

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. 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

(Text s významom pre EHP)

(Ú. v. EÚ L 356, 12.12.2014, s. 228)

Zmenené a doplnené:

		Úradný vestník		
		Č.	Strana	Dátum
► <b>M1</b>	Nariadenie Komisie (EÚ) 2016/919 z 27. mája 2016	L 158	1	15.6.2016
► <b>M2</b>	Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2018/868 z 13. júna 2018	L 149	16	14.6.2018
► <b>M3</b>	Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2019/776 zo 16. mája 2019	L 139I	108	27.5.2019
► <b>M4</b>	Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2020/387 z 9. marca 2020	L 73	6	10.3.2020

Opravené a doplnené:

- **C1** Korigendum, Ú. v. EÚ L 10, 16.1.2015, s. 45 (1302/2014)

**▼B****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**

**(Text s významom pre EHP)***Článok 1*

Týmto sa prijíma technická špecifikácia interoperability (ďalej len „TSI“) týkajúca sa subsystému „Železničné koľajové vozidlá – rušne a osobné železničné koľajové vozidlá“ železničného systému v celej Európskej únii v zmysle prílohy.

*Článok 2*

1. TSI sa uplatňuje na subsystém „železničné koľajové vozidlá“ v súlade s opisom uvedeným v ►**M3** bode 2.7 prílohy II k smernici Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/797 <sup>(1)</sup> ◀, ktoré sa prevádzkujú, alebo sú určené na prevádzku v železničnej sieti vymedzenej v bode 1.2 prílohy, a ktoré patria do jednej z týchto kategórií:

- a) motorové dieselové alebo elektrické vlaky;
  - b) dieselové alebo elektrické hnacie jednotky;
  - c) osobné vozne;
  - d) mobilné zariadenia na výstavbu a údržbu železničnej infraštruktúry.
2. TSI sa uplatňuje na železničné koľajové vozidlá uvedené v ods. 1, ktoré sú určené na prevádzku na koľajach s jedným alebo viacerými uvedenými menovitými rozchodmi: 1 435 mm, 1 520 mm, 1 524 mm, 1 600 mm a 1 668 mm, v súlade s vymedzením uvedeným v oddiele 2.3.2 prílohy.

*Článok 3*

1. Bez toho, aby boli dotknuté články 8 a 9 a bod 7.1.1 prílohy, TSI sa uplatňuje na všetky nové železničné koľajové vozidlá v rámci železničného systému v Únii vymedzené v článku 2 ods. 1, ktoré sa uvedú do prevádzky od 1. januára 2015.

**▼M4**

2. TSI sa neuplatňuje na existujúce železničné koľajové vozidlá v rámci železničného systému v Únii, ktoré sú k 1. januáru 2015 už uvedené do prevádzky na celej železničnej sieti ľubovoľného členského štátu, alebo na jej časti, okrem prípadu,

- a) keď sú predmetom obnovy alebo modernizácie v súlade s oddielom 7.1.2 prílohy k tomuto nariadeniu, alebo
- b) oblasť použitia sa rozšíri v súlade s článkom 54 ods. 3 smernice (EÚ) 2016/797 a v takom prípade sa uplatňujú ustanovenia oddielu 7.1.4 prílohy k tomuto nariadeniu.

**▼B**

3. Technický a geografický rozsah pôsobnosti tohto nariadenia sa stanovuje v oddiele 1.1 a 1.2 prílohy.

<sup>(1)</sup> 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**

4. Inštalácia vozidlového systému merania energie vymedzeného v ustanovení 4.2.8.2.8 prílohy je povinná pre nové, modernizované a obnovené vozidlá určené na prevádzku v sieťach vybavených pozemným systémom zberu energetických údajov (DCS) vymedzeným v bode 4.2.17 nariadenia Komisie (EÚ) č. 1301/2014 <sup>(1)</sup> (TSI ENE).

*Článok 4***▼ M3**

1. Pokiaľ ide o aspekty uvedené ako „otvorené body“ v dodatku I prílohy, podmienkami, ktoré sa majú splniť na overenie základných požiadaviek stanovených v prílohe III k smernici (EÚ) 2016/797, sú podmienky stanovené vnútroštátnymi predpismi platnými v členských štátoch, ktoré sú súčasťou oblasti použitia vozidiel, na ktoré sa vzťahuje toto nariadenie.

**▼ B**

2. Do šiestich mesiacov od nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia každý členský štát zašle ostatným členským štátom a Komisii tieto informácie (pokiaľ im ich ešte nezaslal na základe rozhodnutí Komisie 2008/232/ES alebo 2011/291/EÚ):

- a) vnútroštátne predpisy, na ktoré sa odkazuje v odseku 1;
- b) postupy posudzovania zhody a overovania, ktoré sa majú vykonávať pri uplatňovaní vnútroštátnych predpisov, na ktoré sa odkazuje v odseku 1;

**▼ M3**

c) orgány určené na vykonávanie postupov posudzovania zhody a overovania, pokiaľ ide o otvorené body.

**▼ B***Článok 5***▼ M3**

1. Pokiaľ ide o špecifické prípady uvedené v oddiele 7.3 prílohy, podmienkami, ktoré sa majú splniť na overenie základných požiadaviek stanovených v prílohe III k smernici (EÚ) 2016/797, sú podmienky stanovené v oddiele 7.3 prílohy alebo vnútroštátnymi predpismi platnými v členských štátoch, ktoré sú súčasťou oblasti použitia vozidiel, na ktoré sa vzťahuje toto nariadenie.

**▼ B**

2. Do šiestich mesiacov od nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia každý členský štát oznámi ostatným členským štátom a Komisii:

- a) vnútroštátne predpisy, na ktoré sa odkazuje v odseku 1;
- b) postupy posudzovania zhody a overovania, ktoré sa majú vykonávať pri uplatňovaní vnútroštátnych predpisov, na ktoré sa odkazuje v odseku 1;

**▼ M3**

c) orgány určené na vykonávanie postupov posudzovania zhody a overovania vnútroštátnych predpisov, ktoré sa týkajú špecifických prípadov uvedených v bode 7.3 prílohy.

<sup>(1)</sup> Nariadenie Komisie (EÚ) č. 1301/2014 z 18. novembra 2014o technickej špecifikácii interoperability (TSI) týkajúcej sa subsystému „energia“ systému železnic v Únii (pozri stranu 179 tohto úradného vestníka).

**▼B***Článok 6*

1. Bez toho, aby boli dotknuté dohody, ktoré už boli oznámené na základe rozhodnutia Komisie 2008/232/ES a ktoré sa už znova neozna­mujú, členské štáty oznámia Komisii do šiestich mesiacov od nadobud­nutia účinnosti tohto nariadenia všetky vnútroštátne, dvojstranné, viac­stranné alebo medzinárodné dohody, na základe ktorých sa prevádzkujú železničné koľajové vozidlá patriace do rozsahu pôsobnosti tohto nariadenia.

2. Členské štáty bezodkladne oznámia Komisii všetky budúce dohody a úpravy existujúcich dohód.

*Článok 7*

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

*Článok 8*

1. ES osvedčenie o overení subsystému obsahujúceho komponenty interoperability, ktoré nemajú ES vyhlásenie o zhode ani ES vyhlásenie o vhodnosti na použitie, možno vydať počas prechodného obdobia končiaceho 31. mája 2017 za predpokladu, že sú dodržané ustanovenia uvedené v oddiele 6.3 prílohy.

2. Výroba alebo modernizácia/obnova subsystému s použitím komponentov interoperability, ktoré nemajú príslušné osvedčenie, sa musí dokončiť v prechodnom období stanovenom v odseku 1 vrátane uvedenia do prevádzky.

3. Počas prechodného obdobia podľa odseku 1:

a) notifikovaný orgán musí pred vydaním ES osvedčenia podľa ►**M3** článku 15 smernice (EÚ) 2016/797 ◀ riadne identifikovať dôvody, prečo sa pre dané komponenty interoperability neudelilo príslušné osvedčenie;

b) vnútroštátne bezpečnostné orgány musia podľa ►**M3** článku 16 ods. 2 písm. d) smernice Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/798 <sup>(1)</sup> ◀ v kontexte postupov schvaľovania poskytovať informácie o používaní komponentov interoperability, ktoré nemajú príslušné osvedčenie, a to vo svojich výročných správach podľa ►**M3** článku 19 smernice (EÚ) 2016/798 ◀.

<sup>(1)</sup> Smernica Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/798 z 11. mája 2016 o bezpečnosti železníc (Ú. v. EÚ L 138, 26.5.2016, s. 102)

**▼ B**

4. Jeden rok po nadobudnutí účinnosti tohto nariadenia musia mať novo vyrábané komponenty interoperability ES vyhlásenie o zhode alebo ES vyhlásenie o vhodnosti na použitie.

*Článok 9*

Vyhlásenie o overení subsystému uvedené v ►**M3** článkoch 13 až 15 smernice (EÚ) 2016/797 ◀, a/alebo vyhlásenie o zhode s typom nového vozidla uvedené v ►**M3** článku 24 smernice (EÚ) 2016/797 ◀, vytvorené v súlade s rozhodnutím 2008/232/ES alebo rozhodnutím 2011/291/EÚ sa považujú za platné, pokiaľ členský štát nerozhodne, že typové alebo konštrukčné osvedčenie je potrebné obnoviť v súlade s ustanoveniami uvedených rozhodnutí.

*Článok 10*

1. Na udržanie kroku s technickým pokrokom môže byť potrebné zaviesť inovačné riešenia, ktoré nie sú v súlade so špecifikáciami stanovenými v prílohe, a/alebo na ktoré nemožno uplatniť metódy posudzovania stanovené v prílohe. V takom prípade sa vypracujú nové špecifikácie a/alebo nové metódy posudzovania, ktoré sa vzťahujú na predmetné inovačné riešenia.

2. Inovačné riešenia sa môžu týkať subsystému „železničné koľajové vozidlá“, jeho častí alebo jeho komponentov interoperability.

3. Ak sa navrhuje inovačné riešenie, výrobca alebo jeho splnomocnený zástupca so sídlom v Únii musí uviesť, ako sa dané riešenie odchyľuje od príslušných ustanovení tejto TSI, prípadne ako dané riešenie dopĺňa príslušné ustanovenia TSI, pričom tieto odchýlky musí predložiť Komisii na analýzu. Komisia si môže k navrhovanému inovačnému riešeniu vyžiadať stanovisko Európskej železničnej agentúry (ďalej len „agentúra“).

4. Komisia vydá stanovisko k navrhovanému inovačnému riešeniu. Ak je stanovisko kladné, vypracujú sa príslušné funkčné špecifikácie a špecifikácie rozhrania a tiež príslušné metódy posudzovania, ktoré treba začleniť do TSI, aby sa umožnilo používanie daného inovačného riešenia. V rámci postupu revízie podľa ►**M3** článku 5 smernice (EÚ) 2016/797 ◀ sa vzápätí dané špecifikácie a metódy začlenia do TSI. Ak je stanovisko záporné, navrhované inovačné riešenie nemožno uplatniť v praxi.

5. Až do revízie TSI sa kladné stanovisko Komisie považuje za prijateľný spôsob dosiahnutia súladu so základnými požiadavkami ►**M3** smernice (EÚ) 2016/797 ◀, a preto ho možno použiť pri posudzovaní subsystému.

*Článok 11*

1. Rozhodnutia 2008/232/ES a 2011/291/EÚ sa zrušujú s účinnosťou od 1. januára 2015.

**▼ M4**

Nadalej sa však bez toho, aby boli dotknuté ustanovenia 7.1.1.4 až 7.1.1.8 prílohy, uplatňujú na:

**▼ B**

- a) subsystémy schválené v súlade s týmito rozhodnutiami;
- b) prípady uvedené v článku 9 tohto nariadenia;
- c) projekty nových, obnovených alebo modernizovaných subsystémov, ktoré sa v deň uverejnenia tohto nariadenia nachádzajú v pokročilom štádiu vývoja, majú existujúce konštrukčné riešenie alebo sú predmetom zákazky, ktorá sa realizuje, v súlade s bodom 7.1.1.2 prílohy k tomuto nariadeniu.

**▼B**

2. Rozhodnutie Komisie 2008/232/ES sa naďalej uplatňuje, pokiaľ ide o požiadavky týkajúce sa hluku a bočného vetra v súlade s podmienkami stanovenými v bodoch 7.1.1.6 a 7.1.1.7 prílohy k tomuto nariadeniu.

**▼M3**

3. Oddiel 7.1.3.1 prílohy k tomuto nariadeniu sa neuplatňuje na vozidlá uvedené na trh po 31. decembri 2028. Vozidlá uvedené na trh po tomto dátume musia byť v súlade s kapitolami 4, 5 a 6 prílohy k tomuto nariadeniu.

4. Členské štáty môžu iba v riadne odôvodnených prípadoch povoliť žiadateľom neuplatňovanie tohto nariadenia alebo jeho častí podľa článku 7 ods. 1 písm. a) smernice 2016/797 len v prípade projektov, pre ktoré existuje možnosť uplatniť oddiely 7.1.1.2 alebo 7.1.3.1 prílohy alebo ak platnosť tejto možnosti uplynula. Uplatnenie oddielov 7.1.1.2 alebo 7.1.3.1 prílohy si nevyžaduje uplatňovanie článku 7 ods. 1 písm. a) smernice 2016/797.

**▼B***Článok 12*

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

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

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

**▼ B***PRÍLOHA*

1. Úvod
  - 1.1. Technický rozsah pôsobnosti
  - 1.2. Geografický rozsah pôsobnosti
  - 1.3. Obsah tejto TSI
2. Subsystem „železničné koľajové vozidlá“ a jeho funkcie
  - 2.1. Subsystem „železničné koľajové vozidlá“ ako súčasť železničného systému Únie
  - 2.2. Vymedzenie pojmov týkajúcich sa železničných koľajových vozidiel
    - 2.2.1. Zostava vlaku
    - 2.2.2. Železničné koľajové vozidlá
  - 2.3. Železničné koľajové vozidlá v rozsahu pôsobnosti tejto TSI
    - 2.3.1. Typy železničných koľajových vozidiel
    - 2.3.2. Rozchod koľaje
    - 2.3.3. Maximálna rýchlosť
3. Základné požiadavky
  - 3.1. Prvky subsystemu „železničné koľajové vozidlá“, ktoré zodpovedajú základným požiadavkám
  - 3.2. Základné požiadavky nezahrnuté do tejto TSI
    - 3.2.1. Všeobecné požiadavky, požiadavky týkajúce sa údržby a prevádzky
    - 3.2.2. Požiadavky špecifické pre ostatné subsystemy
4. Charakteristika subsystemu „železničné koľajové vozidlá“
  - 4.1. Úvod
    - 4.1.1. Všeobecné ustanovenia
    - 4.1.2. Opis železničných koľajových vozidiel, na ktoré sa vzťahuje táto TSI
    - 4.1.3. Hlavná kategorizácia železničných koľajových vozidiel na uplatňovanie požiadaviek TSI
    - 4.1.4. Kategorizácia železničných koľajových vozidiel z hľadiska požiarnej bezpečnosti
  - 4.2. Funkčná a technická špecifikácia subsystemu
    - 4.2.1. Všeobecné ustanovenia
    - 4.2.2. Konštrukčné a mechanické časti
    - 4.2.3. Vzájomné pôsobenie vozidla a koľaje a obrys vozidla;
    - 4.2.4. Brzdenie
    - 4.2.5. Prvky týkajúce sa cestujúcich
    - 4.2.6. Podmienky prostredia a aerodynamické účinky
    - 4.2.7. Vonkajšie osvetlenie a vizuálne a zvukové výstražné zariadenia
    - 4.2.8. Trakčné a elektrické zariadenia
    - 4.2.9. Stanovište rušňovodiča a rozhranie rušňovodič – stroj
    - 4.2.10. Požiarna bezpečnosť a evakuácia
    - 4.2.11. Servis
    - 4.2.12. Dokumentácia týkajúca sa prevádzky a údržby.
  - 4.3. Funkčná a technická špecifikácia rozhraní

**▼ B**

- 4.3.1. Rozhranie so subsystémom „energia“
- 4.3.2. Rozhranie so subsystémom „infraštruktúra“
- 4.3.3. Rozhranie so subsystémom „prevádzka“
- 4.3.4. Rozhranie so subsystémom „riadenie-zabezpečenie a návštenie“
- 4.3.5. Rozhranie so subsystémom „telematické aplikácie pre cestujúcich“
- 4.4. Prevádzkové predpisy
- 4.5. Predpisy týkajúce sa údržby
- 4.6. Odborná spôsobilosť
- 4.7. Zdravotné a bezpečnostné podmienky
- 4.8. Európsky register povolených typov vozidiel

**▼ M3**

- 4.9. Kontroly zlučiteľnosti s trasou pred použitím povolených vozidiel

**▼ B**

- 5. Komponenty interoperability
  - 5.1. Vymedzenie pojmov
  - 5.2. Inovačné riešenie
  - 5.3. Špecifikácia komponentov interoperability
    - 5.3.1. Automatické stredové nárazníkové spriahadlo
    - 5.3.2. Manuálne koncové spriahadlo
    - 5.3.3. Spriahadlá na odtiahnutie
    - 5.3.4. Kolesá

**▼ M3**

- 5.3.4a. Automatické systémy na zmenu rozchodu koľaje

**▼ B**

- 5.3.5. Systém protišmykovej ochrany kolies
- 5.3.6. Predné svetlá
- 5.3.7. Obrysové svetlá
- 5.3.8. Koncové svetlá
- 5.3.9. Húkačky
- 5.3.10. Zberač
- 5.3.11. Klzné lišty
- 5.3.12. Hlavný vypínač (istič)
- 5.3.13. Sedadlo vodiča
- 5.3.14. Prípojka na vyprázdňovanie toaliet
- 5.3.15. Prípojka na prívod vody do nádrží
- 6. Posudzovanie zhody alebo vhodnosti na použitie a ES overovanie
  - 6.1. Komponenty interoperability
    - 6.1.1. Posudzovanie zhody
    - 6.1.2. Uplatňovanie modulov
    - 6.1.3. Osobitné postupy posudzovania zhody komponentov interoperability
    - 6.1.4. Fázy projektu, pri ktorých sa vyžaduje posudzovanie
    - 6.1.5. Inovačné riešenia
    - 6.1.6. Posudzovanie vhodnosti na použitie
  - 6.2. Subsystém „železničné koľajové vozidlá“
    - 6.2.1. ES overenie (všeobecné ustanovenia)
    - 6.2.2. Uplatňovanie modulov



**▼ B**

- 6.2.3. Osobitné postupy posudzovania subsystémov
- 6.2.4. Fázy projektu, pri ktorých sa vyžaduje posudzovanie
- 6.2.5. Inovačné riešenia
- 6.2.6. Posudzovanie dokumentácie požadovanej v súvislosti s prevádzkou a údržbou
- 6.2.7. Posudzovanie jednotiek určených na používanie vo všeobecnej prevádzke

**▼ M3**

- 6.2.7a. Dodatočné voliteľné požiadavky pre jednotky určené na používanie vo všeobecnej prevádzke

**▼ B**

- 6.2.8. Posudzovanie jednotiek určených na používanie vo vopred určených zostavách
- 6.2.9. Zvláštny prípad: posudzovanie jednotiek určených na začlenenie do existujúcej pevnej zostavy
- 6.3. Subsystém obsahujúci komponenty interoperability bez ES vyhlásenia
  - 6.3.1. Podmienky
  - 6.3.2. Dokumentácia
  - 6.3.3. Údržba subsystémov certifikovaných podľa ustanovenia 6.3.1
- 7. Vykonávanie
  - 7.1. Všeobecné pravidlá vykonávania
    - 7.1.1. Uplatňovanie na novovyrobené železničné koľajové vozidlá
    - 7.1.2. Zmeny v existujúcich železničných koľajových vozidlách alebo v existujúcom type železničných koľajových vozidiel
      - 7.1.2.1. Úvod
      - 7.1.2.2. Zásady riadenia zmien v železničných koľajových vozidlách a v type železničných koľajových vozidiel
        - 7.1.2.2a. Osobitné pravidlá pre existujúce železničné koľajové vozidlá, na ktoré sa nevzťahuje vyhlásenie ES o overení a ktorým bolo udelené prvé povolenie na uvedenie do prevádzky pred 1. januárom 2015
        - 7.1.2.2b. Osobitné pravidlá pre vozidlá upravené tak, aby mohli počas obmedzeného obdobia testovať výkonnosť alebo spoľahlivosť technologických inovácií
    - 7.1.3. Pravidlá týkajúce sa osvedčení o typovej skúške alebo preskúmaní návrhu
    - 7.1.4. Pravidlá rozšírenia oblasti použitia existujúcich železničných koľajových vozidiel, na ktoré sa udelilo povolenie v súlade so smernicou 2008/57/ES alebo boli v prevádzke pred 19. júlom 2010
  - 7.2. Zlučiteľnosť s inými subsystémami
  - 7.3. Špecifické prípady
    - 7.3.1. Všeobecné ustanovenia
    - 7.3.2. Zoznam špecifických prípadov
  - 7.4. Špecifické podmienky prostredia
  - 7.5. Hľadiská, ktoré treba zohľadniť v procese revízie alebo pri iných činnostiach agentúry
    - 7.5.1. Hľadiská týkajúce sa základného parametra v tejto TSI
    - 7.5.2. Hľadiská, ktoré sa netýkajú základného parametra v tejto TSI, ale sú predmetom výskumných projektov
    - 7.5.3. Hľadiská dôležité pre železničný systém EÚ, ale mimo rozsahu pôsobnosti špecifikácií TSI

**▼ C1**

- DODATOK A – Zámerne vymazané
- DODATOK B – Systém s rozchodom koľají 1 520 mm „T“
- DODATOK C – Osobitné ustanovenia pre mobilné zariadenia na výstavbu a údržbu železničnej infraštruktúry
- DODATOK D – Referenčný vozeň pre rušne vybavené automatickými stredovými nárazníkovými spriahadlami a schopné dosahovať ťažnú silu na spriahadle vyššiu než 300 kN

▼ C1

- DODATOK E – Antropometrické merania rušňovodiča
- DODATOK F – Viditeľnosť vpred
- DODATOK G – Servis
- DODATOK H – Posudzovanie subsystému „železničné koľajové vozidlá“
- DODATOK I – Zoznam hľadísk, pre ktoré neexistuje technická špecifikácia (otvorené body)
- DODATOK J – Zoznam technických špecifikácií uvedených v tejto TSI

**▼B**

## 1. ÚVOD

1.1. **Technický rozsah pôsobnosti**

Táto technická špecifikácia interoperability (TSI) je špecifikácia, ktorá sa vzťahuje na konkrétny subsystém s cieľom zabezpečiť splnenie základných požiadaviek a interoperabilitu železničného systému Únie v súlade s ►**M3** článkom 1 smernice (EÚ) 2016/797 ◀.

Konkrétnym subsystémom sú železničné koľajové vozidlá železničného systému Únie podľa ►**M3** oddielu 2.7 prílohy II k smernici (EÚ) 2016/797 ◀.

Táto TSI sa uplatňuje na železničné koľajové vozidlá:

— ktoré sa prevádzkujú (alebo sú určené na prevádzku) v železničnej sieti vymedzenej v oddiele 1.2 „Geografický rozsah pôsobnosti“ tejto TSI;

a

— ktoré patria k jednému z týchto typov (v súlade s vymedzením uvedeným ►**M3** v oddiele 2 prílohy I k smernici (EÚ) 2016/797 ◀):

— motorové dieselové alebo elektrické vlaky;

— dieselové alebo elektrické hnacie jednotky;

— osobné vozne;

— mobilné zariadenia na výstavbu a údržbu železničnej infraštruktúry.

Tieto typy železničných koľajových vozidiel uvedené v ►**M3** článku 1 ods. 3 a 4 smernice (EÚ) 2016/797 ◀ sú vylúčené z rozsahu pôsobnosti tejto TSI:

— metrá, električky a iné ľahké železničné systémy;

— vozidlá určené len na miestnu, mestskú alebo prímestskú osobnú dopravu na sieťach, ktoré sú funkčne oddelené od zvyšného železničného systému;

— vozidlá, ktoré sa využívajú výlučne na železničnej infraštruktúre v súkromnom vlastníctve, pričom slúžia len pre potreby majiteľa na jeho vlastnú prevádzku nákladnej dopravy;

— vozidlá vyhradené striktne na miestne, historické alebo turistické účely.

Podrobné vymedzenie železničných koľajových vozidiel patriacich do rozsahu pôsobnosti tejto TSI je uvedené v kapitole 2.

**▼M3**1.2. **Geografický rozsah pôsobnosti**

Geografickým rozsahom pôsobnosti tejto TSI je železničný systém Únie podľa prílohy I k smernici (EÚ) 2016/797, pričom sa vylučujú prípady uvedené v článku 1 ods. 3 a 4 smernice (EÚ) 2016/797.“

**▼ M3**

1.3.

**Obsah tejto TSI**

V súlade s článkom 4 ods. 3 smernice (EÚ) 2016/797 sa v tejto TSI:

- a) stanovuje jej plánovaný rozsah pôsobnosti (kapitola 2);
- b) stanovujú základné požiadavky na subsystém „železničné koľajové vozidlá – rušne a osobné železničné koľajové vozidlá“ a na jeho rozhrania s inými subsystémami (kapitola 3);
- c) stanovujú funkčné a technické špecifikácie, ktoré subsystém a jeho rozhrania s inými subsystémami musia spĺňať (kapitola 4);
- d) stanovujú komponenty interoperability a rozhrania, na ktoré sa musia vzťahovať európske špecifikácie vrátane európskych noriem, ktoré sú nevyhnutné na dosiahnutie interoperability v rámci železničného systému Európskej únie (kapitola 5);
- e) v každom prípade, ktorý prichádza do úvahy, stanovuje, ktoré postupy sa majú používať na posudzovanie zhody alebo vhodnosti komponentov interoperability na použitie na jednej strane, alebo na ES overovanie subsystémov na strane druhej (kapitola 6);
- f) určuje stratégiu vykonávania tejto TSI (kapitola 7);
- g) pre príslušný personál určuje odbornú spôsobilosť a podmienky bezpečnosti a ochrany zdravia pri práci, ktoré sa vyžadujú na prevádzku a údržbu daného subsystému, ako aj na vykonávanie tejto TSI (kapitola 4);
- h) uvádzajú ustanovenia uplatniteľné na existujúci subsystém „železničné koľajové vozidlá“ najmä v prípade modernizácie a obnovy a v takýchto prípadoch úprava, v súvislosti s ktorou sa vyžaduje žiadosť o nové povolenie;
- i) uvádzajú parametre subsystému „železničné koľajové vozidlá“, ktoré má overiť železničný podnik, a postupy, ktoré sa majú uplatňovať v záujme overenia týchto parametrov po vydaní povolenia na uvedenie vozidla na trh a pred prvým použitím vozidla s cieľom zabezpečiť kompatibilitu medzi vozidlami a trasami, na ktorých sa majú prevádzkovať.

V súlade s článkom 4 ods. 5 smernice (EÚ) 2016/797 sa ustanovenia pre špecifické prípady uvádzajú v kapitole 7.

**▼ B**

2.

**SUBSYSTÉM „ŽELEZNIČNÉ KOLAJOVÉ VOZIDLÁ“ A JEHO FUNKCIE**

2.1.

**Subsystém „železničné koľajové vozidlá“ ako súčasť železničného systému Únie**

Železničný systém Únie sa rozdeľuje na nasledujúce subsystémy vymedzené v oddiele 1 prílohy II k ►**M3** smernici (EÚ) 2016/797 ◀:

a) Štruktúrálna oblasť:

- infraštruktúra;
- energia;

**▼ B**

- traťové riadenie-zabezpečenie a návštenie;
- vozidlové riadenie-zabezpečenie a návštenie,
- železničné koľajové vozidlá;

## b) Funkčné oblasti:

- prevádzka a riadenie dopravy;
- údržba;
- telematické aplikácie v osobnej a nákladnej doprave.

S výnimkou údržby sa každým z týchto subsystémov zaoberá samostatná TSI.

Subsystém „Železničné koľajové vozidlá“, ktorý je predmetom tejto TSI (v súlade s vymedzením uvedeným v oddiele 1.1), má rozhrania so všetkými ostatnými vyššie uvedenými subsystémami železničného systému Únie. Tieto rozhrania sa posudzujú v rámci integrovaného systému, ktorý je v súlade so všetkými príslušnými TSI.

Okrem toho existujú dve TSI, v ktorých sa opisujú špecifické hľadiská železničného systému a týkajú sa niekoľkých subsystémov, pričom jedným z nich je subsystém „železničné koľajové vozidlá“:

- a) TSI týkajúca sa bezpečnosti v železničných tuneloch (TSI SRT);
- b) TSI týkajúca sa prístupu osôb so zníženou pohyblivosťou (TSI PRM);

a dve TSI týkajúce sa špecifických hľadísk subsystému „železničné koľajové vozidlá“:

- c) hluk (TSI Hluk);
- d) nákladné vozne.

Požiadavky týkajúce sa subsystému „železničné koľajové vozidlá“ uvedené v týchto štyroch TSI sa v tejto TSI už opakovane neuvádzajú. Uvedené štyri TSI sa uplatňujú aj na subsystém „železničné koľajové vozidlá“ podľa príslušného rozsahu ich pôsobnosti a pravidiel ich uplatňovania.

## 2.2. **Vymedzenie pojmov týkajúcich sa železničných koľajových vozidiel**

Na účely tejto TSI sa uplatňuje toto vymedzenie pojmov:

### 2.2.1. *Zostava vlaku:*

- a) „Jednotka“ je všeobecný pojem na označenie železničného koľajového vozidla, ktoré podlieha uplatňovaniu tejto TSI, a preto je predmetom ES overovania.
- b) Jednotka sa môže skladať z niekoľkých vozidiel v súlade s vymedzením uvedeným v ► **M3** článku 2 ods. 3 smernice (EÚ) 2016/797 ◀. Pokiaľ ide o rozsah pôsobnosti tejto TSI, používanie pojmu „vozidlo“ v tejto TSI sa obmedzuje na subsystém „železničné koľajové vozidlá“ v súlade s vymedzením uvedeným v kapitole 1.
- c) „Vlak“ je prevádzková zostava, ktorá pozostáva z jednej jednotky alebo viacerých jednotiek.

**▼ B**

- d) „Vlak osobnej dopravy“ je prevádzková zostava prístupná pre cestujúcich (vlak, ktorý pozostáva z vozidiel osobnej dopravy, ktoré nie sú prístupné pre cestujúcich, sa nepovažuje za vlak osobnej dopravy).
- e) „Pevná zostava“ je zostava vlaku, ktorej usporiadanie možno zmeniť iba v dielenskom prostredí.
- f) „Vopred určená zostava(-y)“ je zostava vlaku zostavená z niekoľkých spriahnutých jednotiek, ktorá sa vymedzuje v etape projektovania a počas prevádzky možno jej usporiadanie meniť.
- g) „Viacčlenná prevádzka“: je prevádzková zostava, ktorá pozostáva z viac ako jednej jednotky:
- Vlakové súpravy, ktorých konštrukčné riešenie umožňuje spriahnutie niekoľkých súprav (daného posudzovaného typu) a ich prevádzku ako jedného vlaku riadeného z jedného stanovišťa rušňovodiča.
  - Rušne, ktorých konštrukčné riešenie umožňuje zapojenie niekoľkých rušňov (daného posudzovaného typu) do jedného vlaku riadeného z jedného stanovišťa rušňovodiča.
- h) „Všeobecná prevádzka“: jednotka je určená na všeobecnú prevádzku, keď sa má spriahnuť s inou jednotkou (jednotkami) do vlakovej zostavy, ktorá **nie je vymedzená** v etape projektovania.

**▼ M3**

2.2.2.

*Železničné koľajové vozidlá*

Ďalej uvedené pojmy sú zatriedené do troch skupín v súlade s vymedzením uvedeným v oddiele 2 prílohy I k smernici (EÚ) 2016/797.

- A. Rušne a osobné železničné koľajové vozidlá vrátane motorových alebo elektrických hnacích jednotiek, motorových dieselových alebo elektrických osobných vlakov a osobných vozňov:

1. Motorové alebo elektrické hnacie jednotky

Rušeň je hnacie vozidlo (alebo kombinácia niekoľkých vozidiel), ktoré nie je určené na prepravu užitočného nákladu a za normálnej prevádzky sa môže odpojiť od vlaku a prevádzkovať samostatne.

Posunovací rušeň je hnacia jednotka určená na použitie len v zriaďovacích staniciach, staniciach a v depách.

Na pohon vlaku môže slúžiť aj vozidlo s vlastným pohonom so stanovišťom rušňovodiča alebo bez neho, pričom dané vozidlo nie je určené na odpojenie počas normálnej prevádzky. Takéto vozidlo sa všeobecne nazýva hnacia jednotka (alebo hnací vozeň) alebo čelné hnacie vozidlo, ak je umiestnené na jednom konci vlakovej súpravy a je vybavené stanovišťom rušňovodiča.

▼ M3

## 2. Motorové alebo elektrické osobné vlaky s vlastným pohonom

Vlaková súprava je pevná zostava, ktorá sa môže prevádzkovať ako vlak. Zo svojej podstaty nie je určená nato, aby sa menilo jej usporiadanie, okrem prípadu, keď sa zmena usporiadania uskutoční v dielenskom prostredí. Skladá sa z výlučne motorových vozidiel, alebo z motorových a nemotorových vozidiel.

Elektrická a/alebo dieselová motorová jednotka je vlaková súprava, v ktorej sa vo všetkých vozidlách môže prepravovať užitočný náklad (cestujúci alebo batožina/pošta alebo náklad).

Motorový vozeň je vozidlo, ktoré sa môže prevádzkovať samostatne a dokáže prepravovať užitočný náklad (cestujúci alebo batožina/pošta alebo náklad).

Električko-vlak je vozidlo určené na kombinované použitie na infraštruktúre pre ľahké železničné vozidlá a tiež na infraštruktúre pre štandardné železničné vozidlá.

## 3. Osobné vozne a iné súvisiace vozne

Osobný vozeň je vozidlo bez vlastného pohonu v pevnej alebo meniteľnej zostave schopné prepravovať cestujúcich (v širšom význame slova požiadavky stanovené pre osobné vozne v tejto TSI sa považujú za platné aj pre reštauračné vozne, lôžkové vozne, ležadlové vozne atď.).

Batožinový vozeň je vozidlo bez vlastného pohonu schopné prepravovať iný užitočný náklad ako cestujúcich, napríklad batožinu alebo poštu, pričom je určené na zapojenie do pevnej alebo meniteľnej zostavy, ktorá má slúžiť na prepravu cestujúcich.

Riadiaci vozeň je vozidlo bez vlastného pohonu vybavené stanovišťom rušňovodiča.

Osobný vozeň môže byť vybavený stanovišťom rušňovodiča, takýto vozeň sa potom označuje pojmom riadiaci osobný vozeň

Aj batožinový vozeň môže byť vybavený stanovišťom rušňovodiča, a vtedy sa označuje ako riadiaci batožinový vozeň.

Vozeň na prepravu automobilov je vozidlo bez vlastného pohonu schopné prepravovať osobné motorové vozidlá cestujúcich bez ich prítomnosti v automobile, pričom daný vozeň je určený na zapojenie do vlaku osobnej dopravy.

Pevná skupina osobných vozňov je zostava pozostávajúca z niekoľkých „polotrvalo“ spriahnutých osobných vozňov alebo zostava, ktorej usporiadanie možno meniť iba vtedy, keď je mimo prevádzky.

## B. Nákladné vozne vrátane nízkopodlažných vozidiel určených pre celú sieť a vozidiel určených na prepravu nákladných automobilov.

Tieto vozidlá sú mimo rozsahu pôsobnosti tejto TSI. Vzťahuje sa na ne nariadenie (EÚ) č. 321/2013 (TSI „nákladné vozne“).

▼ M3

C. Špeciálne vozidlá, ako napr. traťové stroje.

Traťové stroje (OTM) sú vozidlá špeciálne projektované na výstavbu a údržbu tratí a infraštruktúry. Traťové stroje sa používajú rôzne: v pracovnom režime, v dopravnom režime ako vozidlá s vlastným pohonom, v dopravnom režime ako ťahané vozidlá.

Vozidlá na prehliadku infraštruktúry sa využívajú na monitorovanie stavu infraštruktúry. Prevádzkujú sa rovnako ako vlaky nákladnej alebo osobnej dopravy, pričom sa nerozlišuje medzi dopravným a pracovným režimom.

▼ B

2.3. **Železničné koľajové vozidlá v rozsahu pôsobnosti tejto TSI**

▼ M3

2.3.1. *Druhy železničných koľajových vozidiel*

V nasledujúcom texte je uvedené podrobné vymedzenie rozsahu pôsobnosti tejto TSI týkajúcej sa železničných koľajových vozidiel zatriedených do troch skupín vymedzených v oddiele 2 prílohy I k smernici (EÚ) 2016/797:

A. Rušne a osobné železničné koľajové vozidlá vrátane motorových alebo elektrických hnacích jednotiek, motorových alebo elektrických osobných vlakov s vlastným pohonom a osobných vozňov

1. Motorové alebo elektrické hnacie jednotky

Tento typ zahŕňa hnacie vozidlá, ktoré nemôžu prepravovať užitočný náklad, ako napríklad motorové alebo elektrické rušne alebo hnacie jednotky.

Príslušné hnacie vozidlá sú určené na nákladnú a/alebo osobnú dopravu.

Vyňatie z rozsahu pôsobnosti:

Posunovacie rušne (podľa vymedzenia v oddiele 2.2) nepatria do rozsahu pôsobnosti tejto TSI. Keď sú určené na prevádzku v železničnej sieti Únie (presun medzi zriaďovacími stanicami, stanicami a depami), uplatňuje sa článok 14 písm. b) smernice (EÚ) 2016/797.

2. Motorové alebo elektrické osobné vlaky s vlastným pohonom

Tento druh zahŕňa všetky vlaky v pevnej alebo vopred určenej zostave, ktorú tvoria vozidlá určené na prepravu cestujúcich a/alebo vozidlá, ktoré nie sú určené na prepravu cestujúcich.

Motorové alebo elektrické hnacie zariadenie sa inštaluje do niektorých vozidiel vlaku. Vo vlaku sa nachádza stanovište rušňovodiča.

Vyňatie z rozsahu pôsobnosti:

Podľa článku 1.3, článku 1.4 písm. d) a článku 1.5 smernice (EÚ) 2016/797 nepatria do rozsahu pôsobnosti tejto TSI tieto železničné koľajové vozidlá:



▼ M3

- Železničné koľajové vozidlá určené na prevádzku v miestnych, mestských alebo prímestských sieťach, ktoré sú funkčne oddelené od zvyšného železničného systému.
- Železničné koľajové vozidlá, ktoré sa primárne využívajú na infraštruktúre pre ľahké železničné vozidlá, avšak vybavené niektorými komponentmi štandardných železničných vozidiel, ktoré umožňujú prejazd na obmedzenom a ohraničenom úseku infraštruktúry pre štandardné železničné vozidlá výlučne na účely zabezpečenia príslušných spojení.
- Električko-vlaky.

## 3. Osobné vozne a iné súvisiace vozne

## Preprava cestujúcich

Tento druh zahŕňa vozidlá bez pohonu určené na prepravu cestujúcich (osobné vozne vymedzené v oddiele 2.2), ktoré sa prevádzkujú v meniteľných zostavách s vozidlami kategórie „motorové alebo elektrické hnacie jednotky“ podľa vymedzenia uvedeného v predchádzajúcom texte, pričom dané jednotky zabezpečujú hnaciu funkciu.

Vozidlá, ktoré nie sú určené na prepravu cestujúcich a ktoré sú zapojené do vlaku osobnej dopravy:

Tento druh zahŕňa vozidlá bez pohonu, ktoré sa zapájajú do vlakov osobnej dopravy (napr. batôžinové alebo poštové vozne, vozne na prepravu automobilov, servisné vozidlá atď.). Predmetné vozidlá patria do rozsahu pôsobnosti tejto TSI ako vozidlá súvisiace s prepravou cestujúcich.

## B. Nákladné vozne vrátane nízkopodlažných vozidiel určených pre celú sieť a vozidiel určených na prepravu nákladných automobilov.

Nákladné vozne nepatria do rozsahu pôsobnosti tejto TSI. Vzťahuje sa na ne TSI „nákladné vozne“, aj keď sa zapájajú do vlakov osobnej dopravy (zostava vlaku je v tomto prípade prevádzkovou záležitosťou).

Vozidlá určené na prepravu cestných motorových vozidiel (s osobami na palube týchto cestných motorových vozidiel) nepatria do rozsahu pôsobnosti tejto TSI.

## C. Špeciálne vozidlá, ako napr. traťové stroje

Tento druh železničných koľajových vozidiel patrí do rozsahu pôsobnosti tejto TSI iba v týchto prípadoch:

1. keď sa pohybuje na vlastných železničných kolečkách a
2. keď je konštruovaný tak, aby sa jeho prítomnosť dala zistiť traťovým systémom detekcie vlakov na účely riadenia dopravy, a

▼ **M3**

3. v prípade traťových strojov, keď je v dopravnom (jazdnom) režime, jazdí vlastným pohonom alebo je ťahaný.

Vyňatie z rozsahu pôsobnosti tejto TSI:

V prípade traťových strojov prevádzka v pracovnom režime nepatrí do rozsahu pôsobnosti tejto TSI.

▼ **B**

2.3.2.

*Rozchod koľaje*

Táto TSI sa uplatňuje na železničné koľajové vozidlá, ktoré sú určené na prevádzku v sieťach s rozchodom koľaje 1 435 mm alebo na koľajach s jedným z týchto menovitých rozchodov: 1 520 mm, systém 1 524 mm, systém 1 600 mm a systém 1 668 mm.

2.3.3.

*Maximálna rýchlosť*

Pri zohľadnení integrovaného železničného systému zloženého z viacerých subsystémov (predovšetkým pevné zariadenia, pozri oddiel 2.1) by maximálna konštrukčná rýchlosť železničných koľajových vozidiel mala byť nižšia alebo rovná 350 km/h.

Táto technická špecifikácia sa uplatňuje aj v prípade maximálnej konštrukčnej rýchlosti, ktorá je vyššia ako 350 km/h, no treba ju doplniť pre rýchlostný interval od 350 km/h (alebo môže ísť o maximálnu rýchlosť súvisiacu s konkrétnym parametrom v prípadoch, keď sa to uvádza v príslušnom bode oddielu 4.2) až po maximálnu konštrukčnú rýchlosť, a to prostredníctvom postupu na zavádzanie inovačných riešení uvedeného v článku 10.

3.

**ZÁKLADNÉ POŽIADAVKY**▼ **M3**

3.1.

**Prvky subsystému „železničné koľajové vozidlá“, ktoré zodpovedajú základným požiadavkám**

V ďalej uvedenej tabuľke sa uvádzajú základné požiadavky podľa vymedzenia a číslovania v zmysle prílohy III k smernici (EÚ) 2016/797, zohľadnené v špecifikáciách stanovených v kapitole 4 tejto TSI.

