: držiak na toaletný papier, splachovacie tlačidlo, umývadlo, dávkovač mydla, zrkadlo, vodovodná batéria a sušič rúk (alebo papierové utierky, ak nie je zabezpečený sušič rúk).

V rámci TSI sa zámerne neuvádza poloha, z ktorej môže používateľ invalidného vozíka dosiahnuť na uvedené zariadenia: vnútroštátne preferencie sa v tejto téme príliš odlišujú na dosiahnutie spoločnej

európskej polohy. Na dosiahnutie súladu s TSI je preto prijateľné, aby boli tieto zariadenia dosiahnuteľné buď z pozície invalidného vozíka, alebo z toaletnej misy.

2.5.16. Komponenty interoperability: Obrazovky (bod 5.3.1.1)

- (1) 1. *Obrazovky musia byť dostatočne veľké na to, aby zobrazovali názvy jednotlivých staníc alebo slová hlásení. Každý názov stanice alebo slová hlásení sa musia zobrazit' najmenej na 2 sekundy.*

Názvy staníc môžu byť znázornené celé alebo skrátené, ak je to vhodnejšie a ak je skratka jasná. Pokiaľ však ide o posúdenie komponentu interoperability, nevyžaduje sa vedieť, ktoré názvy staníc bude zariadenie znázorňovať.

2.5.17. Komponenty interoperability: Stolík na prebaľovanie detí (bod 5.3.2.5)

3. *Stolík musí byť možné sklopiť jednou rukou s použitím sily maximálne 25 N.*

Metodika na posúdenie tohto parametra je opísaná v norme uvedenej v zozname v kapitole 5 indexe V.

2.5.18. Komponenty interoperability: Pomocné zariadenie na výstup a nástup: vozidlové zdvižné plošiny (bod 5.3.2.10)

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.*
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.*

Vysvetlenia sa nachádzajú v bode 2.4.15.

2.6. Prevádzkové predpisy (body 4.4.1 a 4.4.2)

Tieto prevádzkové predpisy nie sú súčasťou posudzovania subsystémov.

Pripomínáme, že súlad s týmito predpismi nemusí byť overený pri posudzovaní subsystému alebo komponentu interoperability. Z toho dôvodu nie sú ďalej uvedené objasnenia určené notifikovaným orgánom, ale žiadateľom.

Reklamy sa nesmú kombinovať s informáciami o trase vlakov.

V závislosti od prevádzkových vlastností môžu byť reklamy a informácie o trase vlakov fyzicky oddelené (nie na rovnakej obrazovke), alebo zobrazené na rovnakej obrazovke, ale nie v rovnakom okamihu.

Musia sa zaviesť 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.

Základné informácie sú informácie o odchode vlakov (cieľová stanica, čas odchodu a meškania, číslo nástupišťa).

Prístup k prednostným sedadlám a ich rezervácia

V súvislosti so sedadlami zaradenými do kategórie „prednostné“ môžu existovať dve situácie: (i) nerezervované a (ii) rezervované (pozri bod 4.2.2.1.2). V prípade (i) sú prevádzkové predpisy určené pre iných cestujúcich (napríklad prostredníctvom označení), na základe ktorých sa od nich vyžaduje, aby dali prednosť všetkým osobám so zdravotným postihnutím a osobám so zníženou pohyblivosťou, ktoré sú oprávnené využívať takéto sedadlá, a aby obsadené prednostné sedadlá v prípade potreby uvoľnili. V prípade (ii) musí železničný podnik zaviesť prevádzkové predpisy s cieľom zabezpečiť, aby systém rezervácie lístkov zohľadňoval potreby osôb so zdravotným postihnutím a osôb so zníženou pohyblivosťou...

V prípade, že je potrebné povinne si rezervovať miesto (prípád (ii)), označenie nie je povinné v samotnom vlaku. Systém predaja cestovných lístkov bude mať informácie o tom, ktoré čísla sedadiel zodpovedajú prednostným sedadlám.

• *Predpisy o hlásení cieľovej stanice a nasledujúcej zastávky*

Musia sa zaviesť prevádzkové predpisy na zabezpečenie ohlásenia nasledujúcej zastávky najneskôr 2 minúty pred príchodom na príslušnú stanicu (pozri bod 4.2.2.7).