*Prvky železničných koľajových vozidiel, ktoré zodpovedajú základným požiadavkám*

*Poznámka:* Uvádzajú sa iba tie body oddielu 4.2, ktoré obsahujú požiadavky.

Referenčný bod	Prvok subsystému železničné koľajové vozidlá	Bezpečnosť	Spoľahlivosť – použiteľnosť	Zdravie	Ochrana životného prostredia	Technická zlučiteľnosť
4.2.2.2.2	Vnútročné spriahadlo	1.1.3 2.4.1				
4.2.2.2.3	Koncové spriahadlo	1.1.3 2.4.1				
4.2.2.2.4	Spriahadlo na odtiahnutie		2.4.2			2.5.3
4.2.2.2.5	Prístupnosť pre personál pri spriahaní a odpájání	1.1.5		2.5.1		2.5.3
4.2.2.3	Prechodové lávky	1.1.5				

## ▼ M3

Referenčný bod	Prvok subsystému železničné koľajové vozidlá	Bezpečnosť	Spoľahlivosť – použiteľnosť	Zdravie	Ochrana životného prostredia	Technická zlučiteľnosť
4.2.2.4	Pevnosť konštrukcie vozidla	1.1.3 2.4.1				
4.2.2.5	Pasívna bezpečnosť	2.4.1				
4.2.2.6	Zdvíhanie a nakolajovanie					2.5.3
4.2.2.7	Upevňovanie zariadení na konštrukciu vozňovej skrine	1.1.3				
4.2.2.8	Prístupové dvere pre personál a náklad	1.1.5 2.4.1				
4.2.2.9	Mechanické vlastnosti skla	2.4.1				
4.2.2.10	Podmienky zaťaženia a nameraná hmotnosť	1.1.3				
4.2.3.1	Obrysy					2.4.3
4.2.3.2.1	Parameter zaťaženia nápravy					2.4.3
4.2.3.2.2	Zaťaženie kolies	1.1.3				
4.2.3.3.1	Vlastnosti železničných koľajových vozidiel potrebné z hľadiska zlučiteľnosti so systémami detekcie vlakov	1.1.1				2.4.3 2.3.2
4.2.3.3.2	Monitorovanie stavu nápravových ložísk	1.1.1	1.2			
4.2.3.4.1	Bezpečnosť proti vykoľajeniu pri jazde na zbertenej koľaji	1.1.1 1.1.2				2.4.3
4.2.3.4.2	Dynamické správanie pri jazde	1.1.1 1.1.2				2.4.3
4.2.3.4.2.1	Hraničné hodnoty pre bezpečnosť jazdy	1.1.1 1.1.2				2.4.3
4.2.3.4.2.2	Hraničné hodnoty zaťaženia koľaje					2.4.3

## ▼ M3

Referenčný bod	Prvok subsystému železničné koľajové vozidlá	Bezpečnosť	Spoľahlivosť – použiteľnosť	Zdravie	Ochrana životného prostredia	Technická zlučiteľnosť
4.2.3.4.3	Ekvivalentná kužeľovitost'	1.1.1 1.1.2				2.4.3
4.2.3.4.3.1	Projektované hodnoty profilov nových kolies	1.1.1 1.1.2				2.4.3
4.2.3.4.3.2	Prevádzkové hodnoty ekvivalentnej kužeľovitosti dvojkolesí	1.1.2	1.2			2.4.3
4.2.3.5.1	Konstruktívne riešenie rámu podvozku	1.1.1 1.1.2				
4.2.3.5.2.1	Mechanické a geometrické vlastnosti dvojkolesí	1.1.1 1.1.2				2.4.3
4.2.3.5.2.2	Mechanické a geometrické vlastnosti kolies	1.1.1 1.1.2				
4.2.3.5.3	Automatické systémy na zmenu rozchodu koľaje	1.1.1 1.1.2, 1.1.3	1.2			1.5
4.2.3.6	Minimálny polomer oblúka	1.1.1 1.1.2				2.4.3
4.2.3.7	Koľajnicové zmetačlá	1.1.1				
4.2.4.2.1	Brzdenie – funkčné požiadavky	1.1.1 2.4.1	2.4.2			1.5
4.2.4.2.2	Brzdenie – bezpečnostné požiadavky	1.1.1	1.2 2.4.2			
4.2.4.3	Typ brzdového systému					2.4.3
4.2.4.4.1	Príkaz na núdzové brzdenie	2.4.1				2.4.3
4.2.4.4.2	Príkaz na prevádzkové brzdenie					2.4.3
4.2.4.4.3	Príkaz na priamočinné brzdenie					2.4.3
4.2.4.4.4	Príkaz na dynamické brzdenie	1.1.3				
4.2.4.4.5	Príkaz na zaistovacie brzdenie					2.4.3
4.2.4.5.1	Brzdny účinok – všeobecné požiadavky	1.1.1 2.4.1	2.4.2			1.5

## ▼ M3

Referenčný bod	Prvok subsystému železničné koľajové vozidlá	Bezpečnosť	Spoľahlivosť – použiteľnosť	Zdravie	Ochrana životného prostredia	Technická zlučiteľnosť
4.2.4.5.2	Núdzové brzdenie	1.1.2 2.4.1				2.4.3
4.2.4.5.3	Prevádzkové brzdenie					2.4.3
4.2.4.5.4	Výpočty súvisiace s tepelnou kapacitou	2.4.1				2.4.3
4.2.4.5.5	Zaisťovacia brzda	2.4.1				2.4.3
4.2.4.6.1	Hraničná hodnota adhézie kolesa ku koľajnici	2.4.1	1.2 2.4.2			
4.2.4.6.2	Systém protišmykovej ochrany kolies	2.4.1	1.2 2.4.2			
4.2.4.7	Dynamická brzda – brzdový systém spojený s trakčným systémom	2.4.1	1.2 2.4.2			
4.2.4.8.1.	Brzdový systém nezávislý od adhézných podmienok – všeobecné ustanovenia	2.4.1	1.2 2.4.2			
4.2.4.8.2.	Magnetická koľajnicová brzda					2.4.3
4.2.4.8.3	Koľajnicová brzda na vírivý prúd					2.4.3
4.2.4.9	Signalizácia stavu a porúch bŕzd	1.1.1	1.2 2.4.2			
4.2.4.10	Požiadavky na brzdy na účely odtiahnutia		2.4.2			
4.2.5.1	Hygienické zariadenia				1.4.1	
4.2.5.2	Systém zvukovej komunikácie	2.4.1				
4.2.5.3	Výstražný systém pre cestujúcich	2.4.1				
4.2.5.4	Komunikačné zariadenia pre cestujúcich	2.4.1				
4.2.5.5	Vonkajšie dvere: vstup do železničného koľajového vozidla a výstup z neho	2.4.1				
4.2.5.6	Konštrukcia systému vonkajších dverí	1.1.3 2.4.1				

## ▼ M3

Referenčný bod	Prvok subsystému železničné koľajové vozidlá	Bezpečnosť	Spoľahlivosť – použiteľnosť	Zdravie	Ochrana životného prostredia	Technická zlučiteľnosť
4.2.5.7	Dvere medzi jednotkami	1.1.5				
4.2.5.8	Kvalita vzduchu vo vnútri vozidla			1.3.2		
4.2.5.9	Bočné okná vozidla	1.1.5				
4.2.6.1	Podmienky prostredia		2.4.2			
4.2.6.2.1	Účinky tlakovej vlny na cestujúcich na nástupišti a na pracovníkov pozdĺž koľají	1.1.1		1.3.1		
4.2.6.2.2	Tlakové impulzy čela súpravy					2.4.3
4.2.6.2.3	Maximálne kolísanie tlaku v tuneloch					2.4.3
4.2.6.2.4	Bočný vietor	1.1.1				
4.2.6.2.5	Aerodynamický účinok na trati so štrkovým lôžkom	1.1.1				2.4.3
4.2.7.1.1	Predné svetlá					2.4.3
4.2.7.1.2	Obrysové svetlá	1.1.1				2.4.3
4.2.7.1.3	Koncové svetlá	1.1.1				2.4.3
4.2.7.1.4	Ovládanie svetiel					2.4.3
4.2.7.2.1	Húkačka – všeobecné ustanovenia	1.1.1				2.4.3 2.6.3
4.2.7.2.2	Hladiny akustického tlaku výstražnej húkačky	1.1.1		1.3.1		
4.2.7.2.3	Ochrana					2.4.3
4.2.7.2.4	Ovládanie húkačky	1.1.1				2.4.3
4.2.8.1	Trakčný výkon					2.4.3 2.6.3
4.2.8.2	Napájanie					1.5
4.2.8.2.1 až 4.2.8.2.9						2.4.3 2.2.3

## ▼ M3

Referenčný bod	Prvok subsystému železničné koľajové vozidlá	Bezpečnosť	Spoľahlivosť – použiteľnosť	Zdravie	Ochrana životného prostredia	Technická zlučiteľnosť
4.2.8.2.10	Elektrická ochrana vlaku	2.4.1				
4.2.8.3	Dieselové a iné tepelné systémy hnacie	2.4.1				1.4.1
4.2.8.4	Ochrana proti elektrickému nebezpečenstvu	2.4.1				
4.2.9.1.1	Stanovište rušňovodiča – všeobecné ustanovenia	—	—	—	—	—
4.2.9.1.2	Vstup a výstup	1.1.5				2.4.3
4.2.9.1.3	Vonkajšia viditeľnosť	1.1.1				2.4.3
4.2.9.1.4	Usporiadanie interiéru	1.1.5				
4.2.9.1.5	Sedadlo rušňovodiča			1.3.1		
4.2.9.1.6	Riadiaci pult rušňovodiča – ergonómia	1.1.5		1.3.1		
4.2.9.1.7	Ovládanie klimatizácie a kvalita vzduchu			1.3.1		
4.2.9.1.8	Vnútorne osvetlenie					2.6.3
4.2.9.2.1	Čelné sklo – mechanické vlastnosti	2.4.1				
4.2.9.2.2	Čelné sklo – optické vlastnosti					2.4.3
4.2.9.2.3	Čelné sklo – vybavenie					2.4.3
4.2.9.3.1	Funkcia kontroly činností rušňovodiča	1.1.1				2.6.3
4.2.9.3.2	Ukazovateľ rýchlosti	1.1.5				

## ▼ M3

Referenčný bod	Prvok subsystému železničné koľajové vozidlá	Bezpečnosť	Spoľahlivosť – použiteľnosť	Zdravie	Ochrana životného prostredia	Technická zlučiteľnosť
4.2.9.3.3	Zobrazovacia jednotka a monitory rušňovodiča	1.1.5				
4.2.9.3.4	Riadiace prvky a ukazovatele	1.1.5				
4.2.9.3.5	Označovanie					2.6.3
4.2.9.3.6	Funkcia diaľkového ovládania personálom pri posune	1.1.1				
4.2.9.4	Nástroje vo vozidle a prenosné vybavenie	2.4.1				2.4.3 2.6.3
4.2.9.5	Skladovací priestor pre osobné veci personálu	—	—	—	—	—
4.2.9.6	Záznamové zariadenie					2.4.4
4.2.10.2	Požiarne bezpečnosť – protipožiarne opatrenia	1.1.4		1.3.2	1.4.2	
4.2.10.3	Opatrenia vzťahujúce sa na detekciu/hasenie požiaru	1.1.4				
4.2.10.4	Požiadavky týkajúce sa núdzových situácií	2.4.1				
4.2.10.5	Požiadavky týkajúce sa evakuácie	2.4.1				
4.2.11.2	Vonkajšie čistenie vlaku					1.5
4.2.11.3	Prípojka do systému na vyprázdňovanie toaliet					1.5
4.2.11.4	Zariadenie na dopĺňanie vody			1.3.1		
4.2.11.5	Rozhranie na dopĺňanie vody					1.5
4.2.11.6	Osobitné požiadavky na odstavenie vlakov					1.5
4.2.11.7	Zariadenie na dopĺňanie paliva					1.5



▼ **M3**

Referenčný bod	Prvok subsystému železničné koľajové vozidlá	Bezpečnosť	Spoľahlivosť – použiteľnosť	Zdravie	Ochrana životného prostredia	Technická zlučiteľnosť
4.2.11.8	Čistenie interiéru vlaku – napájanie					2.5.3
4.2.12.2	Všeobecná dokumentácia					1.5
4.2.12.3	Dokumentácia týkajúca sa údržby	1.1.1				2.5.1 2.5.2 2.6.1 2.6.2
4.2.12.4	Prevádzková dokumentácia	1.1.1				2.4.2 2.6.1 2.6.2
4.2.12.5	Diagram zdvíhania a pokyny na zdvíhanie					2.5.3
4.2.12.6	Opisy týkajúce sa záchranných akcií		2.4.2			2.5.3

▼ **B**

3.2.

**Základné požiadavky nezahrnuté do tejto TSI**

Niektoré základné požiadavky zatriedené v ► **M3** prílohu III k smernici (EÚ) 2016/797 ◀ ako „všeobecné požiadavky“ alebo „požiadavky špecifické pre ostatné subsystémy“ majú vplyv na subsystém „železničné koľajové vozidlá“. Požiadavky, ktoré nepatria do rozsahu pôsobnosti tejto TSI alebo patria do rozsahu pôsobnosti tejto TSI s obmedzeniami, sa uvádzajú ďalej v texte.

3.2.1.

*Všeobecné požiadavky, požiadavky týkajúce sa údržby a prevádzky*

Číslovanie odsekov a základné požiadavky v tomto dokumente zodpovedajú prílohe III k smernici 2008/57/ES.

Základné požiadavky, ktoré nepatria do rozsahu pôsobnosti tejto TSI, sú tieto:

**1.4. Ochrana životného prostredia**

1.4.1. „*Ekologický vplyv zariadení a prevádzkovania systému železníc sa musí posúdiť, zhodnotiť a brať do úvahy už v projekčnom štádiu tohto systému v súlade s účinnými ustanoveniami Spoločenstva.*“

Táto základná požiadavka je zahrnutá v príslušných platných európskych ustanoveniach.

1.4.3. „*Vozový park a napájacie systémy sa musia projektovať a vyrábať takým spôsobom, aby boli zlučiteľné so zariadeniami, vybavením a verejnými alebo súkromnými sieťami, pri ktorých môže nastať elektromagnetické rušenie.*“

Táto základná požiadavka je zahrnutá v príslušných platných európskych ustanoveniach.

**▼ B**1.4.4. *„Prevádzka systému železníc musí rešpektovať povolenú hranicu hluku.“*

Táto základná požiadavka je zahrnutá v príslušných platných európskych ustanoveniach (predovšetkým v TSI Hluk a HS RST TSI 2008, pokiaľ sa na všetky železničné koľajové vozidlá nezačne vzťahovať špecifikácia TSI Hluk).

1.4.5. *„Prevádzka systému železníc nesmie spôsobovať neprípustnú úroveň pozemných vibrácií neprijateľných pre činnosti a oblasti v blízkosti infraštruktúry a za normálneho stavu údržby.“*

Táto základná požiadavka patrí do rozsahu pôsobnosti špecifikácie TSI Infraštruktúra.

2.5. **Údržba**

Podľa oddielu 3.1 tejto TSI sú tieto základné požiadavky relevantné v rámci rozsahu pôsobnosti tejto TSI iba v oblasti dokumentácie technickej údržby v súvislosti so subsystémom „železničné koľajové vozidlá“. Do rozsahu pôsobnosti tejto TSI nepatria požiadavky týkajúce sa zariadení na údržbu.

2.6. **Prevádzka**

Podľa oddielu 3.1 tejto TSI sú tieto základné požiadavky relevantné v rámci rozsahu pôsobnosti tejto TSI v oblasti prevádzkovej dokumentácie týkajúcej sa subsystému „železničné koľajové vozidlá“ (základné požiadavky 2.6.1 a 2.6.2) a technickej zlučiteľnosti železničných koľajových vozidiel s prevádzkovými predpismi (základné požiadavky 2.6.3).

3.2.2. *Požiadavky špecifické pre ostatné subsystémy*

Požiadavky na príslušné ostatné subsystémy sú potrebné na splnenie týchto základných požiadaviek pre celý železničný systém.

Požiadavky na subsystém „železničné koľajové vozidlá“, ktorými sa prispieva k plneniu týchto základných požiadaviek, sú uvedené v oddiele 3.1 tejto TSI. Zodpovedajúce základné požiadavky sú stanovené v oddieloch 2.2.3 a 2.3.2 v prílohe III k smernici 2008/57/ES.

Ďalšie základné požiadavky nepatria do rozsahu pôsobnosti tejto TSI.

4. **CHARAKTERISTIKA SUBSYSTÉMU „ŽELEZNIČNÉ KOLAJOVÉ VOZIDLÁ“**4.1. **Úvod**4.1.1. *Všeobecné ustanovenia*

- (1) Železničný systém Únie, na ktorý sa uplatňuje ►**M3** smernica (EÚ) 2016/797 ◀ a ktorého súčasťou je subsystém „železničné koľajové vozidlá“, je integrovaný systém, ktorého konzistentnosť sa musí overiť. Táto konzistentnosť sa musí kontrolovať najmä so zreteľom na špecifikácie subsystému „železničné koľajové vozidlá“, jeho rozhrania s inými subsystémami železničného systému Únie, do ktorých je začlenený, ako aj na prevádzkové predpisy a predpisy týkajúce sa údržby.

**▼ B**

- (2) Základné parametre subsystému „železničné koľajové vozidlá“ sa vymedzujú v kapitole 4 tejto TSI.
- (3) S výnimkou prípadov, keď je to nevyhnutne potrebné pre interoperabilitu železničného systému Únie, sa vo funkčných a technických špecifikáciách subsystému a jeho rozhraní v súlade s vymedzením uvedeným v oddieloch 4.2 a 4.3 neukladá povinnosť používať žiadne špecifické technológie ani technické riešenia.
- (4) Niektoré vlastnosti železničných koľajových vozidiel, ktoré sa musia uvádzať v Európskom registri povolených typov vozidiel (podľa príslušného rozhodnutia Komisie), sa vymedzujú v oddiele 4.8 a 6.2 tejto TSI. Okrem toho tieto vlastnosti musia byť uvedené aj v technickej dokumentácii železničných koľajových vozidiel, ktorej opis sa uvádza v bode 4.2.12 tejto TSI.

## 4.1.2.

*Opis železničných koľajových vozidiel, na ktoré sa vzťahuje táto TSI*

- (1) Železničné koľajové vozidlá, na ktoré sa vzťahuje táto TSI (v kontexte tejto TSI označované ako jednotka), sa uvádzajú v ES osvedčení o overení prostredníctvom jednej z týchto charakteristík:
  - Vlaková súprava s pevnou zostavou a (v prípade potreby) vopred určená zostava (príp. vopred určené zostavy) niekoľkých vlakových súprav typu, ktorý sa posudzuje z hľadiska viacčlennej prevádzky.
  - Samostatné vozidlo alebo pevná súprava vozidiel pre vopred určenú zostavu (príp. vopred určené zostavy).
  - Samostatné vozidlo alebo pevná súprava vozidiel na všeobecnú prevádzku a (v prípade potreby) vopred určená zostava (príp. vopred určené zostavy) niekoľkých vozidiel (rušňov) typu, ktorý sa posudzuje z hľadiska viacčlennej prevádzky.

*Poznámka:* Viacčlenná prevádzka jednotky, ktorá sa posudzuje, s inými typmi železničných koľajových vozidiel nepatrí do rozsahu pôsobnosti tejto TSI.

- (2) Vymedzenie pojmov týkajúcich sa vlakových zostáv a jednotiek sa uvádzajú v oddiele 2.2 tejto TSI.
- (3) Ak sa posudzuje jednotka určená na používanie v pevných alebo vopred určených zostavách, zostavy, pre ktoré platí toto posudzovanie, musí vymedziť strana žiadajúca o posúdenie, pričom sa to uvedie aj v ES osvedčení o overení. Vymedzenie jednotlivých zostáv zahŕňa typové označenie každého vozidla (alebo vozňových skríň a dvojkolesí v prípade kĺbových pevných zostáv) a ich usporiadanie v zostave. Ďalšie podrobné informácie sa uvádzajú v ustanoveniach 6.2.8 a 6.2.9.

**▼ B**

- (4) Niektoré vlastnosti alebo posúdenia jednotky určenej na používanie vo všeobecnej prevádzke si budú vyžadovať stanovené obmedzenia v súvislosti s vlakovými zostavami. Tieto obmedzenia sa stanovujú v oddiele 4.2 a v ustanovení 6.2.7.

## 4.1.3.

*Hlavná kategorizácia železničných koľajových vozidiel na uplatňovanie požiadaviek TSI*

- (1) V nasledujúcich ustanoveniach tejto TSI sa systém technickej kategorizácie železničných koľajových vozidiel používa na vymedzenie príslušných požiadaviek platných pre jednotku.
- (2) Technické kategórie relevantné pre jednotku, ktorá podlieha uplatňovaniu tejto TSI, musí určiť strana žiadajúca o posúdenie. Túto kategorizáciu použije notifikovaný orgán zodpovedný za posudzovanie na účely posúdenia príslušných požiadaviek tejto TSI a uvedie sa aj v ES osvedčení o overení.

- (3) Technické kategórie železničných koľajových vozidiel sú tieto:

- jednotka určená na prepravu cestujúcich;
- jednotka určená na prepravu nákladu súvisiaceho s prepravou cestujúcich (batožina, automobily atď.);
- jednotka určená na prepravu iného užitočného zaťaženia (pošta, náklad atď.) v motorových vlakoch (s vlastným pohonom);
- jednotka vybavená stanovišťom rušňovodiča;
- jednotka vybavená trakčným zariadením;
- elektrická jednotka vymedzená ako jednotka napájaná elektrickou energiou z elektrifikačnej sústavy špecifikovanej v TSI Energia;
- dieselová hnacia jednotka;
- nákladný rušeň: jednotka určená na ťahanie nákladných vozňov;
- osobný rušeň: jednotka určená na ťahanie osobných vozňov;
- traťové stroje;
- revízne vozidlá na prehliadku infraštruktúry.

Jednotku možno charakterizovať jednou alebo viacerými z uvedených kategórií.

- (4) Pokiaľ sa v ustanoveniach oddielu 4.2 neuvádza inak, požiadavky uvedené v tejto TSI sa uplatňujú na všetky vyššie vymedzené technické kategórie železničných koľajových vozidiel.
- (5) Pri posudzovaní treba prihliadať aj na prevádzkové usporiadanie jednotky. Rozlišuje sa medzi:
- jednotkou, ktorú možno prevádzkovať ako vlak;

**▼B**

— jednotkou, ktorú nemožno prevádzkovať samostatne a ktorá sa musí spriahnuť s inou jednotkou (inými jednotkami), aby sa mohla prevádzkovať ako vlak (pozri aj ustanovenia 4.1.2, 6.2.7 a 6.2.8).

- (6) Maximálnu konštrukčnú rýchlosť jednotky, ktorá podlieha uplatňovaniu tejto TSI, určí strana žiadajúca o posúdenie. Ak je hodnota rýchlosti vyššia ako 60 km/h, musí ísť o násobok 5 km/h (pozri aj ustanovenie 4.2.8.1.2). Notifikovaný orgán zodpovedný za posudzovanie použije túto informáciu na účely posúdenia príslušných požiadaviek tejto TSI a uvedie sa aj v ES osvedčení o overení.

## 4.1.4.

*Kategorizácia železničných koľajových vozidiel z hľadiska požiarnej bezpečnosti*

- (1) Pokiaľ ide o požiadavky požiarnej bezpečnosti, v špecifikácii TSI SRT sa vymedzujú a špecifikujú štyri kategórie železničných koľajových vozidiel:

— osobné železničné koľajové vozidlá kategórie A (vrátane osobného rušňa);

— osobné železničné koľajové vozidlá kategórie B (vrátane osobného rušňa);

— nákladný rušeň a motorová jednotka určená na prepravu iného užitočného zaťaženia ako cestujúcich (pošta, náklad, revízne vozidlá na prehliadku infraštruktúry atď.);

— traťové stroje.

- (2) Zlučiteľnosť medzi kategóriou danej jednotky a jej prevádzkou v tuneloch sa stanovuje v TSI SRT.

- (3) V prípade jednotiek určených na prepravu cestujúcich a jednotiek určených na ťahanie osobných vozňov, pričom dané jednotky podliehajú uplatňovaniu tejto TSI, musí strana žiadajúca o posudzovanie vybrať minimálne kategóriu A. Kritériá určujúce výber kategórie B sa uvádzajú v TSI SRT.

- (4) Túto kategorizáciu použije notifikovaný orgán zodpovedný za posudzovanie na účely posúdenia príslušných požiadaviek vyplývajúcich z ustanovenia 4.2.10 tejto TSI a uvedie sa aj v ES osvedčení o overení.

## 4.2.

**Funkčná a technická špecifikácia subsystému**

## 4.2.1.

*Všeobecné ustanovenia*

## 4.2.1.1.

**Členenie**

- (1) Funkčné a technické špecifikácie subsystému „železničné koľajové vozidlá“ sú zoskupené a usporiadané v nasledujúcich ustanoveniach tohto oddielu:

— Konštrukcie a mechanické časti;

— Vzájomné pôsobenie vozidla a koľaje a obrys vozidla;

— Brzdové zariadenia

— Prvky týkajúce sa cestujúcich;

**▼ B**

- Podmienky prostredia;
  - Vonkajšie svetlá a zvukové a vizuálne výstražné zariadenia;
  - Trakčné a elektrické zariadenia;
  - Stanovište rušňovodiča a rozhranie rušňovodič – stroj;
  - Požiarna bezpečnosť a evakuácia;
  - Servis;
  - Dokumentácia týkajúca sa prevádzky a údržby.
- (2) Pokiaľ ide o konkrétne technické hľadiská špecifikované v kapitolách 4, 5 a 6, funkčná a technická špecifikácia jednoznačne odkazuje na ustanovenie normy EN alebo iného technického dokumentu v súlade s ►**M3** článkom 4 ods. 8 smernice (EÚ) 2016/797 ◀. Zoznam týchto odkazov je uvedený v dodatku J k tejto TSI.
- (3) Informácie, ktoré potrebuje vlakový personál vo vlaku, aby poznal prevádzkový stav vlaku (bežná prevádzka, zariadenie mimo prevádzky, mimoriadne podmienky ...), sa uvádzajú v ustanovení pre príslušnú funkciu a v ustanovení 4.2.12 „Dokumentácia týkajúca sa prevádzky a údržby“.

## 4.2.1.2.

## Otvorené body

- (1) Ak sa pre určitý technický aspekt zatiaľ nevytvorila funkčná a technická špecifikácia potrebná na splnenie základných požiadaviek, a preto nie je zahrnutá v tejto TSI, tento aspekt sa v príslušnom ustanovení označí ako otvorený bod. Dodatok I k tejto TSI obsahuje zoznam všetkých otvorených bodov podľa ►**M3** článku 4 ods. 6 smernice (EÚ) 2016/797 ◀.

V dodatku I sa takisto uvádza, či otvorené body súvisia s technickou zlučiteľnosťou so sieťou. Na tento účel sa dodatok I rozdeľuje na dve časti:

- Otvorené body, ktoré sa týkajú technickej zlučiteľnosti medzi vozidlom a sieťou;
  - Otvorené body, ktoré sa netýkajú technickej zlučiteľnosti medzi vozidlom a sieťou.
- (2) Podľa ►**M3** článku 4 ods. 6 a článku 13 ods. 2 smernice (EÚ) 2016/797 ◀ sa otvorené body riešia uplatňovaním vnútroštátnych technických predpisov.

**▼ B**

- 4.2.1.3. **Bezpečnostné hľadiská**
- (1) Funkcie, ktoré sú z hľadiska bezpečnosti kľúčové, sa uvádzajú v oddiele 3.1 tejto TSI formou prepomenia na základné požiadavky v oblasti „bezpečnosť“.
  - (2) Bezpečnostné požiadavky, ktoré sa týkajú týchto funkcií, sú zahrnuté v technických špecifikáciách uvedených v zodpovedajúcom ustanovení oddielu 4.2 (napr. „pasívna bezpečnosť“, „kolesá“ ...).
  - (3) Ak je potrebné doplniť tieto technické špecifikácie o požiadavky vyjadrené vo forme bezpečnostných požiadaviek (úroveň závažnosti), taktiež sa uvádzajú v zodpovedajúcom ustanovení oddielu 4.2.
  - (4) Elektronické zariadenia a programové vybavenie používané na plnenie funkcií, ktoré sú z hľadiska bezpečnosti kľúčové, sa musia vyvíjať a posudzovať podľa metodiky vhodnej pre elektronické zariadenia a programové vybavenie týkajúce sa bezpečnosti.

4.2.2. **Konštrukčné a mechanické časti**4.2.2.1. **Všeobecné ustanovenia**

- (1) Táto časť sa zameriava na požiadavky, ktoré súvisia s konštrukčným riešením karosérie vozidla (pevnosť konštrukcie vozidla) a mechanických spojov (mechanické rozhrania) medzi vozidlami alebo medzi jednotkami.
- (2) Väčšina týchto požiadaviek sa zameriava na zabezpečenie mechanickej neporušenosti vlaku v prevádzke a pri odťahovaní, ako aj na ochranu priestorov pre cestujúcich a personál v prípade zrážky alebo vykoľajenia.

4.2.2.2. **Mechanické rozhrania**4.2.2.2.1. **Všeobecné ustanovenia a vymedzenie pojmov**

Na vytvorenie vlaku (v súlade s vymedzením uvedeným v oddiele 2.2) sa vozidlá navzájom spriahnu tak, aby sa umožnila ich spoločná prevádzka. Spriahadlo je mechanické rozhranie, ktoré to umožňuje. Existuje niekoľko typov spriahadiel:

- (1) „Vnútorné“ spriahadlo (nazývané aj „medziľahlé“ spriahadlo) je spriahacie zariadenie medzi vozidlami na zostavenie jednotky zlozenej z niekoľkých vozidiel (napr. pevná skupina vozňov alebo vlaková súprava).
- (2) „Koncové spriahadlo“ („vonkajšie“ spriahadlo) jednotiek je spriahacie zariadenie, ktoré sa používa na spriahnutie dvoch (alebo viacerých) jednotiek s cieľom zostaviť vlak. Koncové spriahadlo môže byť „automatické“, „poloautomatické“ alebo „manuálne“. Koncové spriahadlo možno využiť aj na účely odťahnutia (pozri ustanovenie 4.2.2.2.4). V rámci tejto TSI je „manuálne“ spriahadlo koncový spriahací systém, pri ktorom sa vyžaduje, aby jedna osoba alebo niekoľko osôb stálo medzi jednotkami, ktoré sa majú spriahnuť alebo odpojiť, na mechanické spriahnutie týchto jednotiek.

**▼ B**

- (3) „Spriahadlo na odtiahnutie“ je spriahacie zariadenie, ktoré umožňuje odtiahnuť jednotku pomocou odtáhovacej jednotky s pohonom vybavenej „štandardným“ manuálnym spriahadlom podľa ustanovenia 4.2.2.2.3, pričom jednotka, ktorá sa má odtiahnuť, je vybavená iným spriahacím systémom alebo nemá žiadny spriahací systém.

## 4.2.2.2.2.

## Vnútorne spriahadlo

- (1) Vnútorne spriahadá medzi rôznymi vozidlami (uloženými na vlastných kolesách) v rámci jednotky obsahujú systém schopný odolať pôsobeniu síl vyvolaných plánovanými prevádzkovými podmienkami.
- (2) Ak má vnútorný spriahací systém medzi vozidlami nižšiu pozdĺžnu pevnosť ako koncové spriahadlo(-á) jednotky, musia sa vykonať opatrenia na odtiahnutie jednotky v prípade pretrhnutia takéhoto vnútorného spriahadla. Tieto opatrenia musia byť opísané v dokumentácii, ktorej vypracovanie sa požaduje v ustanovení 4.2.12.6.
- (3) V prípade kĺbových jednotiek musí kĺbový spoj medzi dvoma vozidlami, ktoré majú spoločný pojazďový mechanizmus, spĺňať požiadavky špecifikácie uvedenej v dodatku J-1 pod indexovým č. 1.

## 4.2.2.2.3.

## Koncové spriahadlo

## a) Všeobecné požiadavky

## a-1) Požiadavky na vlastnosti koncového spriahadla

- (1) Keď je na ľubovoľnom konci jednotky koncové spriahadlo, pre všetky typy koncových spriahadiel (automatické, poloautomatické alebo manuálne) platia tieto požiadavky:

— Koncové spriahadá musia obsahovať pružný spriahací systém schopný odolať pôsobeniu síl vyvolaných plánovanými prevádzkovými a odtáhovacími podmienkami.

— Typ mechanického koncového spriahadla, spolu s jeho menovitými maximálnymi konštrukčnými hodnotami ťažnej a tlakovej sily a výškou osi nad úrovňou koľaje, sa zaznamenajú do technickej dokumentácie opísanej v ustanovení 4.2.12.

- (2) Ak jednotka nemá na žiadnom konci nijaké spriahadlo, na takýto koniec sa pripojí zariadenie, ktoré umožní spriahnutie pri odtáňovaní.



**▼ B**

## a-2) Požiadavky na typ koncového spriahadla

- (1) Jednotky posudzované v pevnej alebo vopred určenej zostave s maximálnou konštrukčnou rýchlosťou vyššou alebo rovnou 250 km/h sa na oboch koncoch zostavy musia vybaviť automatickým stredovým nárazníkovým spriahadlom, ktoré je geometricky a funkčne kompatibilné s „blokovacím systémom automatického stredového nárazníkového spriahadla typu 10“ (v súlade s vymedzením uvedeným v ustanovení 5.3.1). Výška jeho osi spriahadla nad úrovňou koľaje musí byť 1 025 mm + 15 mm/- 5 mm (meranie prebieha s novými kolesami pri podmienke zaťaženia „konštrukčná hmotnosť v prevádzkovom stave“).
- (2) Jednotky určené a posudzované na všeobecnú prevádzku a určené na prevádzku výlučne v systéme 1 520 mm sa musia vybaviť stredovým nárazníkovým spriahadlom, ktoré je geometricky a funkčne kompatibilné so „spriahadlom SA3“. Výška jeho osi spriahadla nad úrovňou koľaje musí byť od 980 do 1 080 mm (pre všetky kolesá a podmienky zaťaženia).

## b) Požiadavky na „manuálny“ spriahací systém

## b-1) Ustanovenia vzťahujúce sa na jednotky

- (1) Osobitne na jednotky vybavené „manuálnym“ spriahacím systémom sa uplatňujú tieto ustanovenia:
  - Spriahací systém musí byť navrhnutý tak, aby sa nevyžadovala prítomnosť ľudí medzi jednotkami, ktoré sa majú spriahnúť/odpojiť, pokiaľ je ktorákoľvek z daných jednotiek v pohybe.
  - V prípade jednotiek, ktoré sa navrhujú a posudzujú na prevádzkovanie vo „všeobecnej prevádzke“ alebo vo „vopred určenej zostave“ a ktoré sú vybavené manuálnym spriahacím systémom, tento spriahací systém musí byť typu UIC (v súlade s vymedzením uvedeným v ustanovení 5.3.2).
- (2) Predmetné jednotky musia zároveň spĺňať aj ďalšie požiadavky uvedené v nasledujúcom texte v bode b-2).

**▼ M3**

## b-2) Zlučiteľnosť (kompatibilita) medzi jednotkami

Na jednotky vybavené manuálnym spriahacím systémom typu UIC (v súlade s opisom podľa ustanovenia 5.3.2) a pneumatickým brzdovým systémom zlučiteľným s brzdovým systémom typu UIC (v súlade s opisom podľa ustanovenia 4.2.4.3) sa uplatňujú tieto požiadavky:

1. Nárazníky a závitové spriahadlo musia byť inštalované podľa ustanovení 5 a 6 špecifikácie uvedenej v dodatku J-1 pod indexovým číslom 110.

▼ **M3**

2. Rozmery a usporiadanie brzdových potrubí a hadíc, spojok a kohútov musia spĺňať požiadavky uvedených v ustanoveniach 7 a 8 špecifikácie uvedenej v dodatku J-1 pod indexovým číslom 110.

▼ **B**

## 4.2.2.2.4.

## Spriahadlo na odtiahnutie

- (1) Musia byť prijaté opatrenia, ktoré umožnia obnoviť prevádzku trate v prípade poruchy, a to odtiahnutím alebo odtlačení príslušnej jednotky.
- (2) Keď je jednotka, ktorá sa má odtiahnuť, vybavená koncovým spriahadlom, odtiahnutie musí byť možné vykonať prostredníctvom jednotky s pohonom, ktorá je vybavená rovnakým typom koncového spriahacieho systému (vrátane zlučiteľnej výšky jej osi nad úrovňou koľaje).
- (3) Pri každej jednotke musí byť možné vykonať odtiahnutie prostredníctvom odťahovacej jednotky, t. j. jednotky s pohonom, ktorá na svojich koncoch na účely odťahovania spĺňa tieto požiadavky:
  - a) Na systémoch 1 435 mm, 1 524 mm, 1 600 mm alebo 1 668 mm:
    - manuálny spriahací systém typu UIC (podľa opisu v ustanoveniach 4.2.2.3 a 5.3.2) a pneumatický brzdový systém typu UIC (podľa opisu v ustanovení 4.2.4.3);
    - bočné umiestnenie brzdových potrubí a kohútov podľa špecifikácie uvedenej v dodatku J-1 pod indexovým č. 5;
    - voľný priestor 395 mm nad osou háku na upevnenie odťahovacieho adaptéra, v súlade s opisom uvedeným v nasledujúcom texte.
  - b) Na systéme 1 520 mm:
    - stredové nárazníkové spriahadlo, ktoré je geometricky a funkčne kompatibilné so „spriahadlom SA3“, výška osi spriahadla nad úrovňou koľaje je od 980 do 1 080 mm (pre všetky kolesá a podmienky zaťaženia).

Vykoná sa to buď prostredníctvom trvalo nainštalovaného zlučiteľného spriahacieho systému alebo prostredníctvom spriahadla na odtiahnutie (tiež ako adaptér na odtiahnutie). V prípade použitia adaptéra na odtiahnutie musí byť jednotka, ktorá sa má posudzovať, navrhnutá tak, aby sa spriahadlo na odtiahnutie mohlo prepravovať na vozidle.
- (4) Spriahadlo na odtiahnutie (vymedzené v ustanovení 5.3.3) musí spĺňať tieto požiadavky:
  - musí byť navrhnuté tak, aby umožňovalo odtiahnutie pri rýchlosti prinajmenšom 30 km/h;
  - po namontovaní na odťahovaciu jednotku musí byť zaistené tak, aby sa zabránilo jeho odpojeniu pri odťahovaní;

**▼ B**

- musí odolávať pôsobeniu síl, ktoré vzniknú v plánovaných podmienkach odťahovania;
- musí byť navrhnuté tak, aby si nevyžadovalo prítomnosť ľudí v priestore medzi odťahovacou jednotkou a jednotkou, ktorá sa má odtiahnuť, pokiaľ je ktorákoľvek z jednotiek v pohybe;
- spriahadlo na odtiahnutie ani brzdová hadica nesmú obmedzovať priečny pohyb háku, keď je upevnený na odťahovaciu jednotku.

(5) Požiadavky na brzdenie pri odťahovaní sú uvedené v ustanovení 4.2.4.10 tejto TSI.

## 4.2.2.2.5.

## Prístup personálu pri spriahaní a odpájaní

(1) Jednotky a koncové spriahacie systémy musia byť navrhnuté tak, aby personál nebol vystavený zbytočnému riziku pri spriahaní a odpájaní a pri odťahovaní.

(2) Na splnenie tejto požiadavky musia jednotky vybavené manuálnymi spriahacími systémami typu UIC podľa ustanovenia 4.2.2.2.3 písm. b) zodpovedať týmto požiadavkám („bernský priestor“):

- na jednotkách vybavených závitovými spriahadlami a bočnými nárazníkmi musí byť prevádzkový priestor pre personál v súlade so špecifikáciou uvedenou v dodatku J-1 pod indexovým č. 6;

- ak je nainštalované kombinované automatické a závitové spriahadlo, hlava automatického spriahadla môže zasahovať do bernského priestoru na ľavej strane, keď je zložená a používa sa závitové spriahadlo;

- pod každým nárazníkom musí byť držadlo. Držadlá musia odolať pôsobeniu sily o veľkosti 1,5 kN.

(3) V prevádzkovej dokumentácii a v dokumentácii týkajúcej sa odtiahnutia (ustanovenia 4.2.12.4 a 4.2.12.6) sa opíšu opatrenia potrebné na splnenie predmetnej požiadavky. Uplatňovanie týchto požiadaviek môžu vyžadovať aj členské štáty.

## 4.2.2.3.

## Prechodové lávky

(1) Keď je k dispozícii prechodová lávka na prechod cestujúcich z jedného vozňa do druhého alebo z jednej vlakovéj súpravy do druhej, daná lávka sa musí prispôbiť všetkým vzájomným pohybom vozidiel v bežnej prevádzke, pričom cestujúci nesmú byť vystavení zbytočnému riziku.

(2) Ak sa predpokladá prevádzka s nepripojenou prechodovou lávkou, musí existovať možnosť zabrániť vstupu cestujúcich na prechodovú lávku.

**▼ B**

- (3) Požiadavky týkajúce sa dverí vedúcich na prechodovú lávku, keď sa prechodová lávka nepoužíva, sa uvádzajú v ustanovení 4.2.5.7 „Prvky týkajúce sa cestujúcich –dvere medzi jednotkami“.
- (4) Ďalšie požiadavky sa uvádzajú v špecifikácii TSI PRM.
- (5) Požiadavky tohto ustanovenia sa neuplatňujú na konce vozidiel v prípade, že tento priestor nie je určený pre cestujúcich na bežné používanie.

## 4.2.2.4.

## Pevnosť konštrukcie vozidla

- (1) Toto ustanovenie sa uplatňuje na všetky jednotky okrem traťových strojov.
- (2) Pre traťové stroje sú alternatívne požiadavky k požiadavkám uvedeným v tomto ustanovení pre statické zaťaženie, kategóriu a zrýchlenie stanovené v dodatku C ustanovení C.1.
- (3) Statická a dynamická pevnosť (únava materiálu) skriň vozidiel je dôležitá na zaistenie bezpečnosti, ktorá sa vyžaduje pre osoby vo vozidle a pre celistvosť konštrukcie vozidiel vlaku a pri posune. Konštrukcia každého vozidla preto musí spĺňať požiadavky špecifikácie uvedenej v dodatku J-1 pod indexovým č. 7. Kategórie železničných koľajových vozidiel, ktoré sa majú zohľadniť, musia zodpovedať kategórii L pre rušne a predné hnacie jednotky a kategóriám PI alebo PII pre všetky ostatné typy vozidiel v rozsahu pôsobnosti tejto TSI, v súlade so špecifikáciou uvedenou v dodatku J-1 pod indexovým č. 7 v ustanovení 5.2.
- (4) Pevnosť skrine vozidla možno preukázať výpočtami a/alebo skúšaním v súlade s podmienkami vymedzenými v špecifikácii uvedenej v dodatku J-1 pod indexovým č. 7 v ustanovení 9.2.
- (5) V prípade jednotky určenej na prevádzku pri vyššej prítláčnej sile ako hodnoty spadajúce do (minimálne požadovaných) kategórií vymedzených v špecifikácii uvedenej v dodatku J-1 pod indexovým č. 7, sa táto špecifikácia nevzťahuje na navrhované technické riešenie. V takom prípade je prípustné uplatňovať na prítláčnú silu iné normatívne dokumenty, ktoré sú verejne prístupné.

Notifikovaný orgán musí v danom prípade overiť, že alternatívne normatívne dokumenty sú súčasťou technicky konzistentného súboru predpisov platných pre projektovanie, výstavbu a skúšanie konštrukcie vozidla.

Hodnota prítláčnej sily musí byť zaznamenaná v technickej dokumentácii vymedzenej v ustanovení 4.2.12.

- (6) Podmienky zaťaženia, na ktoré sa prihliada, musia byť v súlade s podmienkami vymedzenými v ustanovení 4.2.2.10 tejto TSI.

**▼ B**

- (7) Predpoklady pre aerodynamické zaťaženie musia zodpovedať podmienkam opísaným v ustanovení 4.2.6.2.2 tejto TSI (míňanie dvoch vlakov).
- (8) Spojovacie metódy sú zahrnuté v uvedených požiadavkách. Overovacím postupom sa v etape výroby zabezpečí kontrola porúch, ktoré by mohli spôsobiť zhoršenie mechanických vlastností konštrukcie.

## 4.2.2.5.

**Pasívna bezpečnosť**

- (1) Požiadavky uvedené v tomto ustanovení platia pre všetky jednotky s výnimkou jednotiek, ktoré nie sú určené na prepravu cestujúcich alebo personálu počas prevádzky, a s výnimkou traťových strojov.
- (2) Dodržiavanie požiadaviek týkajúcich sa pasívnej bezpečnosti, ktoré sa uvádzajú v tomto ustanovení, je dobrovoľné pre jednotky určené na prevádzku v systéme 1 520 mm. Ak sa žiadateľ rozhodne uplatňovať požiadavky týkajúce sa pasívnej bezpečnosti, ktoré sa uvádzajú v tomto ustanovení, členské štáty to uznajú. Uplatňovanie týchto požiadaviek môžu vyžadovať aj členské štáty.
- (3) Dodržiavanie požiadaviek týkajúcich sa pasívnej bezpečnosti, ktoré sa uvádzajú v tomto ustanovení, je dobrovoľné pre rušne určené na prevádzku v systéme 1 524 mm. Ak sa žiadateľ rozhodne uplatňovať požiadavky týkajúce sa pasívnej bezpečnosti, ktoré sa uvádzajú v tomto ustanovení, členské štáty to uznajú.
- (4) Jednotky, ktoré nie sú schopné prevádzky na úrovni kolíznych rýchlostí stanovených v jednotlivých kolíznych scenároch uvedených v nasledujúcom texte, sú vyňaté z uplatňovania ustanovení, ktoré sa týkajú príslušného kolízneho scenára.

**▼ M3**

- (5) Pasívna bezpečnosť je zameraná na doplnenie opatrení aktívnej bezpečnosti, keď všetky ostatné opatrenia zlyhajú. Na tento účel musí mechanická konštrukcia vozidiel poskytnúť ochranu osobám vo vozidle v prípade kolízie tak, že sa zabezpečia prostriedky na:
  - obmedzenie spomalenia,
  - zachovanie núdzového priestoru a konštrukčnej celistvosti priestorov, v ktorých sa nachádzajú osoby,
  - zníženie rizika nabehnutia jedného vozidla na druhé,
  - zníženie rizika vykoľajenia,
  - obmedzenie následkov nárazu do prekážky na trati.

Na splnenie týchto funkčných požiadaviek musia byť jednotky v súlade s požiadavkami, ktoré sa uvádzajú v špecifikácii uvedenej v dodatku J-1 pod indexovým č. 8 pre kategóriu odolnosti konštrukcie proti nárazu C-I (podľa špecifikácie uvedenej v dodatku J-1 ► **M4** pod indexovým č. 8 v oddiele 4 tabuľky 1 ◀), pokiaľ sa ďalej v texte neuvádza inak.

**▼ M3**

Treba posudzovať tieto štyri referenčné kolízne scenáre:

- scenár 1: čelná zrážka dvoch rovnakých jednotiek,
- scenár 2: čelná zrážka s nákladným vozňom,
- scenár 3: zrážka jednotky s veľkým cestným vozidlom na priecestí,
- scenár 4: náraz jednotky do nízkej prekážky (napr. do osobného auta na priecestí, zvieraťa, skaly atď.).

- (6) Tieto scenáre sú opísané v špecifikácii, na ktorú sa odkazuje v dodatku J-1 ► **M4** pod indexovým č. 8 v oddiele 5 tabuľky 2 ◀.

**▼ M4**

- (7) Ak sa scenáre 1 a 2 uplatňujú na rušne vybavené automatickými stredovými nárazníkovými spriahadlami a schopné dosahovať ťažnú silu na spriahadle vyššiu než 300 kN, ako sa opisuje v tabuľke 2 špecifikácie uvedenej v dodatku J-1 pod indexovým č. 8, pre „kolíznu rýchlosť“ a „kolízneho partnera“ v rozsahu pôsobnosti tejto TSI platia tieto podmienky:

- 20 km/h namiesto 36 km/h v prípade scenárov 1 a 2 a
- referenčný vozeň opísaný v dodatku D namiesto referenčného vozňa opísaného v prílohe C.1 špecifikácie uvedenej v dodatku J-1 pod indexovým č. 8 v prípade scenára 2.

*Poznámka:* takáto vysoká ťažná sila sa vyžaduje pre ťažké vlečné nákladné rušne.

**▼ M3**

- (8) S cieľom obmedziť následky nárazu do prekážky na trati musia byť čelá rušňov, čelných hnacích vozidiel, riadiacich vozňov a vlakových súprav vybavené zmetadlom prekážok. Požiadavky, ktoré musí spĺňať zmetadlo prekážok, sa vymedzujú v špecifikácii, na ktorú sa odkazuje v dodatku J-1 pod indexovým č. 8, oddiel 6.5.

**▼ B**

## 4.2.2.6.

**Zdvíhanie a nakofajovanie**

- (1) Toto ustanovenie sa uplatňuje na všetky jednotky.
- (2) Ďalšie ustanovenia týkajúce sa zdvíhania a nakofajovania traťových strojov sa uvádzajú v ustanovení C.2 dodatku C.
- (3) Musí existovať možnosť bezpečne zdvihnúť alebo nakofajit' každé vozidlo, ktoré je súčasťou jednotky, na účely odtiahnutia (po vykofajení alebo po inej nehode či incidente) a na účely údržby. Na tento účel sa musia zabezpečiť vhodné rozhrania so skriňou vozidla (body na zdvíhanie/nakofajovanie), ktoré umožňujú pôsobenie zvislých alebo kvázizvislých síl. Konštrukcia vozidla musí umožniť úplné zdvihnutie alebo nakofajenie vrátane pojazďového mechanizmu (napr. upevnením/pripojením podvozkov ku skrini vozidla). Musí existovať aj možnosť zdvihnúť alebo nakofajit' ľubovoľný koniec vozidla (vrátane jeho pojazďového mechanizmu), pričom druhý koniec spočíva na zvyšnom pojazďovom mechanizme (prípadne na zvyšných pojazďových mechanizmoch).

**▼B**

- (4) Odporúča sa navrhnúť body na nakoľajovanie tak, aby sa mohli použiť ako body na zdvíhanie so všetkými pojazdovými mechanizmami vozidla pripojenými k spodnému rámu vozidla.
- (5) Body na nakoľajovanie/zdvíhanie musia byť umiestnené tak, aby sa umožnilo bezpečné a stabilné zdvihnutie vozidla. Pod každým bodom na nakoľajovanie a okolo neho musí byť dostatočný priestor, aby bolo možné ľahko pripojiť odťahovacie jednotky. Body na nakoľajovanie/zdvíhanie musia byť navrhnuté tak, aby personál nebol vystavený žiadnemu neprimeranému riziku pri bežnej prevádzke ani pri používaní odťahovacích jednotiek.
- (6) Keď spodná časť konštrukcie skrine vozidla neumožňuje umiestniť trvale zabudované body na nakoľajovanie/zdvíhanie, takáto konštrukcia sa musí vybaviť zariadením, ktoré počas operácie nakoľajovania umožní pripevnenie odnímateľných bodov na nakoľajovanie/zdvíhanie.
- (7) Geometria trvale zabudovaných bodov na nakoľajovanie/zdvíhanie musí byť v súlade so špecifikáciou uvedenou v dodatku J-1 pod indexovým č. 9 v ustanovení 5.3. Geometria odnímateľných bodov na nakoľajovanie/zdvíhanie musí byť v súlade so špecifikáciou uvedenou v dodatku J-1 pod indexovým č. 9 v ustanovení 5.4.
- (8) Body na zdvíhanie musia byť označené značkami v súlade so špecifikáciou uvedenou v dodatku J-1 pod indexovým č. 10.
- (9) Pri projektovaní konštrukcie sa musia zohľadniť zaťaženia stanovené v špecifikácii, ktorá sa uvádza v dodatku J-1 pod indexovým č. 11 v ustanoveniach 6.3.2 a 6.3.3. Pevnosť skrine vozidla možno preukázať výpočtami a/alebo skúšaním v súlade s podmienkami vymedzenými v špecifikácii uvedenej v dodatku J-1 pod indexovým č. 11 v ustanovení 9.2.

Alternatívne normatívne dokumenty možno použiť za rovnakých podmienok, ako sa vymedzuje v predchádzajúcom texte v ustanovení 4.2.2.4.

- (10) V technickej dokumentácii podľa ustanovení 4.2.12.5 a 4.2.12.6 tejto TSI sa musí pre každé vozidlo jednotky uviesť schéma nakoľajovania a zdvíhania a tiež príslušné pokyny. Pokiaľ je to možné, pokyny sa uvádzajú vo forme piktogramov.

## 4.2.2.7.

Upevňovanie zariadení na konštrukciu vozňovej skrine

- (1) Toto ustanovenie sa uplatňuje na všetky jednotky okrem traťových strojov.
- (2) Ustanovenia, ktoré sa týkajú konštrukčnej pevnosti traťových strojov, sú špecifikované v ustanovení C.1 dodatku C.

▼ B

- (3) Pevné zariadenia vrátane zariadení vo vnútri priestorov pre cestujúcich sa upevňujú na konštrukciu vozňovej skrine tak, aby sa zabránilo uvoľneniu týchto pevných zariadení, keďže ich uvoľnenie by mohlo predstavovať riziko zranenia pre cestujúcich alebo by mohlo viesť k vykoľajeniu. Na tento účel sa upevnenie týchto zariadení projektuje podľa špecifikácie uvedenej v dodatku J-1 pod indexovým č. 12, pričom sa zohľadňuje kategória L pre rušne a kategória P-I alebo P-II pre osobné železničné koľajové vozidlá.

Alternatívne normatívne dokumenty možno použiť za rovnakých podmienok, ako sa vymedzuje v predchádzajúcom texte v ustanovení 4.2.2.4.

## 4.2.2.8. Prístupové dvere pre personál a náklad

- (1) Dvere, ktoré používajú cestujúci, sú zahrnuté v ustanovení 4.2.5 tejto TSI: „Prvky týkajúce sa cestujúcich“. Dvere stanovišťa rušňovodiča sú predmetom ustanovenia 4.2.9 tejto TSI. Toto ustanovenie sa vzťahuje na dvere pre náklad a pre posádku vlaku (okrem dverí stanovišťa rušňovodiča).
- (2) Vozidlá vybavené oddelením vyhradeným pre posádku vlaku alebo pre náklad musia byť vybavené zariadením na zatvorenie a uzamknutie dverí. Dvere musia zostať zatvorené a uzamknuté, pokiaľ sa zámerne neodblokujú.

## 4.2.2.9. Mechanické vlastnosti skla (okrem čelných skiel)

- (1) Keď sa sklo použije na zasklenie (vrátane zrkadiel), musí to byť vrstvené alebo tvrdené sklo, ktoré je v súlade s jednou z príslušných verejne dostupných noriem vhodných pre železničné účely, pokiaľ ide o kvalitu a oblasť použitia, čím sa minimalizuje riziko zranenia cestujúcich a personálu rozbitým sklom.

## 4.2.2.10. Podmienky zaťaženia a nameraná hmotnosť

- (1) Musia sa stanoviť tieto podmienky zaťaženia vymedzené v špecifikácii uvedenej v dodatku J-1 pod indexovým č. 13 ► **M3** v ustanovení 4.5 ◀:

— konštrukčná hmotnosť pri výnimočnom užitočnom zaťažení;

— konštrukčná hmotnosť pri bežnom užitočnom zaťažení;

— konštrukčná hmotnosť v prevádzkovom stave.

- (2) Predpoklad použitý pri stanovení týchto podmienok zaťaženia sa musí zdôvodniť a zdokumentovať vo všeobecnej dokumentácii opísanej v ustanovení 4.2.12.2 tejto TSI.



**▼ B**

Tento predpoklad musí vychádzať z kategorizácie železničných koľajových vozidiel (vysokorýchlostný vlak a vlak pre diaľkovú dopravu, iný vlak) a z opisu užitočného zaťaženia (cestujúci, užitočné zaťaženie na 1 m<sup>2</sup> plochy v priestoroch na státie a v služobných priestoroch) v súlade so špecifikáciou uvedenou v dodatku J-1 pod indexovým č. 13. Hodnoty jednotlivých parametrov sa môžu odchyľovať od predmetnej normy za predpokladu, že sú odôvodnené.

- (3) Pre traťové stroje sa môžu používať iné podmienky zaťaženia (minimálna hmotnosť, maximálna hmotnosť), aby sa zohľadnilo voliteľné vybavenie vo vozidle.
- (4) Postup posudzovania zhody sa opisuje v ustanovení 6.2.3.1 tejto TSI.
- (5) Pre každú podmienku zaťaženia vymedzenú v predchádzajúcom texte sa musia v technickej dokumentácii podľa ustanovenia 4.2.12 uviesť tieto informácie:

— celková hmotnosť vozidla (pre každé vozidlo jednotky);

— hmotnosť na nápravu (pre každú nápravu);

— hmotnosť na koleso (pre každé koleso).

Poznámka: Pri jednotkách vybavených kolesami, ktoré sa otáčajú nezávisle, musí byť os kolesa interpretovaná ako geometrický pojem, nie ako fyzický konštrukčný prvok vozidla. To sa vzťahuje na celú TSI, pokiaľ sa neustanovuje inak.

4.2.3. *Vzájomné pôsobenie vozidla a koľaje a obrys vozidla;*

4.2.3.1. **O b r y s y**

- (1) Toto ustanovenie sa týka pravidiel na výpočet a overenie, ktoré sú určené na stanovenie rozmerov železničných koľajových vozidiel prevádzkovaných na jednej alebo niekoľkých infraštruktúrach bez nebezpečenstva vzájomného zasahovania.

**Jednotky určené na prevádzku na tratiach, ktoré majú iný rozchod koľaje ako systém 1 520 mm:**

- (2) Žiadateľ vyberie určený referenčný prierez vrátane referenčného prierezu pre dolné časti. Tento referenčný prierez sa zaznamená v technickej dokumentácii vymedzenej v ustanovení 4.2.12 tejto TSI.
- (3) Súlad jednotky s určeným referenčným prierezom sa stanoví jednou z metód, ktoré sú uvedené v špecifikácii spomínanej v dodatku J-1 pod indexovým č. 14.

Počas prechodného obdobia končiaceho 3 roky po dátume začiatku uplatňovania tejto TSI je na účely technickej zlučiteľnosti s existujúcou vnútroštátnou sieťou povolené, aby referenčný prierez jednotky bol alternatívne stanovený v súlade s vnútroštátnymi technickými predpismi notifikovanými na tento účel.

To nebráni železničným koľajovým vozidlám, ktoré sú v súlade s TSI, v prístupe do vnútroštátnej siete.

**▼B**

- (4) Keď sa vyhlási, že daná jednotka je v súlade s jedným alebo viacerými referenčnými obrysmi G1, GA, GB, GC alebo DE3 vrátane obrysov týkajúcich sa dolnej časti GI1, GI2 alebo GI3 podľa ustanovení uvedených v špecifikácii uvedenej v dodatku J-1 pod indexovým č. 14, súlad sa stanoví pomocou kinematickej metódy podľa ustanovení uvedených v špecifikácii uvedenej v dodatku J-1 pod indexovým č. 14.

Súlad s referenčnými obrysmi sa zaznamená v technickej dokumentácii vymedzenej v ustanovení 4.2.12 tejto TSI.

- (5) Pre elektrické jednotky sa priechodný prierez zberača overí výpočtom podľa špecifikácie uvedenej v dodatku J-1 pod indexovým č. 14 v ustanovení A.3.12, s cieľom zabezpečiť, aby obalová krivka zberača bola v súlade s mechanickým kinematickým priechodným prierezom zberača, ktorý sa určí podľa dodatku D k TSI ENE a závisí od výberu geometrie hlavy zberača: dve prípustné možnosti sú vymedzené v ustanovení 4.2.8.2.9.2 tejto TSI.

V prípade priechodného prierezu infraštruktúry sa posudzuje napätie napájacieho zdroja s cieľom zabezpečiť vhodné izolačné vzdialenosti medzi zberačom a pevnými zariadeniami.

- (6) Vychýlenie zberača vymedzené v TSI ENE v ustanovení 4.2.10, ktoré sa používa na výpočet mechanického kinematického priechodného prierezu, sa musí zdôvodniť výpočtami alebo meraniami podľa ustanovení stanovených v špecifikácii uvedenej v dodatku J-1 pod indexovým č. 14.

**Jednotky určené na prevádzku na tratiach s rozchodom koľaje systému 1 520 mm:**

- (7) Statický obrys vozidla musí byť v rámci jednotných rozmerov vozidla typu „T“. Referenčný obrys pre infraštruktúru je obrys „S“. Tento obrys sa podrobne opisuje v dodatku B.
- (8) Pre elektrické jednotky sa priechodný prierez zberača overí výpočtom s cieľom zabezpečiť, aby obalová krivka zberača bola v súlade s mechanickým statickým obrysom zberača, ktorý sa vymedzuje v dodatku D k TSI ENE. Musí sa zohľadniť výber geometrie hlavy zberača: prípustné možnosti sú vymedzené v ustanovení 4.2.8.2.9.2 tejto TSI.

**▼ B**

## 4.2.3.2.                      Zaťaženie nápravy a kolies

## 4.2.3.2.1.                    Parameter zaťaženia nápravy

- (1) Zaťaženie nápravy je parameter rozhrania medzi jednotkou a infraštruktúrou. Zaťaženie nápravy je výkonnostný parameter infraštruktúry, ktorý sa špecifikuje v TSI INF v ustanovení 4.2.1 a závisí od triedy zaťaženia danej trate. Tento parameter treba posudzovať v kombinácii so vzdialenosťou medzi nápravami, dĺžkou vlaku a s maximálnou povolenou rýchlosťou pre danú jednotku na posudzovanej trati.
- (2) Vlastnosti, ktoré sa majú používať ako rozhranie s infraštruktúrou a ktoré sa musia zaradiť do všeobecnej dokumentácie vypracovanej pri posudzovaní jednotky (v súlade s ustanovením 4.2.12.2 tejto TSI), sú tieto:
  - hmotnosť na nápravu (pre každú nápravu) pre tri podmienky zaťaženia (v súlade s vymedzením uvedeným v ustanovení 4.2.2.10 tejto TSI, v ktorom sa vyžaduje, aby sa zaradili ako súčasť dokumentácie);
  - umiestnenie náprav pozdĺž jednotky (vzdialenosť medzi nápravami);
  - dĺžka jednotky;
  - maximálna konštrukčná rýchlosť (vyžaduje sa ako súčasť dokumentácie v ustanovení 4.2.8.1.2 tejto TSI).
- (3) Používanie týchto informácií na prevádzkovej úrovni na kontrolu zlučiteľnosti medzi železničnými koľajovými vozidlami a infraštruktúrou (mimo rozsahu pôsobnosti tejto TSI):

Zaťaženie nápravy pre každú jednotlivú nápravu jednotky, ktoré sa má použiť ako parameter rozhrania s infraštruktúrou, musí vymedziť železničný podnik podľa ustanovenia 4.2.2.5 TSI OPE s prihliadnutím na predpokladané zaťaženie pri plánovanej prevádzke (nevymedzuje sa pri posudzovaní jednotky). Zaťaženie nápravy pri podmienke zaťaženia „konštrukčná hmotnosť pri výnimočnom užitočnom zaťažení“ predstavuje maximálnu možnú hodnotu uvedeného zaťaženia nápravy. Musí sa zohľadniť aj maximálne zaťaženie, ktoré sa predpokladá pri konštrukčnom návrhu brzdového systému v súlade s ustanovením 4.2.4.5.2.

## 4.2.3.2.2.                    Zaťaženie kolies

- (1) Pomer rozdielu zaťaženia kolies na nápravu  $D_{qj} = \frac{Q_l - Q_r}{Q_l + Q_r}$  sa hodnotí meraním zaťaženia kolies pri podmienke zaťaženia „konštrukčná hmotnosť v prevádzkovom stave“. Rozdiel zaťaženia kolies vyšší ako 5 % zaťaženia nápravy pre dané dvojkolesie je prípustný iba vtedy, ak sa skúškou ukáže ako prijateľný na preukázanie zabezpečenia proti vykoľajeniu na zbertenej koľaji podľa ustanovenia 4.2.3.4.1 tejto TSI.
- (2) Postup posudzovania zhody sa opisuje v ustanovení 6.2.3.2 tejto TSI.

**▼B**

- (3) Pri jednotkách, ktorých zaťaženie nápravy pri konštrukčnej hmotnosti pri bežnom užitočnom zaťažení sa rovná alebo je nižšie ako 22,5 ton a priemer opotrebovaných kolies sa rovná alebo je vyšší ako 470 mm, pomer zaťaženia kolesa a priemeru kolesa (Q/D) sa musí rovnať alebo byť nižší ako 0,15 kN/mm, pričom meranie sa uskutočňuje s minimálnym priemerom opotrebovaných kolies a s konštrukčnou hmotnosťou pri bežnom užitočnom zaťažení.

4.2.3.3. Parametre železničných koľajových vozidiel, ktoré majú vplyv na traťové zariadenia

4.2.3.3.1. Vlastnosti železničných koľajových vozidiel potrebné z hľadiska zlučiteľnosti so systémami detekcie vlakov

- (1) Pri jednotkách určených na prevádzku na tratiach, ktoré majú iný rozchod koľaje ako systém 1 520 mm, je súbor vlastností železničných koľajových vozidiel potrebných z hľadiska zlučiteľnosti s cieľovými systémami detekcie vlakov uvedený v ustanoveniach 4.2.3.3.1.1, 4.2.3.3.1.2 a 4.2.3.3.1.3.

Odkazuje sa pritom na ustanovenia špecifikácie uvedenej v dodatku J-2 (indexové č. 1) k tejto TSI (príslušné odkazy sa uvádzajú aj v prílohe A k špecifikácii TSI CCS pod indexovým č. 77).

- (2) Súbor vlastností, s ktorými sú železničné koľajové vozidlá zlučiteľné, musia byť zaznamenané v technickej dokumentácii podľa ustanovenia 4.2.12 tejto TSI.

4.2.3.3.1.1. Vlastnosti železničných koľajových vozidiel potrebné z hľadiska zlučiteľnosti so systémom detekcie vlakov na základe koľajových obvodov

— **Geometria vozidla**

- (1) Maximálna vzdialenosť medzi dvomi susediacimi nápravami sa stanovuje v špecifikácii uvedenej v dodatku J-2 pod indexovým č. 1 v ustanovení 3.1.2.1. (vzdialenosť a1 na obrázku 1).
- (2) Maximálna vzdialenosť medzi koncom nárazníka a prvou nápravou sa stanovuje v špecifikácii uvedenej v dodatku J-2 pod indexovým č. 1 v ustanoveniach 3.1.2.5 a 3.1.2.6 (vzdialenosť b1 na obrázku 1).
- (3) Minimálna vzdialenosť medzi krajnými nápravami jednotky sa stanovuje v špecifikácii uvedenej v dodatku J-2 pod indexovým č. 1 v ustanovení 3.1.2.4.

— **Konštrukcia vozidla**

- (4) Minimálne zaťaženie nápravy pri všetkých podmienkach zaťaženia sa stanovuje v špecifikácii uvedenej v dodatku J-2 pod indexovým č. 1 v ustanovení 3.1.7.
- (5) Elektrický odpor medzi jazdnými plochami protiľahlých kolies dvojkolesia sa stanovuje v špecifikácii uvedenej v dodatku J-2 pod indexovým č. 1 v ustanovení 3.1.9, pričom metóda merania sa špecifikuje v tom istom ustanovení.

**▼B**

- (6) Pre elektrické jednotky vybavené zberačom sa minimálna impedancia medzi zberačom a jednotlivými kolesami vlaku stanovuje v špecifikácii uvedenej v dodatku J-2 pod indexovým č. 1 v ustanovení 3.2.2.1.

— **Obmedzenia pre vozidlá týkajúce sa izolácie z emisií**

- (7) Obmedzenia na používanie pieskovacieho zariadenia sa uvádzajú v špecifikácii uvedenej v dodatku J-2 pod indexovým č. 1 v ustanovení 3.1.4. „Vlastnosti piesku“ sú súčasťou tejto špecifikácie.

V prípade, že je k dispozícii funkcia automatického pieskovania, rušňovodič musí mať možnosť prerušiť jej činnosť na vybraných bodoch trate, ktoré sú v prevádzkových predpisoch označené ako úseky nezlučiteľné s pieskovaním.

- (8) Obmedzenia na používanie kompozitných brzdových klátikov sa uvádzajú v špecifikácii uvedenej v dodatku J-2 pod indexovým č. 1 v ustanovení 3.1.6.

— **Elektromagnetická kompatibilita (EMC)**

- (9) Požiadavky týkajúce sa elektromagnetickej kompatibility sa stanovujú v špecifikácii uvedenej v dodatku J-2 pod indexovým č. 1 v ustanoveniach 3.2.1 a 3.2.2.
- (10) Hraničné úrovne elektromagnetického rušenia pôsobením trakčného prúdu sa stanovujú v špecifikácii uvedenej v dodatku J-2 pod indexovým č. 1 v ustanovení 3.2.2.

## 4.2.3.3.1.2.

Vlastnosti železničných koľajových vozidiel potrebné z hľadiska zlučiteľnosti so systémom detekcie vlakov používajúcim počítače náprav

— **Geometria vozidla**

- (1) Maximálna vzdialenosť medzi dvomi susediacimi nápravami sa stanovuje v špecifikácii uvedenej v dodatku J-2 pod indexovým č. 1 v ustanovení 3.1.2.1.
- (2) Minimálna vzdialenosť medzi dvomi susediacimi nápravami vlaku sa stanovuje v špecifikácii uvedenej v dodatku J-2 pod indexovým č. 1 v ustanovení 3.1.2.2.
- (3) Na čele vozidla určeného na spriahnutie zodpovedá minimálna vzdialenosť medzi čelom vozidla a krajnou nápravou jednotky polovici z hodnoty stanovenej v špecifikácii uvedenej v dodatku J-2 pod indexovým č. 1 v ustanovení 3.1.2.2.
- (4) Maximálna vzdialenosť medzi čelom a prvou nápravou sa stanovuje v špecifikácii uvedenej v dodatku J-2 pod indexovým č. 1 v ustanoveniach 3.1.2.5 a 3.1.2.6 (vzdialenosť b1 na obrázku 1).

**▼B**— **Geometria kolesa**

- (5) Geometria kolies sa špecifikuje v ustanovení 4.2.3.5.2.2 tejto TSI.
- (6) Minimálny priemer kolesa (v závislosti od rýchlosti) sa stanovuje v špecifikácii uvedenej v dodatku J-2 pod indexovým č. 1 v ustanovení 3.1.3.

— **Konštrukcia vozidla**

- (7) Nekomový priestor okolo kolies sa stanovuje v špecifikácii uvedenej v dodatku J-2 pod indexovým č. 1 v ustanovení 3.1.3.5.
- (8) Vlastnosti materiálu kolies, pokiaľ ide o magnetické pole, sa stanovujú v špecifikácii uvedenej v dodatku J-2 pod indexovým č. 1 v ustanovení 3.1.3.6.

— **Elektromagnetická kompatibilita (EMC)**

- (9) Požiadavky týkajúce sa elektromagnetickej kompatibility sa stanovujú v špecifikácii uvedenej v dodatku J-2 pod indexovým č. 1 v ustanoveniach 3.2.1 a 3.2.2.
- (10) Hraničné úrovne elektromagnetického rušenia pôsobením koľajových bŕzd na vírivý prúd alebo magnetických koľajových bŕzd sa stanovujú v špecifikácii uvedenej v dodatku J-2 pod indexovým č. 1 v ustanovení 3.2.3.

4.2.3.3.1.3.

Vlastnosti železničných koľajových vozidiel potrebné z hľadiska zlučiteľnosti so slučkovým zariadením

— **Konštrukcia vozidla**

- (1) Kovová konštrukcia vozidla sa stanovuje v špecifikácii uvedenej v dodatku J-2 pod indexovým č. 1 v ustanovení 3.1.7.2.

4.2.3.3.2.

Monitorovanie stavu nápravových ložísk

- (1) Cieľom monitorovania stavu nápravových ložísk je odhaliť chybné ložiská v rámci ložiskovej skrine.
- (2) V jednotkách s maximálnou konštrukčnou rýchlosťou vyššou alebo rovnou 250 km/h musia byť k dispozícii vozidlové detekčné zariadenia.
- (3) Pri jednotkách s maximálnou konštrukčnou rýchlosťou nižšou ako 250 km/h, ktoré sú určené na prevádzku na systémoch s iným rozhodom koľaje ako 1 520 mm, sa monitorovanie stavu nápravových ložísk vykonáva buď prostredníctvom vozidlového zariadenia (podľa špecifikácie uvedenej v ustanovení 4.2.3.3.2.1) alebo prostredníctvom traťového zariadenia (podľa špecifikácie uvedenej v ustanovení 4.2.3.3.2.2).
- (4) Vybavenie vozidlovým systémom a/alebo zlučiteľnosť s traťovým zariadením musí byť zaznamenané v technickej dokumentácii podľa ustanovenia 4.2.12 tejto TSI.

**▼ B**

4.2.3.3.2.1. Požiadavky uplatniteľné na vozidlové detekčné zariadenie

- (1) Toto zariadenie musí byť schopné odhaliť zhoršenie stavu jednotlivých ložísk v rámci ložiskovej skrine jednotky.
- (2) Stav ložiska sa hodnotí na základe monitorovania jeho teploty, dynamických frekvencií alebo iných primeraných vlastností charakterizujúcich stav ložiska.
- (3) Detekčný systém musí byť celý umiestnený vo vozidlovej jednotke, pričom správy s výsledkami diagnostiky musia byť dostupné vo vozidlovej jednotke.
- (4) Doručené správy s výsledkami diagnostiky musia byť opísané a zohľadnené v prevádzkovej dokumentácii, ktorá sa opisuje v ustanovení 4.2.12.4 tejto TSI, ako aj v dokumentácii týkajúcej sa údržby podľa ustanovenia 4.2.12.3 tejto TSI.

4.2.3.3.2.2. Vlastnosti železničných koľajových vozidiel potrebné z hľadiska zlučiteľnosti s traťovým zariadením

- (1) Pri jednotkách určených na prevádzku na systéme 1 435 mm je zóna na železničných koľajových vozidlách viditeľná traťovým zariadením oblasťou vymedzenou v špecifikácii uvedenej v dodatku J-1 pod indexovým č. 15.

**▼ M3**

- (2) Pri jednotkách určených na prevádzku na sieťach s iným rozchodom koľaje než 1 435 mm alebo 1 668 mm sa v prípade potreby vyhlási špecifický prípad (harmonizovaný predpis platný pre danú sieť).

- (2a) Pri jednotkách, ktoré sú projektované na prevádzku na systémoch s rozchodom koľaje 1 668 mm, zóna na železničnom koľajovom vozidle viditeľná pre traťové zariadenie musí byť plocha vymedzená v tabuľke 1, ktorá odkazuje na parametre špecifikácie uvedenej v dodatku J-1 pod indexovým č. 15.

Tabuľka 1

**Cieľové a zakázané zóny pre jednotky určené na prevádzku na sieťach s rozchodom koľaje 1 668 mm**

Rozchod koľaje [mm]	YTA [mm]	WTA [mm]	LTA [mm]	YPZ [mm]	WPZ [mm]	LPZ [mm]
1 668	1 176 ± 10	≥ 55	≥ 100	1 176 ± 10	≥ 110	≥ 500

**▼ B**

4.2.3.4. Dynamické správanie železničných koľajových vozidiel

4.2.3.4.1. Zabezpečenie proti vykoľajeniu na zbertenej koľaji

- (1) Jednotka musí byť skonštruovaná tak, aby sa zaisťovala bezpečná jazda na zbertenej koľaji, pričom sa prihliada najmä na prechodnicu medzi úsekom trate s prevýšením a bez prevýšenia a na odchýlky priečnej úrovne.

**▼ B**

- (2) Postup posudzovania zhody sa opisuje v ustanovení 6.2.3.3 tejto TSI.

Tento postup posudzovania zhody sa uplatňuje na zaťaženia náprav v rozsahu uvedenom v TSI INF v ustanovení 4.2.1 a v špecifikácii uvedenej v dodatku J-1 pod indexovým č. 16. Neuplatňuje sa na vozidlo projektované na vyššie zaťaženia náprav.

Na takéto prípady sa môžu vzťahovať vnútroštátne predpisy alebo postup na zavádzanie inovačných riešení, ktorého opis sa uvádza v článku 10 a v kapitole 6 tejto TSI.

## 4.2.3.4.2.

## Dynamické správanie pri jazde

- (1) Toto ustanovenie sa uplatňuje na jednotky projektované na rýchlosti vyššie ako 60 km/h okrem traťových strojov (požiadavky na traťové stroje sa stanovujú v ustanovení C.3 dodatku C) a okrem jednotiek určených na prevádzku na tratiach s rozchodom koľaje 1 520 mm (v tomto prípade sa príslušné požiadavky považujú za otvorený bod).
- (2) Dynamické správanie vozidla má veľký vplyv na bezpečnosť jazdy a na zaťaženie koľaje. Ide o funkciu, ktorá je z hľadiska bezpečnosti kľúčová, pričom sa na ňu vzťahujú požiadavky tohto ustanovenia.

## a) Technické požiadavky

**▼ M3**

- (3) Pri prevádzke jednotky v rámci hraníc vymedzených kombináciou rýchlostí a nedostatku prevýšenia podľa podmienok stanovených v špecifikácii uvedenej v dodatku J-1 pod indexovým č. 16, musí byť jazda bezpečná a miera zaťaženia koľají, ktoré vytvára jednotka, musí byť prijateľná.

Tieto skutočnosti sa posúdia tak, že sa overí dodržiavanie hraničných hodnôt stanovených v nasledujúcom texte v ustanoveniach 4.2.3.4.2.1 a 4.2.3.4.2.2 tejto TSI. Postup posudzovania zhody sa opisuje v ustanovení 6.2.3.4 tejto TSI.

**▼ B**

- (4) Postup posudzovania zhody a hraničné hodnoty uvedené v bode 3 sa uplatňujú na zaťaženia náprav v rozsahu uvedenom v TSI INF v ustanovení 4.2.1 a v špecifikácii uvedenej v dodatku J-1 pod indexovým č. 16.

Neuplatňujú sa na vozidlá projektované na vyššie zaťaženia náprav, keďže nie sú vymedzené harmonizované hraničné hodnoty zaťaženia koľají. Na takéto prípady sa môžu vzťahovať vnútroštátne predpisy alebo postup na zavádzanie inovačných riešení, ktorého opis sa uvádza v článku 10 a v kapitole 6 tejto TSI.

**▼ M3**

- (5) Skúšobný protokol o dynamickom správaní pri jazde (vrátane hraničných hodnôt používania a parametrov zaťaženia koľaje) musí byť uvedený v technickej dokumentácii podľa ustanovenia 4.2.12 tejto TSI.



**▼ M3**

Parametre zaťaženia koľaje (v prípade potreby vrátane dodatočných  $Y_{max}$ ,  $B_{max}$  a  $B_{qst}$ ), ktoré treba zaznamenať, sa vymedzujú v špecifikácii uvedenej v dodatku J-1 pod indexovým č. 16.

**▼ B**

b) Dodatočné požiadavky pri používaní aktívneho systému

- (6) Keď sa používajú aktívne systémy (založené na softvérovom alebo programovateľnom ovládaní riadiacich aktivátorov), môže funkčná porucha viesť priamo k smrteľným zraneniam pri oboch nasledujúcich scenároch:

1. porucha aktívneho systému, ktorá vedie k nedodržaniu hraničných hodnôt stanovených pre bezpečnosť jazdy (v súlade s ustanoveniami 4.2.3.4.2.1 a 4.2.3.4.2.2);
2. porucha aktívneho systému, ktorá spôsobí, že vozidlo je mimo kinematického referenčného obrysu vozňovej skrine a zberača v dôsledku uhla naklonenia (kolísanie), čo vedie k nedodržaniu predpokladaných hodnôt stanovených v ustanovení 4.2.3.1.

Vzhľadom na závažnosť následkov takejto poruchy je potrebné preukázať, že sú zavedené opatrenia smerujúce k zabezpečeniu prijateľnej úrovne rizika.

Preukázanie súladu (postup posudzovania zhody) sa opisuje v ustanovení 6.2.3.5 tejto TSI.

c) Dodatočné požiadavky pri nainštalovanom systéme na detekciu nestability (voliteľné)

- (7) Systém na detekciu nestability poskytuje informácie o tom, že je potrebné prijať prevádzkové opatrenia (napr. zníženie rýchlosti atď.). Predmetný systém musí byť opísaný v technickej dokumentácii. Prevádzkové opatrenia musia byť opísané v prevádzkovej dokumentácii podľa ustanovenia 4.2.12.4 tejto TSI.

4.2.3.4.2.1.

Hraničné hodnoty pre bezpečnosť jazdy

**▼ M3**

- (1) Hraničné hodnoty pre bezpečnosť jazdy, ktoré musí jednotka spĺňať, sa stanovujú v špecifikácii uvedenej v dodatku J-1 pod indexovým č. 17.

**▼ B**

4.2.3.4.2.2.

Hraničné hodnoty zaťaženia koľaje

**▼ M3**

- (1) Hraničné hodnoty zaťaženia koľaje, ktoré musí jednotka spĺňať (pri posudzovaní normálnymi metódami), sa vymedzujú v špecifikácii uvedenej v dodatku J-1 pod indexovým č. 19.

▼ B

- (2) V prípade, že odhadované hodnoty prekročia hraničné hodnoty uvedené v predchádzajúcom texte, prevádzkové podmienky železničných koľajových vozidiel (napr. maximálna rýchlosť, nedostatočné prevýšenie) možno upraviť s prihliadnutím na charakteristiky trate (napr. polomer oblúka, prierez koľajnice, vzdialenosť podvalov, intervaly údržby trate).

## 4.2.3.4.3.

Ekvivalentná kužeľovitosť

## 4.2.3.4.3.1.

Projektované hodnoty profilov nových kolies

- (1) Ustanovenie 4.2.3.4.3 sa uplatňuje na všetky jednotky okrem jednotiek určených na prevádzku na tratiach s rozchodom koľaje 1 520 mm alebo 1 600 mm (v tomto prípade predstavujú príslušné požiadavky otvorený bod).
- (2) Kontrola profilu nového kolesa a vzdialenosti medzi aktívnymi plochami kolies sa vykoná z hľadiska na cieľovú ekvivalentnú kužeľovitost' prostredníctvom výpočtových scenárov stanovených v ustanovení 6.2.3.6 tejto TSI s cieľom určiť, či je nový navrhovaný profil kolesa vhodný pre infraštruktúru podľa TSI INF.
- (3) Na jednotky vybavené kolesami, ktoré sa otáčajú nezávisle, sa tieto požiadavky nevzťahujú.

## 4.2.3.4.3.2.

Prevádzkové hodnoty ekvivalentnej kužeľovitosti dvojkolesí

- (1) Kombinované ekvivalentné kužeľovitosti, pre ktoré je vozidlo naprojektované a ktoré sa overia preukázaním zhody dynamického správania jednotky pri jazde podľa ustanovenia 6.2.3.4 tejto TSI, sa uvedú pre prevádzkové podmienky v dokumentácii týkajúcej sa údržby podľa bodu 4.2.12.3.2 s prihliadnutím na príspevky kolesa a profily koľajníc.
- (2) Ak sa zaznamená nestabilita jazdy, železničný podnik a manažér infraštruktúry spoločne určia príslušný úsek trate.
- (3) Železničný podnik zmeria profily kolies a vzdialenosť medzi vonkajšími stranami (vzdialenosť medzi aktívnymi plochami) daných dvojkolesí. Ekvivalentná kužeľovitost' sa vypočíta prostredníctvom výpočtových scenárov uvedených v ustanovení 6.2.3.6 s cieľom overiť, či je dodržaný súlad s maximálnou ekvivalentnou kužeľovitosťou, na ktorú bolo dané vozidlo naprojektované a odskúšané. V prípade nedodržania súladu je nutné opraviť dané profily kolies.
- (4) Ak kužeľovitost' dvojkolesí zodpovedá maximálnej ekvivalentnej kužeľovitosti, na ktorú bolo dané vozidlo naprojektované a odskúšané, železničný podnik a manažér infraštruktúry uskutočnia spoločné vyšetrovanie s cieľom stanoviť príčiny nestability.
- (5) Na jednotky vybavené kolesami, ktoré sa otáčajú nezávisle, sa tieto požiadavky nevzťahujú.