Môžu existovať prevádzkové predpisy, v ktorých sa stanovuje, že zamestnanec informuje cestujúcich jednotlivo o ďalšej zastávke, keď prídu do cieľovej stanice (v prípade nočných vlakov). V takých prípadoch nemusia byť v prevádzke zvukové signály požadované v bode 4.2.2.7.

2.7. Značenie pre osoby so zníženou pohyblivosťou (dodatok N)

Medzinárodná značka pre invalidný vozík

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

Značka pre indukčné slučky

Táto značka označuje priestory vybavené indukčnými slučkami a musí pozostávať zo symbolu v súlade so špecifikáciami uvedenými v dodatku A index 13.

Značka pre prednostné sedadlá

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

Keď sa vyžaduje, aby značka obsahovala symbol „v súlade s“, týka sa to len symbolu (nákresu) a netýka sa to celej značky. Znamená to, že tvar piktogramu nemusí byť štvorec s pravými uhlami, ako je znázornený v TSI alebo normách, na ktoré sa odvoláva, ale môže mať napríklad zaoblené rohy. Dôležité je, aby na ňom bol náčrt, ktorý bude zhodný.

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

Tmavomodrá, ktorá sa približuje k čiernej, je prijateľná, ak kontrast zostane > 0,6.

3. POSUDZOVANIE ZHODY

3.1. Posudzovanie parametrov druhej kategórie

Pokiaľ ide o prístupnosť medzinárodné a európske normy predstavujú určitú úroveň techniky/technológie alebo štandard. Z toho dôvodu je súlad s týmito normami najjednoduchším, najjasnejším a v mnohých prípadoch najlacnejším prístupom.

Ak sa žiadateľ rozhodol neuplatňovať túto normu, potom je tento prístup prijateľný. To však môže znamenať, že bude potrebné dodatočné úsilie na odôvodnenie toho, že bola z hľadiska prístupnosti dosiahnutá rovnocennosť.

Uplatňovanie predtým existujúceho vnútroštátneho, regionálneho alebo miestneho predpisu alebo normy alebo potvrdeného podnikového predpisu, ak je tento predpis všeobecne uplatňovaný v iných verejných priestoroch, je prijateľné. V takom prípade rovnocennosť spočíva len v preukázaní toho, že sa predpis alebo norma už bežne uplatňuje v železničnej/staničnej infraštruktúre alebo na iných verejných miestach, alebo že je povinná zo zákona.