**▼ B**

- 4.2.3.5. Pojazdový mechanizmus
- 4.2.3.5.1. Konštrukčné riešenie rámu podvozku
- (1) V prípade jednotiek, ktoré obsahujú rám podvozku, sa celistvosť konštrukcie rámu podvozku, skrine nápravového ložiska a všetkého pripojeného vybavenia preukazuje na základe metód stanovených v špecifikácii uvedenej v dodatku J-1 pod indexovým č. 20.
  - (2) Pripojenie vozňovej skrine k podvozku musí spĺňať požiadavky špecifikácie uvedenej v dodatku J-1 pod indexovým č. 21.
  - (3) Predpoklad, ktorý sa použije na posúdenie zaťaženia v dôsledku jazdy podvozku (vzorce a koeficienty) v súlade so špecifikáciou uvedenou v dodatku J-1 pod indexovým č. 20, sa musí zdôvodniť a zdokumentovať v technickej dokumentácii podľa ustanovenia 4.2.12 tejto TSI.
- 4.2.3.5.2. Dvojkolesia
- (1) Na účely tejto TSI sa dvojkolesia vymedzujú tak, že do nich patria hlavné časti zabezpečujúce mechanické rozhranie s traťou (kolesá a spojovacie prvky, napr. priečna náprava, nezávislá náprava kolesa) a doplnkové časti (nápravové ložiská, ložiskové skrine, prevodovky a brzdové kotúče).
  - (2) Dvojkolesia sa musia projektovať a vyrábať podľa konzistentnej metodiky s použitím množiny prípadov zaťaženia, ktoré sú v súlade s podmienkami zaťaženia vymedzenými v ustanovení 4.2.2.10 tejto TSI.
- 4.2.3.5.2.1. Mechanické a geometrické vlastnosti dvojkolesí
- Mechanické správanie dvojkolesí**
- (1) Mechanické vlastnosti dvojkolesí musia byť také, aby sa zaistil bezpečný pohyb železničných koľajových vozidiel.
- Mechanické vlastnosti zahŕňajú:
- zostavu;
- mechanickú odolnosť a únavové vlastnosti.
- Postup posudzovania zhody sa opisuje v ustanovení 6.2.3.7 tejto TSI.
- Mechanické správanie náprav**
- (2) Vlastnosti nápravy musia zabezpečiť prenos síl a krútiaceho momentu.
- Postup posudzovania zhody sa opisuje v ustanovení 6.2.3.7 tejto TSI.

**▼ B****Prípád jednotiek vybavených kolesami, ktoré sa otáčajú nezávisle**

- (3) Vlastnosti koncovej časti nápravy (rozhranie medzi kolesom a pojazdom) musia zabezpečiť prenos síl a krútiaceho momentu.

Postup posudzovania zhody musí byť v súlade s bodom 7) ustanovenia 6.2.3.7 tejto TSI.

**Mechanické správanie skríň nápravových ložísk**

- (4) Skrine nápravových ložísk sa projektujú so zreteľom na mechanickú odolnosť a únavové vlastnosti.

Postup posudzovania zhody sa opisuje v ustanovení 6.2.3.7 tejto TSI.

- (5) Teplotné limity sa vymedzujú pri skúšaní a zaznamenávajú sa v technickej dokumentácii podľa ustanovenia 4.2.12 tejto TSI.

Monitorovanie stavu nápravových ložísk sa vymedzuje v ustanovení 4.2.3.3.2 tejto TSI.

**Geometrické rozmery dvojkolesí**

- (6) Geometrické rozmery dvojkolesí (podľa vymedzenia na obrázku 1) musia byť v súlade s hraničnými hodnotami uvedenými v tabuľke 1 pre príslušný rozchod koľaje.

Tieto hraničné hodnoty sa použijú ako projektované hodnoty (nové dvojkolesia) a ako prevádzkové hraničné hodnoty (na účely údržby – pozri aj ustanovenie 4.5).

Tabuľka 1

**Prevádzkové hraničné hodnoty geometrických rozmerov dvojkolesí**

Označenie		Priemer kolesa D [mm]	Minimálna hodnota [mm]	Maximálna hodnota [mm]
1 435 mm	Vzdialenosť medzi vonkajšími stranami ( $S_R$ ) $S_R = A_R + S_{d, \text{vľavo}} + S_{d, \text{vpravo}}$	$330 \leq D \leq 760$	1 415	1 426
		$760 < D \leq 840$	1 412	
		$D > 840$	1 410	
	Vzdialenosť medzi vnútornými stranami ( $A_R$ )	$330 < D \leq 760$	1 359	1 363
		$760 < D \leq 840$	1 358	
		$D > 840$	1 357	

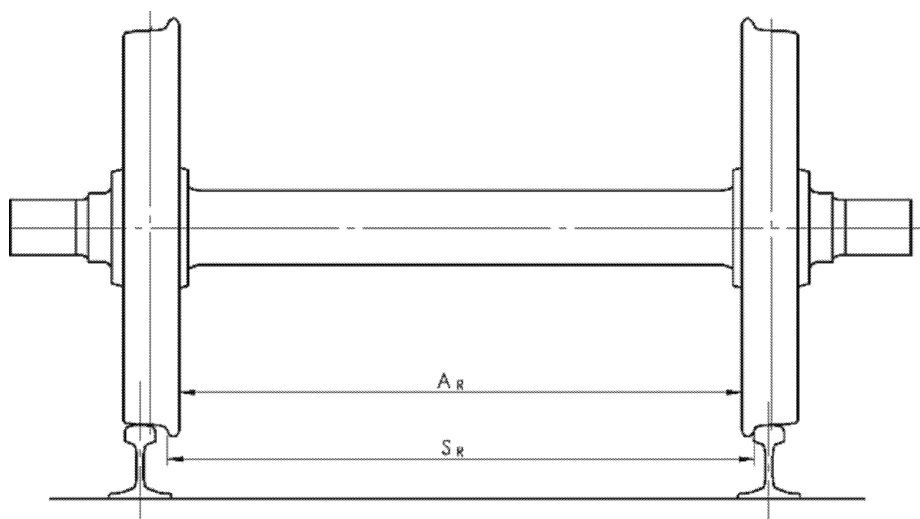
▼B

Označenie		Priemer kola D [mm]	Minimálna hodnota [mm]	Maxi- málna hodnota [mm]
1 524 mm	Vzdialenosť medzi vonkajšími stranami ( $S_R$ ) $S_R = A_R + S_{d, \text{vľavo}} + S_{d, \text{vpravo}}$	$400 \leq D < 725$	1 506	1 509
		$D \geq 725$	1 487	1 514
	Vzdialenosť medzi vnútornými stranami ( $A_R$ )	$400 \leq D < 725$	1 444	1 446
		$D \geq 725$	1 442	1 448
1 520 mm	Vzdialenosť medzi vonkajšími stranami ( $S_R$ ) $S_R = A_R + S_{d, \text{vľavo}} + S_{d, \text{vpravo}}$	$400 \leq D \leq 1\,220$	1 487	1 509
	Vzdialenosť medzi vnútornými stranami ( $A_R$ )	$400 \leq D \leq 1\,220$	1 437	1 443
1 600 mm	Vzdialenosť medzi vonkajšími stranami ( $S_R$ ) $S_R = A_R + S_{d, \text{vľavo}} + S_{d, \text{vpravo}}$	$690 < D \leq 1\,016$	1 573	1 592
	Vzdialenosť medzi vnútornými stranami ( $A_R$ )	$690 < D \leq 1\,016$	1 521	1 526
1 668 mm	Vzdialenosť medzi vonkajšími stranami ( $S_R$ ) $S_R = A_R + S_{d, \text{vľavo}} + S_{d, \text{vpravo}}$	$330 \leq D < 840$	1 648	1 659
		$840 \leq D < 1\,250$	1 643	1 659
	Vzdialenosť medzi vnútornými stranami ( $A_R$ )	$330 \leq D < 840$	1 592	1 596
		$840 \leq D < 1\,250$	1 590	1 596

Rozmer  $A_R$  sa meria vo výške temena koľajnice. Rozmery  $A_R$  a  $S_R$  musia byť v súlade s podmienkami v stave plného zaťaženia a v stave bez zaťaženia. V dokumentácii týkajúcej sa údržby môže výrobca špecifikovať menšie tolerancie v rámci uvedených hraničných prevádzkových hodnôt. Rozmery  $S_R$  sa merajú vo výške 10 mm nad styčnou kružnicou valenia (pozri obrázok 2).

Obrázok 1

## Symboly pre dvojkolesia



**▼B**

4.2.3.5.2.2.

Mechanické a geometrické vlastnosti kolies

**Mechanické správanie kolies**

- (1) Vlastnosti kolies musia byť také, aby sa zaistil bezpečný pohyb železničných koľajových vozidiel a aby sa uľahčilo riadenie železničných koľajových vozidiel.

Postup posudzovania zhody sa opisuje v ustanovení 6.1.3.1 tejto TSI.

**Geometrické rozmery kolies**

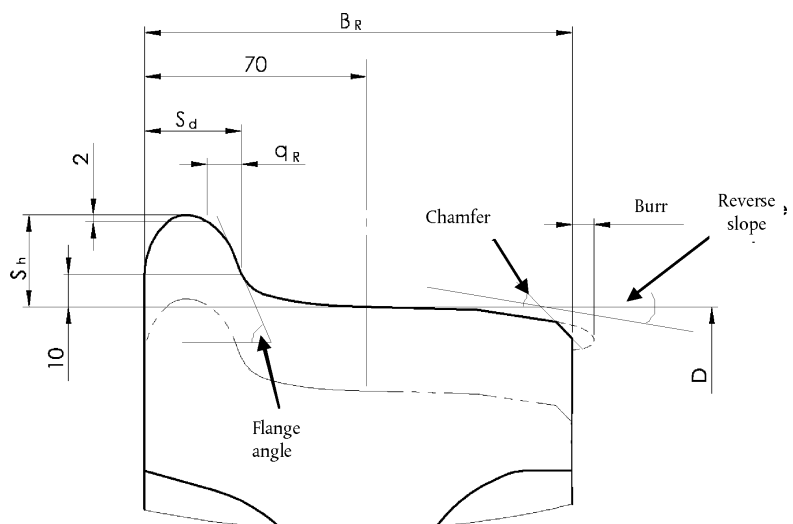
- (2) Geometrické rozmery kolies (vymedzené na obrázku 2) musia byť v súlade s hraničnými hodnotami stanovenými v Table 2. Tieto hraničné hodnoty sa použijú ako projektované hodnoty (nové kolesá) a ako prevádzkové hraničné hodnoty (na účely údržby – pozri aj ustanovenie 4.5).

Tabuľka 2

**Prevádzkové hraničné hodnoty geometrických rozmerov kolies**

Označenie	Priemer kolesa D (mm)	Minimálna hodnota (mm)	Maximálna hodnota (mm)
Šírka venca kolesa ( $B_R + \text{otrep}$ )	$D \geq 330$	133	145
Hrúbka okolesníka ( $S_d$ )	$D > 840$	22	33
	$760 < D \leq 840$	25	
	$330 \leq D < 760$	27,5	
Hrúbka okolesníka ( $S_h$ )	$D > 760$	27,5	36
	$630 < D \leq 760$	29,5	
	$330 \leq D < 630$	31,5	
Strmost' okolesníka ( $q_R$ )	$\geq 330$	6,5	

Obrázok 2

**Symbole pre kolesá**

**▼ B**

- (3) Jednotky vybavené kolesami, ktoré sa otáčajú nezávisle, musia okrem požiadaviek uvedených v tomto ustanovení, ktoré sa týka kolies, spĺňať aj požiadavky tejto TSI týkajúce sa geometrických vlastností dvojkolesí, ktoré sa vymedzujú v ustanovení 4.2.3.5.2.1.

**▼ M3**

4.2.3.5.3.

*Automatické systémy na zmenu rozchodu koľaje*

- (1) Táto požiadavka sa vzťahuje na jednotky vybavené automatickým systémom na zmenu rozchodu koľaje s mechanizmom prestavenia axiálnej polohy kolies, ktorý zabezpečí zlučiteľnosť jednotky s rozchodom koľaje 1 435 mm a s inými rozchodmi koľaje v rámci rozsahu pôsobnosti tejto TSI prechodom cez traťové zariadenie na prestavenie rozchodu koľaje.
- (2) Mechanizmus prestavenia musí zaistiť zablokovanie kolesa v správnej plánovanej axiálnej polohe.
- (3) Po prechode cez traťové zariadenie na prestavenie rozchodu koľaje sa overí stav blokovacieho systému (zablokovaný alebo odblokovaný) jedným alebo viacerými z týchto spôsobov: vizuálnou kontrolou, riadiacim systémom vozidla alebo riadiacim systémom infraštruktúry/zariadenia. V prípade riadiaceho systému vozidla musí existovať možnosť kontinuálneho monitorovania.
- (4) Ak je podvozok vybavený brzdovým zariadením, ktorého poloha sa v dôsledku prestavenia rozchodu koľaje zmení, automatický systém na zmenu rozchodu koľaje zaistí polohu tohto zariadenia a jeho bezpečné zablokovanie v správnej polohe súčasne s polohou kolies.
- (5) Zlyhanie zablokovania polohy kolies a brzdového zariadenia (ak je to relevantné) počas prevádzky môže viesť priamo ku katastrofickej nehode (s početnými smrteľnými následkami); vzhľadom na závažnosť následkov takejto poruchy je potrebné preukázať, že sú zavedené opatrenia smerujúce k zabezpečeniu prijateľnej úrovne rizika.
- (6) Automatický systém na zmenu rozchodu koľaje je vymedzený ako komponent interoperability (ustanovenie 5.3.4b). Postup posudzovania zhody sa vymedzuje v ustanovení 6.1.3.1a (úroveň komponentov interoperability), v ustanovení 6.2.3.5 (bezpečnostná požiadavka) a v ustanovení 6.2.3.7b (úroveň subsystému) tejto TSI.
- (7) Rozchody koľaje, s ktorými je jednotka zlučiteľná, sa zaznamenávajú v technickej dokumentácii. Opis prechodu na iný rozchod koľaje v normálnom režime vrátane druhu(-ov) traťového(-ých) zariadenia(-í) na prestavenie rozchodu koľaje, s ktorým(-i) je jednotka zlučiteľná, tvorí súčasť technickej dokumentácie (pozri tiež ustanovenie 4.2.12.4 ods. 1 tejto TSI).
- (8) Požiadavky a posúdenia zhody požadované podľa iných oddielov tejto TSI sa vzťahujú samostatne na každú polohu kolesa, ktorá zodpovedá jednému rozchodu koľaje, a musia byť náležitým spôsobom zdokumentované.

**▼ B**

- 4.2.3.6.                    **Minimálny polomer oblúka**
- (1) Minimálny polomer oblúka, ktorý sa má prekonať, je 150 m pre všetky jednotky.
- 4.2.3.7.                    **Koľajnicové zmetadlá**
- (1) Táto požiadavka sa uplatňuje na jednotky vybavené stanovišťom rušňovodiča.
- (2) Kolesá musia byť chránené pred škodami, ktoré by mohli spôsobiť malé predmety na koľajach. Túto požiadavku možno splniť pomocou koľajnicových zmetadiel umiestnených pred kolesami prednej nápravy.
- (3) Výška spodného okraja koľajnicového zmetadla nad priebežnou koľajnicou musí byť:
- najmenej 30 mm za všetkých podmienok;
- najviac 130 mm za všetkých podmienok;
- príčom sa zohľadňuje najmä opotrebovanie kolies a stlačenie zavesenia.
- (4) Ak spodný okraj zmetadla prekážok stanoveného v ustanovení 4.2.2.5 je vo výške menej ako 130 mm nad priebežnou koľajnicou za všetkých podmienok, zariadenie spĺňa funkčnú požiadavku na koľajnicové zmetadlá, a v takom prípade sa koľajnicové zmetadlá nemusia inštalovať.
- (5) Koľajnicové zmetadlo musí byť konštruované tak, aby odolalo pôsobeniu pozdĺžnej statickej sily najmenej 20 kN bez toho, aby došlo k jeho trvalej deformácii. Táto požiadavka sa overí výpočtom.
- (6) Koľajnicové zmetadlo musí byť konštruované tak, aby pri plastickej deformácii neznečistovalo koľaj ani pojazdový mechanizmus a aby kontakt s jazdnou plochou kolesa, pokiaľ k nemu dôjde, nespôsobil riziko vykoľajenia.
- 4.2.4.                      **Brzdenie**
- 4.2.4.1.                    **Všeobecné ustanovenia**
- (1) Účelom brzdného systému vlaku je zabezpečiť zníženie rýchlosti vlaku, jej udržanie pri jazde po spáde alebo zastavenie vlaku v rámci maximálnej prípustnej zábrzdnej vzdialenosti. Brzdením sa zabezpečuje aj znehybnenie vlaku.
- (2) Hlavné faktory, ktoré ovplyvňujú brzdny účinok, sú brzdny výkon (vyvinutie brzdiacej sily), hmotnosť vlaku, jazdný odpor vlaku, rýchlosť a dostupná adhézia.
- (3) Výkon jednotlivých jednotiek, ktoré sa prevádzkujú v rôznych vlakových zostavách, je vymedzený tak, aby bolo možné odvodiť celkový brzdny účinok vlaku.



**▼ B**

- (4) Brzdný účinok sa určuje pomocou profilov spomalenia [spomalenie =  $F(\text{rýchlosť})$ ] a zodpovedajúci čas odozvy].

Používa sa aj dĺžka brzdnej dráhy, percentuálny podiel brzdnej váhy (označuje sa tiež ako  $\lambda$  alebo ako „brzdiace percento“) a brzdiaca hmotnosť, pričom ich možno pomocou výpočtu odvodiť (priamo alebo podľa dĺžky brzdnej dráhy) z profilov spomalenia.

Brzdný účinok sa môže meniť v závislosti od hmotnosti vlaku alebo vozidla.

- (5) Minimálny brzdný účinok vlaku, ktorý sa vyžaduje na prevádzku vlaku na trati pri plánovanej rýchlosti, závisí od vlastností trate (návestný systém, maximálna rýchlosť, sklony, bezpečnostné hranice trate) a je vlastnosťou infraštruktúry.

Hlavné údaje o vlaku alebo vozidle, ktorými sa charakterizuje brzdný účinok, sú vymedzené v ustanovení 4.2.4.5 tejto TSI.

#### 4.2.4.2. Hlavné funkčné a bezpečnostné požiadavky

##### 4.2.4.2.1. Funkčné požiadavky

Nasledujúce požiadavky sa uplatňujú na všetky jednotky.

Jednotky musia byť vybavené:

- (1) hlavnou brzdou, ktorá sa počas prevádzky používa na prevádzkové a núdzové brzdenie.
- (2) zaisťovacou brzdou, ktorá sa používa, keď je vlak odstavený, a ktorá umožňuje použiť brzdiacu silu na neobmedzený čas bez toho, aby bol vo vozidle k dispozícii zdroj energie.

Hlavná brzda vlaku musí byť:

- (3) priebežná: signál použitia bŕzd sa prenáša riadiacim vedením z centrálnej riadiacej jednotky do celého vlaku;
- (4) automatická: neúmyselné prerušenie (porušenie integrity, odpojenie trate od energie a pod.) riadiaceho vedenia vyvolá aktiváciu bŕzd vo všetkých vozidlách vlaku.
- (5) Hlavná brzda sa môže doplniť ďalšími brzdovými systémami, ktoré sú uvedené v ustanovení 4.2.4.7 (dynamická brzda – brzdový systém spojený s trakčným systémom) a/alebo v ustanovení 4.2.4.8 (brzdový systém nezávislý od adhézných podmienok).

**▼B**

- (6) Pri projektovaní brzdového systému sa musí zohľadniť aj rozptýlenie brzdných energie, ktoré nesmie spôsobiť žiadne poškodenie súčastí brzdového systému v bežných prevádzkových podmienkach. Túto skutočnosť treba overiť výpočtom podľa špecifikácie uvedenej v ustanovení 4.2.4.5.4 tejto TSI.

Pri projektovaní železničných koľajových vozidiel sa musí zohľadniť aj teplota, ktorá vzniká v blízkosti brzdových komponentov.

- (7) Projektovanie brzdového systému musí zahŕňať prostriedky na monitorovanie a skúšanie v súlade so špecifikáciou uvedenou v ustanovení 4.2.4.9 tejto TSI.

Požiadavky uvedené v nasledujúcom texte v rámci tohto ustanovenia 4.2.4.2.1 sa uplatňujú na úrovni vlaku na jednotky, ktorých prevádzková zostava sa vymedzí v etape projektovania (t. j. jednotka posudzovaná v pevnej zostave, jednotka posudzovaná vo vopred určenej zostave, rušeň prevádzkovaný samostatne).

- (8) Brzdny účinok musí byť v súlade s bezpečnostnými požiadavkami uvedenými v ustanovení 4.2.4.2.2 v prípade neúmyselného prerušenia vedenia na ovládanie brzd a v prípade prerušenia dodávky brzdiacej energie, poruchy napájania elektrickou energiou alebo iného zlyhania zdroja energie.
- (9) Predovšetkým musí byť vo vozidle dostatok brzdiacej energie (zásoba energie), ktorá je vo vlaku rozložená v súlade s návrhom brzdneho systému, s cieľom zabezpečiť pôsobenie požadovaných brzdiacich síl.
- (10) Pri projektovaní brzdového systému sa musí zohľadniť striedavé brzdenie a odbrzdovanie (nevýčerpateľnosť).
- (11) V prípade neplánovaného rozpojenia vlaku sa obidve časti vlaku musia zastaviť. Nevyžaduje sa, aby brzdné účinky týchto dvoch častí vlaku boli rovnaké ako brzdny účinok v bežnom režime.
- (12) V prípade prerušenia dodávky brzdiacej energie alebo poruchy napájania elektrickou energiou musí existovať možnosť udržať jednotku s maximálnym brzdovým zaťažením v stacionárnej polohe (podľa vymedzenia v ustanovení 4.2.4.5.2) pri sklone 40 ‰ iba s použitím tretej brzdy hlavného brzdneho systému, a to minimálne počas dvoch hodín.
- (13) Systém ovládania brzd jednotky musí mať tri režimy ovládania:

- Núdzové brzdenie: pôsobenie vopred určenej brzdných síly pri vopred určenom maximálnom čase odozvy s cieľom zastaviť vlak pri vymedzenej úrovni brzdiaceho účinku,
- Prevádzkové brzdenie: pôsobenie nastaviteľnej brzdných síly s cieľom regulovať rýchlosť vlaku vrátane zastavenia a dočasného znehybnenia,

▼ **B**

— Zaisťovacie brzdenie: pôsobenie brzdných síl s cieľom udržať vlak (alebo vozidlo) trvale znehybnené v stacionárnej polohe bez akéhokoľvek napájania elektrickou energiou vo vozidle.

- (14) Príkazom na použitie brzdy sa bez ohľadu na jej režim ovládania prevezme kontrola nad brzdovým systémom, a to aj v prípade príkazu na uvoľnenie aktívnej brzdy. Táto požiadavka sa nemusí uplatňovať, keď rušňovodič vedome vydá príkaz na zrušenie použitia brzdy (napr. zrušenie výstražného systému pre cestujúcich, odpojenie ...).
- (15) Pri rýchlostiach vyšších ako 5 km/h musí byť maximálna miera trhnutia v dôsledku použitia brzd nižšia ako 4 m/s<sup>3</sup>. Správanie pri trnutí sa môže odvodiť výpočtom a z posúdenia správania pri spomalení na základe meraní počas skúšania brzd (v súlade s opisom uvedeným v ustanoveniach 6.2.3.8 a 6.2.3.9).

## 4.2.4.2.2.

## Požiadavky na bezpečnosť

- (1) Brzdový systém je prostriedok na zastavenie vlaku, a preto zvyšuje úroveň bezpečnosti železničného systému.

Funkčné požiadavky uvedené v ustanovení 4.2.4.2.1 prispievajú k zaisteniu bezpečného fungovania brzdového systému. Napriek tomu je však na posúdenie brzdného účinku potrebné vykonať analýzu založenú na zohľadnení rizík, pretože sa do tohto procesu zapája mnoho komponentov.

- (2) Pri zohľadňovaných rizikových scenároch musia byť dodržané príslušné bezpečnostné požiadavky, ktoré sa vymedzujú v tabuľke 3.

V prípade, že sa v tabuľke uvádza závažnosť, treba preukázať, že príslušné riziko sa reguluje na prijateľnú úroveň s prihliadnutím na funkčnú poruchu spolu s jej obvyklým potenciálom viesť priamo k následkom s danou závažnosťou vymedzenou v tabuľke.

Tabuľka 3

## Brzdový systém – bezpečnostné požiadavky

	Bezpečnostná požiadavka, ktorá sa musí splniť	
Funkčná porucha so zodpovedajúcim rizikovým scenárom	Súvisiaca závažnosť/následky, ktorým je potrebné zabrániť	Minimálny prípustný počet kombinácií porúch

č. 1

Uplatňuje sa na všetky jednotky vybavené stanovišťom rušňovodiča (príkaz na brzdenie).		
Po aktivácii príkazu na núdzové brzdenie nedôjde k spomaleniu vlaku v dôsledku poruchy brzdového systému (úplný a trvalý výpadok brzdiacej sily).	Smrteľné zranenia	2 (akákoľvek jednotlivá porucha je neprijateľná)
Poznámka: Treba zohľadniť aktiváciu zo strany rušňovodiča alebo systému CCS. S aktiváciou zo strany cestujúcich (poplach) sa v danom scenári neuvažuje.		



		Bezpečnostná požiadavka, ktorá sa musí splniť	
	Funkčná porucha so zodpovedajúcim rizikovým scenárom	Súvisiaca závažnosť/následky, ktorým je potrebné zabrániť	Minimálny prípustný počet kombinácií porúch

č. 2

Uplatňuje sa na jednotky vybavené trakčným zariadením.		
Po aktivácii príkazu na núdzové brzdenie nedôjde k spomaleniu vlaku v dôsledku poruchy hnacieho systému (hnacia sila $\geq$ brzdiaca sila).	Smrteľné zranenia	2 (akákoľvek jednotlivá porucha je neprijateľná)

č. 3

Uplatňuje sa na všetky jednotky.		
Po aktivácii príkazu na núdzové brzdenie je dĺžka brzdnej dráhy väčšia ako v bežnom režime následkom poruchy (porúch) brzdového systému.  Poznámka: Účinok v bežnej prevádzke je vymedzený v ustanovení 4.2.4.5.2.	Neuvádza sa	Treba určiť bodové poruchy, ktoré vedú k najdlhšej vypočítanej brzdnej dráhe, a tiež mieru predĺženia brzdnej dráhy v porovnaní s bežnou prevádzkou (bez porúch).

č. 4

Uplatňuje sa na všetky jednotky.		
Po aktivácii príkazu na zaisťovacie brzdenie nepôsobí žiadna zaisťovacia brzdiaca sila (úplný a trvalý výpadok zaisťovacej brzdiacej sily).	Neuvádza sa	2 (akákoľvek jednotlivá porucha je neprijateľná)

V rámci bezpečnostnej štúdie podľa podmienok uvedených v ustanoveniach 4.2.4.7 a 4.2.4.8 treba posúdiť aj ďalšie brzdové systémy.

Preukázanie súladu (postup posudzovania zhody) sa opisuje v ustanovení 6.2.3.5 tejto TSI.

## 4.2.4.3.

## Typ brzdového systému

- (1) Jednotky, ktoré sa navrhujú a posudzujú pre všeobecnú prevádzku (rôzne zostavy vozidiel rôzneho pôvodu; zostava vlaku sa nevymedzuje v etape projektovania), na systémoch s iným rozhodom koľaje ako 1 520 mm musia byť vybavené brzdovým systémom s brzdovým potrubím zlučiteľným s brzdovým systémom UIC. Na tento účel sa v špecifikácii uvedenej v dodatku J-1 pod indexovým č. 22 „Požiadavky na brzdový systém vlakov ťahaných rušňom“ špecifikujú zásady, ktoré sa majú uplatňovať.

**▼B**

Táto požiadavka má zabezpečiť technickú zlučiteľnosť brzdy medzi vozidlami rôzneho pôvodu v rámci jedného vlaku.

- (2) Pre typ brzdového systému jednotiek (vlakové súpravy alebo vozidlá), ktoré sa posudzujú v pevných alebo vopred určených zostavách, sa nestanovujú žiadne požiadavky.

## 4.2.4.4.

## Ovládanie brzd

## 4.2.4.4.1.

## Príkaz na núdzové brzdenie

- (1) Toto ustanovenie sa uplatňuje na jednotky vybavené stanovišťom rušňovodiča.
- (2) K dispozícii musia byť najmenej dve nezávislé zariadenia na ovládanie núdzovej brzdy, ktoré umožňujú aktiváciu núdzovej brzdy jedným jednoduchým úkonom rušňovodiča v jeho bežnej polohe pri riadení a s použitím jednej ruky.

Postupná aktivácia týchto dvoch zariadení sa môže zohľadniť pri preukazovaní súladu s bezpečnostnou požiadavkou č. 1 z tabuľky 3 v ustanovení 4.2.4.2.2.

Jedným z týchto zariadení musí byť červené úderové tlačidlo (hrbiovité tlačidlo).

Poloha núdzovej brzdy týchto dvoch zariadení sa musí v aktivovanom stave samočinne zablokovat' prostredníctvom mechanického zariadenia. Odblokovanie tejto polohy je možné iba prostredníctvom vedomého úkonu.

- (3) Aktiváciu núdzovej brzdy musí umožniť aj vozidlový systém riadenia, zabezpečenia a návštenia, ktorý sa vymedzuje v TSI CCS.
- (4) Pokiaľ sa príkaz nezruší, aktivácia núdzovej brzdy musí vyvolať trvale a automaticky tieto úkony:

— prenos príkazu na núdzové brzdenie v rámci celého vlaku pomocou vedenia na ovládanie brzd;

— vypnutie všetkých hnacích síl do 2 sekúnd, pričom toto vypnutie sa nedá zrušiť, pokiaľ rušňovodič neodvolá príkaz na pohon;

— potlačenie všetkých príkazov a úkonov na „uvoľnenie brzdy“.

## 4.2.4.4.2.

## Príkaz na prevádzkové brzdenie

- (1) Toto ustanovenie sa uplatňuje na jednotky vybavené stanovišťom rušňovodiča.
- (2) Na reguláciu rýchlosti vlaku musí funkcia prevádzkového brzdenia umožniť rušňovodičovi nastavenie (zabrzdením alebo uvoľnením brzdy) brzdiacej sily v rozsahu medzi maximálnou a minimálnou hodnotou v rámci najmenej siedmich krokov (vrátane uvoľnenia brzdy a maximálnej brzdiacej sily).

**▼B**

- (3) Príkaz na prevádzkové brzdenie musí byť vo vlaku aktívny iba na jednom mieste. Na splnenie tejto požiadavky musí byť možné oddeliť funkciu prevádzkovej brzdy od iných príkazov na prevádzkové brzdenie časti jednotky (jednotiek) vlakovej zostavy v súlade s vymedzením pre pevné a vopred určené zostavy.
- (4) Ak je rýchlosť vlaku vyššia ako 15 km/h, aktivácia prevádzkovej brzdy rušňovodičom musí automaticky viesť k vypnutiu všetkých hnacích síl. Toto vypnutie nemožno zrušiť, pokiaľ rušňovodič neodvolá príkaz na pohon.

*Poznámky:*

- V prípade prevádzkovej brzdy a pohonu, ktoré ovláda automatická regulácia rýchlosti, sa nevyžaduje, aby rušňovodič odvolal vypnutie pohonu.
- Tretia brzda sa môže úmyselne použiť pri rýchlosti vyššej ako 15 km/h s pohonom na osobitný účel (odnámrazovanie, čistenie brzdových súčastí...). Tieto osobitné funkcie nesmie byť možné použiť v prípade aktivácie núdzovej alebo prevádzkovej brzdy.

## 4.2.4.4.3.

## Príkaz na priamočinné brzdenie

- (1) Rušne (jednotky konštruované na ťahanie nákladných vozňov alebo osobných vozňov), ktoré sa posudzujú z hľadiska všeobecnej prevádzky, musia byť vybavené systémom priameho brzdenia.
- (2) Systém priameho brzdenia musí umožňovať pôsobenie brzdiacej sily na príslušnú jednotku nezávisle od príkazu na brzdenie v rámci hlavného brzdneho systému, pričom na iné jednotky vlaku brzdiaca sila nepôsobí.

## 4.2.4.4.4.

## Príkaz na dynamické brzdenie

Ak je jednotka vybavená systémom dynamického brzdenia:

- (1) Musí existovať možnosť zabrániť používaniu rekuperačného brzdenia v elektrických jednotkách tak, aby nedochádzalo k spätnému toku elektrickej energie do vrchného trolejového vedenia pri jazde na trati, ktorá to neumožňuje.

Informácie o rekuperačnej brzde sa nachádzajú aj v ustanovení 4.2.8.2.3.

- (2) Je prípustné použiť dynamickú brzdú nezávisle od iných brzdových systémov alebo spolu s inými brzdovými systémami (kombinácia).
- (3) Keď sa v prípade rušňov používa dynamická brzda nezávisle od iných brzdových systémov, musí byť možné obmedziť maximálnu hodnotu a mieru zmeny dynamickej brzdiacej sily na vopred určené hodnoty.

*Poznámka:* Toto obmedzenie sa týka síl prenášaných na koľaj v prípade, že rušeň (rušne) je (sú) začlenený vo vlaku. Možno ho uplatňovať na prevádzkovej úrovni, a to nastavením hodnôt potrebných na zabezpečenie kompatibility s konkrétnou traťou (napr. trať s vysokým sklonom a malým polomerom oblúka).

**▼ B**

- 4.2.4.4.5. Príkaz na zaist'ovacie brzdenie
- (1) Toto ustanovenie sa uplatňuje na všetky jednotky.
  - (2) Výsledkom príkazu na zaist'ovacie brzdenie musí byť pôsobenie vymedzenej brzdiacej sily na neobmedzený čas, počas ktorého môže dôjsť k nedostačitému napájaniu akoukoľvek energiou vo vozidle.
  - (3) Pri státi musí byť možné uvoľnenie zaist'ovacej brzdy, napríklad v prípade, ak je potrebné vozidlo odťahnuť.
  - (4) V jednotkách, ktoré sa posudzujú v pevných alebo vo vopred určených zostavách, a v rušňoch, ktoré sa posudzujú z hľadiska všeobecnej premávky, sa príkaz na zaist'ovacie brzdenie musí aktivovať automaticky pri vypnutí jednotky. Pri ostatných jednotkách sa príkaz na zaist'ovacie brzdenie aktívuje buď manuálne, alebo automaticky pri vypnutí jednotky.

*Poznámka:* Použitie brzdiacej sily zaist'ovacej brzdy môže závisieť od stavu činnosti hlavnej brzdy. Toto pôsobenie musí byť účinné aj vtedy, keď vo vlaku dôjde k výpadku energie potrebnej pre činnosť hlavnej brzdy alebo keď dôjde k zvýšeniu alebo zníženiu danej energie (po zapnutí alebo vypnutí príslušnej jednotky).

## 4.2.4.5. Brzdny účinok

## 4.2.4.5.1. Všeobecné požiadavky

- (1) Brzdny účinok jednotky (vlakovej súpravy alebo vozidla) [spomalenie =  $F(\text{rýchlosť})$ ] a zodpovedajúci čas odozvy sa stanoví výpočtom v súlade s vymedzením uvedeným v špecifikácii uvedenej v dodatku J-1 pod indexovým č. 23, pokiaľ ide o vodorovnú trať.

Každý výpočet sa musí vykonať pre priemery kolies, ktoré zodpovedajú novým, napoly opotrebovaným a opotrebovaným kolesám. Zahrnutý musí byť aj výpočet požadovanej úrovne adhézie kolesa ku koľajnici (pozri ustanovenie 4.2.4.6.1).

- (2) Koeficienty trenia využívané zariadeniami trecích brzd, ktoré sa zohľadňujú pri výpočte, sa musia odôvodniť (pozri špecifikáciu uvedenú v dodatku J-1 pod indexovým č. 24).
- (3) Výpočet brzdného účinku sa musí vykonať pre dva režimy ovládania: núdzové brzdenie a maximálne prevádzkové brzdenie.
- (4) Výpočet brzdného účinku sa vykoná v etape projektovania a po uskutočnení fyzických skúšok, ktoré sa vyžadujú v ustanovení 6.2.3.8 a 6.2.3.9, sa zreviduje (korekcia parametrov) tak, aby zodpovedal výsledkom skúšok.

Konečný výpočet brzdného účinku (v súlade s výsledkami skúšok) treba začleniť do technickej dokumentácie špecifikovanej v ustanovení 4.2.12.

**▼ B**

- (5) Maximálne priemerné spomalenie, ktoré sa dosiahne pri použití všetkých bŕzd vrátane bŕzd nezávislých od adhézie medzi kolesom a koľajnicou, musí byť nižšie ako  $2,5 \text{ m/s}^2$ . Táto požiadavka sa vzťahuje na pozdĺžnu odolnosť koľaje.

## 4.2.4.5.2.

## Núdzové brzdenie

**Čas odozvy:**

- (1) Pri jednotkách, ktoré sa posudzujú v pevnej zostave alebo vo vopred určenej zostave, musia byť hodnoty zodpovedajúceho času odozvy (\*) a oneskorenia (\*), ktoré sa posudzujú na základe celkovej brzdnéj sily vyvinutej v prípade núdzového brzdiaceho príkazu, nižšie ako tieto hodnoty:

— Zodpovedajúci čas odozvy:

— 3 sekundy pre jednotky s maximálnou konštrukčnou rýchlosťou vyššou alebo rovnou 250 km/h;

— 5 sekúnd pre ostatné jednotky;

— Oneskorenie: 2 sekundy.

- (2) Pri jednotkách, ktoré sa projektujú a posudzujú z hľadiska všeobecnej prevádzky, musí byť čas odozvy v súlade s ustanoveniami platnými pre brzdový systém UIC (pozri aj ustanovenie 4.2.4.3: brzdový systém musí byť zlučiteľný s brzdovým systémom UIC).

(\*) Posudzujú sa na základe celkovej brzdiacej sily alebo v prípade pneumatického brzdového systému na základe tlaku v brzdových valcoch. Platí vymedzenie podľa špecifikácie uvedenej v dodatku J-1 pod indexovým číslom 25 v ustanovení 5.3.3.

**Výpočet spomalenia:**

- (3) Pri všetkých jednotkách sa musí účinok núdzovej brzdy vypočítať podľa špecifikácie uvedenej v dodatku J-1 pod indexovým číslom 26. Musí sa stanoviť profil spomalenia a dĺžka brzdnéj dráhy pri týchto počiatočných rýchlostiach (ak sú nižšie ako maximálna konštrukčná rýchlosť danej jednotky): 30 km/h; 100 km/h; 120 km/h; 140 km/h; 160 km/h; 200 km/h; 230 km/h; 300 km/h; maximálna konštrukčná rýchlosť jednotky.
- (4) Pri jednotkách, ktoré sa projektujú a posudzujú vzhľadom na všeobecnú prevádzku, sa musí stanoviť aj brzdiace percento ( $\lambda$ ).

V špecifikácii uvedenej v dodatku J-1 pod indexovým číslom 25 v ustanovení 5.12 je uvedené, akým spôsobom možno z výpočtu spomalenia alebo z brzdnéj dráhy jednotky odvodiť iné parametre [brzdiace percento ( $\lambda$ ), brzdiaca hmotnosť].



**▼ B**

- (5) Výpočet účinku núdzovej brzdy sa musí vykonať s brzdovým systémom v dvoch rôznych prevádzkach a s prihliadnutím na mimoriadne podmienky:

— Bežná prevádzka: žiadna porucha v brzdnom systéme a menovitá hodnota koeficientov trenia (zodpovedajúca suchým podmienkam), ktoré sa používajú v zariadení trecích bŕzd. Výsledkom tohto výpočtu je brzdny účinok v bežnom režime.

— Poruchová prevádzka: zodpovedá poruchám, ktoré sú uvedené v ustanovení 4.2.4.2.2 (riziko č. 3), a menovitej hodnote koeficientov trenia, ktoré sa používajú v zariadení trecích bŕzd. V poruchovej prevádzke sa musia zohľadniť potenciálne jednotlivé poruchy. Na tento účel sa stanoví účinok núdzovej brzdy pre prípad porúch na jednom mieste, ktoré vedú k najdlhšej brzdnej dráhe, a takisto sa musí jednoznačne určiť súvisiaca jednotlivá porucha (komponent, ktorého sa porucha týka, režim poruchy, prípadná miera poruchovosti);

— Mimoriadne podmienky: výpočet účinku núdzovej brzdy sa navyše musí vykonať so zníženými hodnotami koeficientu trenia so zreteľom na teplotné limity a hraničné hodnoty vlhkosti (pozri špecifikáciu uvedenú v dodatku J-1 pod indexovým číslom 27 v ustanovení 5.3.1.4).

*Poznámka:* Na tieto rôzne prevádzky a podmienky sa musí prihliadať najmä pri zavádzaní moderných systémov riadenia, zabezpečenia a návestenia (napríklad ETCS) s cieľom optimalizovať železničný systém.

- (6) Výpočet účinku núdzového brzdzenia sa musí vykonať pre tieto tri podmienky zaťaženia:

— minimálne zaťaženie: „konštrukčná hmotnosť v prevádzkovom stave“ (v súlade s opisom uvedeným v ustanovení 4.2.2.10);

— bežné zaťaženie: „konštrukčná hmotnosť pri bežnom užitočnom zaťažení“ (v súlade s opisom uvedeným v ustanovení 4.2.2.10);

— maximálne brzdové zaťaženie: podmienka zaťaženia, ktorá je menšia alebo sa rovná „konštrukčnej hmotnosti pri výnimočnom užitočnom zaťažení“ (v súlade s opisom podľa ustanovenia 4.2.2.10).

V prípade, ak je daná podmienka zaťaženia menšia ako „konštrukčná hmotnosť pri výnimočnom užitočnom zaťažení“, treba ju zdôvodniť a zdokumentovať vo všeobecnej dokumentácii opísanej v ustanovení 4.2.12.2.

- (7) Na overenie výpočtu núdzového brzdzenia sa musia vykonať skúšky v súlade s postupom posudzovania zhody, ktorý sa opisuje v ustanovení 6.2.3.8.

**▼B**

- (8) Pri každej podmienke zaťaženia sa najhorší výsledok (t. j. výsledok, pri ktorom je najdlhšia brzdná dráha) výpočtov účinku núdzového brzdienia v bežnej prevádzke pri maximálnej konštrukčnej rýchlosti (zrevidovaný podľa výsledkov požadovaných skúšok uvedených vyššie) zaznamená v technickej dokumentácii, ktorá sa vymedzuje v ustanovení 4.2.12.2 tejto TSI.
- (9) Okrem toho pri jednotkách, ktoré sa posudzujú v pevnej alebo vopred určenej zostave s maximálnou konštrukčnou rýchlosťou vyššou alebo rovnou 250 km/h, nesmie brzdná dráha v prípade účinku núdzového brzdienia v bežnej prevádzke prekročiť nasledujúce hodnoty týkajúce sa podmienky zaťaženia „bežné zaťaženie“:
- 5 360 m z rýchlosti 350 km/h (ak je táto rýchlosť menšia alebo sa rovná maximálnej konštrukčnej rýchlosti);
  - 3 650 m z rýchlosti 300 km/h (ak je táto rýchlosť menšia alebo sa rovná maximálnej konštrukčnej rýchlosti);
  - 2 430 m z rýchlosti 250 km/h;
  - 1 500 m z rýchlosti 200 km/h;

## 4.2.4.5.3.

## Prevádzkové brzdienie

**Výpočet spomalenia:**

- (1) Pri všetkých jednotkách sa musí výpočet maximálneho účinku prevádzkového brzdienia vykonať podľa špecifikácie uvedenej v dodatku J-1 pod indexovým číslom 28 s brzdovým systémom v bežnej prevádzke, s menovitou hodnotou koeficientov trenia, ktoré sa používajú v zariadení trecích brzd, pre podmienku zaťaženia „konštrukčná hmotnosť pri bežnom užitočnom zaťažení“ pri maximálnej konštrukčnej rýchlosti.
- (2) Na overenie výpočtu maximálneho prevádzkového brzdienia sa musia vykonať skúšky v súlade s postupom posudzovania zhody, ktorý sa opisuje v ustanovení 6.2.3.9.

**Maximálny účinok prevádzkového brzdienia:**

- (3) Ak má prevádzkové brzdienie vyšší projektovaný účinok ako núdzové brzdienie, musí byť možné maximálny účinok prevádzkového brzdienia obmedziť (konštrukciou systému ovládania brzdy alebo v rámci činností údržby) na nižšiu úroveň ako účinok núdzového brzdienia.

*Poznámka:* Členský štát môže požadovať, aby bol účinok núdzového brzdienia z dôvodov bezpečnosti vyšší ako maximálny účinok prevádzkového brzdienia, ale v žiadnom prípade nemôže brániť v prístupe železničnému podniku, ktorý uplatňuje vyšší maximálny účinok prevádzkového brzdienia, pokiaľ tento členský štát nie je schopný preukázať, že je ohrozená vnútroštátna úroveň bezpečnosti.

**▼ B**

## 4.2.4.5.4.

## Výpočty súvisiace s tepelnou kapacitou

- (1) Toto ustanovenie sa uplatňuje na všetky jednotky.
- (2) Pri traťových strojoch je prípustné overiť túto požiadavku meraním teploty na kolesách a na brzdovom zariadení.
- (3) Energetická kapacita brzd sa overí pomocou výpočtu, ktorým sa preukáže, že brzdový systém v bežnom režime je projektovaný tak, aby zvládol rozptýlenie brzdiacej energie. Referenčné hodnoty použité v tomto výpočte pre súčasti brzdného systému, v ktorých dochádza k rozptylu energie, sa musia potvrdiť tepelnou skúškou alebo na základe predchádzajúcich skúseností.

Súčasťou tohto výpočtu musí byť aj scenár, ktorý pozostáva z dvoch po sebe nasledujúcich použití núdzovej brzdy pri maximálnej rýchlosti (časový interval zodpovedajúci času potrebnému na zrýchlenie vlaku na maximálnu rýchlosť) na vodorovnej trati pri podmienke zaťaženia „maximálne brzdové zaťaženie“.

Ak jednotku nemožno prevádzkovať samostatne ako vlak, uvedie sa časový interval medzi dvoma po sebe nasledujúcimi použitiami núdzovej brzdy, ktorý sa použil pri výpočte.

- (4) Maximálny sklon trate, súvisiaca dĺžka a prevádzková rýchlosť, na ktorú je brzdový systém navrhnutý v súvislosti s tepelnou energetickou kapacitou brzd, sa musí takisto vymedziť prostredníctvom výpočtu pri podmienke zaťaženia „maximálne brzdové zaťaženie“, pričom prevádzková brzda sa používa na udržiavanie konštantnej prevádzkovej rýchlosti vlaku.

Výsledok (maximálny sklon trate, súvisiaca dĺžka a prevádzková rýchlosť) treba zaznamenať do dokumentácie železničných koľajových vozidiel, ktorá sa vymedzuje v ustanovení 4.2.12 tejto špecifikácie TSI.

Pre uvažovaný sklon sa navrhuje tento referenčný prípad: udržanie rýchlosti 80 km/h pri konštantnom sklone 21 ‰ na vzdialenosti 46 km. Ak sa použije tento referenčný prípad, v dokumentácii stačí uviesť len informáciu o splnení jeho podmienok.

- (5) Pokiaľ ide o jednotky, ktoré sa posudzujú v pevnej alebo vopred určenej zostave s maximálnou konštrukčnou rýchlosťou vyššou alebo rovnou 250 km/h, musia byť navyše skonštruované tak, aby sa prevádzkovali s brzdovým systémom v bežnom režime a podmienkou zaťaženia „maximálne brzdové zaťaženie“ pri rýchlosti, ktorá sa rovná 90 % maximálnej prevádzkovej rýchlosti pri maximálnom klesajúcom sklone 25 ‰ na vzdialenosti 10 km a pri maximálnom klesajúcom sklone 35 ‰ na vzdialenosti 6 km.

## 4.2.4.5.5.

## Zaisťovacia brzda

**Účinok:**

- (1) Jednotka (vlak alebo vozidlo) sa pri podmienke zaťaženia „konštrukčná hmotnosť v prevádzkovom stave“ bez akéhokoľvek napájania elektrickou energiou a v trvale stacionárnej polohe pri sklone 40 ‰ musí udržať v nehybnom stave.

**▼ B**

- (2) Znehybnenie sa musí dosiahnuť pôsobením funkcie zaistovacej brzdy, a prípadne aj dodatočnými prostriedkami (napr. koľajovými zarážkami) v prípade, ak zaistovacia brzda nie je schopná dosiahnuť tento účinok samostatne. Potrebné dodatočné prostriedky sa musia nachádzať vo vozidle.

**Výpočet:**

- (3) Účinok zaistovacej brzdy jednotky (vlakú alebo vozidla) sa vypočíta podľa špecifikácie uvedenej v dodatku J-1 pod indexovým č. 29. Výsledok (sklon, na ktorom sa jednotka udrží v nehybnom stave iba pôsobením zaistovacej brzdy) sa zaznamenáva v technickej dokumentácii, ktorá sa vymedzuje v ustanovení 4.2.12 tejto TSI.

4.2.4.6. Adhézia kolesa ku koľajnici – systém protišmykovej ochrany

4.2.4.6.1. Hraničná hodnota adhézie kolesa ku koľajnici

- (1) Brzdový systém jednotky musí byť projektovaný tak, aby pri účinku núdzovej brzdy (vrátane dynamickej brzdy, ak prispieva k účinku) a prevádzkovej brzdy (bez dynamickej brzdy) nebola pri rozmedzí rýchlostí od 30 km/h do 250 km/h vypočítaná adhézia kolesa ku koľajnici pre jednotlivé dvojkoľesia vyššia ako 0,15, pričom sa uplatňujú tieto výnimky:

— v prípade jednotiek, ktoré sa posudzujú v pevnej alebo vopred určenej zostave, pričom majú sedem alebo menej náprav, nesmie byť vypočítaná adhézia kolesa ku koľajnici vyššia ako 0,13;

— v prípade jednotiek, ktoré sa posudzujú v pevnej alebo vopred určenej zostave, pričom majú dvadsať alebo viac náprav, môže byť vypočítaná adhézia kolesa ku koľajnici pre prípad zaťaženia „minimálne zaťaženie“ vyššia ako 0,15, no nesmie byť vyššia ako 0,17.

*Poznámka:* Na prípad zaťaženia „bežné zaťaženie“ sa nevťahujú žiadne výnimky, uplatňuje sa hraničná hodnota 0,15.

Tento minimálny počet náprav sa môže znížiť na 16 náprav, ak sa skúška, ktorá sa vyžaduje v oddiele 4.2.4.6.2 a týka sa účinnosti systému protišmykovej ochrany kolies, vykoná pre prípad zaťaženia „minimálne zaťaženie“ a má kladný výsledok.

V rozsahu rýchlostí od 250 km/h do 350 km/h (vrátane) musia uvedené tri hraničné hodnoty lineárne klesať tak, aby sa pri rýchlosti 350 km/h znížili o 0,05.

- (2) Uvedená požiadavka sa uplatňuje aj na príkaz na priame brzdenie podľa ustanovenia 4.2.4.4.3.

**▼B**

- (3) Pri výpočte účinku zaistovacej brzdy sa pri projektovaní jednotky nesmie predpokladať adhézia kolesa ku koľajnici vyššia ako 0,12.
- (4) Tieto hraničné hodnoty adhézie kolesa ku koľajnici sa overia výpočtom s najmenším priemerom kolies a pre tri podmienky zaťaženia, ktoré sú uvedené v ustanovení 4.2.4.5.2.

Všetky hodnoty adhézie sa zaokrúhľia na dve desatinné miesta.

## 4.2.4.6.2.

## Systém protišmykovej ochrany kolies

- (1) Systém protišmykovej ochrany kolies je systém projektovaný na účely najlepšieho možného využitia dostupnej adhézie riadeným znižovaním a obnovou brzdných síly s cieľom zabrániť zablokovaniu a nekontrolovanému šmýkaniu dvojkolesia. Týmto spôsobom sa má minimalizovať predĺženie brzdných dráh a čo najviac obmedziť možné poškodenie kolesa.

Požiadavky na prítomnosť a používanie systému protišmykovej ochrany kolies v jednotke:

- (2) Jednotky, ktoré sa projektujú na maximálnu prevádzkovú rýchlosť vyššiu ako 150 km/h, musia byť vybavené systémom protišmykovej ochrany kolies.
- (3) Jednotky vybavené brzdovými klátikmi na jazdných plochách kolies s brzdiacim účinkom, pri ktorom sa v rozmedzí rýchlosti viac ako 30 km/h predpokladá vypočítaná hodnota adhézie kolesa ku koľajnici vyššia ako 0,12, musia byť vybavené systémom protišmykovej ochrany kolies.

Jednotky, ktoré nie sú vybavené brzdovými klátikmi na jazdných plochách kolies, s brzdiacim účinkom, pri ktorom sa v rozmedzí rýchlosti viac ako 30 km/h predpokladá vypočítaná hodnota adhézie kolesa ku koľajnici vyššia ako 0,11, musia byť vybavené systémom protišmykovej ochrany kolies.

- (4) Uvedené požiadavky na prítomnosť systému protišmykovej ochrany kolies sa uplatňujú na dva režimy brzdzenia: núdzové brzdzenie a prevádzkové brzdzenie.

Tieto požiadavky platia aj pre systém dynamických brzd, ktorý je súčasťou prevádzkovej brzdy a môže byť aj súčasťou núdzovej brzdy (pozri ustanovenie 4.2.4.7).

Požiadavky na účinnosť systému protišmykovej ochrany kolies:

- (5) Pri jednotkách vybavených systémom dynamických brzd sa dynamická brzdná sila ovláda prostredníctvom systému protišmykovej ochrany kolies (ak je prítomný podľa požiadaviek uvedených v predchádzajúcom bode). Ak systém protišmykovej ochrany kolies nie je nainštalovaný, dynamická brzdná sila sa zníži alebo obmedzí tak, aby si nevyžadovala zvýšenie adhézie kolesa ku koľajnici na hodnotu vyššiu ako 0,15.

**▼B**

- (6) Systém protišmykovej ochrany kolies sa projektuje podľa špecifikácie uvedenej v dodatku J-1 pod indexovým č. 30 v ustanovení 4; postup posudzovania zhody je určený v ustanovení 6.1.3.2.

- (7) Požiadavky na účinnosť na úrovni jednotky:

Ak je jednotka vybavená systémom protišmykovej ochrany kolies, musí sa vykonať skúška na overenie účinnosti systému protišmykovej ochrany kolies (maximálne predĺženie brzdnej dráhy v porovnaní s brzdou dráhou na suchej koľaji), keď je zabudovaný v jednotke. Postup posudzovania zhody sa vymedzuje v ustanovení 6.2.3.10.

Pri analýze bezpečnosti funkcie núdzovej brzdy podľa ustanovenia 4.2.4.2.2 sa musia zohľadniť všetky dôležité súčasti systému protišmykovej ochrany kolies.

- (8) Systém na monitorovanie otáčavosti kolies:

Jednotky s maximálnou konštrukčnou rýchlosťou vyššou alebo rovnou 250 km/h musia byť vybavené systémom na monitorovanie otáčavosti kolies, ktorý rušňovodičovi hlási, že náprava je zablokovaná. Systém na monitorovanie otáčavosti kolies musí byť projektovaný podľa špecifikácie uvedenej v dodatku J-1 pod indexovým číslom 30 v ustanovení 4.2.4.3.

## 4.2.4.7.

**Dynamická brzda – brzdový systém spojený s trakčným systémom**

Keď sa brzdny účinok dynamických brzd alebo brzdového systému spojeného s trakčným systémom zahrnie do účinku núdzového brzdovania v bežnej prevádzke vymedzenom v ustanovení 4.2.4.5.2, dynamická brzda alebo brzdový systém spojený s trakčným systémom sa musí:

- (1) ovládať prostredníctvom vedenia na ovládanie hlavného brzdového systému (pozri ustanovenie 4.2.4.2.1);
- (2) podrobiť analýze bezpečnosti, ktorá zahŕňa riziko úplnej straty dynamickej brzdnej sily po aktivácii príkazu na núdzové brzdzenie.

Táto analýza bezpečnosti sa zohľadní v analýze bezpečnosti, ktorá sa vyžaduje podľa bezpečnostnej požiadavky č. 3 v ustanovení 4.2.4.2.2 pre funkciu núdzového brzdovania.

Pri elektrických jednotkách, v prípade, že existencia napätia dodávaného z vonkajšieho zdroja napájania elektrickou energiou vo vozidle je podmienkou použitia dynamickej brzdy, musí analýza bezpečnosti zahŕňať poruchy, ktoré vo vozidle spôsobujú výpadok daného napätia.

Ak sa riziko uvádzané v predchádzajúcom texte neovláda na úrovni železničného koľajového vozidla. (porucha vonkajšieho systému napájania elektrickou energiou), brzdny účinok dynamických brzd alebo brzdového systému spojeného s trakčným systémom sa nezahrnie do účinku núdzového brzdovania v bežnej prevádzke vymedzenej v ustanovení 4.2.4.5.2.

**▼ B**

4.2.4.8. Brzdový systém nezávislý od adhézných podmienok

4.2.4.8.1. Všeobecné ustanovenia

- (1) Brzdový systém, ktorý dokáže vyvinúť brzdňú silu pôsobiacu na koľajnicu nezávisle od stavu adhézie kolesa ku koľajnici, je prostriedok na zabezpečenie doplnkového brzdného účinku v prípade, že požadovaný účinok je vyšší ako účinok zodpovedajúci hraničnej hodnote dostupnej adhézie kolesa ku koľajnici (pozri ustanovenie 4.2.4.6).
- (2) Príspevok brzd nezávislých od adhézie kolesa ku koľajnici možno zahrnúť do brzdného účinku v bežnej prevádzke podľa vymedzenia uvedeného v ustanovení 4.2.4.5 pre núdzovú brzdu. V takom prípade brzdový systém nezávislý od stavu adhézie musí:
  - (3) byť ovládaný prostredníctvom vedenia na ovládanie hlavného brzdového systému (pozri ustanovenie 4.2.4.2.1);
  - (4) byť predmetom analýzy bezpečnosti, ktorá zahŕňa riziko úplnej straty brzdiacej sily nezávislej od adhézie kolesa ku koľajnici po aktivácii príkazu na núdzové brzdenie.

Táto analýza bezpečnosti sa zohľadní v analýze bezpečnosti, ktorá sa vyžaduje podľa bezpečnostnej požiadavky č. 3 v ustanovení 4.2.4.2.2 pre funkciu núdzového brzdenia.

**▼ M3**

4.2.4.8.2. Magnetická koľajnicová brzda

- (1) Na požiadavky na magnetické brzdy, ktoré sa vymedzujú na účely zlučiteľnosti so systémom detekcie vlakov na základe počítadiel náprav, sa odkazuje v ustanovení 4.2.3.3.1.2 ods. 10 tejto TSI.
- (2) Magnetická koľajnicová brzda sa môže používať ako núdzová brzda v súlade s ustanovením 4.2.6.2.2 TSI INF.
- (3) Geometrické vlastnosti koncových prvkov magnetu, ktoré sú v kontakte s koľajnicou, musia byť v súlade so špecifikáciou pre jeden z druhov opísaných v špecifikácii, na ktorú sa odkazuje v dodatku J-1 pod indexovým č. 31.
- (4) Magnetická koľajnicová brzda sa nesmie používať pri rýchlostiach vyšších ako 280 km/h.
- (5) Brzdny účinok jednotky, ktorý je vymedzený v ustanovení 4.2.4.5.2 tejto TSI, sa určí pri použití a bez použitia magnetických koľajnicových brzd.

4.2.4.8.3. Koľajnicová brzda na vírivý prúd

- (1) Toto ustanovenie sa vzťahuje len na koľajnicovú brzdu na vírivý prúd, ktorá vyvíja brzdňú silu medzi jednotkou a koľajnicou.
- (2) Na požiadavky na koľajnicové brzdy na vírivý prúd, ktoré sa vymedzujú na účely zlučiteľnosti so systémom detekcie vlakov na základe počítadiel náprav, koľajových obvodov, snímačov kolies a detektorov vozidiel založených na indukčných slučkách, sa odkazuje v ustanovení 4.2.3.3.1.2 ods. 10 tejto TSI.

**▼M3**

- (3) Ak sa pri brzdení koľajnicovou brzdou na vírivý prúd vyžaduje posun magnetov, musí sa výpočtom podľa špecifikácie uvedenej v dodatku J-1 pod indexovým č. 14 preukázať voľný pohyb takýchto magnetov medzi odbrzdenou a zabrzdenu polohou.
- (4) Maximálna vzdialenosť medzi koľajnicovou brzdou na vírivý prúd a koľajnicou zodpovedajúca odbrzdenej polohe sa musí zaznamenať v technickej dokumentácii podľa ustanovenia 4.2.12 tejto TSI.
- (5) Koľajnicová brzda na vírivý prúd sa nesmie používať pod stanovenou hraničnou hodnotou rýchlosti.
- (6) Podmienky používania koľajnicovej brzdy na vírivý prúd z hľadiska technickej zlučiteľnosti s traťou nie sú zosúladené (najmä pokiaľ ide o ich účinok na zahrievanie koľaje a zvislú silu) a sú otvoreným bodom.
- (7) Ak je ich použitie povolené, register infraštruktúry v takom prípade stanovuje pre príslušné traťové úseky podmienky ich používania.

— maximálna vzdialenosť medzi koľajnicovou brzdou na vírivý prúd a koľajnicou zodpovedajúcu odbrzdenej polohe podľa odseku 4,

— stanovená hraničná hodnota rýchlosti podľa odseku 5,

— vertikálna sila ako funkcia rýchlosti vlaku pre prípad plného brzdenia koľajnicovou brzdou na vírivý prúd (núdzové brzdenie) a príbrzdovania koľajnicovou brzdou na vírivý prúd (prevádzkové brzdenie),

— brzdna sila ako funkcia rýchlosti vlaku pre prípad plného brzdenia koľajnicovou brzdou na vírivý prúd (núdzové brzdenie) a príbrzdovania koľajnicovou brzdou na vírivý prúd (prevádzkové brzdenie).

- (8) Účinok brzdenia jednotky, ktorý je vymedzený v ustanoveniach 4.2.4.5.2 a 4.2.4.5.3 tejto TSI, sa určí pri použití a bez použitia koľajnicových brzd na vírivý prúd.

**▼B**

## 4.2.4.9.

## Signalizácia stavu a porúch brzd

- (1) Informácie, ktoré má k dispozícii vlakový personál, musia umožniť identifikáciu mimoriadnych podmienok týkajúcich sa železničných koľajových vozidiel (brzdny účinok nižší ako sa vyžaduje), pre ktoré sa uplatňujú osobitné prevádzkové predpisy. Na tento účel sa musí umožniť, aby vlakový personál v určitých fázach počas prevádzky dokázal zistiť stav hlavného (núdzového a prevádzkového) a zaisťovacieho brzdového systému (použitý, uvoľnený alebo odpojený) a stav všetkých jednotlivých častí (vrátane jedného alebo viacerých aktivátorov) týchto systémov, ktoré možno nezávisle riadiť a/alebo odpojiť.



**▼ B**

- (2) Ak je zaist'ovacia brzda vždy priamo závislá od stavu hlavného brzdového systému, nevyžaduje sa ďalšia osobitná signalizácia pre zaist'ovací brzdový systém.
- (3) Pri prevádzke treba zohľadňovať tieto dve fázy: státie a jazda.
- (4) Keď vlak stojí, vlakový personál musí mať možnosť skontrolovať zvnútra a/alebo zvonka vlaku:
- neporušenosť ovládacieho vedenia vlakových brzd;
  - dostupnosť dodávky brzdnej energie v celom vlaku;
  - stav hlavného a zaist'ovacieho brzdového systému a stav všetkých jednotlivých častí (vrátane jedného alebo viacerých aktivátorov) týchto systémov, ktoré možno oddelene riadiť a/alebo odpojiť (v súlade s prvým odsekom tohto ustanovenia), s výnimkou dynamických brzd a brzdového systému spojeného s trakčným systémom.
- (5) Pri jazde musí mať rušňovodič možnosť kontrolovať zo svojej polohy na stanovišti:
- stav ovládacieho vedenia vlakových brzd;
  - stav dodávky brzdiacej energie vlaku;
  - stav dynamických brzd a brzdového systému spojeného s trakčným systémom, ak sú zahrnuté do účinku núdzového brzdzenia v bežnom režime;
  - stav použitia alebo uvoľnenia najmenej jednej časti (aktivátor) hlavného brzdového systému, ktorá sa ovláda nezávisle (napr. časť, ktorá je nainštalovaná na vozidle vybavenom aktívnym stanovišťom rušňovodiča).
- (6) Funkcia, ktorá poskytuje vlakovému personálu uvedené informácie, je z hľadiska bezpečnosti kľúčová, keďže ju vlakový personál používa na posúdenie brzdneho účinku vlaku.

Keď sú miestne informácie poskytované indikátormi, požadovaná úroveň bezpečnosti sa zaist'uje použitím harmonizovaných indikátorov.

Keď je vo vlaku nainštalovaný centrálny riadiaci systém, ktorý umožňuje vlakovému personálu vykonávať všetky kontroly z jedného miesta (t. j. zo stanovišťa rušňovodiča), musí sa realizovať štúdia spoľahlivosti tohto systému s prihliadnutím na poruchový režim jeho súčastí, redundantné obvody, pravidelné kontroly a iné ustanovenia. Na základe tejto štúdie sa vymedzia prevádzkové podmienky daného centrálného riadiaceho systému, ktoré sa uvedú v prevádzkovej dokumentácii podľa ustanovenia 4.2.12.4.

**▼ B**

- (7) Uplatniteľnosť na jednotky určené na všeobecnú prevádzku:

Prihliada sa iba na tie funkcie, ktoré sa týkajú konštrukčných vlastností jednotky (napr. prítomnosť stanovišťa rušňovodiča atď.).

Prípadný požadovaný prenos signálov medzi jednotkou a inými spriahnutými jednotkami vo vlaku na účely informovania o brzdovom systéme, ktoré majú byť k dispozícii na úrovni vlaku, sa musí zdokumentovať so zreteľom na funkčné hľadiská.

V tejto TSI nie sú stanovené žiadne technické riešenia týkajúce sa fyzických rozhraní medzi jednotkami.

## 4.2.4.10.

## Požiadavky na brzdy na účely odtiahnutia

- (1) Všetky brzdy (núdzová, prevádzková, zaistovacia) musia byť vybavené zariadeniami, ktoré umožňujú ich uvoľnenie a odpojenie. Tieto zariadenia musia byť prístupné a funkčné bez ohľadu na to, či je vlak alebo vozidlo s pohonom, bez pohonu alebo je znehybnené bez akejkoľvek dostupnej energie vo vozidle.
- (2) Pri jednotkách určených na prevádzku na systémoch s iným rozchodom koľaje ako 1 520 mm, musí existovať možnosť pri poruche počas prevádzky odtiahnuť vlak bez akejkoľvek dostupnej energie vo vozidle pomocou odťahovacej jednotky s pohonom vybavenej pneumatickým brzdovým systémom zlučiteľným s brzdovým systémom UIC (brzdové potrubie ako ovládacie vedenie brzdového systému).

*Poznámka:* Informácie o mechanických a pneumatických rozhraniach odťahovacej jednotky sa nachádzajú v ustanovení 4.2.2.2.4 tejto TSI.

- (3) Počas odtiahnutia musí existovať možnosť ovládať časť brzdového systému odťahovaného vlaku prostredníctvom rozhrania. Túto požiadavku možno splniť aj prostredníctvom nízkeho napätia dodávaného z batérie, ktorá napája riadiace obvody odťahovaného vlaku.
- (4) Brzdny účinok, ktorý vyvinie odťahovaný vlak v tomto osobitnom prevádzkovom režime sa vyhodnotí výpočtom, ale nevyžaduje sa, aby išlo o rovnaký brzdny účinok, ako sa opisuje v ustanovení 4.2.4.5.2. Vypočítaný brzdny účinok a prevádzkové podmienky odťahovania sa uvedú v technickej dokumentácii opisanej v ustanovení 4.2.12.
- (5) Táto požiadavka sa neuplatňuje na jednotky, ktoré sa prevádzkujú vo vlakovej zostave s hmotnosťou menej ako 200 ton (podmienka zaťaženia „konštrukčná hmotnosť v prevádzkovom stave“).

**▼ B**

4.2.5.

*Prvky týkajúce sa cestujúcich*

V nasledujúcom texte sa len na informačné účely uvádza neúplný zoznam s prehľadom základných parametrov zahrnutých do TSI PRM, ktoré sa uplatňujú na jednotky určené na prepravu cestujúcich:

- sedadlá vrátane prednostných sedadiel;
- priestory pre invalidné vozíky;
- vonkajšie dvere vrátane rozmerov, rozhranie ovládačov pre cestujúcich;
- vnútorné dvere vrátane rozmerov, rozhranie ovládačov pre cestujúcich;
- toalety;
- voľne prístupné priestory;
- osvetlenie;
- informácie pre zákazníkov;
- zmeny výšky podlahy;
- držadlá;
- priestory na prenocovanie prístupné pre invalidné vozíky;
- poloha schodíkov na nástup a výstup z vozidla vrátane schodíkov a pomocných zariadení na nástup a výstup.

Ďalšie požiadavky sa špecifikujú ďalej v tomto ustanovení.

4.2.5.1.

**Hygienické zariadenia**

- (1) Ak sa v jednotke nachádza vodovodný kohútik a voda z kohútika sa nedodáva v súlade so smernicou Rady 98/83/ES<sup>(1)</sup>, musí sa viditeľným označením zreteľne uviesť, že voda z kohútika nie je pitná.
- (2) Z hygienických zariadení (toalety, umyvárne, zariadenia v baroch/reštauráciách), pokiaľ sú inštalované, sa nesmie vypúšťať žiadny materiál, ktorý by mohol byť škodlivý pre ľudské zdravie alebo životné prostredie. Vypúšťané materiály (t. j. upravená voda okrem vody s mydlom, ktorá sa priamo vypúšťa z umyvární) musia dodržiavať tieto smernice:
  - Obsah baktérií vo vode, ktorá sa vypúšťa z hygienických zariadení, nesmie v žiadnom prípade prekročiť hodnotu obsahu črevných baktérií enterococcus a *Escherichia coli*, ktorý sa špecifikuje ako „dobrý“ pre vnútrozemské vody v smernici Európskeho parlamentu a Rady 2006/7/ES<sup>(2)</sup> o riadení kvality vody určenej na kúpanie.

<sup>(1)</sup> Smernica Rady 98/83/ES z 3. novembra 1998 o kvalite vody určenej na ľudskú spotrebu (Ú. v. ES L 330, 5.12.1998, s. 32).

<sup>(2)</sup> Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2006/7/ES z 15. februára 2006 o riadení kvality vody určenej na kúpanie, ktorou sa zrušuje smernica 76/160/EHS (Ú. v. EÚ L 64, 4.3.2006, s. 37).

**▼ B**

— Do procesov úpravy nesmú vstupovať látky, ktoré sa uvádzajú v prílohe I k smernici Európskeho parlamentu a Rady 2006/11/ES <sup>(1)</sup> o znečistení spôsobenom určitými nebezpečnými látkami vypúšťanými do vodného prostredia Únie.

(3) V snahe obmedziť rozptyl vypustenej kvapaliny popri koľajach môže nekontrolované vypustenie z akéhokoľvek zdroja smerovať iba nadol, pod rám vozňovej skrine do vzdialenosti, ktorá nepresahuje 0,7 metra od pozdĺžnej osi vozidla.

(4) V technickej dokumentácii, ktorá sa opisuje v ustanovení 4.2.12, sa musia uviesť tieto informácie:

— prítomnosť a typ toaliet v jednotke;

— vlastnosti splachovacieho prostriedku, ak to nie je čistá voda;

— charakter systému na úpravu vypúšťanej vody a normy, podľa ktorých sa posudzovala zhoda.

## 4.2.5.2.

## Systém zvukovej komunikácie

(1) Toto ustanovenie sa uplatňuje na všetky jednotky určené na prepravu cestujúcich a na jednotky určené na ťahanie vlakov osobnej dopravy.

(2) Vlaky musia byť vybavené minimálne prostriedkami zvukovej komunikácie:

— pre vlakový personál na informovanie cestujúcich vo vlaku;

— na vnútornú komunikáciu medzi členmi vlakového personálu a najmä medzi rušňovodičom a personálom v priestore pre cestujúcich (ak existuje).

(3) Zariadenie musí byť schopné zotrvať v pohotovostnom režime nezávisle od hlavného zdroja energie minimálne tri hodiny. Počas pohotovostného režimu musí byť zariadenie schopné skutočne pracovať v náhodných intervaloch a časových úsekoch v celkovom trvaní 30 minút.

(4) Komunikačný systém musí byť konštruovaný tak, aby pokračoval v činnosti minimálne s polovicou reproduktorov (rozmiestnených v celom vlaku) v prípade poruchy v jednom z prenosových prvkov alebo musia byť k dispozícii ako alternatíva iné prostriedky na informovanie cestujúcich v prípade poruchy.

(5) Predpisy týkajúce sa komunikácie cestujúcich s vlakovým personálom sú uvedené v ustanoveniach 4.2.5.3 (Výstražný systém pre cestujúcich) a 4.2.5.4 (Komunikačné zariadenia pre cestujúcich).

<sup>(1)</sup> Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2006/11/ES z 15. februára 2006 o znečistení spôsobenom určitými nebezpečnými látkami vypúšťanými do vodného prostredia Spoločenstva (Ú. v. EÚ L 64, 4.3.2006, s. 52).

**▼ B**

- (6) Uplatniteľnosť na jednotky určené na všeobecnú prevádzku:

Prihliada sa iba na tie funkcie, ktoré sa týkajú konštrukčných vlastností jednotky (napr. prítomnosť stanovišťa rušňovodiča, prítomnosť systému komunikačného rozhrania s personálom atď.).

Prenos signálov, ktorý je potrebný medzi jednotkou a ďalšími spriahnutými jednotkami vo vlaku nato, aby existoval komunikačný systém na úrovni vlaku, sa musí zabezpečiť a zdokumentovať so zreteľom na funkčné hľadiská.

V tejto TSI nie sú stanovené žiadne technické riešenia týkajúce sa fyzických rozhraní medzi jednotkami.

#### 4.2.5.3. Výstražný systém pre cestujúcich

##### 4.2.5.3.1. Všeobecné ustanovenia

- (1) Toto ustanovenie sa uplatňuje na všetky jednotky určené na prepravu cestujúcich a na jednotky určené na ťahanie vlakov osobnej dopravy.
- (2) Funkcia výstražného systému pre cestujúcich umožňuje všetkým osobám vo vlaku upozorniť rušňovodiča na možné nebezpečenstvo. Aktivácia výstražného systému má dôsledky na prevádzkovej úrovni (napr. začiatok brzdenia nezávisle od reakcie rušňovodiča). Výstražný systém pre cestujúcich je funkcia týkajúca sa bezpečnosti, pre ktorú sa v tomto ustanovení uvádzajú požiadavky vrátane bezpečnostných hľadísk.

##### 4.2.5.3.2. Požiadavky na informačné rozhrania

- (1) S výnimkou toaliet a prechodových lávok každé oddelenie, každá nástupná plošina a všetky ostatné oddelené priestory určené pre cestujúcich musia byť vybavené najmenej jedným jasne viditeľným a označeným výstražným zariadením na informovanie rušňovodiča o možnom nebezpečenstve.
- (2) Výstražné zariadenie musí byť konštruované tak, aby ho po aktivácii cestujúci nemohli vypnúť.
- (3) Pri spustení výstražného systému pre cestujúcich sa musí vizuálnym aj zvukovým signálom oznámiť rušňovodičovi, že bol aktivovaný jeden alebo viac výstražných systémov pre cestujúcich.
- (4) Zariadenie na stanovišti musí umožniť rušňovodičovi potvrdiť prijatie výstražného signálu. Potvrdenie rušňovodiča sa musí spätne signalizovať na tom mieste, kde sa výstražný systém aktivoval, a týmto potvrdením sa zastaví aj zvukový signál na stanovišti.

**▼ B**

- (5) Na podnet rušňovodiča musí systém umožniť vytvorenie komunikačného spojenia medzi stanovišťom rušňovodiča a miestom, kde sa aktivoval výstražný systém, v prípade jednotiek určených na prevádzku bez vlakového personálu (s výnimkou rušňovodiča). V prípade jednotiek určených na prevádzku s vlakovým personálom (okrem rušňovodiča) možno toto komunikačné spojenie vytvoriť medzi stanovišťom rušňovodiča a vlakovým personálom.

Systém musí rušňovodičovi umožniť na vlastný podnet zrušiť toto komunikačné spojenie.

- (6) Zariadenie musí personálu umožniť nastaviť výstražný systém pre cestujúcich znova do východiskového stavu.

## 4.2.5.3.3.

Požiadavky na aktiváciu brzdy výstražným systémom pre cestujúcich

- (1) Keď vlak zastavuje na nástupišti alebo odchádza z nástupišťa, aktiváciou výstražného systému pre cestujúcich sa musí priamo uviesť do chodu prevádzková alebo núdzová brzda, čím dôjde k úplnému zastaveniu vlaku. V takomto prípade systém až po úplnom zastavení vlaku umožní rušňovodičovi zrušiť všetky automatické brzdné úkony, ktoré vyvolal výstražný systém pre cestujúcich.
- (2) V iných situáciách 10 +/- 1 sekúnd po aktivácii (prvého) výstražného zariadenia pre cestujúcich sa musí spustiť minimálne automatická prevádzková brzda, pokiaľ v tomto čase rušňovodič nepotvrdí prijatie výstražného signálu od cestujúcich. Systém musí rušňovodičovi umožniť kedykoľvek zrušiť automatický brzdiaci úkon spustený výstražným systémom pre cestujúcich.

## 4.2.5.3.4.

Kritériá pre vlak odchádzajúci od nástupišťa

- (1) Vlak sa považuje za odchádzajúci z nástupišťa v časovom úseku, ktorý uplynie od momentu, keď sa stav dverí zmení z „odblokovanej“ na „zatvorené a zamknuté“, do momentu, keď vlak čiastočne odíde z nástupišťa.
- (2) Tento moment sa deteguje vo vozidle (funkcia umožňujúca fyzickú detekciu nástupišťa alebo na základe kritérií rýchlosti alebo vzdialenosti, prípadne na základe iných alternatívnych kritérií).
- (3) Pri jednotkách určených na prevádzku na tratiach vybavených traťovým systémom ETCS na riadenie, zabezpečenie a návštenie (vrátane informácií o „dverách pre cestujúcich“ v súlade s opisom uvedeným v prílohe A k TSI CCS pod indexovým číslom 7), toto vozidlové zariadenie musí byť schopné prijímať zo systému ETCS informácie o nástupišti.

**▼ B**

- 4.2.5.3.5. Požiadavky na bezpečnosť
- (1) Pri scenári „porucha výstražného systému pre cestujúcich, ktorá spôsobuje, že cestujúci nemôže aktivovať brzdu s cieľom zastaviť vlak, keď vlak odchádza z nástupišťa“ sa musí preukázať, že príslušné riziko sa riadi na prijateľnú úroveň s prihliadnutím na funkčnú poruchu, ktorá obvykle priamo vedie k smrteľnému a/alebo závažnému zraneniu.
  - (2) Pri scenári „porucha výstražného systému pre cestujúcich, ktorá spôsobuje, že v prípade aktivovania výstražného systému pre cestujúcich sa rušňovodičovi nesprostredkuje príslušná informácia“ sa musí preukázať, že príslušné riziko sa riadi na prijateľnú úroveň s prihliadnutím na funkčnú poruchu, ktorá obvykle priamo vedie k smrteľnému a/alebo závažnému zraneniu.
  - (3) Preukázanie súladu (postup posudzovania zhody) sa opisuje v ustanovení 6.2.3.5 tejto TSI.
- 4.2.5.3.6. Poruchová prevádzka
- (1) Jednotky vybavené stanovišťom rušňovodiča musia byť vybavené zariadením, ktoré umožňuje oprávnenému personálu odpojiť výstražný systém pre cestujúcich.
  - (2) Ak výstražný systém pre cestujúcich nie je v činnosti preto, že ho zámerne odpojil personál, alebo pre technickú poruchu alebo v dôsledku spriahnutia jednotky s nezlučiteľnou jednotkou, tento stav musí byť trvale signalizovaný rušňovodičovi na aktívnom stanovišti rušňovodiča a použitie výstražného systému pre cestujúcich musí vyvolať priame spustenie brzd.
  - (3) Vlak, v ktorom je odpojený výstražný systém pre cestujúcich, nesplňa minimálne požiadavky na bezpečnosť a interoperabilitu, ktoré sú vymedzené v tejto TSI, a preto sa považuje za vlak v poruchovej prevádzke.
- 4.2.5.3.7. Uplatniteľnosť na jednotky určené na všeobecnú prevádzku
- (1) Prihliada sa iba na tie funkcie, ktoré sa týkajú konštrukčných vlastností jednotky (napr. prítomnosť stanovišťa rušňovodiča, prítomnosť systému komunikačného rozhrania s personálom atď.).
  - (2) Prenos signálov, ktorý sa vyžaduje medzi jednotkou a ďalšími spriahnutými jednotkami vo vlaku nato, aby existoval výstražný systém pre cestujúcich na úrovni vlaku, sa musí zabezpečiť a zdokumentovať so zreteľom na funkčné hľadiská opísané v predchádzajúcom texte tohto ustanovenia.
  - (3) V tejto TSI nie sú stanovené žiadne technické riešenia týkajúce sa fyzických rozhraní medzi jednotkami.

**▼B**

- 4.2.5.4. Komunikáčné zariadenia pre cestujúcich
- (1) Toto ustanovenie sa uplatňuje na všetky jednotky určené na prepravu cestujúcich a na jednotky určené na ťahanie vlakov osobnej dopravy.
  - (2) Jednotky určené na prevádzku bez vlakového personálu (s výnimkou rušňovodiča), musia byť vybavené komunikačným zariadením pre cestujúcich na informovanie osoby, ktorá môže prijať náležité opatrenia.
  - (3) Požiadavky na umiestnenie komunikačného zariadenia sú tie isté, ktoré platia aj pre výstražný systém pre cestujúcich v súlade s vymedzením uvedeným v ustanovení 4.2.5.3 Výstražný systém pre cestujúcich: funkčné požiadavky.
  - (4) Daný systém musí umožniť cestujúcemu na vlastný podnet požiadať o vytvorenie komunikačného spojenia. Systém takisto musí umožniť osobe prijímajúcej danú komunikáciu (napr. rušňovodičovi) na vlastný podnet zrušiť toto komunikačné spojenie.
  - (5) Rozhranie komunikačného zariadenia pre cestujúcich musí byť označené harmonizovanou značkou. Súčasťou tohto označenia musia byť vizuálne a dotykové symboly. Dané zariadenie musí vydávať vizuálne a zvukové signály o tom, že sa používa.
  - (6) Uplatniteľnosť na jednotky určené na všeobecnú prevádzku:
 

Prihliada sa iba na tie funkcie, ktoré sa týkajú konštrukčných vlastností jednotky (napr. prítomnosť stanovišťa rušňovodiča, prítomnosť systému komunikačného rozhrania s personálom atď.).

Prenos signálov, ktorý je potrebný medzi jednotkou a ďalšími spriahnutými jednotkami vo vlaku nato, aby existoval komunikačný systém na úrovni vlaku, sa musí zabezpečiť a zdokumentovať so zreteľom na funkčné hľadiská.

V tejto TSI nie sú stanovené žiadne technické riešenia týkajúce sa fyzických rozhraní medzi jednotkami.
- 4.2.5.5. Vonkajšie dvere: vstup cestujúcich do železničného koľajového vozidla a výstup z neho
- 4.2.5.5.1. Všeobecné ustanovenia
- (1) Toto ustanovenie sa uplatňuje na všetky jednotky určené na prepravu cestujúcich a na jednotky určené na ťahanie vlakov osobnej dopravy.
  - (2) Dvere určené pre personál a náklad sú predmetom ustanovení 4.2.2.8 a 4.2.9.1.2 tejto TSI.
  - (3) Ovládanie vonkajších nástupných dverí pre cestujúcich je funkcia, ktorá je z hľadiska bezpečnosti kľúčová. Funkčné a bezpečnostné požiadavky uvedené v tomto ustanovení sú potrebné na zaisťovanie požadovanej úrovne bezpečnosti.
- 4.2.5.5.2. Vymedzenie použitých pojmov
- (1) V kontexte tohto ustanovenia pojem „dvere“ označuje vonkajšie nástupné dvere pre cestujúcich (pozostávajúce z jedného alebo viacerých panelov), určené predovšetkým pre cestujúcich na nástup do jednotky a výstup z nej.



**▼ B**

- (2) „Zamknuté dvere“ sú dvere, ktoré zostávajú zatvorené pomocou zariadenia na fyzické zablokovanie dverí.
- (3) „Dvere vyradené z prevádzky“ sú dvere znehybnené v zatvorenej polohe prostredníctvom manuálne ovládaného mechanického blokovacieho zariadenia.
- (4) „Odblokované dvere“ sú dvere, ktoré možno otvoriť prostredníctvom miestneho alebo centrálného ovládača dverí (ak je centrálny ovládač nainštalovaný).
- (5) Na účely tohto ustanovenia sa predpokladá, že vlak stojí, keď jeho rýchlosť klesla na hodnotu 3 km/h alebo menej.
- (6) Na účely tohto ustanovenia pojem „vlakový personál“ označuje člena vlakovkej posádky, ktorý zodpovedá za kontrolu dverového systému. Môže ísť o rušňovodiča alebo o iného člena vlakovkej posádky.