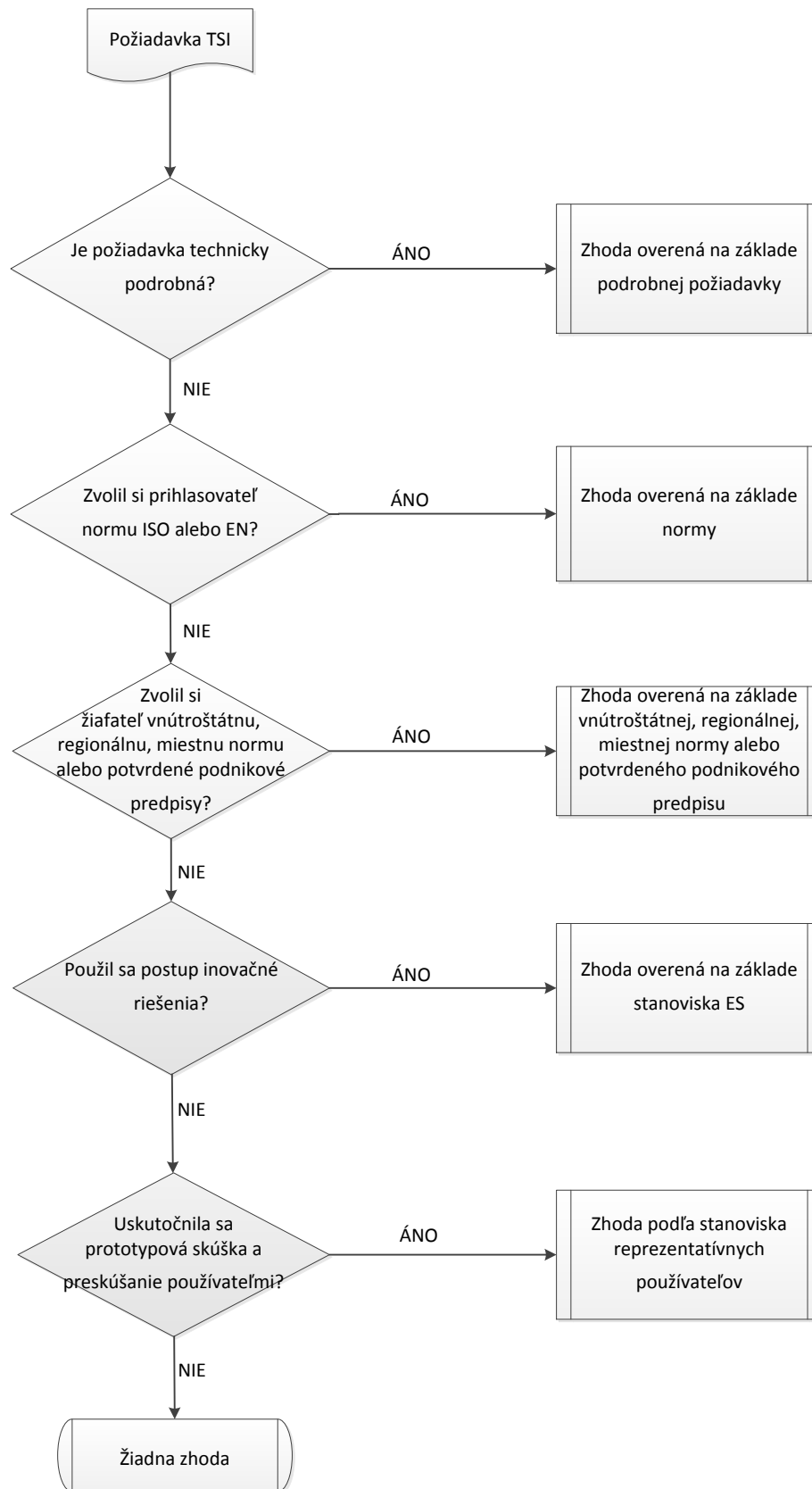
Ak sa žiadateľ rozhodne neuplatňovať medzinárodné alebo európske normy, ani vnútroštátny, regionálny, miestny alebo potvrdený podnikový predpis alebo normu, ale iné pravidlo, rovnocennosť možno preukázať:

- uplatnením postupu tzv. inovačného riešenia opísaného v článku 7 nariadenia Komisie (EÚ) č. 1300/2014 alebo
- vytvorením prototypu a skúšok: skúšky musia zahŕňať reprezentatívne skupiny osôb so zdravotným postihnutím alebo so zníženou pohyblivosťou predstavujúce rôzne stupne pohyblivosti.

Ďalej uvedený diagram znázorňuje možnosti, ktoré má žiadateľ o overenie na splnenie požiadavky TSI a všeobecné pravidlo na overenie zhody s TSI v každom z prípadov.

Prvé rozhodovacie pole je jediné, ktoré je povinné, t. j. keď je požiadavka technicky dopodrobna, je potrebné byť v zhode s ňou.

Potom sú uvedené rôzne možnosti v poradí podľa jednoduchosti preukazovania dodržania súladu s predpismi, nie v poradí podľa prijateľnosti riešenia: všetky riešenia sú rovnako prijateľné a žiadne z nich by sa nemalo uprednostňovať voči iným.



Obrázok 7: prijateľné spôsoby dodržania zhody

3.2. Fázy posudzovania

6.2.4. Technické riešenia poskytujúce predpoklad zhody vo fáze návrhu

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

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

Žiadateľ môže vymedziť štandardné riešenie vzťahujúce sa na každý z uvedených bodov (ktorých zoznam nie je úplný). Žiadateľ môže napríklad navrhnúť nový štandardný prístupný pult a tento návrh si dá potvrdiť notifikovaným orgánom, ktorý vydá ISV pre tento „prístupný pult“.

Po vydaní tohto ISV môže žiadateľ inštalovať overený „prístupový pult“ na akejkolvek novej, obnovej alebo modernizovanej stanici bez ďalšieho overovania.

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

V tabuľke E1 sa riadok s názvom „bezbariérová trasa“ vzťahuje na body 4.2.1.2.1 Horizontálny pohyb a 4.2.1.2.2 Vertikálny pohyb TSI.

Pokiaľ ide o pomocné zariadenia na výstup a nástup na nástupištiach (bod 4.2.1.14 TSI), jediným parametrom na kontrolu je zaistené skladovania uvedených pomocných zariadení a neexistujúce nebezpečenstvo alebo prekážka pre cestujúcich. Tento bod 4.2.1.14 nie je uvedený v tabuľke, pretože ho nemusí kontrolovať notifikovaný orgán.

4. VYKONÁVANIE

4.1. Uplatňovanie tejto TSI na novú infraštruktúru (bod 7.1.1)

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

Revidovaná TSI sa môže používať pre projekty staníc, ktoré by sa mali normálne posudzovať podľa TSI 2008: v takom prípade sa nemusí nevyhnutne uplatňovať v celom rozsahu. Môžu existovať dôvody na neuplatňovanie revidovanej TSI v celom rozsahu: napríklad stavebné práce mohli pokročiť, pričom už existujú vstupné dvere so šírkou 800 mm, z dôvodu čoho by bolo zložité použiť revidovanú TSI, v ktorej sa vyžaduje 90 cm. Tým sa však nemá brániť žiadateľovi v tom, aby použil novú TSI napríklad na označenie týchto dverí.

V takom prípade treba zabezpečiť, aby kombinácia staršej a revidovanej TSI zostala konzistentná a aby nemala za následok rozpory alebo zánik niektorých parametrov. Žiadateľ to musí odôvodniť a notifikovaný orgán to musí schváliť.

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

Účelom tejto vety je objasniť prípad opätovného otvorenia staníc v súvislostiach, ako je opätovné otvorenie tratí. V prípade, že je stanica opäť otvorená pre služby cestujúcim po období zavretia, pretože sa služba neposkytovala, nemala by sa považovať za novú stanicu podliehajúcu úplnému súladu s požiadavkami kapitoly 4, ale za modernizovanú existujúcu stanicu, ktorá je predmetom postupného zlepšovania prístupnosti vrátane zhody s TSI len pre tie časti, ktoré sú modernizované.

5. UPLATNITEL'NÉ ŠPECIFIKÁCIE A NORMY

Medzinárodné a európske dobrovoľne používané normy, ktoré boli určené počas postupu navrhovania TSI, sú uvedené v zozname v tabuľke v stĺpci „Ustanovenie(-a) normy č.“. Pokiaľ je to možné, malo by byť určené ustanovenie normy, ktoré je relevantné na posúdenie zhody s požiadavkou TSI. Okrem toho stĺpec „Účel“ obsahuje písomné vysvetlenie účelu odkazu na normu.

Tabuľka sa bude pravidelne revidovať, aby sa zohľadnili nové alebo revidované harmonizované normy.

Predovšetkým sa očakáva, že v roku 2015 alebo 2016 bude uverejnený súbor európskych noriem o prístupnosti. Táto príloha bude po ich uverejnení upravená. Do ich uverejnenia sú niektoré konkrétne metodiky z týchto noriem dostupné v dodatku 2.