## 4.2.5.5.3.

## Zatváranie a zamykanie dverí

- (1) Zariadenie na ovládanie dverí musí umožňovať vlakovému personálu zatvoriť a zamknúť všetky dvere pred odchodom vlaku.
- (2) V prípade, že je potrebné stiahnuť pohyblivý schodík, v rámci postupnosti uzatvárania dverí sa tento schodík presunie do stiahnutej polohy.
- (3) Keď sa centrálné zatváranie a zamykanie dverí aktivuje miestnym ovládačom umiestneným vedľa niektorých dverí, tieto dvere môžu zostať otvorené, zatiaľ čo sa ostatné dvere zatvoria a zamknú. Systém na ovládanie dverí musí umožňovať vlakovému personálu zatvoriť a následne zamknúť tieto dvere pred odchodom vlaku.
- (4) Dvere musia zostať zatvorené a zamknuté, pokiaľ sa neodblokujú v súlade s ustanovením 4.2.5.5.6 Otvorenie dverí. V prípade prerušenia elektrického napájania ovládača dverí, dvere musia zostať zamknuté prostredníctvom blokovacieho mechanizmu.

*Poznámka:* informácie o výstražnom signáli pri zatváraní dverí sa uvádzajú v TSI PRM v ustanovení 4.2.2.3.2.

**Detekcia prekážok pri zatváraní dverí**

- (5) Súčasťou vonkajších nástupných dverí pre cestujúcich musia byť zariadenia, ktoré zisťujú, či pri zatváraní nebráni dverám nejaká prekážka (napr. cestujúci). V prípade detegovanej prekážky sa dvere automaticky zastavia a na určitý čas zostanú voľné alebo sa znovu otvoria. Citlivosť systému musí byť nastavená tak, aby daný systém odhalil prekážku podľa špecifikácie uvedenej v dodatku J-1 pod indexovým č. 32 v ustanovení 5.2.1.4.1, pričom maximálna sila vyvíjaná na prekážku musí byť v súlade so špecifikáciou uvedenou v dodatku J-1 pod indexovým č. 32 v ustanovení 5.2.1.4.2.1.

**▼ B**

- 4.2.5.5.4. Vyradenie dverí z prevádzky
- (1) Na umožnenie vyradenia dverí z prevádzky (zásahom vlakového personálu alebo pracovníkov údržby) sa musí nainštalovať manuálne ovládané mechanické zariadenie.
  - (2) Zariadenie na vyradenie dverí z prevádzky:
    - zablokuje dvere proti pôsobeniu akéhokoľvek príkazu na otvorenie dverí;
    - dvere mechanicky zamkne v zatvorenej polohe;
    - signalizuje stav blokovacieho zariadenia;
    - umožní obísť dvere systémom na kontrolu zatvorenia dverí.
- 4.2.5.5.5. Informácie, ktoré sú k dispozícii vlakovému personálu
- (1) Vhodný „systém na kontrolu zatvorenia dverí“ musí vlakovému personálu umožňovať kedykoľvek skontrolovať, či sú všetky dvere zatvorené a zamknuté.
  - (2) Vlakovému personálu sa musí trvale signalizovať, ak jedny alebo viaceré dvere nie sú zamknuté.
  - (3) Vlakovému personálu sa musí signalizovať každá porucha operácie zatvorenia a/alebo zamknutia dverí.
  - (4) Zvukovým a vizuálnym výstražným signálom sa vlakovému personálu oznámi núdzové otvorenie jedných alebo viacerých dverí.
  - (5) „Dvere vyradené z prevádzky“ sa môžu obísť systémom kontroly zatvorenia dverí.
- 4.2.5.5.6. Otvorenie dverí
- (1) Vlak musí byť vybavený ovládačmi na odblokovanie dverí, ktoré umožňujú, aby vlakový personál alebo automatické zariadenie spojené so zastavením na nástupišti mohli ovládať odblokovanie dverí na každej strane zvlášť. Keď už vlak stojí, môžu odblokované dvere otvoriť cestujúci alebo sa dvere môžu otvoriť centrálnym príkazom na otvorenie dverí (ak je k dispozícii).
  - (2) Pri jednotkách určených na prevádzku na tratiach vybavených traťovým systémom ETCS na riadenie, zabezpečenie a návštenie (vrátane informácií o dverách pre cestujúcich v súlade s opisom uvedeným v prílohe A k TSI CCS pod indexovým číslom 7), tento systém na ovládanie odblokovania dverí musí byť skonštruovaný tak, aby dokázal zo systému ETCS prijímať informácie o nástupišti.
  - (3) Pri každých dverách sa musia nachádzať miestne ovládače otvorenia dverí alebo otváracie zariadenia prístupné pre cestujúcich z vonkajšej i vnútornej strany vozidla.

**▼ B**

- (4) V prípade, že je potrebné vysunúť pohyblivý schodík, v rámci postupnosti otvárania dverí sa tento schodík premiestni do vysunutej polohy.

*Poznámka:* informácie o výstražnom signáli pri otváraní dverí sa uvádzajú v TSI PRM v ustanovení 4.2.2.4.2.

## 4.2.5.5.7.

## Blokovanie dverí v závislosti od pohonu

- (1) Hnacia sila môže pôsobiť iba vtedy, keď sú všetky dvere zatvorené a zamknuté. To sa musí zabezpečiť prostredníctvom automatického systému blokovania dverí v závislosti od pohonu. Systém blokovania dverí v závislosti od pohonu musí zabrániť pôsobeniu hnacej sily, keď nie sú zatvorené a zamknuté všetky dvere.
- (2) Systém blokovania dverí v závislosti od pohonu sa musí dať manuálne zrušiť, pričom túto možnosť môže aktivovať rušňovodič vo výnimočných situáciách, aby sa pohon mohol použiť aj vtedy, keď nie sú zatvorené a zamknuté všetky dvere.

## 4.2.5.5.8.

## Bezpečnostné požiadavky týkajúce sa ustanovení 4.2.5.5.2 až 4.2.5.5.7

- (1) Pri scenári „jedny dvere sú neuzamknuté (pričom vlakový personál o stave týchto dverí nie je správne informovaný) alebo odblokované alebo otvorené v nevhodných oblastiach (napr. nesprávna strana vlaku) alebo situáciách (napr. počas jazdy)“ sa musí preukázať, že príslušné riziko sa riadi na prijateľnú úroveň s prihliadnutím na funkčnú poruchu, ktorá môže obvykle priamo viesť k:
- „smrteľnému a/alebo závažnému zraneniu“ v prípade jednotiek, v ktorých oblasť dverí nie je určená na státie cestujúcich (diaľková doprava), alebo k
  - „smrteľnému a/alebo závažnému zraneniu“ v prípade jednotiek, v ktorých v bežnej prevádzke niektorí cestujúci stoja v oblasti dverí.
- (2) Pri scenári „niekoľko dverí je neuzamknutých (pričom vlakový personál o stave týchto dverí nie je správne informovaný) alebo odblokovaných alebo otvorených v nevhodných oblastiach (napr. nesprávna strana vlaku) alebo situáciách (napr. počas jazdy)“ sa musí preukázať, že príslušné riziko sa riadi na prijateľnú úroveň s prihliadnutím na funkčnú poruchu, ktorá môže obvykle priamo viesť k:
- „smrteľnému a/alebo závažnému zraneniu“ v prípade jednotiek, v ktorých oblasť dverí nie je určená na státie cestujúcich (diaľková doprava), alebo k
  - „smrteľným zraneniam a/alebo závažným zraneniam“ v prípade jednotiek, v ktorých v bežnej prevádzke niektorí cestujúci stoja v oblasti dverí.

**▼ B**

- (3) Preukázanie súladu (postup posudzovania zhody) sa opisuje v ustanovení 6.2.3.5 tejto TSI.

4.2.5.5.9.

Núdzové otváranie dverí

**Núdzové otváranie dverí zvnútra**

- (1) Všetky dvere musia byť vybavené vlastným vnútorným núdzovým otváracím zariadením, ktoré je prístupné cestujúcim a umožňuje im v prípade potreby otvoriť dvere. Toto zariadenie musí byť aktívne pri rýchlosti do 10 km/h.
- (2) Je však povolené, aby bolo dané zariadenie aktívne pri ľubovoľnej rýchlosti (nezávisle od signalizácie rýchlosti). V takomto prípade toto zariadenie možno použiť až po vykonaní najmenej dvoch úkonov.
- (3) Nevyžaduje sa, aby dané zariadenie pôsobilo aj na dvere vyradené z prevádzky. V takomto prípade sa môžu dvere najprv odblokovať.

**Bezpečnostná požiadavka:**

- (4) Pri scenári „porucha systému núdzového otvárania dverí zvnútra v prípade dvoch susediacich dverí na únikovej trase (podľa ustanovenia 4.2.10.5 tejto TSI), pričom systém núdzového otvárania ostatných dverí naďalej funguje“ sa musí preukázať, že príslušné riziko sa riadi na prijateľnú úroveň s prihliadnutím na funkčnú poruchu, ktorá môže obvykle priamo viesť k smrteľnému a/alebo závažnému zraneniu.

Preukázanie súladu (postup posudzovania zhody) sa opisuje v ustanovení 6.2.3.5 tejto TSI.

**Núdzové otváranie dverí zvonka:**

- (5) Všetky dvere musia byť vybavené vlastným vonkajším núdzovým otváracím zariadením, ktoré je prístupné personálu záchranej jednotky, aby mohli v núdzových prípadoch otvoriť dvere. Nevyžaduje sa, aby dané zariadenie pôsobilo aj na dvere vyradené z prevádzky. V takomto prípade sa dvere musia najprv odblokovať.

**Využitie manuálnej sily na otvorenie dverí:**

- (6) Síla, ktorú musí daná osoba vyvinúť na manuálne otvorenie dverí, musí byť v súlade so špecifikáciou uvedenou v dodatku J-1 pod indexovým č. 33.

4.2.5.5.10.

Uplatniteľnosť na jednotky určené na všeobecnú prevádzku

- (1) Prihliada sa iba na tie funkcie, ktoré sa týkajú konštrukčných vlastností jednotky (napr. prítomnosť stanovišťa rušňovodiča, prítomnosť systému komunikačného rozhrania s personálom na ovládanie dverí atď.).
- (2) Prenos signálov, ktorý sa vyžaduje medzi jednotkou a ďalšími spriahnutými jednotkami vo vlaku nato, aby existoval komunikačný systém na úrovni vlaku, sa musí zabezpečiť a zdokumentovať so zreteľom na funkčné hľadiská.

**▼B**

- (3) V tejto TSI nie sú stanovené žiadne technické riešenia týkajúce sa fyzických rozhraní medzi jednotkami.

## 4.2.5.6. Konštrukcia systému vonkajších dverí

- (1) Ak je jednotka vybavená dverami určenými na nástup cestujúcich do vlaku alebo na výstup z neho, uplatňujú sa tieto ustanovenia:
  - (2) Dvere musia mať priehľadné okná, aby cestujúci mohli zistiť, či sa vlak nachádza na nástupišti.
  - (3) Vonkajší povrch jednotiek pre cestujúcich musí byť projektovaný tak, aby cestujúci nemali možnosť zavesiť sa na vlak, keď sú dvere zatvorené a zamknuté.
  - (4) V snahe zabrániť cestujúcim zavesiť sa na vlak, sa na vonkajšiu stranu dverí neinštalujú žiadne držadlá, prípadne sa držadlá navrhnu tak, aby sa nedali uchopiť, keď sú dvere zatvorené.
  - (5) Zábradlia a držadlá sa musia upevniť tak, aby boli odolné voči silám, ktoré na ne pôsobia počas prevádzky.

## 4.2.5.7. Vnútorne dvere jednotky

- (1) Toto ustanovenie sa uplatňuje na všetky jednotky určené na prepravu cestujúcich.
- (2) Keď je jednotka vybavená vnútornými dverami na konci vozňov alebo na koncoch jednotky, tieto dvere sa musia vybaviť zariadením, ktoré umožňuje ich zamknutie (napr. keď dvere nie sú pripojené prechodovou lávkou pre cestujúcich k príslušnému vozňu alebo jednotke atď.).

## 4.2.5.8. Kvalita vzduchu vo vnútri vozidla

- (1) Množstvo a kvalita vzduchu vo vnútorných priestoroch vozidiel obsadených cestujúcimi a/alebo personálom musia byť také, aby nevzniklo žiadne riziko pre zdravie cestujúcich a personálu okrem tých rizík, ktoré spôsobuje kvalita vzduchu vo vonkajšom okolitom prostredí. To sa dosiahne dodržiavaním požiadaviek stanovených v nasledujúcom texte.

Vetrací systém musí v prevádzkových podmienkach udržiavať prijateľnú úroveň CO<sub>2</sub> vo vnútorných priestoroch.

- (2) Vo všetkých prevádzkových podmienkach musí byť úroveň CO<sub>2</sub> nižšia ako 5 000 ppm, okrem nasledujúcich dvoch prípadov:

— V prípade prerušenia činnosti vetracieho systému v dôsledku prerušenia hlavného napájania elektrickou energiou alebo zlyhania systému sa núdzovým opatrením zabezpečí prísun vzduchu z vonkajšieho prostredia do všetkých priestorov pre cestujúcich a personál.

**▼B**

Ak sa toto núdzové opatrenie zabezpečí núteným vetraním na pohon z batérie, musí sa vymedziť časový interval, počas ktorého úroveň CO<sub>2</sub> zostane nižšia ako 10 000 ppm za predpokladu, že zaťaženie cestujúcimi zodpovedá podmienke zaťaženia „konštrukčná hmotnosť pri bežnom užitočnom zaťažení“.

Postup posudzovania zhody sa vymedzuje v ustanovení 6.2.3.12.

Daný časový interval nesmie byť kratší ako 30 minút.

Časový interval sa zaznamená v technickej dokumentácii vymedzenej v ustanovení 4.2.12 tejto TSI.

— V prípade vypnutia alebo zatvorenia všetkých prostriedkov na vetranie zvonka alebo v prípade vypnutia klimatizačného systému s cieľom zabrániť, aby boli cestujúci vystavení pôsobeniu prípadných spalín z vonkajšieho prostredia, najmä v tuneloch, a v prípade požiaru podľa ustanovenia 4.2.10.4.2.

## 4.2.5.9.

## Bočné okná vozidla

- (1) Keď môžu bočné okná vozňa otvárať cestujúci a vlakový personál ich nemôže zamknúť, veľkosť otvoru musí byť obmedzená tak, aby cez otvor nemohol prejsť guľatý objekt s priemerom 10 cm.

## 4.2.6.

*Podmienky prostredia a aerodynamické účinky*

## 4.2.6.1.

## Podmienky prostredia – všeobecné ustanovenia

- (1) Podmienky prostredia sú fyzikálne, chemické alebo biologické podmienky v okolí objektu, ktorých pôsobeniu je objekt vystavený.
- (2) Podmienky prostredia, ktorých pôsobeniu sú železničné koľajové vozidlá vystavené, majú vplyv na konštrukčné riešenie železničných koľajových vozidiel, a tiež na jednotlivé komponenty.
- (3) Parametre prostredia sa opisujú v nasledujúcich ustanoveniach. Pre každý parameter prostredia je vymedzený menovitý rozsah, ktorý sa v Európe najčastejšie vyskytuje a ktorý slúži ako základ pre interoperabilné železničné koľajové vozidlá.
- (4) Pri niektorých parametroch prostredia je vymedzený iný ako menovitý rozsah. V takomto prípade sa tento rozsah zvolí pri projektovaní železničných koľajových vozidiel.

Pokiaľ ide o funkcie uvedené v nasledujúcich ustanoveniach, konštrukčné a/alebo skúšobné opatrenia, ktoré je nutné vykonať, aby železničné koľajové vozidlá spĺňali požiadavky TSI v tomto rozsahu, musia byť opísané v technickej dokumentácii.

**▼ B**

- (5) Zvolené rozsahy sa zaznamenajú v technickej dokumentácii podľa ustanovenia 4.2.12 tejto TSI ako vlastnosť železničného koľajového vozidla.
- (6) V závislosti od zvolených rozsahov a prijatých opatrení (opísaných v technickej dokumentácii), môže byť potrebné zaviesť príslušné prevádzkové predpisy na zabezpečenie technickej zlučiteľnosti medzi železničným koľajovým vozidlom a podmienkami prostredia, ktoré sa môžu vyskytnúť na niektorých úsekoch železničnej siete.

Prevádzkové predpisy sú potrebné najmä vtedy, keď sa železničné koľajové vozidlo projektované na určitý menovitý rozsah prevádzkuje na konkrétnej trati, na ktorej sa v určitých obdobiach roka tento menovitý rozsah prekračuje.

- (7) Ak sú rozsahy, ktoré sa majú zvoliť s cieľom vyhnúť sa obmedzujúcim prevádzkovým predpisom viazaným na zemepisnú oblasť a klimatické podmienky, odlišné od menovitého rozsahu, sú vymedzené členskými štátmi a uvedené v ustanovení 7.4 tejto TSI.

## 4.2.6.1.1.

## Teplota

- (1) Železničné koľajové vozidlá musia spĺňať požiadavky tejto TSI v rámci jedného (alebo viacerých) teplotných rozsahov T1 (– 25 °C do + 40 °C; menovitý) alebo T2 (– 40 °C do + 35 °C) alebo T3 (– 25 °C do + 45 °C) v súlade s vymedzením uvedeným v špecifikácii uvedenej v dodatku J-1 pod indexovým číslom 34.
- (2) Zvolené teplotné rozsahy sa zaznamenajú v technickej dokumentácii vymedzenej v ustanovení 4.2.12 tejto TSI.
- (3) Pri posudzovaní teplôt na účely projektovania komponentov železničných koľajových vozidiel sa musí prihliadať na začlenenie týchto komponentov do železničných koľajových vozidiel.

## 4.2.6.1.2.

## Sneh, ľad a krupobitie

- (1) Železničné koľajové vozidlá musia spĺňať požiadavky tejto TSI, keď sú vystavené podmienkam snehu, ľadu a krupobitia v súlade so špecifikáciou uvedenou v dodatku J-1 pod indexovým číslom 35, ktoré zodpovedajú menovitým podmienkam (rozsah).
- (2) Pri posudzovaní podmienok snehu, ľadu a krupobitia na účely projektovania komponentov železničných koľajových vozidiel sa musí brať do úvahy začlenenie týchto komponentov do železničných koľajových vozidiel.
- (3) Keď sa zvolia nepriaznivejšie podmienky snehu, ľadu a krupobitia, železničné koľajové vozidlá a časti subsystému sa musia projektovať tak, aby spĺňali požiadavky TSI s prihliadnutím na tieto scenáre:

## ▼ B

- snehové záveje (ľahký sneh s nízkym obsahom ekvivalentu vody), ktoré pokrývajú koľaje v súvislej vrstve do výšky 80 cm nad temenom koľajnice;
- prachový sneh, snehové zrážky vo forme veľkého množstva ľahkého snehu s nízkym obsahom ekvivalentu vody;
- teplotný gradient, kolísanie teploty a vlhkosti počas jednej jazdy, ktoré spôsobuje vznik námrazy na železničných koľajových vozidlách;
- spojený účinok s nízkou teplotou podľa zvolenej teplotnej zóny v súlade s vymedzením uvedeným v ustanovení 4.2.6.1.1.

- (4) V súvislosti s ustanovením 4.2.6.1.1 (klimatická zóna T2) a s týmto ustanovením 4.2.6.1.2 (nepriaznivé podmienky v súvislosti so snehom, ľadom a krupobitím) tejto TSI sa musia určiť a overiť opatrenia na splnenie požiadaviek špecifikácie TSI v týchto nepriaznivých podmienkach, najmä opatrenia týkajúce sa konštrukcie a/alebo skúšania, ktoré sa požadujú na splnenie týchto požiadaviek vyplývajúcich z TSI:

- Zmetadlo prekážok v súlade s vymedzením uvedeným v ustanovení 4.2.2.5 tejto TSI: okrem toho schopnosť odstraňovať sneh pred vlakom.

Sneh sa považuje za prekážku, ktorú musí odstrániť zmetadlo prekážok. V ustanovení 4.2.2.5 (s odkazom na špecifikáciu uvedenú v dodatku J-1 pod indexovým č. 36) sa vymedzujú tieto požiadavky:

„Zmetadlo prekážok musí mať dostatočnú veľkosť na odstránenie prekážok z dráhy podvozku. Musí mať súvislú konštrukciu a musí byť projektované tak, aby predmety neodstraňovalo smerom nahor ani nadol. V bežných prevádzkových podmienkach spodný okraj zmetadla prekážok musí byť tak blízko koľaje, ako to dovoľuje pohyb vozidla a rozchod trate.

Pôdorys zmetadla prekážok musí mať približne profil v tvare písmena ‚V‘, pričom veľkosť uhla, ktorý zvierajú predmetné dve ramená, by nemala byť väčšia ako 160°. Zmetadlo možno naprojektovať so zlučiteľnou geometriou, aby mohlo fungovať aj ako snehový pluh.“

Sily, ktoré sa uvádzajú v ustanovení 4.2.2.5 tejto TSI, sa považujú za dostatočné na odstránenie snehu.

- Pojazdový mechanizmus v súlade s vymedzením uvedeným v ustanovení 4.2.3.5 tejto TSI: so zreteľom na vznik snehovej vrstvy a námrazy a na jej možné dôsledky na jazdnú stabilitu a činnosť brzd;
- Činnosť brzd a napájanie brzd elektrickou energiou v súlade s vymedzením uvedeným v ustanovení 4.2.4 tejto TSI;



**▼ B**

- Signalizovanie prítomnosti vlaku ostatným vlakom v súlade s vymedzením uvedeným v ustanovení 4.2.7.3 tejto TSI;
  - Umožnenie výhľadu dopredu v súlade s vymedzením uvedeným v ustanovení 4.2.7.3.1.1 (predné svetlá) a v ustanovení 4.2.9.1.3.1 (viditeľnosť vpred) tejto TSI, s fungujúcim vybavením čelných skiel v súlade s vymedzením uvedeným v ustanovení 4.2.9.2;
  - Vytvorenie prijateľných pracovných podmienok pre rušňovodiča v súlade s vymedzením uvedeným v ustanovení 4.2.9.1.7 tejto TSI.
- (5) Zvolený rozsah pre sneh, ľad a krupobitie (menovitý alebo nepriaznivý) a prijaté opatrenie sa zaznamená v technickej dokumentácii opísanej v ustanovení 4.2.12.2 tejto TSI.

## 4.2.6.2.

**Aerodynamické účinky****▼ M3**

- (1) Požiadavky uvedené v tomto ustanovení sa uplatňujú na všetky železničné koľajové vozidlá. V prípade železničných koľajových vozidiel prevádzkovaných na systémoch s rozchodom koľaje 1 520 mm a 1 600 mm sa pri maximálnej rýchlosti, ktorá prekračuje hraničné hodnoty podľa ustanovení 4.2.6.2.1 až 4.2.6.2.5, uplatňuje postup na zavádzanie inováčných riešení.

**▼ B**

- (2) Prechádzajúci vlak spôsobuje nestabilné prúdenie vzduchu s kolísavým tlakom a rýchlosťou prúdenia. Tieto prechodné zmeny tlaku a rýchlosti prúdenia majú vplyv na osoby, objekty a budovy, ktoré sa nachádzajú pozdĺž koľají, a ovplyvňujú aj železničné koľajové vozidlá (napr. aerodynamické zaťaženie na konštrukciu vozidla, trepotanie zariadenia). Preto sa tieto skutočnosti musia zohľadniť pri projektovaní železničných koľajových vozidiel.
- (3) Spojený účinok rýchlosti vlaku a rýchlosti prúdenia vzduchu spôsobuje aerodynamický klopňý moment, ktorý môže ovplyvňovať stabilitu železničných koľajových vozidiel.

**▼ M3**

## 4.2.6.2.1.

**Účinky tlakovej vlny na cestujúcich na nástupišti a na pracovníkov pozdĺž koľají**

- (1) Jednotky s maximálnou konštrukčnou rýchlosťou  $v_{tr, max} > 160$  km/h, ktoré otvoreným priestorom prechádzajú referenčnou rýchlosťou  $v_{tr, ref}$ , nesmú pri jazde spôsobiť prekročenie hodnoty rýchlosti vzduchu  $u_{95 \% max}$  podľa tabuľky 5 špecifikácie uvedenej v dodatku J-1 pod indexovým č. 108 v každom mieste merania vymedzenom v ustanovení 4.2.2.1 a tabuľke 5 špecifikácie uvedenej v dodatku J-1 pod indexovým č. 108.
- (2) V prípade jednotiek určených na prevádzku na sieťach s rozchodom koľaje 1 524 mm a 1 668 mm sa uplatňujú príslušné hodnoty v tabuľke 4 zodpovedajúce parametrom špecifikácie uvedenej v dodatku J-1 pod indexovým č. 108.

▼ **M3**

Tabuľka 4  
Hraničné kritériá

Rozchod koľaje (mm)	Maximálna konštrukčná rýchlosť $v_{tr,max}$ (km/h)	Miesto merania		Maximálna povolená rýchlosť vzduchu na trati (hraničné hodnoty pre $u_{95\%,max}$ v m/s)	Referenčná rýchlosť $v_{tr,ref}$ (km/h)
		Meranie vykonané v uvedenej výške nad temenom koľajnice	Meranie vykonané vo vzdialenosti od osi koľaje		
1 524	$160 < v_{tr,max} < 250$	0,2 m	3,0 m	22,5	Maximálna konštrukčná rýchlosť
		1,4 m	3,0 m	18	200 km/h alebo maximálna konštrukčná rýchlosť (platí nižšia z uvedených hodnôt)
1 668	$160 < v_{tr,max} < 250$	0,2 m	3,1 m	20	Maximálna konštrukčná rýchlosť
		1,4 m	3,1 m	15,5	200 km/h alebo maximálna konštrukčná rýchlosť (platí nižšia z uvedených hodnôt)
	$250 \leq v_{tr,max}$	0,2 m	3,1 m	22	300 km/h alebo maximálna konštrukčná rýchlosť (platí nižšia z uvedených hodnôt)
		1,4 m	3,1 m	15,5	200 km/h

- (3) Zostava vlaku, ktorá sa má preskúšať, sa špecifikuje pre pevné alebo vopred určené zostavy a jednotky posudzované na používanie vo všeobecnej prevádzke v uvedenom poradí v ustanoveniach 4.2.2.2 a 4.2.2.4 špecifikácie uvedenej v dodatku J-1 pod indexovým č. 108. Samostatné jednotky vybavené stanovišťom rušňovodiča sa skúšajú v zostave, ktorá spĺňa požiadavky podľa ustanovenia 4.2.2.3 špecifikácie uvedenej v dodatku J-1 pod indexovým č. 108.
- (4) Postup posudzovania zhody sa opisuje v ustanovení 6.2.3.13 tejto TSI.

▼ **B**

4.2.6.2.2.

Tlakové impulzy čela súpravy

▼ **M3**

- (1) Pri míňaní dvoch vlakov vzniká aerodynamické zaťaženie na každom z týchto dvoch vlakov. Požiadavka týkajúca sa tlakových impulzov čela súpravy v otvorenom priestore umožňuje vymedziť hraničné aerodynamické zaťaženie indukované železničným koľajovým vozidlom v otvorenom priestore zohľadňujúc vzdialenosť medzi osami koľají zodpovedajúcu trati, na ktorej sa má daný vlak prevádzkovať.

Vzdialenosť medzi osami koľají závisí od rýchlosti a od rozchodu trate. Minimálne hodnoty vzdialenosti medzi osami koľají v závislosti od rýchlosti a od rozchodu trate sú vymedzené v TSI INF.

▼ **M3**

- (2) Jednotky s maximálnou konštrukčnou rýchlosťou vyššou než 160 km/h, ktoré otvoreným priestorom prechádzajú vlastnou referenčnou rýchlosťou  $v_{tr,ref}$  na trati s rozchodom koľaje 1 435 mm, nesmú spôsobiť, aby maximálny medzivrcholový tlak prekročil maximálnu povolenú zmenu tlaku podľa tabuľky 2 špecifikácie uvedenej v dodatku J-1 pod indexovým č. 109, pričom daná hodnota sa posudzuje na miestach merania vymedzených v bode 4.1.2 špecifikácie uvedenej v dodatku J-1 pod indexovým č. 109.
- (3) V prípade jednotiek určených na prevádzku na sieťach s rozchodom koľaje 1 524 mm a 1 668 mm sa uplatňujú príslušné hodnoty v tabuľke 4a zodpovedajúce parametrom špecifikácie uvedenej v dodatku J-1 pod indexovým č. 109.

Tabuľka 4a

**Hraničné kritériá**

Rozchod koľaje	Maximálna konštrukčná rýchlosť $v_{tr,max}$ (km/h)	Miesto merania		Povolená zmena tlaku, ( $\Delta p_{95 \% ,max}$ )	Referenčná rýchlosť $v_{tr,ref}$ (km/h)
		Meranie vykonané v uvedenej výške nad temenom koľajnice	Meranie vykonané vo vzdialenosti od osi koľaje		
1 524 mm	$160 < v_{tr,max} < 250$	od 1,5 m do 3,0 m	2,5 m	1 600 Pa	Maximálna konštrukčná rýchlosť
1 668 mm	$160 < v_{tr,max} < 250$	od 1,5 m do 3,0 m	2,6 m	800 Pa	Maximálna konštrukčná rýchlosť
	$250 \leq v_{tr,max}$	od 1,5 m do 3,0 m	2,6 m	800 Pa	250 km/h

▼ **B**

- (4) Zostava, ktorá sa má overiť skúšaním, sa špecifikuje ďalej v texte pre rôzne typy železničných koľajových vozidiel:
- Jednotka posudzovaná v pevnej alebo vopred určenej zostave:
    - Jedna jednotka pevnej zostavy alebo akékoľvek usporiadanie vopred určenej zostavy.
  - Jednotka posudzovaná na používanie vo všeobecnej prevádzke (bližšie neurčená zostava vlaku v etape projektovania):
    - Jednotka vybavená stanovišťom rušňovodiča sa posudzuje samostatne.
    - Ostatné jednotky: Požiadavka sa neuplatňuje.
- (5) Postup posudzovania zhody sa opisuje v ustanovení 6.2.3.14 tejto TSI.

**▼ B**

## 4.2.6.2.3. Maximálne kolísanie tlaku v tuneloch

- (1) Jednotky s maximálnou konštrukčnou rýchlosťou vyššou alebo rovnou 200 km/h musia byť z hľadiska aerodynamiky navrhnuté tak, aby pre príslušnú kombináciu (referenčný prípad) rýchlosti vlaku a prierezu tunela v prípade samostatného prejazdu jednoduchým tunelom bez zošíkmenia a v tvare rúry (bez akýchkoľvek šácht a pod.) bola splnená požiadavka na charakteristické kolísanie tlaku. Požiadavky sú uvedené v tabuľke 5.

Tabuľka 5

**Požiadavky na jednotky samostatne prechádzajúce tunelom bez zošíkmenia a v tvare rúry**

	Referenčný prípad		Kritériá pre referenčný prípad		
	$V_{tr}$	$A_{tu}$	$\Delta p_N$	$\Delta p_N + \Delta p_{Fr}$	$\Delta p_N + \Delta p_{Fr} + \Delta p_T$
< 250 km/h	200 km/h	53,6 m <sup>2</sup>	≤ 1 750 Pa	≤ 3 000 Pa	≤ 3 700 Pa
≥ 250 km/h	250 km/h	63,0 m <sup>2</sup>	≤ 1 600 Pa	≤ 3 000 Pa	≤ 4 100 Pa

Kde  $v_{tr}$  je rýchlosť vlaku a  $A_{tu}$  je plocha prierezu tunela.

- (2) Zostava, ktorá sa má overiť skúšaním, sa špecifikuje ďalej v texte pre rôzne typy železničných koľajových vozidiel:

— posúdenie sa musí vykonať s maximálnou dĺžkou vlaku (vrátane viacčlennej prevádzky vlakových súprav);

— jednotka posudzovaná z hľadiska všeobecnej prevádzky (bližšie neurčená zostava vlaku v etape projektovania), pričom je vybavená stanovišťom rušňovodiča: dva vlaky ľubovoľného usporiadania s minimálnou dĺžkou 150 m, pričom jeden má danú jednotku na svojom začiatku a druhý ju má na svojom konci.

— ostatné jednotky (vozne určené na všeobecnú prevádzku): Na základe jednej vlakovej zostavy s dĺžkou najmenej 400 m.

- (3) Postup posudzovania zhody vrátane vymedzenia spomínaných parametrov sa uvádza v ustanovení 6.2.3.15 tejto TSI.

## 4.2.6.2.4. Bočný vietor

- (1) Toto ustanovenie sa uplatňuje na jednotky s maximálnou konštrukčnou rýchlosťou vyššou ako 140 km/h.
- (2) Pri jednotkách s maximálnou konštrukčnou rýchlosťou vyššou ako 140 km/h a nižšou ako 250 km/h sa musí charakteristická krivka vetra najcitlivejšieho vozidla určiť podľa špecifikácie uvedenej v dodatku J-1 pod indexovým číslom 37 a následne zaznamenať do súboru technickej dokumentácie podľa ustanovenia 4.2.12.

**▼ B**

- (3) Pri jednotkách s maximálnou konštrukčnou rýchlosťou vyššou alebo rovnou 250 km/h musia byť účinky bočného vetra vyhodnotené jednou z týchto metód:
- a) vymedzené a vyhovujúce špecifikácii uvedenej v ustanovení 4.2.6.3 TSI HS RST 2008
- alebo
- b) vymedzené metódou posudzovania podľa špecifikácie uvedenej v dodatku J-1 pod indexovým č. 37. Výsledná charakteristická krivka vetra najcitlivejšieho vozidla posudzovanej jednotky sa zaznamená do technickej dokumentácie podľa ustanovenia 4.2.12.

**▼ M3**

4.2.6.2.5.

Aerodynamický účinok vlakov na tratiach so štrkovým lôžkom

- (1) Táto požiadavka sa uplatňuje na jednotky s maximálnou konštrukčnou rýchlosťou vyššou ako 250 km/h.
- (2) Požiadavka na aerodynamický účinok vlakov na tratiach so štrkovým lôžkom s cieľom obmedziť riziká spôsobené odlietajúcim štrkom (odlietanie štrku) je otvoreným bodom.

**▼ B**

4.2.7.

*Vonkajšie osvetlenie a vizuálne a zvukové výstražné zariadenia*

4.2.7.1.

Vonkajšie osvetlenie

- (1) Vo vonkajších svetlách ani osvetlení sa nesmie použiť zelená farba. Táto požiadavka má zabrániť neúmyselnej zámene s pevnými návěstidlami.

**▼ M3**

- (2) Táto požiadavka sa neuplatňuje na svetlá so svietivosťou maximálne 100 cd, ktoré sú súčasťou tlačidiel na ovládanie dverí pre cestujúcich (toto svetlo nesvieti nepretržite).

**▼ B**

4.2.7.1.1.

Predné svetlá

- (1) Toto ustanovenie sa uplatňuje na jednotky vybavené stanovišťom rušňovodiča.
- (2) Na prednej strane vlaku musia byť k dispozícii dva biele svetlomety, ktorými sa zabezpečuje viditeľnosť pre rušňovodiča.
- (3) Tieto predné svetlomety musia byť umiestnené:
  - v rovnakej výške nad úrovňou koľají, pričom ich stred je od 1 500 mm do 2 000 mm nad úrovňou koľají;
  - symetricky vzhľadom na os koľaje, pričom vzdialenosť medzi ich stredmi nesmie byť menšia ako 1 000 mm.
- (4) Farba predných svetlometov musí byť v súlade s hodnotami stanovenými v špecifikácii uvedenej v dodatku J-1 pod indexovým č. 38 v ustanovení 5.3.3 v tabuľke 1.
- (5) Svetlomety musia poskytovať 2 úrovne svietivosti: „tlnený svetlomet“ a „ďiaľkový svetlomet“.

**▼B**

Pri tlnenom svetlomete svietivosť meraná pozdĺž optickej osi svetlometu musí byť v súlade s hodnotami stanovenými v špecifikácii uvedenej v dodatku J-1 pod indexovým č. 38 v ustanovení 5.3.4 v prvom riadku tabuľky 2.

Pri diaľkovom svetlomete minimálna svietivosť meraná pozdĺž optickej osi svetlometu musí byť v súlade s hodnotami stanovenými v špecifikácii uvedenej v dodatku J-1 pod indexovým č. 38 v ustanovení 5.3.4 v prvom riadku tabuľky 2.

- (6) Spôsob upevnenia predných svetlometov na jednotku musí umožniť počas údržby nastavenie súosovosti ich optických osí pri inštalovaní na jednotku podľa špecifikácie uvedenej v dodatku J-1 pod indexovým č. 38 v ustanovení 5.3.5.
- (7) Jednotka môže byť vybavená aj ďalšími prednými svetlometmi (napr. horné predné svetlomety). Aj tieto svetlomety musia spĺňať požiadavku uvedenú v predchádzajúcom texte tohto ustanovenia, ktorá sa týka farby predných svetlometov.

*Poznámka:* Inštalovanie ďalších predných svetlometov nie je povinné. Na ich používanie sa môžu na prevádzkovej úrovni vzťahovať určité obmedzenia.

## 4.2.7.1.2.

## Obrysové svetlá

- (1) Toto ustanovenie sa uplatňuje na jednotky vybavené stanovišťom rušňovodiča.
- (2) Na prednej strane vlaku musia byť k dispozícii tri biele obrysové svetlá, ktorými sa zabezpečuje viditeľnosť vlaku.
- (3) Dve spodné obrysové svetlá musia byť umiestnené:
  - v rovnakej výške nad úrovňou koľají, pričom ich stred je od 1 500 mm do 2 000 mm nad úrovňou koľají;
  - symetricky vzhľadom na os koľaje, pričom vzdialenosť medzi ich stredmi nesmie byť menšia ako 1 000 mm.
- (4) Tretie obrysové svetlo musí byť umiestnené v strede nad dvoma spodnými svetlami, pričom zvislá vzdialenosť medzi ich stredmi musí byť prinajmenšom 600 mm.
- (5) Pri predných aj obrysových svetlách je prípustné používať rovnaký komponent.
- (6) Farba obrysových svetiel musí byť v súlade s hodnotami stanovenými v špecifikácii uvedenej v dodatku J-1 pod indexovým č. 39 v ustanovení 5.4.3.1 v tabuľke 4.
- (7) Spektrálne rozdelenie žiarenia svetla z obrysových svetiel musí byť v súlade s hodnotami stanovenými v špecifikácii uvedenej v dodatku J-1 pod indexovým č. 39 v ustanovení 5.4.3.2.
- (8) Svietivosť obrysových svetiel musí byť v súlade so špecifikáciou uvedenou v dodatku J-1 pod indexovým č. 39 v ustanovení 5.4.4 v tabuľke 6.

**▼B**

## 4.2.7.1.3.

## Koncové svetlá

- (1) Na zadnej strane jednotiek, ktoré sú určené na prevádzku na zadnom konci vlaku, musia byť k dispozícii dve červené koncové návestné svetlá, ktorými sa zabezpečuje viditeľnosť vlaku.
- (2) Pri jednotkách bez stanovišťa rušňovodiča, ktoré sa posudzujú vzhľadom na všeobecnú prevádzku, môžu byť tieto svetlá prenosné. V takomto prípade musia byť použité prenosné svetlá v súlade s dodatkom E k špecifikácii TSI „nákladné vozne“. Činnosť týchto svetiel sa overí preskúmaním návrhu a tiež prostredníctvom typovej skúšky na úrovni komponentov (komponent interoperability „prenosné svetlo“). Vybavenie prenosnými svetlami sa však nevyžaduje.
- (3) Koncové svetlá musia byť umiestnené:
  - v rovnakej výške nad úrovňou koľají, pričom ich stred je od 1 500 mm do 2 000 mm nad úrovňou koľají;
  - symetricky vzhľadom na os koľaje, pričom vzdialenosť medzi ich stredmi nesmie byť menšia ako 1 000 mm.
- (4) Farba koncových svetiel musí byť v súlade so špecifikáciou uvedenou v dodatku J-1 pod indexovým č. 40 v ustanovení 5.5.3 v tabuľke 7.
- (5) Svetivosť koncových svetiel musí byť v súlade so špecifikáciou uvedenou v dodatku J-1 pod indexovým č. 40 v ustanovení 5.5.4 v tabuľke 8.

## 4.2.7.1.4.

## Ovládanie svetiel

- (1) Toto ustanovenie sa uplatňuje na jednotky vybavené stanovišťom rušňovodiča.
- (2) Rušňovodič musí mať možnosť ovládať:
  - predné a obrysové svetlá jednotky z bežnej polohy pri riadení vozidla;
  - koncové svetlá jednotky zo stanovišťa rušňovodiča.

Pri tomto ovládaní sa môže používať jeden samostatný príkaz alebo kombinácia príkazov.

Poznámka: Keď sa má prostredníctvom svetiel upozorniť na núdzovú situáciu (prevádzkový predpis, pozri TSI OPE), mali by sa použiť iba predné svetlomety v režime blikania.

## 4.2.7.2.

## Húkačka (zvukové výstražné zariadenie)

## 4.2.7.2.1.

## Všeobecné ustanovenia

- (1) Toto ustanovenie sa uplatňuje na jednotky vybavené stanovišťom rušňovodiča.
- (2) Vlaky musia byť vybavené húkačkou, aby mohli vydávať zvukové signály.

**▼ B**

- (3) Tóny zvukových výstražných húkačiek majú byť rozpoznateľné ako tóny vydávané vlakom a nesmú pripomínať signály výstražných zariadení, ktoré sa používajú v cestnej doprave alebo v priemyselných podnikoch, ani signály iných bežne používaných výstražných zariadení. Výstražné húkačky musia v prevádzke vysielat' najmenej jeden z týchto samostatných výstražných zvukov:

— zvukový signál 1: základná frekvencia samostatne znejúceho tónu musí byť  $660 \text{ Hz} \pm 30 \text{ Hz}$  (vysoký tón);

— zvukový signál 2: základná frekvencia samostatne znejúceho tónu musí byť  $370 \text{ Hz} \pm 20 \text{ Hz}$  (nizky tón).

- (4) Ak sa k jednému z vyššie uvedených (samostatne alebo spoločne znejúcich) zvukových signálov dobrovoľne pridajú ďalšie výstražné zvukové signály, hladina ich akustického tlaku nesmie prekročiť hodnoty uvedené v ustanovení 4.2.7.2.2.

Poznámka: Na ich používanie sa môžu na prevádzkovej úrovni vzťahovať určité obmedzenia.

## 4.2.7.2.2.

## Hladiny akustického tlaku výstražnej húkačky

- (1) V prípade húkačiek zabudovaných v jednotke, vážená úroveň akustického tlaku C, ktorý vysielala každá húkačka spustená samostatne (alebo v skupine, ak sú projektované na súčasné vysielanie vo forme akordu), musí byť v súlade so špecifikáciou uvedenou v dodatku J-1 pod indexovým číslom 41.
- (2) Postup posudzovania zhody sa vymedzuje v ustanovení 6.2.3.17.

## 4.2.7.2.3.

## Ochrana

- (1) Výstražné húkačky a ich ovládacie systémy sa musia projektovať a chrániť tak, aby sa pokiaľ možno zachovala ich funkčnosť pri náraze predmetov šíriacich sa vzduchom (napr. úlomky, prach, sneh, krúpy alebo vtáky).

## 4.2.7.2.4.

## Ovládanie húkačky

- (1) Rušňovodič musí mať možnosť spustiť akustické výstražné zariadenia zo všetkých polôh pri vedení vozidla uvedených v ustanovení 4.2.9 tejto TSI.

## 4.2.8.

*Trakčné a elektrické zariadenia*

## 4.2.8.1.

## Tr a k č n ý v ý k o n

## 4.2.8.1.1.

## Všeobecné ustanovenia

- (1) Účelom trakčného systému vlaku je zabezpečiť, aby bol vlak schopný prevádzky pri rôznych rýchlostiach až po maximálnu prevádzkovú rýchlosť. Hlavné faktory, ktoré ovplyvňujú trakčný výkon, sú hnacia sila, zloženie a hmotnosť vlaku, adhézia, sklon trate a jazdný odpor vlaku.
- (2) Výkon jednotiek pri jednotkách vybavených trakčným zariadením a prevádzkovaných v rôznych vlakových zostavách sa musí vymedziť tak, aby bolo možné odvodiť celkový trakčný výkon vlaku.



**▼ B**

- (3) Trakčný výkon možno charakterizovať prostredníctvom maximálnej prevádzkovej rýchlosti a profilu hnacej sily [sila pôsobiaca na veniec kolesa =  $F(\text{rýchlosť})$ ].
- (4) Jednotku možno charakterizovať prostredníctvom jej jazdného odporu a hmotnosti.
- (5) Maximálna prevádzková rýchlosť, profil hnacej sily a jazdný odpor sú charakteristiky jednotky potrebné na stanovenie časového harmonogramu, ktorý umožní začleniť vlak do celkového modelu premávky na danej trati. Predmetné charakteristiky sú súčasťou technickej dokumentácie o danej jednotke uvedenej v ustanovení 4.2.12.2 tejto TSI.

## 4.2.8.1.2.

## Požiadavky na výkon

- (1) Toto ustanovenie sa uplatňuje na jednotky vybavené trakčným zariadením.
- (2) Profily hnacej sily jednotky [sila pôsobiaca na veniec kolesa =  $F(\text{rýchlosť})$ ] sa stanovujú výpočtom. Jazdný odpor jednotky sa stanovuje výpočtom pre prípad zaťaženia „konštrukčná hmotnosť pri bežnom užitočnom zaťažení“ v súlade s vymedzením uvedeným v ustanovení 4.2.2.10.
- (3) Profily hnacej sily a jazdný odpor jednotky sa zaznamenávajú v technickej dokumentácii (pozri ustanovenie 4.2.12.2).
- (4) Maximálna konštrukčná rýchlosť sa určí na základe uvedených údajov pre prípad zaťaženia „konštrukčná hmotnosť pri bežnom užitočnom zaťažení“ na vodorovnej trati. Ak je hodnota maximálnej konštrukčnej rýchlosti vyššia ako 60 km/h, musí ísť o násobok 5 km/h.
- (5) Pokiaľ ide o jednotky, ktoré sa posudzujú v pevnej alebo vopred určenej zostave, pri maximálnej prevádzkovej rýchlosti a na vodorovnej trati musí byť daná jednotka schopná vyvinúť zrýchlenie prinajmenšom  $0,05 \text{ m/s}^2$  pre prípad zaťaženia „konštrukčná hmotnosť pri bežnom užitočnom zaťažení“. Dodržanie tejto požiadavky možno overiť výpočtom alebo skúšaním (meranie zrýchlenia). Predmetná požiadavka sa uplatňuje na maximálne konštrukčné rýchlosti do 350 km/h.
- (6) Požiadavky, ktoré sa týkajú prerušenia pohonu požadovaného v prípade brzdenia, sa vymedzujú v ustanovení 4.2.4 tejto TSI.
- (7) Požiadavky, ktoré sa týkajú dostupnosti hnacej funkcie v prípade požiaru vo vlaku, sa vymedzujú v ustanovení 4.2.10.4.4.

**Dodatočná požiadavka vzťahujúca sa na jednotky posudzované v pevnej alebo vopred určenej zostave s maximálnou konštrukčnou rýchlosťou vyššou alebo rovnou 250 km/h:**

- (8) Priemerné zrýchlenie na vodorovnej trati pre prípad zaťaženia „konštrukčná hmotnosť pri bežnom užitočnom zaťažení“ musí dosiahnuť prinajmenšom tieto hodnoty:

—  $0,40 \text{ m/s}^2$  z 0 na 40 km/h;

**▼ B**

— 0,32 m/s<sup>2</sup> z 0 na 120 km/h;

— 0,17 m/s<sup>2</sup> z 0 na 160 km/h.

Dodržanie tejto požiadavky možno overiť buď len výpočtom, alebo skúšaním (meranie zrýchlenia) v spojení s výpočtom.

- (9) Pri projektovaní trakčného systému sa musí predpokladať vypočítaná adhézia kolesa ku koľajnici, ktorá nie je vyššia ako
- 0,30 pri rozjazde a pri veľmi nízkej rýchlosti;
  - 0,275 pri rýchlosti 100 km/h;
  - 0,19 pri rýchlosti 200 km/h;
  - 0,10 pri rýchlosti 300 km/h.
- (10) Samostatná porucha hnacieho zariadenia, ktorá má dosah na trakčnú schopnosť, nesmie spôsobiť stratu trakčnej sily jednotky o viac ako 50 %.

#### 4.2.8.2. Napájanie

##### 4.2.8.2.1. Všeobecné ustanovenia

- (1) Predmetom tohto ustanovenia sú požiadavky platné pre železničné koľajové vozidlá, ktoré tvoria rozhranie so subsystémom energia. Preto sa toto ustanovenie 4.2.8.2 uplatňuje na elektrické jednotky.
- (2) V TSI Energia sa špecifikujú tieto systémy napájania elektrickou energiou: systém AC (striedavý prúd) 25 kV 50 Hz, systém AC 15 kV 16,7 Hz, systém DC (jednosmerný prúd) 3 kV a systém 1,5 kV. Požiadavky vymedzené v nasledujúcom texte sa teda týkajú iba týchto štyroch systémov a odkazy na normy platia len pre tieto štyri systémy.

##### 4.2.8.2.2. Prevádzka v rozsahu napätí a frekvencií

- (1) Elektrické jednotky musia byť schopné prevádzky v rozsahu minimálne jedného zo systémov „napätie a frekvencia“, ktoré sú vymedzené v TSI Energia v ustanovení 4.2.3.
- (2) Skutočná hodnota napätia na vedení sa musí signalizovať na stanovišti rušňovodiča v usporiadaní na vedenie vozidla.
- (3) Systémy „napätie a frekvencia“, na ktoré sa projektuje dané železničné koľajové vozidlo, sa zaznamenávajú do technickej dokumentácie vymedzenej v ustanovení 4.2.12.2 tejto TSI.

##### 4.2.8.2.3. Rekuperačná brzda s dodávkou energie do vrchného trolejového vedenia

- (1) Elektrické jednotky, v ktorých sa elektrická energia privádza späť do vrchného trolejového vedenia v rekuperačnom brzdiacom režime, musia byť v súlade so špecifikáciou uvedenou v dodatku J-1 pod indexovým č. 42.
- (2) Musí existovať možnosť ovládať používanie rekuperačnej brzdy.

**▼ B**

- 4.2.8.2.4. Maximálny výkon a prúd z vrchného trolejového vedenia
- (1) Elektrické jednotky s výkonom vyšším ako 2 MW (vrátane deklarovaných pevných a vopred určených zostáv) musia byť vybavené funkciou obmedzenia prúdu alebo výkonu.
  - (2) Elektrické jednotky musia byť vybavené automatickou reguláciou prúdu pri výnimočných prevádzkových podmienkach vo vzťahu k napätiu. Prostredníctvom tejto regulácie sa musí umožniť obmedzenie prúdu na maximálny prúd pri danom napätí, ktorý sa vymedzuje v špecifikácii uvedenej v dodatku J-1 pod indexovým číslom 43.
- Poznámka:* Na konkrétnej sieti alebo trase možno na prevádzkovej úrovni použiť menej reštriktívne obmedzenie (nižšiu hodnotu koeficientu „a“), ak to odsúhlasí manažér infraštruktúry.
- (3) Uvedený maximálny posudzovaný prúd (menovitý prúd) sa zaznamená do technickej dokumentácie vymedzenej v ustanovení 4.2.12.2 tejto TSI.
- 4.2.8.2.5. Maximálny prúd pri státi pre systémy jednosmerného prúdu
- (1) Pri systémoch jednosmerného prúdu sa maximálny prúd na jeden zberač pri státi vypočíta a overí meraním.
  - (2) Hraničné hodnoty sa uvádzajú v TSI Energia v ustanovení 4.2.5.
  - (3) Nameraná hodnota a podmienky merania, pokiaľ ide o materiál trolejového drôtu, sa zaznamenajú v technickej dokumentácii vymedzenej v ustanovení 4.2.12.2 tejto TSI.
- 4.2.8.2.6. Účinník
- (1) Projektované údaje pre účinník vlaku (vrátane viacčlennej prevádzky niekoľkých jednotiek podľa ustanovenia 2.2 tejto TSI) musia podliehať výpočtu na overenie akceptačných kritérií stanovených v špecifikácii uvedenej v dodatku J-1 pod indexovým č. 44.
- 4.2.8.2.7. Poruchy energetického systému pri systémoch striedavého prúdu
- (1) Elektrická jednotka nesmie spôsobiť na vrchnom trolejovom vedení neprípustné prepätie ani iné javy uvedené v špecifikácii v dodatku J-1 pod indexovým č. 45 v ustanovení 10.1 (účinky harmonických kmitov a dynamické účinky).
  - (2) Musí sa vypracovať štúdia zlučiteľnosti v súlade s metodikou vymedzenou v špecifikácii uvedenej v dodatku J-1 pod indexovým č. 45 v ustanovení 10.3. Žiadateľ musí vymedziť kroky a predpoklady uvedené v tabuľke 5 predmetnej špecifikácie (stĺpec 3, „Zainteresovaná strana“ sa neuplatňuje), pričom vstupné údaje treba uviesť podľa prílohy D k predmetnej špecifikácii. Akceptačné kritériá musia zodpovedať vymedzeniu uvedenému v ustanovení 10.4 predmetnej špecifikácie.

**▼ B**

- (3) Všetky údaje a predpoklady, ktoré sa zohľadňujú pri tejto štúdií zlučiteľnosti, sa zaznamenávajú v technickej dokumentácii (pozri ustanovenie 4.2.12.2).

**▼ M2**

4.2.8.2.8.

Vozidlový systém na meranie energie

4.2.8.2.8.1.

Všeobecné ustanovenia

- (1) Vozidlový systém na meranie energie (EMS) je systém na meranie všetkej činnejš a jalovej elektrickej energie, ktorú hnacia jednotka odobrala z vrchného trolejového vedenia alebo vrátila (pri rekuperačnom brzdení) do vrchného trolejového vedenia.
- (2) Systém EMS musí obsahovať najmenejš tieto funkcie: Funkcia merania energie, ako sa uvádza v ustanovení 4.2.8.2.8.2, systém spracovania údajov, ako sa uvádza v ustanovení 4.2.8.2.8.3.
- (3) Vhodný komunikačný systém zašle kompilované súbory údajov na účely fakturácie energie (CEBD) do pozemného systému zberu údajov (DCS). Protokoly rozhraní a formát prenesených údajov medzi systémami EMS a DCS musia spĺňať požiadavky stanovené v bode 4.2.8.2.8.4.
- (4) Tento systém možno využívať na účely fakturácie. Súbory údajov vymedzené v bode 4.2.8.2.8.3 ods. 4, ktoré poskytuje tento systém, sa prijímú na fakturáciu vo všetkých členských štátoch.
- (5) Menovitý prúd a napätie systému merania energie musí zodpovedať menovitému prúdu a napätiu elektrickej jednotky. Systém merania energie musí fungovať správne aj pri zmene viacerých systémov napájania trakčnou energiou.
- (6) Údaje uložené v systéme EMS sa musia chrániť pred výpadkom dodávky energie a proti neoprávnenému prístupu.
- (7) Vozidlová lokalizačná funkcia, ktorá systému spracovania údajov poskytuje lokalizačné údaje pochádzajúce z externého zdroja, sa zavedie iba v sieťach, kde je takáto funkcia nevyhnutná na fakturačné účely. V systéme EMS musí byť v každom prípade možné zaviesť kompatibilnú lokalizačnú funkciu. Ak sa zavedie lokalizačná funkcia, musí spĺňať požiadavky stanovené v špecifikácii uvedenej v dodatku J-1 pod indexovým č. 116.
- (8) Vybavenie systémom na meranie energie a jeho vozidlovou lokalizačnou funkciou, opis komunikácie vozidlových zariadení so zariadeniami na zemi a metrologická kontrola vrátane kategórie presnosti funkcie merania energie sa musia zaznamenať v technickej dokumentácii podľa ustanovenia 4.2.12.2 tejto TSI.

▼ M2

- (9) V dokumentácii týkajúcej sa údržby, ktorá sa opisuje v ustanovení 4.2.12.3 tejto TSI, musia byť uvedené všetky pravidelné postupy overovania, aby sa zaistila požadovaná úroveň presnosti systému EMS počas jeho životnosti.

## 4.2.8.2.8.2.

## Funkcia merania energie

- (1) Funkcia merania energie musí zabezpečiť meranie napätia a prúdu, výpočet energie a tvorbu energetických údajov.
- (2) Energetické údaje vygenerované funkciou merania energie musia mať referenčné časové obdobie 5 minút vymedzené koordinovaným svetovým časom (UTC) na konci jednotlivých referenčných období, počnúc od časovej pečiatky 00:00:00. Je povolené používať kratšie časové obdobie merania, ak možno vo vlaku kumulovať údaje do referenčného obdobia 5 minút.
- (3) Pri meraní činnnej energie musí byť presnosť funkcie merania energie v súlade s ustanoveniami 4.2.3.1 až 4.2.3.4, ktoré sú súčasťou špecifikácie uvedenej v dodatku J-1 pod indexovým č. 117.
- (4) Na všetkých zariadeniach obsahujúcich jednu alebo viac funkcií v rámci funkcie merania energie sa musí uvádzať: metrologická kontrola a jej kategória presnosti podľa opisu jednotlivých kategórií v špecifikácii uvedenej v ustanoveniach 4.3.3.4, 4.3.4.3 a 4.4.4.2 špecifikácie uvedenej v dodatku J-1 pod indexovým č. 117.
- (5) Posudzovanie zhody presnosti sa uvádza v ustanovení 6.2.3.19a.

## 4.2.8.2.8.3.

## Systém spracovania údajov

- (1) Systém spracovania údajov zabezpečuje zosťavenie súborov kompilovaných údajov na účely fakturácie energie zlúčením údajov z funkcie merania energie s údajmi o čase a v prípade potreby o geografickej polohe a ich uložení tak, aby boli pripravené na odoslanie do pozemného systému zberu údajov cez komunikačný systém.
- (2) Systém spracovania údajov vykoná kompiláciu údajov bez toho, aby došlo k ich poškodeniu, a zahŕňa databázu s kapacitou pamäte dostatočnou na uloženie kompilovaných údajov minimálne za 60 dní nepretržitej prevádzky. Použije sa rovnaká časová referencia ako pri funkcii merania energie.
- (3) Systém spracovania údajov musí byť schopný poskytovať údaje na mieste vo vlaku na účely auditu a obnovy údajov.
- (4) Systém spracovania údajov vytvorí kompilované súbory údajov na účely fakturácie energie zlúčením nasledujúcich údajov pre dané referenčné obdobie:

— jedinečné identifikačné číslo EMS miesta spotreby, ako sa vymedzuje v špecifikácii uvedenej v dodatku J-1 pod indexovým č. 118;

**▼ M2**

- koncový čas jednotlivých období vymedzený ako rok, mesiac, deň, hodina, minúta a sekunda;
- lokalizačné údaje na konci jednotlivých období;
- údaje o spotrebovanej/vrátenej činnnej a (prípadne) jalovej energii v jednotlivých obdobiach vo watthodinách (činná energia) a varhodinách (jalová energia), prípadne ich decimálnych násobkoch.

(5) Posudzovanie zhody kompilovania a spracovania údajov zo systému spracovania údajov je stanovené v ustanovení 6.2.3.19a.

## 4.2.8.2.8.4.

Protokoly rozhraní a formát prenesených údajov medzi systémom merania energie a systémom spracovania údajov

Výmena údajov medzi systémom merania energie a systémom spracovania údajov musí spĺňať tieto požiadavky:

- Aplikačné služby (servisná vrstva) systému EMS musia byť v súlade s ustanovením 4.3.3.1 špecifikácie uvedenej v dodatku J-1 pod indexovým č. 119.
- Prístupové práva používateľov do týchto aplikačných služieb musia byť v súlade s ustanovením 4.3.3.3 špecifikácie uvedenej v dodatku J-1 pod indexovým č. 119.
- Architektúra (dátová vrstva) týchto aplikačných služieb musí byť v súlade so schémou XML, ako sa vymedzuje v ustanovení 4.3.4 špecifikácie uvedenej v dodatku J-1 pod indexovým č. 119.
- Mechanizmus správ (komunikačná vrstva) na podporu týchto aplikačných služieb musí byť v súlade s metódami a schémou XML, ako sa vymedzuje v ustanovení 4.3.5 špecifikácie uvedenej v dodatku J-1 pod indexovým č. 119.
- Aplikačné protokoly na podporu mechanizmu správ musia byť v súlade s ustanovením 4.3.6 špecifikácie uvedenej v dodatku J-1 pod indexovým č. 119.
- Systém EMS musí používať aspoň jednu z komunikačných architektur vymezených v ustanovení 4.3.7 špecifikácie uvedenej v dodatku J-1 pod indexovým č. 119.

**▼ B**

## 4.2.8.2.9.

Požiadavky týkajúce sa zberača

## 4.2.8.2.9.1.

Prevádzkový rozsah výšky zberača

## 4.2.8.2.9.1.1.

Výška vzájomného pôsobenia s trolejovými drôtmí (úroveň subsystému „železničné koľajové vozidlá“)

Inštaláciou zberača na elektrickú jednotku sa musí umožniť mechanický kontakt najmenej s jedným z trolejových drôtov vo výške:

- (1) 4 800 mm až 6 500 mm nad úrovňou koľaje pri tratiach projektovaných v súlade s obrysom GC;
- (2) 4 500 mm až 6 500 mm nad úrovňou koľaje pri tratiach projektovaných v súlade s obrysom GA/GB;

**▼ B**

- (3) 5 550 mm až 6 800 mm nad úrovňou koľaje pri tratiach projektovaných v súlade s obrysom T (systém s rozchodom koľaje 1 520 mm);
- (4) 5 600 mm až 6 600 mm nad úrovňou koľaje projektovanej v súlade s obrysom FIN1 (systém s rozchodom koľaje 1 524 mm).

**▼ M3**

- (5) 3 920 mm až 5 700 mm nad úrovňou koľaje pri elektrických jednotkách určených na prevádzku v systéme jednosmerného prúdu 1 500 V v súlade s priechodným prierezom IRL (systém rozchodu koľaje 1 600 mm).

**▼ B**

Poznámka: Odber prúdu sa overí podľa ustanovení 6.1.3.7 a 6.2.3.21 tejto TSI, pričom sa uvedú výšky trolejového drôtu určené na preskúšanie. Pri nízkych rýchlostiach sa však predpokladá, že odber prúdu z trolejového drôtu je možný pri všetkých výškach uvedených v predchádzajúcom texte.

4.2.8.2.9.1.2.

Pracovný rozsah výšky zberača (úroveň komponentov interoperability)

- (1) Zberače musia mať pracovný rozsah minimálne 2 000 mm.
- (2) Charakteristiky, ktoré treba overiť, musia spĺňať požiadavky špecifikácie uvedenej v dodatku J-1 pod indexovým č. 46.

4.2.8.2.9.2.

Geometria hlavy zberača (úroveň komponentov interoperability)

**▼ M3**

- (1) Pri elektrických jednotkách projektovaných na prevádzku na systémoch s iným rozchodom koľaje než 1 520 mm alebo 1 600 mm, najmenej jeden zberač (jeden zo zberačov), ktorý sa inštaluje na danú jednotku, musí mať typ geometrie hlavy v súlade s jednou z dvoch špecifikácií uvedených v nasledujúcom texte v ustanoveniach 4.2.8.2.9.2.1 a 4.2.8.2.9.2.2.

**▼ B**

- (2) Pri elektrických jednotkách projektovaných na prevádzku výlučne na systémoch s rozchodom koľaje 1 520 mm, najmenej jeden zberač (jeden zo zberačov), ktorý sa inštaluje na danú jednotku, musí mať typ geometrie hlavy v súlade s jednou z troch špecifikácií uvedených v nasledujúcom texte v ustanoveniach 4.2.8.9.2.1, 4.2.8.9.2.2 a 4.2.8.9.2.3.

**▼ M3**

- (2a) Pri elektrických jednotkách projektovaných na prevádzku výlučne na systémoch s rozchodom koľaje 1 600 mm najmenej jeden zo zberačov, ktorý sa inštaluje na danú jednotku, musí mať typ geometrie hlavy v súlade so špecifikáciami uvedenými v nasledujúcom texte v ustanovení 4.2.8.9.2.3a.

**▼ B**

- (3) Typy geometrie hlavy zberača, ktorými je vybavená elektrická jednotka, sa musia zaznamenať v technickej dokumentácii podľa ustanovenia 4.2.12.2 tejto TSI.

▼ B

- (4) Šírka hlavy zberača nesmie prekročiť 0,65 metra.
- (5) Hlavy zberačov vybavené klznými lištami, ktoré majú samostatné vypruženie, musia byť v súlade so špecifikáciou uvedenou v dodatku J-1 pod indexovým č. 47.
- (6) Kontakt medzi trolejovým drôtom a hlavou zberača je prípustný mimo klzných lišt a v rámci celého vodivého rozsahu na obmedzených úsekoch trate za nepriaznivých podmienok, napr. pri súčasnom výskyte bočných výkyvov vozidla a silného vetra.

Vodivý rozsah a minimálna dĺžka klznej lišty sa špecifikujú v nasledujúcom texte v rámci geometrie hlavy zberača.

## 4.2.8.2.9.2.1. Typ geometrie hlavy zberača 1 600 mm

- (1) Geometria hlavy zberača musí byť v súlade s náčrtom zobrazeným v špecifikácii uvedenej v dodatku J-1 pod indexovým č. 48.

## 4.2.8.2.9.2.2. Typ geometrie hlavy zberača 1 950 mm

- (1) Geometria hlavy zberača musí byť v súlade s náčrtom zobrazeným v špecifikácii uvedenej v dodatku J-1 pod indexovým č. 49.

- (2) Na háčičky je prípustné použiť izolovaný aj neizolovaný materiál.

## 4.2.8.2.9.2.3. Typ geometrie hlavy zberača 2 000/2 260 mm

- (1) Profil hlavy zberača musí byť v súlade s týmto náčrtom:

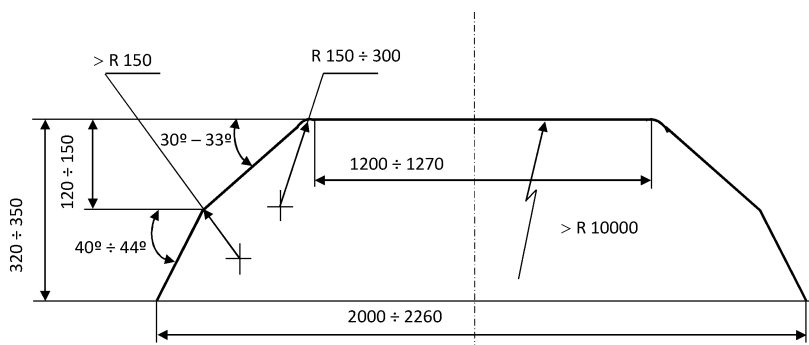
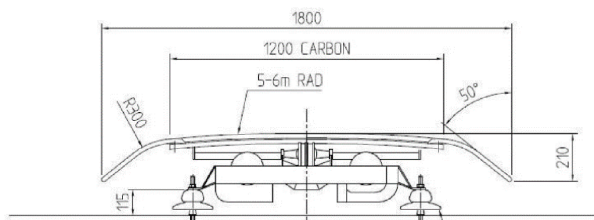


Fig. Configuration and dimensions of contact skates

▼ M3

## 4.2.8.2.9.3 Geometria hlavy zberača – typ 1 800 mm

- (1) Profil hlavy zberača musí byť v súlade s týmto náčrtom:





**▼ B****► M3** 4.2.8.2.9.3a. ◀ Prúdová zaťažiteľnosť zberača (úroveň komponentov interoperability)

- (1) Zberače sa projektujú na menovitý prúd (v súlade s vymedzením uvedeným v ustanovení 4.2.8.2.4), ktorý sa prenáša do elektrickej jednotky.
- (2) Analýzou sa musí preukázať, že zberač dokáže viesť menovitý prúd. Súčasťou predmetnej analýzy musí byť aj overenie dodržania požiadaviek vymedzených v špecifikácii uvedenej v dodatku J-1 pod indexovým č. 50.
- (3) Zberače pre systémy jednosmerného prúdu sa projektujú na maximálny prúd pri státi (v súlade s vymedzením uvedeným v ustanovení 4.2.8.2.5 tejto TSI).

## 4.2.8.2.9.4. Klzná lišta (úroveň komponentov interoperability)

- (1) Klzné lišty sú vymeniteľné časti hlavy zberača, ktoré sú v priamom kontakte s trolejovým drôtom.

## 4.2.8.2.9.4.1. Geometria klznej lišty

- (1) Geometrický návrh konštrukcie klzných lišt musí zodpovedať jednému z typov geometrie hlavy zberača, ktoré sú špecifikované v ustanovení 4.2.8.2.9.2.

## 4.2.8.2.9.4.2. Materiál klzných lišt

- (1) Materiál, ktorý sa používa na výrobu klzných lišt, musí byť mechanicky a elektricky zlučiteľný s materiálom trolejového drôtu (v súlade so špecifikáciou uvedenou v TSI ENE v ustanovení 4.2.14) s cieľom zabezpečiť riadny odber prúdu a zabrániť nadmernému odieraniu povrchu trolejových drôtov, a tým minimalizovať opotrebenie trolejových drôtov, ako aj klzných lišt.
- (2) Možno použiť homogénny uhlík alebo impregnovaný uhlík s prídavným materiálom.

Keď sa používa kovový prídavný materiál, obsah kovu v uhlíkových klzných lištách musí tvoriť med' alebo medená zliatina, pričom tento obsah nesmie byť vyšší ako 35 % hm. pri lištách používaných na tratiach so striedavým prúdom a pri lištách používaných na tratiach s jednosmerným prúdom nesmie byť obsah kovu v uhlíkových klzných lištách vyšší ako 40 % hm.

Zberače posudzované podľa tejto TSI musia byť vybavené klznými lištami vyrobenými z vyššie uvedeného materiálu.

- (3) Okrem toho sú prípustné aj klzné lišty vyrobené z iného materiálu a klzné lišty s vyšším obsahom kovu alebo impregnovaného uhlíka s vrstvou medi (pokiaľ to umožňuje register infraštruktúry) za predpokladu, že:

— sa uvádzajú v uznaných normách, pričom sa uvedú aj prípadné obmedzenia; alebo

— boli podrobené skúške z hľadiska vhodnosti na použitie (pozri ustanovenie 6.1.3.8).

**▼ B**

- 4.2.8.2.9.5.                      Statická prítláčaná sila zberača (úroveň komponentov interoperability)
- (1) Statická prítláčaná sila je zvislá kontaktná sila, ktorou hlava zberača pôsobí nahor na trolejový drôt a ktorú vyvoláva zariadenie na zdvíhanie zberača, keď je zberač zdvihnutý a vozidlo stojí.
  - (2) Statická prítláčaná sila, ktorou pôsobí zberač na trolejový drôt podľa vymedzenia uvedeného v predchádzajúcom texte, musí byť nastaviteľná prinajmenšom v týchto rozsahoch (v súlade s oblasťou použitia zberača):
    - 60 N až 90 N pre napájacie systémy striedavého prúdu;
    - 90 N až 120 N pre napájacie systémy jednosmerného prúdu 3 kV;
    - 70 N až 140 N pre napájacie systémy jednosmerného prúdu 1,5 kV.
- 4.2.8.2.9.6.                      Prítláčaná sila a dynamické správanie zberača
- (1) Priemerná prítláčaná sila  $F_m$  je štatistická priemerná hodnota prítláčanej sily zberača a tvorí ju statická a aerodynamická zložka prítláčanej sily s dynamickou korekciou.
  - (2) Faktory, ktoré ovplyvňujú priemernú prítláčnú silu, sú samotný zberač, jeho umiestnenie vo vlaku, jeho zvislé predĺženie a železničné koľajové vozidlo, na ktorom je zberač nainštalovaný.
  - (3) Železničné koľajové vozidlá a zberače namontované na železničných koľajových vozidlách sa projektujú tak, aby priemerná prítláčaná sila  $F_m$  pôsobila na trolejový drôt v rozsahu stanovenom v TSI Energia v ustanovení 4.2.12, s cieľom zabezpečiť kvalitný odber prúdu bez nežiaduceho elektrického oblúka a s cieľom obmedziť opotrebovanie klzných líšt a minimalizovať súvisiace ohrozenia. Nastavenie prítláčanej sily sa uskutočňuje pri vykonávaní dynamických skúšok.
  - (4) Overením na úrovni komponentov interoperability sa musí potvrdiť dynamické správanie samotného zberača a jeho schopnosť odoberať prúd z vrchného trolejového vedenia podľa požiadaviek TSI. Postup posudzovania zhody sa vymedzuje v ustanovení 6.1.3.7.
  - (5) Overením na úrovni subsystému „železničné koľajové vozidlá“ (začlenenie do konkrétneho vozidla) sa musí umožniť nastavenie prítláčanej sily so zreteľom na aerodynamické účinky, ktoré vyvoláva železničné koľajové vozidlo, a na polohu zberača v jednotke alebo vo vlaku v pevnej alebo vopred určenej zostave. Postup posudzovania zhody sa vymedzuje v ustanovení 6.2.3.20.
  - (6) Podľa TSI Energia nie je rozsah priemernej prítláčanej sily  $F_m$  harmonizovaný pre vrchné trolejové vedenia projektované na rýchlosti vyššie ako 320 km/h.

**▼ B**

Preto podľa tejto TSI možno posudzovať elektrické jednotky len z hľadiska dynamického správania zberača pri rýchlostiach nižších ako 320 km/h.

Na interval rýchlostí od 320 km/h až po maximálnu rýchlosť (v prípade, že je vyššia ako 320 km/h) sa uplatňuje postup na zavádzanie inovačných riešení, ktorého opis sa uvádza v článku 10 a v kapitole 6 tejto TSI.

## 4.2.8.2.9.7.

Usporiadanie zberačov (úroveň subsystému „železničné koľajové vozidlá“)

- (1) Je prípustné, aby viac zberačov bolo súčasne v kontakte so zariadením vrchného trolejového vedenia.
- (2) Počet zberačov a vzdialenosť medzi nimi sa projektuje so zreteľom na požiadavky na účinnosť odberu prúdu v súlade s vymedzením podľa ustanovenia 4.2.8.2.9.6.
- (3) Keď je vzdialenosť medzi dvomi za sebou nasledujúcimi zberačmi v pevných alebo vopred určených zostavách posudzovanej jednotky menšia ako vzdialenosť, ktorá sa uvádza v TSI Energia v ustanovení 4.2.13 pre zvolený typ vzdialenosti konštrukcie vrchného trolejového vedenia, alebo keď sú viac ako dva zberače súčasne v kontakte so zariadením vrchného trolejového vedenia, skúšaním sa musí preukázať, že požiadavku na kvalitu odberu prúdu, ktorá je vymedzená v predchádzajúcom texte v ustanovení 4.2.8.2.9.6, spĺňa zberač s najnižším výkonom (určený prostredníctvom simulácií, ktoré sa vykonávajú pred daným skúšaním).
- (4) Zvolený (a teda použitý na skúšanie) typ vzdialenosti konštrukcie vrchného trolejového vedenia (A, B alebo C, v súlade s vymedzením uvedeným v TSI Energia v ustanovení 4.2.13) sa zaznamená v technickej dokumentácii (pozri ustanovenie 4.2.12.2).

## 4.2.8.2.9.8.

Jazda cez úseky s oddelenými fázami alebo s oddelenými systémami (úroveň subsystému „železničné koľajové vozidlá“)

- (1) Vlaky sa musia projektovať tak, aby mohli prechádzať medzi priľahlými úsekmi s jednotlivými systémami napájania elektrickou energiou a s jednotlivými fázami (v súlade s opisom uvedeným v TSI Energia v ustanoveniach 4.2.15 a 4.2.16) bez premostenia týchto úsekov.
- (2) Elektrické jednotky, ktoré sa projektujú na niekoľko systémov napájania elektrickou energiou, musia pri jazde cez úseky s oddelenými systémami automaticky rozpoznať napätie systému napájania elektrickou energiou v zberači.
- (3) Pri jazde cez úseky s oddelenými fázami alebo s oddelenými systémami musí byť možné znížiť spotrebu elektrickej energie danej jednotky na nulu. Register infraštruktúry poskytuje informácie o prípustných polohách zberačov: môžu byť buď stiahnuté alebo zdvihnuté (s povoleným usporiadaním zberačov) pri jazde cez úseky s oddelenými systémami alebo fázami.

**▼ B**

- (4) Elektrické jednotky s maximálnou konštrukčnou rýchlosťou vyššou alebo rovnou ako 250 km/h musia byť vybavené vozidlovým systémom TCMS (riadiaci a monitorovací systém vlaku), ktorý dokáže zo zeme získavať informácie o polohe oddeleného úseku. Vzápätí systém TCMS jednotky automaticky (bez zásahu rušňovodiča) spustí príslušné príkazy na ovládanie zberača a hlavného vypínača.
- (5) Jednotky určené na prevádzku na tratiach, ktoré sú vybavené traťovým systémom ETCS na riadenie-zabezpečenie a návestenie, musia byť vybavené vozidlovým systémom TCMS (riadiaci a monitorovací systém vlaku), ktorý dokáže zo systému ETCS získavať informácie o polohe oddeleného úseku v súlade s opisom uvedeným v prílohe A k TSI CCS pod indexovým číslom 7. Pri jednotkách s maximálnou konštrukčnou rýchlosťou nižšou ako 250 km/h sa nevyžaduje, aby boli následné príkazy automatické, no informácie o oddelenom úseku zo systému ETCS sa musia zobrazovať vo vlaku, aby rušňovodič mohol vykonať príslušný zásah.

## 4.2.8.2.9.9.

Izolácia zberača od vozidla (úroveň subsystému „železničné koľajové vozidlá“)

- (1) Zberače musia byť namontované na elektrickú jednotku tak, aby sa zaistilo izolovanie toku prúdu z hlavy zberača do zariadenia vo vozidle. Izolácia musí byť primeraná pre napätia všetkých systémov, na ktoré je daná jednotka projektovaná.

## 4.2.8.2.9.10.

Stiahnutie zberača (úroveň subsystému „železničné koľajové vozidlá“)

- (1) Elektrické jednotky musia byť projektované na stiahnutie zberača za obdobie splňajúce požiadavky vymedzené v špecifikácii uvedenej v dodatku J-1 pod indexovým č. 51 v ustanovení 4.7 (3 sekundy), a na dynamickú izolačnú vzdialenosť podľa špecifikácie uvedenej v dodatku J-1 pod indexovým č. 52, a to buď prostredníctvom príkazu rušňovodiča, alebo na základe funkcie riadenia vlaku (vrátane funkcií CCS).
- (2) Zberač sa musí stiahnuť do zloženej polohy za menej ako 10 sekúnd.

Pred stiahnutím zberača sa musí automaticky otvoriť hlavný vypínač.

- (3) Ak je elektrická jednotka vybavená automatickým sťahovacím zariadením (ďalej len „ADD“), ktoré stiahne zberač v prípade poruchy hlavy zberača, ADD musí splňať požiadavky špecifikácie uvedenej v dodatku J-1 pod indexovým č. 51 v ustanovení 4.8.
- (4) Elektrické jednotky s maximálnou konštrukčnou rýchlosťou vyššou ako 160 km/h musia byť vybavené zariadením ADD.

**▼B**

- (5) Elektrické jednotky s maximálnou konštrukčnou rýchlosťou vyššou ako 120 km/h, pri prevádzke ktorých sa vyžaduje viac zdvihnutých zberačov, musia byť vybavené zariadením ADD.
- (6) Zariadením ADD sa môžu vybaviť aj ostatné elektrické jednotky.

## 4.2.8.2.10.

## Elektrická ochrana vlaku

- (1) Elektrické jednotky musia byť chránené proti vnútorným skratom (zvnútra jednotky).
- (2) Umiestnenie hlavného vypínača musí byť také, aby sa zaistila ochrana vysokonapäťových obvodov vo vlaku vrátane všetkých vysokonapäťových spojení medzi vozidlami. Zberač, hlavný vypínač a vysokonapäťové spojenie medzi nimi musia byť umiestnené v tom istom vozidle.
- (3) Elektrické jednotky sa musia samy chrániť proti krátkodobým prepätiam, dočasným prepätiam a maximálnemu poruchovému prúdu. Na splnenie tejto požiadavky musí návrh koordinácie elektrickej ochrany spĺňať požiadavky vymedzené v špecifikácii uvedenej v dodatku J-1 pod indexovým č. 53.

## 4.2.8.3.

## Dieselové a iné tepelné hnacie systémy

- (1) Dieselové motory musia byť v súlade s právnymi predpismi Únie, ktoré sa týkajú výfukových plynov (zloženie, hraničné hodnoty).

## 4.2.8.4.

## Ochrana proti elektrickému nebezpečenstvu

- (1) Železničné koľajové vozidlá a ich komponenty pod elektrickým napätím musia byť projektované tak, aby sa zabránilo ich priamemu aj nepriamemu kontaktu s vlakovým personálom a cestujúcimi, a to za bežných okolností a aj v prípade poruchy zariadení. Na splnenie tejto požiadavky sa musia uplatňovať ustanovenia vymedzené v špecifikácii uvedenej v dodatku J-1 pod indexovým č. 54.

## 4.2.9.

*Stanovište rušňovodiča a rozhranie rušňovodič – stroj*

- (1) Požiadavky stanovené v tomto ustanovení sa uplatňujú na jednotky vybavené stanovišťom rušňovodiča.

## 4.2.9.1.

## Stanovište rušňovodiča

## 4.2.9.1.1.

## Všeobecné ustanovenia

- (1) Stanovište rušňovodiča musí byť projektované tak, aby prevádzku mohol zabezpečovať jeden rušňovodič.
- (2) Maximálna úroveň hluku, ktorá sa pripúšťa na stanovišti rušňovodiča, je stanovená v TSI Hluk.

## 4.2.9.1.2.

## Vstup a výstup

## 4.2.9.1.2.1.

## Vstup a výstup v prevádzkových podmienkach

- (1) Stanovište rušňovodiča musí byť prístupné z oboch strán vlaku zo vzdialenosti 200 mm pod temenom koľajnice.

**▼ B**

- (2) Tento prístup môže byť priamo zvonka cez vonkajšie dvere stanovišťa alebo cez priestor v zadnej časti stanovišťa. V druhom prípade sa požiadavky vymedzené v tomto ustanovení uplatňujú na vonkajšie vstupy používané na nástup na stanovište rušňovodiča na oboch stranách vozidla.
- (3) Prostriedky na vstup vlakového personálu na stanovište rušňovodiča a na výstup z neho (napr. schodíky, držadlá alebo kľučky) musia umožňovať bezpečné a jednoduché používanie tým, že majú primerané rozmery (sklon, šírku, rozstup, tvar), ktoré sa posúdia na základe uznaných noriem. Musia sa projektovať so zreteľom na ergonomické kritériá s prihliadnutím na účel ich používania. Schodíky nesmú mať žiadne ostré hrany, ktoré by mohli tvoriť prekážky pre obuv vlakového personálu.
- (4) Železničné koľajové vozidlá s vonkajšími chodbami musia byť vybavené držadlami a opierkami na nohy (popruhové remene) s cieľom zaistiť bezpečnosť rušňovodiča pri vstupe na stanovište.
- (5) Vonkajšie dvere stanovišťa rušňovodiča sa musia otvárať tak, aby po otvorení (ak jednotka stojí) ostali v rámci plánovaného referenčného profilu (pozri ustanovenie 4.2.3.1 tejto TSI).
- (6) Vonkajšie dvere stanovišťa rušňovodiča musia mať minimálnu svetlosť 1 675 × 500 mm, ak sú prístupné zo schodíkov, alebo 1 750 × 500 mm, ak sú prístupné z úrovne podlahy.
- (7) Vnútorne dvere, ktoré používa vlakový personál na vstup na stanovište, musia mať minimálnu svetlosť 1 700 × 430 mm.
- (8) V prípade vonkajších aj vnútorných dverí stanovišťa rušňovodiča, ak sú umiestnené kolmo na vozidlo alebo smerujú pozdĺž boku vozidla, možno svetlosť dverí v hornej časti zmenšiť (uhol na vonkajšej vrchnej strane) vzhľadom na obrys vozidla. Toto zmenšenie sa týka výlučne obrysového ohraničenia v hornej časti. Aj po predmetnom zmenšení musí byť šírka svetlosti v hornej časti dverí prinajmenšom 280 mm.
- (9) Stanovište rušňovodiča a prístup doň musia byť projektované tak, aby vlakový personál mohol zabrániť prístupu neoprávnených osôb bez ohľadu na to, či je stanovište obsadené alebo neobsadené, a aby osoba na stanovišti z neho mohla vyjsť bez toho, aby musela použiť nejaký nástroj alebo kľúč.
- (10) Stanovište rušňovodiča musí byť prístupné aj v prípade, keď vo vozidle nie je k dispozícii napájanie elektrickou energiou. Vonkajšie dvere stanovišťa sa nesmú otvárať neúmyselne.