Index	Posudzované vlastnosti	Ustanovenie(-a) normy č.	Účel
A	Kontrast	ISO 21542:2011, § 13.5, 35, 40.6	
		Pozri dodatok 2 § 1	
B	Samokontrast	Pozri dodatok 2 § 1	
C	Hmatové	ISO 21542:2011, § 40.10 až 40.13	Pre podrobné vlastnosti hmatových označení.
D	Hmatové podlahové indikátory	ISO 21542:2011 príloha A	
		ISO 23599:2012	
		ISO 21542:2011 § 13.5	Pre podrobnosti o hmatových podlahových indikátoroch pre schody
E	Čitateľnosť typu písma	Pozri dodatok 2 § 2	
		ISO 21542:2011 § 40.5	Okrem odseku o vzdialenosti na čítanie a výšky písmen
F	Ovládanie dlaňou	Pozri dodatok 2 § 3	
G	Protišmyková odolnosť podlahy	Pozri dodatok 2 § 4	Uplatňuje sa na posudzovanie pomocných zariadení na výstup a nástup a prístupových schodíoch železničného koľajového vozidla
		EN 14041:2004	



Index	Posudzované vlastnosti	Ustanovenie(-a) normy č.	Účel
		DIN 51130	Prijateľná je kategória R9 a lepšia; R10 a lepšia v oblasti toaliet; ak je zabezpečená miestami chránenými pred poveternostnými vplyvmi mimo budovy (napr. na nástupištiach), uplatňuje sa minimálne R10. Pre vonkajšie priestory (napr. nástupištia), ktoré nie sú chránené pred poveternostnými vplyvmi, sa uplatňuje R11 alebo R10/V4.
		NF XP 05-011	Kategória PC6 a lepšia je prijateľná, PC10 a lepšia v priestoroch toaliet, ak sú poskytnuté
		EN 13893:2002	Prijateľný je dynamický koeficient trenia 0,3 a lepší
		CEN/TS 16165:2012	Stanovenie odolnosti povrchu proti pošmyknutiu chodcov. Metódy hodnotenia
H	Protišmyková odolnosť podlahy	EN 1338 Betónové dlažbové tvarovky. Požiadavky a skúšobné metódy	
		EN 1339 Betónové dlaždice. Požiadavky a skúšobné metódy	
		EN 1341 Dosky z prírodného kameňa na vonkajšiu dlažbu. Požiadavky a skúšobné metódy	
		CEN/TS 16165:2012	Stanovenie odolnosti povrchu proti pošmyknutiu chodcov. Metódy hodnotenia
I	Odolnosť pomocných zariadení na výstup a nástup a nástupných schodíkov proti pošmyknutiu	Pozri dodatok 2 § 4	Uplatňuje sa na posudzovanie pomocných zariadení na výstup a nástup a nástupných schodíkov železničného koľajového vozidla



Index	Posudzované vlastnosti	Ustanovenie(-a) normy č.	Účel
J	Parkovacie miesta	ISO 21542:2011 § 6	§ 6.2 a 6.3 sa používajú na posúdenie. Ostatné odseky sa môžu použiť na usmernenie, ale nemusia sa posudzovať.
K	Odrazivosť povrchu podlahy	ISO 2813:1999	Prijateľná je úroveň lesku je 50 alebo nižšia.
L	Rampy	ISO 21542:2011, § 8.2	Tabuľky 2 a 3 pre maximálny sklon a dĺžku rámp
L1	Výška držiadiel	ISO 21542:2011, § 14.5	
M	Zariadenia na ovládanie dverí	ISO 21542:2011 § 18.1, § 36.1 až § 36.6	Okrem 18.1.1 v prípade šírky dverí, 18.1.5, 18.1.6, 18.1.7 a 18.1.13
N	Zvýraznenie priehľadných prekážok	ISO 21542:2011 § 18.1.5	
O	Prístupné toalety	ISO 21542:2011 § 26.1 až 26.15	§ 26.4 a 26.6 až 26.9 sa používajú na posúdenie. Ostatné odseky sa môžu použiť na usmernenie, ale nemusia sa posudzovať.
P	Ochrana zavesených zariadení	ISO 21542:2011 § 7.14	
Q	Prístupný pult	ISO 21542:2011 § 19	
R	Prístupné automaty na predaj cestovných lístkov	ISO 21542:2011 36.8	
S	Intenzity osvetlení	EN 12464-1 a -2.	
		ISO 21542:2011, 33	
T	Núdzové osvetlenie	EN 1838:2013	
U	Piktogramy	ISO 3864-1:2011	V prípade farieb a tvarov značiek
V	Pult na prebaľovanie detí	Pozri dodatok 2 § 5	