**▼ B**

- 4.2.9.1.2.2. Núdzový východ zo stanovišťa rušňovodiča
- (1) V núdzovej situácii musí byť možná evakuácia vlakového personálu zo stanovišťa rušňovodiča a vstup záchranej služby do vnútra stanovišťa z oboch strán stanovišťa s použitím jedného z týchto prostriedkov núdzového úniku: vonkajšie dvere stanovišťa (prístup priamo zvonka v súlade s vymedzením uvedeným v predchádzajúcom texte v ustanovení 4.2.9.1.2.1), bočné okná alebo núdzové otvory.
  - (2) Vo všetkých prípadoch musí mať prostriedok núdzového úniku minimálnu svetlosť (voľný priestor) 2 000 cm<sup>2</sup>, s minimálnym vnútorným rozmerom 400 mm, aby sa cez otvor mohli dostať uviaznuté osoby.
  - (3) Predné stanovište rušňovodiča musí mať minimálne jeden vnútorný východ. Tento východ musí viesť do priestoru s minimálnou dĺžkou 2 metre, s minimálnou svetlosťou zodpovedajúcou požiadavkám uvedeným v ustanovení 4.2.9.1.2.1 v bodoch 7 a 8, pričom v tomto priestore (vrátane podlahy) nesmú byť žiadne prekážky, ktoré by bránili úniku rušňovodiča. Uvedený priestor sa musí nachádzať vo vozidle a môže to byť vnútorný priestor alebo priestor otvorený smerom von.
- 4.2.9.1.3. Vonkajšia viditeľnosť
- 4.2.9.1.3.1. Viditeľnosť vpred
- (1) Stanovište rušňovodiča musí byť projektované tak, aby rušňovodič pri vedení vozidla v sede mal jasný a neobmedzený výhľad, aby dokázal rozoznať pevné návěstidlá na ľavej i pravej strane priamej trate a v oblúkoch s polomerom 300 m a viac za podmienok vymedzených v dodatku F.
  - (2) Uvedená požiadavka sa musí splniť aj pri vedení vozidla v stoji za podmienok, ktoré sú vymedzené v dodatku F, pokiaľ ide o rušne a riadiace osobné vozne v prípade, že sú tieto vozne určené aj na prevádzku s rušňovodičom v stoji.
  - (3) V prípade rušňov s centrálnym stanovišťom a v prípade traťových strojov sa na zabezpečenie viditeľnosti nízko umiestnených návěstidiel povolí rušňovodičovi zaujať niekoľko polôh pri vedení vozidla v stanovišti s cieľom splniť uvedenú požiadavku. Pri vedení vozidla v sede sa splnenie tejto požiadavky nevyžaduje.
- 4.2.9.1.3.2. Výhľad dozadu a do strán
- (1) Stanovište rušňovodiča musí byť projektované tak, aby mal rušňovodič výhľad dozadu po oboch stranách stojaceho vlaku. Túto požiadavku možno splniť jedným z týchto spôsobov: otvorením bočného okna alebo panelu na všetkých stranách stanovišťa, vonkajšími zrkadlami, kamerovým systémom.

**▼ B**

- (2) V prípade otvorenia bočného okna alebo panelu na splnenie požiadavky uvedenej v predchádzajúcom texte v bode 1 musí byť otvor dostatočne veľký nato, aby cezeň rušňovodič mohol prestrčiť hlavu. Okrem toho, v prípade rušňov a riadiacich osobných vozňov určených na prevádzku vo vlakovej súprave s rušňom musí konštrukčné riešenie umožňovať rušňovodičovi súbežne ovládať núdzovú brzdu.

## 4.2.9.1.4.

## Usporiadanie interiéru

- (1) Pri vnútornom usporiadaní stanovišťa sa musia brať do úvahy antropometrické merania vzťahujúce sa na rušňovodiča v súlade s ustanoveniami dodatku E.
- (2) Voľnému pohybu personálu vo vnútornom priestore stanovišťa nesmú brániť žiadne prekážky.
- (3) Na podlahe stanovišťa v pracovnom priestore rušňovodiča nesmú byť žiadne schody (s výnimkou vstupu na stanovište a opierky na nohy).
- (4) Vnútorné usporiadanie musí umožňovať vedenie vozidla v sede i v stoji v rušňoch a riadiacich osobných vozňoch v prípade, že sú tieto vozne určené aj na prevádzku s rušňovodičom v stoji.
- (5) Stanovište musí byť vybavené najmenej jedným sedadlom rušňovodiča (pozri ustanovenie 4.2.9.1.5) a okrem toho aj jedným sedadlom určeným pre prípadného sprevádzajúceho člena personálu, pričom toto sedadlo sa nepovažuje za miesto na vedenie vozidla.

## 4.2.9.1.5.

## Sedadlo vodiča

**Požiadavky na úrovni komponentov:**

- (1) Sedadlo rušňovodiča musí byť projektované tak, aby rušňovodič mohol vykonávať všetky bežné riadiace úkony v sede, so zreteľom na antropometrické merania vzťahujúce sa na rušňovodiča v súlade s ustanoveniami dodatku E. Sedadlo musí z fyziologického hľadiska umožňovať správne držanie tela rušňovodiča.
- (2) Rušňovodič musí mať možnosť nastaviť polohu sedadla tak, aby vyhovovala referenčnej polohe očí na účely vonkajšej viditeľnosti v súlade s vymedzením uvedeným v ustanovení 4.2.9.1.3.1.
- (3) Pri projektovaní sedadla a pri používaní sedadla rušňovodičom sa musí zohľadňovať ergonómia a zdravotné hľadiská.

**Požiadavky na začlenenie do stanovišťa rušňovodiča:**

- (4) Montáž sedadla v stanovišti rušňovodiča musí umožniť dodržanie požiadaviek na vonkajšiu viditeľnosť v súlade s ustanovením 4.2.9.1.3.1 a to tak, že nastavenie sedadla možno (na úrovni komponentov) rozlične upravovať, pričom sa nesmie narušiť ergonómia, zdravotné aspekty, ani používanie sedadla rušňovodičom.
- (5) Sedadlo nesmie byť prekážkou pri úniku vodiča v núdzovej situácii.



**▼B**

- (6) Montáž sedadla rušňovodiča do rušňov a riadiacich osobných vozňov v prípade, že sú tieto vozne určené aj na prevádzku s rušňovodičom v stoji, musí umožňovať nastavenie jeho polohy tak, aby sa získal potrebný voľný priestor na vedenie vozidla v stoji.

## 4.2.9.1.6.

## Riadiaci pult rušňovodiča – ergonómia

- (1) Riadiaci pult rušňovodiča a jeho prevádzkové vybavenie a ovládače musia byť usporiadané tak, aby v najbežnejšej polohe pri vedení vozidla umožnili rušňovodičovi zachovať bežné držanie tela bez obmedzenia jeho voľného pohybu, so zreteľom na antropometrické merania vzťahujúce sa na rušňovodiča podľa dodatku E.
- (2) Pred sedadlom rušňovodiča musí byť k dispozícii priestor na čítanie s minimálnou veľkosťou 30 cm na šírku a 21 cm na výšku s cieľom umožniť, aby sa na riadiaci pult mohli rozložiť papierové dokumenty, ktoré sa vyžadujú pri vedení vozidla.
- (3) Prevádzkové a ovládacie prvky musia byť jasne označené, aby ich rušňovodič vedel ľahko identifikovať.
- (4) Ak sa hnacia a/alebo brzdná sila aktivuje pomocou páky (jednej spoločnej alebo viacerými samostatnými), ťažná sila sa zvyšuje zatlačením páky dopredu a brzdná sila sa zvyšuje pritiahnutím páky smerom k rušňovodičovi.

Ak existuje poloha páky určená na núdzové brzdenie, musí sa zreteľne odlíšiť od ostatných polôh páky (napr. prostredníctvom zarážky).

## 4.2.9.1.7.

## Ovládanie klimatizácie a kvalita vzduchu

- (1) Vzduch na stanovišti sa musí obmieňať tak, aby sa koncentrácia CO<sub>2</sub> udržala na úrovniach, ktoré sú špecifikované v ustanovení 4.2.5.8 tejto TSI.
- (2) Pri vedení vozidla v sede (v súlade s vymedzením uvedeným v ustanovení 4.2.9.1.3) nesmie na hlavu a plecia rušňovodiča prúdiť vzduch z vetracieho systému rýchlosťou vyššou, ako je hraničná hodnota, ktorá sa považuje za vhodnú na zabezpečenie priaznivého pracovného prostredia.

## 4.2.9.1.8.

## Vnútorne osvetlenie

- (1) Hlavné osvetlenie stanovišťa musí fungovať na príkaz rušňovodiča vo všetkých bežných prevádzkových režimoch železničných koľajových vozidiel (vrátane stavu vypnutia). Intenzita osvetlenia na úrovni riadiaceho pultu rušňovodiča musí byť vyššia ako 75 lux, okrem traťových strojov, pri ktorých musí byť intenzita osvetlenia vyššia ako 60 lux.
- (2) Na príkaz rušňovodiča sa musí zapnúť nezávislé osvetlenie priestoru na čítanie na pulte rušňovodiča, pričom musí byť nastaviteľné až na hodnotu vyššiu ako 150 lux.
- (3) Takisto musí byť zabezpečené aj nezávislé osvetlenie prístrojov, ktoré sa tiež musí dať nastavovať.

**▼ B**

- (4) V snahe zabrániť nebezpečným zámenám s vonkajším prevádzkovým návessením nie sú na stanovišti rušňovodiča povolené žiadne zelené svetlá ani zelené osvetlenie s výnimkou existujúcich kabínových návestných systémov triedy B (podľa vymedzenia v TSI CCS).

## 4.2.9.2.

## Čelné sklo

## 4.2.9.2.1.

## Mechanické vlastnosti

- (1) Rozmery, umiestnenie, tvar a povrchová úprava (vrátane prvkov potrebných na účely údržby) okien nesmú prekážať vodičovi vo výhľade smerom von (v súlade s vymedzením uvedeným v ustanovení 4.2.9.1.3.1) a musia prispievať k vedeniu vozidla.
- (2) Čelné sklá stanovišťa rušňovodiča musia odolať nárazom projektilov v súlade so špecifikáciou uvedenou v dodatku J-1 pod indexovým č. 55 v ustanovení 4.2.7 a musia byť odolné voči drobeniu v súlade s ustanovením 4.2.9 predmetnej špecifikácie.

## 4.2.9.2.2.

## Optické vlastnosti

- (1) Čelné sklá stanovišťa rušňovodiča musia mať také optické vlastnosti, ktoré nespôsobia zmenu viditeľnosti značiek (tvar a farba) za žiadnych prevádzkových podmienok (napr. pri vyhrievaní čelných skiel s cieľom zabrániť zahmlievaniu a námraze).
- (2) Uhol medzi primárnym a sekundárnym obrazom v nainštalovanej polohe musí byť v súlade s hraničnými hodnotami stanovenými v špecifikácii uvedenej v dodatku J-1 pod indexovým č. 56 v ustanovení 4.2.2.
- (3) Prípustné optické skreslenie videnia musí byť v súlade so špecifikáciou uvedenou v dodatku J-1 pod indexovým č. 56 v ustanovení 4.2.3.
- (4) Zahmlievanie musí byť v súlade so špecifikáciou uvedenou v dodatku J-1 pod indexovým č. 56 v ustanovení 4.2.4.
- (5) Priestupnosť svetla musí byť v súlade so špecifikáciou uvedenou v dodatku J-1 pod indexovým č. 56 v ustanovení 4.2.5.
- (6) Farebnosť musí byť v súlade so špecifikáciou uvedenou v dodatku J-1 pod indexovým č. 56 v ustanovení 4.2.6.

## 4.2.9.2.3.

## Zariadenia

- (1) Čelné sklo musí byť vybavené odnámrazovacím zariadením, odhmlievacím zariadením a prostriedkom na čistenie z vonkajšej strany, ktoré ovláda rušňovodič.
- (2) Umiestnenie, typ a kvalita zariadení na čistenie a ošetrovanie čelných skiel musí zabezpečiť, aby mal rušňovodič stále jasný výhľad do vonkajšieho prostredia pri väčšine poveternostných a prevádzkových podmienok, a nesmie prekážať rušňovodičovi vo výhľade smerom von.
- (3) Musí byť zabezpečená ochrana proti slnku bez toho, aby sa obmedzil výhľad rušňovodiča na vonkajšie značky, návěstidlá a iné vizuálne informácie, keď je prostriedok na túto ochranu v zloženej polohe.

**▼ B**

4.2.9.3. Rozhranie rušňovodič – stroj

4.2.9.3.1. Funkcia kontroly činností rušňovodiča

- (1) Stanovište rušňovodiča musí byť vybavené prostriedkami na monitorovanie činnosti vodiča a na automatické zastavenie vlaku, keď sa zistí nedostatočná činnosť rušňovodiča. Týmto sa železničnému podniku poskytujú vozidlové technické prostriedky na splnenie požiadavky vyplývajúcej z ustanovenia 4.2.2.9 TSI OPE.

- (2) **Špecifikácia prostriedkov na monitorovanie (a zisťovanie nedostatočnej) činnosti rušňovodiča:**

Činnosť rušňovodiča sa monitoruje, keď je vlak v jazdnom usporiadaní a pohybuje sa (kritériom na zisťovanie pohybu je dolná hraničná hodnota rýchlosti). Toto monitorovanie sa vykonáva prostredníctvom kontroly činností rušňovodiča na uznaných rozhraniach určených pre rušňovodičov. Ide napríklad o činnosť rušňovodiča spojenú so špecializovanými zariadeniami (napr. pedál, tlačidlá, ovládače citlivé na dotyk atď.) a/alebo o činnosť rušňovodiča na uznaných rozhraniach určených pre rušňovodičov v rámci systému riadenia a monitorovania vlaku.

Keď sa pri monitorovaní na uznaných rozhraniach určených pre rušňovodičov nezaznamená žiadny úkon rušňovodiča v čase dlhšom ako X sekúnd, spustí sa signalizácia nedostatočnej činnosti rušňovodiča.

Systém musí umožňovať nastavenie (v dielni, v rámci činností údržby) času X v rozsahu 5 sekúnd až 60 sekúnd.

Signalizácia nedostatočnej činnosti rušňovodiča sa musí spustiť aj v prípade, keď sa rovnaký úkon monitoruje nepretržite po dobu dlhšiu ako čas, ktorý neprevyšuje 60 sekúnd, pričom sa na uznanom rozhraní určenom pre rušňovodiča nezaznamená žiadny ďalší úkon.

Predtým, ako sa spustí signalizácia nedostatočnej činnosti rušňovodiča, sa rušňovodičovi musí zobrazit' upozornenie, ktoré mu dá možnosť zareagovať a obnovit' systém.

Systém musí umožňovať sprístupnenie informácie „signalizácia nedostatočnej činnosti rušňovodiča spustená“ rozhraniam s inými systémami (t. j. rádiový systém).

- (3) **Dodatočná požiadavka:**

Zaznamenanie nedostatočnej činnosti rušňovodiča je funkcia, pri ktorej sa musí vykonať štúdia spoľahlivosti s prihliadnutím na poruchový režim súčastí, redundantné obvody, softvér, pravidelné kontroly a iné ustanovenia. Odhadovaná miera poruchovosti danej funkcie (nedostatočná činnosť rušňovodiča vymedzená v predchádzajúcom texte sa nezaznamená) sa musí uviesť v technickej dokumentácii podľa ustanovenia 4.2.12.

**▼ B****(4) Špecifikácia opatrení spustených na úrovni vlaku, keď sa zistí nedostatočná činnosť rušňovodiča:**

Následkom nedostatočnej činnosti rušňovodiča, keď je vlak v jazdnom usporiadaní a pohybuje sa (kritériom na zisťovanie pohybu vlaku je dolná hraničná hodnota rýchlosti), musí byť plná aktivácia prevádzkovej alebo núdzovej brzdy vo vlaku.

V prípade plnej aktivácie prevádzkovej brzdy sa musí automaticky skontrolovať jej účinnosť a v prípade, že je neúčinná, musí nasledovať aktivácia núdzovej brzdy.

**(5) Poznámky:**

— Pripúšťa sa, aby funkciu, ktorá sa opisuje v tomto ustanovení, plnil subsystém CCS.

— Hodnotu času X musí stanoviť a odôvodniť železničný podnik (uplatnenie špecifikácií TSI OPE a CSM s prihliadnutím na jeho platný kódex osvedčených postupov alebo na postupy na dosiahnutie súladu s príslušnými predpismi mimo rámca pôsobnosti tejto TSI).

— Ako prechodné opatrenie sa pripúšťa aj inštalácia systému s pevne stanoveným časom X (nemožno meniť nastavenie), ak čas X je v rozsahu od 5 sekúnd do 60 sekúnd a železničný podnik je schopný odôvodniť tento pevne stanovený čas (v súlade s náležitosťami uvedenými v predchádzajúcom texte).

— Členský štát môže uložiť železničným podnikom, ktoré vykonávajú prevádzku na jeho území, povinnosť prispôsobiť ich železničné koľajové vozidlá s maximálnym limitom pre čas X, ak členský štát môže preukázať, že to je potrebné na zachovanie úrovne vnútroštátnej bezpečnosti. Vo všetkých ostatných prípadoch členské štáty nesmú brániť v prístupe železničným podnikom, ktoré používajú vyšší čas Z (v rámci stanoveného rozsahu).

## 4.2.9.3.2. Ukazovateľ rýchlosti

- (1) Táto funkcia a príslušné posudzovanie zhody sa uvádzajú v TSI CCS.

## 4.2.9.3.3. Zobrazovacia jednotka a monitory rušňovodiča

- (1) Funkčné požiadavky týkajúce sa informácií a príkazov, ktoré sú k dispozícii na stanovišti rušňovodiča, sa špecifikujú spolu s inými požiadavkami platnými pre konkrétnu funkciu v príslušnom ustanovení pre danú funkciu. To isté platí aj pre informácie a príkazy, ktoré sa poskytujú prostredníctvom zobrazovacích jednotiek a monitorov.

**▼ B**

Informácie a príkazy ERTMS vrátane tých, ktoré sa poskytujú prostredníctvom zobrazovacej jednotky, sa špecifikujú v TSI CCS.

- (2) Pokiaľ ide o funkcie v rozsahu pôsobnosti tejto TSI, informácie alebo príkazy, ktoré má používať rušňovodič na riadenie a ovládanie vlaku, a ktoré sa odovzdávajú prostredníctvom zobrazovacích jednotiek alebo monitorov, musia byť navrhnuté tak, aby ich rušňovodič vedel správne používať a riadne na ne reagoval.

## 4.2.9.3.4.

## Riadiace prvky a ukazovatele

- (1) Funkčné požiadavky sa špecifikujú s inými požiadavkami platnými pre konkrétnu funkciu v príslušnom ustanovení pre danú funkciu.
- (2) Všetky svetlá ukazovateľov musia byť projektované tak, aby ich bolo možné správne prečítať v podmienkach prirodzeného alebo umelého osvetlenia vrátane vedľajšieho osvetlenia.
- (3) Možné odrazy osvetlených ukazovateľov a tlačidiel v oknách stanovišťa rušňovodiča nesmú zasahovať do výhľadu vodiča v jeho bežnej pracovnej polohe.
- (4) S cieľom zabrániť nebezpečným zámenám s vonkajším prevádzkovým návstením, na stanovišti rušňovodiča nie sú povolené žiadne zelené svetlá ani zelené osvetlenie s výnimkou existujúcich návestných systémov triedy B na stanovišti (podľa TSI CCS).
- (5) Zvukové informácie, ktoré generuje vozidlové zariadenie na stanovišti rušňovodiča, musia dosahovať prinajmenšom 6 dB(A) nad úrovňou hluku na stanovišti (táto referenčná úroveň hluku sa meria za podmienok vymedzených v TSI Hluk).

## 4.2.9.3.5.

## Označovanie

- (1) Na stanovištiach rušňovodičov sa uvádzajú tieto informácie:
  - maximálna rýchlosť ( $V_{max}$ );
  - identifikačné číslo železničného koľajového vozidla (číslo hnacieho vozidla);
  - umiestnenie prenosného vybavenia (napr. zariadenia na odtiahnutie vlastnými prostriedkami, návěstidlá);
  - núdzový východ.
- (2) Na označenie ovládačov a ukazovateľov na stanovišti rušňovodiča sa použijú harmonizované piktogramy.

## 4.2.9.3.6.

## Funkcia diaľkového ovládania personálom pri posune

- (1) Ak je personálu k dispozícii funkcia diaľkového ovládania jednotky pri posune, musí sa navrhnuť tak, aby daný člen personálu mohol bezpečne riadiť pohyb vlaku a aby sa zabránilo chybám pri používaní predmetnej funkcie.

**▼ B**

- (2) Predpokladá sa, že daný člen personálu, ktorý využíva funkciu diaľkového ovládania, môže pri používaní zariadenia s diaľkovým ovládaním vizuálne sledovať pohyb vlaku.
- (3) Návrh funkcie diaľkového ovládania vrátane bezpečnostných hľadísk sa musí posúdiť podľa uznaných noriem.

#### 4.2.9.4. Nástroje vo vozidle a prenosné vybavenie

- (1) Na stanovišti rušňovodiča alebo v jeho blízkosti musí byť priestor na uloženie týchto zariadení pre prípad, že by ich rušňovodič potreboval v núdzovej situácii:
  - baterka s červeným a bielym svetlom;
  - skratovacie zariadenie pre traťové obvody;
  - koľajové zarážky, ak účinok núdzovej brzdy nie je dostatočný v závislosti od sklonu trate (pozri ustanovenie 4.2.4.5.5 „Zaisťovacia brzda“);
  - hasiaci prístroj (musí byť umiestnený na stanovišti rušňovodiča, pozri aj ustanovenie 4.2.10.3.1);
  - v hnacích jednotkách nákladných vlakov s ľudskou obsluhou: zariadenie na odtiahnutie vlastnými prostriedkami v súlade s TSI SRT (pozri ustanovenie 4.7.1 TSI SRT).

#### 4.2.9.5. Skladovací priestor pre osobné veci personálu

- (1) Všetky stanovištia rušňovodiča musia byť vybavené:
  - dvoma vešiakmi na oblečenie alebo výklenkom s tyčou na vešanie odevov;
  - voľným priestorom na uloženie kufra alebo tašky s rozmermi 300 mm × 400 mm × 400 mm.

#### 4.2.9.6. Záznamové zariadenie

- (1) Zoznam informácií, ktoré sa majú zaznamenávať, sa vymedzuje v TSI OPE.
- (2) Jednotka musí byť vybavená prostriedkami na zaznamenanie týchto informácií v súlade s nasledujúcimi požiadavkami:
- (3) Musia byť splnené funkčné požiadavky vymedzené v špecifikácii uvedenej v dodatku J-1 pod indexovým č. 57 v ustanoveniach 4.2.1, 4.2.2, 4.2.3 a 4.2.4.
- (4) Vlastnosti zaznamenávania musia spĺňať požiadavky podľa triedy R1 špecifikácie uvedenej v dodatku J-1 pod indexovým číslom 57 v ustanovení 4.3.1.2.2.

**▼ B**

- (5) Integrita (konzistentnosť, správnosť) zaznamenaných a extrahovaných údajov musí byť v súlade so špecifikáciou uvedenou v dodatku J-1 pod indexovým číslom 57 v ustanovení 4.3.1.4.
- (6) Integrita údajov musí byť zaistená podľa špecifikácie uvedenej v dodatku J-1 pod indexovým číslom 57 v ustanovení 4.3.1.5.
- (7) Na chránené pamäťové médium sa vzťahuje úroveň ochrany „A“ v súlade so špecifikáciou uvedenou v dodatku J-1 pod indexovým č. 57 v ustanovení 4.3.1.7.

4.2.10. *Požiarna bezpečnosť a evakuácia*4.2.10.1. *Všeobecné ustanovenia a kategorizácia*

- (1) Toto ustanovenie sa uplatňuje na všetky jednotky.
- (2) Železničné koľajové vozidlá musia byť projektované tak, aby chránili cestujúcich a personál vozidla v prípade nebezpečenstva požiaru vo vozidle, a aby bolo možné vykonať účinnú evakuáciu a záchrannú akciu v núdzových situáciách. Tieto náležitosti sa považujú za splnené, keď sa dodržia požiadavky tejto TSI.
- (3) V technickej dokumentácii podľa ustanovenia 4.2.12 tejto TSI sa musí zaznamenať kategória jednotky z hľadiska požiarnej bezpečnosti, na ktorú sa prihliadalo pri projektovaní danej jednotky v súlade s vymedzením uvedeným v ustanovení 4.1.4 tejto TSI.

4.2.10.2. *Protipožiarne opatrenia*4.2.10.2.1. *Požiadavky na materiály*

- (1) Pri výbere materiálov a komponentov sa musia zohľadniť ich protipožiarne vlastnosti, napr. horľavosť, hustota dymu a toxicita.
- (2) Materiály použité na konštrukciu jednotky železničného koľajového vozidla musia spĺňať požiadavky špecifikácie uvedenej v dodatku J-1 pod indexovým č. 58 pre danú prevádzkovú kategóriu (vymedzenie sa uvádza v nasledujúcom texte):
  - prevádzková kategória 2 pre osobné železničné koľajové vozidlá kategórie A (vrátane osobného rušňa);
  - prevádzková kategória 3 pre osobné železničné koľajové vozidlá kategórie B (vrátane osobného rušňa);
  - prevádzková kategória 2 pre nákladné rušne a motorové jednotky určené na prepravu iného užitočného zaťaženia (pošta, náklad atď.);
  - prevádzková kategória 1 pre traťové stroje s požiadavkami obmedzenými na priestory, ktoré sú prístupné personálu, keď je jednotka v dopravnom jazdnom usporiadaní (pozri oddiel 2.3 tejto TSI).

**▼ B**

- (3) Na zabezpečenie konštantných vlastností výrobku a zaistenie stabilného výrobného procesu sa požaduje:

- osvedčenie potvrdzujúce súlad s normou. Dané osvedčenie sa vydá hneď po preskúšaní materiálu a jeho prehodnotenie sa vykoná každých päť rokov.
- V prípade, že nenastali zmeny vo vlastnostiach výrobku a vo výrobnom procese a nezmenili sa ani požiadavky (TSI), nevyžaduje sa vykonanie nového skúšania daného materiálu. V osvedčení stačí aktualizovať dátum vydania.

## 4.2.10.2.2.

## Osobitné opatrenia pre horľavé kvapaliny

- (1) Železničné koľajové vozidlá musia byť vybavené opatreniami na ochranu proti vypuknutiu požiaru a jeho rozšíreniu v dôsledku úniku horľavých kvapalín alebo plynov.
- (2) Horľavé kvapaliny používané ako chladiace médium vo vysokonapäťových zariadeniach nákladných rušňov musia byť v súlade s požiadavkou R14 špecifikácie uvedenej v dodatku J-1 pod indexovým číslom 59.

## 4.2.10.2.3.

## Detektor horúcobežnosti ložísk

Príslušné požiadavky sa uvádzajú v ustanovení 4.2.3.3.2 tejto TSI.

## 4.2.10.3.

## Opatrenia vzťahujúce sa na detekciu/hasenie požiaru

## 4.2.10.3.1.

## Prenosné hasiace prístroje

- (1) Toto ustanovenie sa uplatňuje na jednotky určené na prepravu cestujúcich a/alebo personálu.
- (2) V priestoroch, kde sa nachádzajú cestujúci a/alebo personál, musí byť jednotka vybavená primeranými a postačujúcimi prenosnými hasiacimi prístrojmi.
- (3) Na účely použitia v železničných koľajových vozidlách sa za primerané považujú vodné hasiace prístroje obsahujúce vodu a hasiace prímеси.

## 4.2.10.3.2.

## Systémy na detekciu požiaru

- (1) Zariadenia a priestory železničného koľajového vozidla, ktoré predstavujú nebezpečenstvo vzniku požiaru, musia byť vybavené systémom na skorú detekciu požiaru.
- (2) Po zistení požiaru o tom musí byť upovedomený rušňovodič a spustia sa náležité automatické úkony s cieľom minimalizovať súvisiace nebezpečenstvo, ktoré hrozí cestujúcim a vlakovému personálu.
- (3) V lôžkových oddeleniach sa pri zistení požiaru spustí v danom priestore zvukový a optický miestny poplach. Zvukový signál musí byť dostatočne hlasný nato, aby zobudil cestujúcich. Optický signál musí byť jasne viditeľný a nesmú ho zakrývať žiadne prekážky.



**▼ B**

## 4.2.10.3.3. Automatický protipožiarň systém v nákladných dieseľových jednotkách

- (1) Toto ustanovenie sa uplatňuje na nákladné rušne na dieseľový pohon a na nákladné motorové jednotky na dieseľový pohon.
- (2) Tieto jednotky musia byť vybavené automatickým systémom schopným odhaliť požiar dieseľového paliva, odstaviť všetky príslušné zariadenia a úplne zastaviť prísun paliva.

## 4.2.10.3.4. Systémy hasenia a kontroly požiaru v osobných železničných koľajových vozidlách

- (1) Toto ustanovenie sa uplatňuje na jednotky patriace medzi osobné železničné koľajové vozidlá kategórie B.
- (2) Jednotka musí byť vybavená primeranými opatreniami na kontrolu šírenia tepla a splodín horenia vo vlaku.
- (3) Táto požiadavka sa považuje za splnenú overením zhody týchto požiadaviek:

— Jednotka musí byť v priestoroch pre cestujúcich/personál každého vozidla vybavená plnými priečkami v celom priereze vozidla s maximálnym rozstupom 30 metrov, ktoré dokážu splňať požiadavky týkajúce sa integrity po dobu minimálne 15 minút (za predpokladu, že požiar môže vzniknúť na oboch stranách danej priečky). Prípadne možno použiť iný systém hasenia a kontroly požiaru (FCCS).

— Jednotka musí byť vybavená protipožiarňymi bariérami, ktoré musia splňať požiadavky týkajúce sa integrity a tepelnej izolácie po dobu minimálne 15 minút, a to na týchto miestach (v závislosti od konkrétnej jednotky):

— medzi stanovišťom rušňovodiča a oddelením za stanovišťom (za predpokladu vzniku požiaru v zadnom oddelení);

— medzi spaľovacím motorom a príahľými priestormi, ktoré sú určené pre cestujúcich/personál (za predpokladu vzniku požiaru v spaľovacom motore);

— medzi oddeleniami s elektrickým napájacím vedením a/alebo zariadením trakčného obvodu a priestormi, ktoré sú určené pre cestujúcich/personál (za predpokladu vzniku požiaru v elektrickom napájacom vedení a/alebo zariadení trakčného obvodu).

— Skúška sa musí vykonať podľa požiadaviek špecifikácie uvedenej v dodatku J-1 pod indexovým č. 60.

**▼B**

- (4) Ak sa v priestoroch, ktoré sú určené pre cestujúcich/personál, namiesto priečok v celom priereze vozidla použijú iné systémy FCCS, uplatňujú sa tieto požiadavky:
- Musia byť nainštalované v každom vozidle jednotky, ktoré je určené na prepravu cestujúcich a/alebo personálu;
  - Musia zabezpečiť, aby sa oheň a dym v nebezpečných koncentráciách nešíril do vzdialenosti viac ako 30 m v priestoroch určených pre cestujúcich/personál vo vnútri jednotky minimálne počas 15 minút od vzniku požiaru.

Posúdenie tohto parametra je otvoreným bodom.

- (5) Ak sa použijú iné systémy FCCS, ktoré sa opierajú o spoľahlivosť a použiteľnosť systémov, komponentov alebo funkcií, musia sa podrobiť štúdiu spoľahlivosti s prihliadnutím na poruchový režim komponentov, redundantné obvody, softvér, pravidelné kontroly a iné ustanovenia. Odhadovaná miera poruchovosti danej funkcie (nedostatočná miera regulácie šírenia tepla a splodín horenia) musí byť uvedená v technickej dokumentácii podľa ustanovenia 4.2.12.

Na základe tejto štúdie sa vymedzia prevádzkové podmienky a podmienky údržby systému FCCS, ktoré sa začlenia do dokumentácie týkajúcej sa údržby a do prevádzkovej dokumentácie podľa ustanovení 4.2.12.3 a 4.2.12.4.

## 4.2.10.3.5.

Opatrenia proti šíreniu požiaru v nákladných rušňoch a nákladných motorových jednotkách

- (1) Toto ustanovenie sa uplatňuje na nákladné rušne a nákladné motorové jednotky.
- (2) Tieto jednotky musia byť vybavené protipožiarnou bariérou na ochranu stanovišťa rušňovodiča.
- (3) Tieto protipožiarné bariéry musia spĺňať požiadavky týkajúce sa integrity a tepelnej izolácie po dobu minimálne 15 minút. Musia sa podrobiť skúške podľa požiadaviek špecifikácie uvedenej v dodatku J-1 pod indexovým č. 61.

## 4.2.10.4.

Požiadavky týkajúce sa núdzových situácií

## 4.2.10.4.1.

Núdzové osvetlenie

- (1) Na zaistenie ochrany a bezpečnosti vo vozidle v prípade núdzovej situácie musia byť vlaky vybavené systémom núdzového osvetlenia. Tento systém musí poskytnúť primeranú úroveň osvetlenia v priestoroch pre cestujúcich a v služobných priestoroch takto:
- (2) pri jednotkách s maximálnou konštrukčnou rýchlosťou vyššou alebo rovnou 250 km/h, počas prevádzkovej doby minimálne tri hodiny od výskytu poruchy hlavného napájania elektrickou energiou;
- (3) pri jednotkách s maximálnou konštrukčnou rýchlosťou nižšou ako 250 km/h, počas prevádzkovej doby minimálne 90 minút od výskytu poruchy hlavného napájania elektrickou energiou;

**▼ B**

- (4) intenzita osvetlenia aspoň 5 luxov na úrovni podlahy.
- (5) Hodnoty intenzity osvetlenia v konkrétnych priestoroch a metódy posudzovania zhody musia byť v súlade so špecifikáciou uvedenou v dodatku J-1 pod indexovým č. 62.
- (6) V prípade požiaru musí núdzové osvetlenie zachovať aspoň 50 % intenzitu svetla vo vozidlách, ktoré neboli postihnuté požiarom, počas minimálne 20 minút. Táto požiadavka sa považuje za splnenú vykonaním uspokojivej analýzy poruchového režimu.

## 4.2.10.4.2.

## Regulovanie dymu

- (1) Toto ustanovenie sa uplatňuje na všetky jednotky. V prípade požiaru sa musí minimalizovať šírenie výparov do priestorov, v ktorých sa nachádzajú cestujúci a/alebo personál, a to uplatnením týchto požiadaviek:
- (2) Musí byť možné vypnúť alebo zavrieť všetky prostriedky na vetranie zvonka s cieľom zabrániť, aby dym zvonka prenikol do jednotky.

Táto požiadavka sa v rámci subsystému „železničné koľajové vozidlá“ overí na úrovni jednotky.

- (3) Na úrovni vozidla musí byť možné vypnúť vetranie a recirkuláciu s cieľom zabrániť šíreniu dymu, ktorý sa nachádza vnútri vozidla. Možno to docieľiť vypnutím vetrania.
- (4) Tieto úkony môže vykonať vlakový personál manuálne alebo ich možno vykonať prostredníctvom diaľkového ovládania. Spustenie príslušných úkonov sa pripúšťa na úrovni vlaku alebo na úrovni vozidla.
- (5) V prípade jednotiek určených na prevádzku na tratiach vybavených traťovým systémom ETCS na riadenie-zabezpečenie a návštenie (vrátane informácií o vzduchotesnosti v súlade s opisom uvedeným v prílohe A k TSI CCS pod indexovým číslom 7), vozidlový ovládací systém v danej jednotke musí byť schopný prijímať zo systému ETCS informácie o vzduchotesnosti.

## 4.2.10.4.3.

## Výstražný systém pre cestujúcich a komunikačné prostriedky

Príslušné požiadavky sa uvádzajú v ustanoveniach 4.2.5.2, 4.2.5.3 a 4.2.5.4 tejto TSI.

## 4.2.10.4.4.

## Jazdná schopnosť

- (1) Toto ustanovenie sa uplatňuje na osobné železničné koľajové vozidlá kategórie A a B (vrátane osobných rušňov).
- (2) Jednotka musí byť projektovaná tak, aby v prípade požiaru vo vlaku jazdná schopnosť vlaku umožnila doraziť na vhodné miesto na uhasenie požiaru.
- (3) Zhoda s požiadavkami sa musí preukázať uplatnením špecifikácie uvedenej v dodatku J-1 pod indexovým číslom 63, pričom požiar typu 2 ovplyvní tieto systémové funkcie:

**▼ B**

— brzdenie železničného koľajového vozidla patriaceho do kategórie A požiarnej bezpečnosti: táto funkcia sa posúdi z hľadiska trvania po dobu štyroch minút;

— brzdenie a trakcia železničného koľajového vozidla patriaceho do kategórie B požiarnej bezpečnosti: tieto funkcie sa posúdia z hľadiska trvania po dobu 15 minút pri minimálnej rýchlosti 80 km/h.

4.2.10.5. Požiadavky týkajúce sa evakuácie

4.2.10.5.1. Núdzové východy pre cestujúcich

- (1) Tento oddiel sa uplatňuje na jednotky určené na prepravu cestujúcich.

**Vymedzenie pojmov a vysvetlenia**

- (2) Núdzový východ: opatrenie vo vlaku, ktoré umožňuje cestujúcim vo vlaku výstup z vlaku v prípade núdzovej situácie. Vonkajšie dvere pre cestujúcich sú konkrétnym typom núdzového východu.
- (3) Úniková trasa: trasa vedúca cez vlak, na ktorú možno vstúpiť a z ktorej možno vystúpiť na rôznych koncoch vlaku, pričom umožňuje pohyb cestujúcich a personálu bez prekážok v smere pozdĺžnej osi vlaku. Vnútorne dvere na únikovej trase, ktoré cestujúci používajú pri bežnej prevádzke, a ktoré možno otvoriť aj v prípade poruchy napájania elektrickou energiou, sa nepovažujú za prekážku, ktorá bráni pohybu cestujúcich a personálu.
- (4) Priestor pre cestujúcich: priestor, do ktorého majú cestujúci prístup bez osobitného povolenia.
- (5) Oddelenie: priestor pre cestujúcich alebo personál, ktorý sa nemôže používať ako úniková trasa pre cestujúcich alebo personál.

**Požiadavky**

- (6) Pozdĺž únikovej trasy sa na oboch stranách jednotky musí nachádzať dostatočný počet núdzových východov. Musí byť k nim dobrý prístup a musia byť dostatočne veľké nato, aby nimi mohli prechádzať ľudia.
- (7) Cestujúci musia mať možnosť otvoriť núdzový východ zvnútra vlaku.
- (8) Všetky vonkajšie dvere pre cestujúcich musia byť vybavené zariadeniami na núdzové otvorenie, prostredníctvom ktorých možno tieto dvere použiť ako núdzové východy (pozri ustanovenie 4.2.5.5.9).
- (9) Každé vozidlo určené maximálne pre 40 cestujúcich musí mať najmenej dva núdzové východy.
- (10) Každé vozidlo určené pre viac ako 40 cestujúcich musí mať najmenej tri núdzové východy.
- (11) Každé vozidlo určené na prepravu cestujúcich musí mať najmenej jeden núdzový východ na každej strane vozidla.

**▼ B**

- (12) Počet dverí a ich rozmery musia umožňovať vykonanie úplnej evakuácie cestujúcich (bez batožiny) v priebehu troch minút. Je povolené prihliadať nato, že cestujúcim so zníženou pohyblivosťou pomôžu pri vystupovaní iní cestujúci alebo personál, a že osoby pripútané na invalidný vozík sa evakuujú bez invalidného vozíka.

Táto požiadavka sa musí overiť prostredníctvom fyzickej skúšky za bežných prevádzkových podmienok.

## 4.2.10.5.2.

Núdzové východy na stanovišti rušňovodiča

Príslušné požiadavky sa uvádzajú v ustanovení 4.2.9.1.2.2 tejto TSI.

## 4.2.11.

*Servis*

## 4.2.11.1.

Všeobecné ustanovenia

- (1) Servis a malé opravy potrebné na zaistenie bezpečnej prevádzky medzi údržbárskymi úkonmi musí byť možné vykonávať, aj keď je vlak odstavený mimo svojej základne, kde bežne prebieha jeho údržba.
- (2) V tejto časti sa uvádza súhrn požiadaviek na opatrenia, ktoré súvisia so servisom vlakov počas prevádzky alebo pri odstavení v rámci siete. Cieľom väčšiny z týchto požiadaviek je zaistiť vybavenie železničných koľajových vozidiel všetkými zariadeniami potrebnými na splnenie opatrení, ktoré sa vyžadujú v iných oddieloch tejto TSI a TSI Infraštruktúra.
- (3) Vlaky musí byť možné odstaviť bez vlakového personálu vo vlaku, s napájaním z trolejového vedenia alebo s pomocným napájaním potrebným na zabezpečenie osvetlenia, klimatizácie, chladiacich skriň atď.

## 4.2.11.2.

Vonkajšie čistenie vlaku

## 4.2.11.2.1.

Čistenie čelného skla stanovišťa rušňovodiča

- (1) Toto ustanovenie sa uplatňuje na všetky jednotky vybavené stanovišťom rušňovodiča.
- (2) Čistenie čelného skla stanovišťa rušňovodiča z vonkajšej strany vlaku musí byť možné bez toho, aby bolo potrebné odmontovať nejaký komponent alebo kryt.

## 4.2.11.2.2.

Vonkajšie čistenie na umývacej linke

- (1) Toto ustanovenie sa uplatňuje na jednotky vybavené trakčným zariadením určené na čistenie z vonkajšej strany na umývacej linke.
- (2) Rýchlosť vlakov, ktoré sa majú čistiť z vonkajšej strany na umývacej linke, musí byť možné regulovať na vodorovnej trati v rozsahu od 2 km/h do 5 km/h. Cieľom tejto požiadavky je zabezpečiť zlučiteľnosť s umývacími linkami.

**▼B**

## 4.2.11.3. Prípojka do systému na vyprázdňovanie toaliet

- (1) Toto ustanovenie sa uplatňuje na jednotky vybavené vzduchotesne uzatvorenými zadržiacimi systémami (s čistou alebo recyklovanou vodou), ktoré je potrebné vyprázdňovať v dostatočných časových intervaloch v určených depách podľa vopred stanoveného plánu.
- (2) Nasledujúce prípojky jednotky do systému na vyprázdňovanie toaliet musia byť v súlade s týmito špecifikáciami:
  - vyprázdňovacia dýza 3" (vnútorná časť): pozri dodatok G-1;
  - splachovacia prípojka pre nádrž toalety (vnútorná časť), ktorej použitie nie je povinné: pozri dodatok G-1.

## 4.2.11.4. Zariadenie na dopĺňanie vody

- (1) Toto ustanovenie sa uplatňuje na jednotky vybavené vodovodnými kohútikmi, na ktoré sa vzťahuje ustanovenie 4.2.5.1 tejto TSI.
- (2) Voda, ktorá sa privádza do vlaku v interoperabilnej sieti až po plniace rozhranie so železničným koľajovým vozidlom, sa považuje za pitnú vodu v súlade so smernicou 98/83/ES, podľa vymedzenia uvedeného v ustanovení 4.2.12.4 TSI INF.

Skladovacie zariadenie vo vozidle nesmie vyvolávať žiadne ďalšie riziká pre zdravie ľudí okrem rizík súvisiacich so skladovaním vody doplnenej v súlade s uvedenými ustanoveniami. Táto požiadavka sa považuje za splnenú na základe posúdenia materiálu a kvality potrubia a tesnenia. Materiály musia byť vhodné na prepravu a skladovanie vody určenej na ľudskú spotrebu.

## 4.2.11.5. Rozhranie na dopĺňanie vody

- (1) Toto ustanovenie sa uplatňuje na jednotky vybavené vodnou nádržou privádzajúcou vodu do hygienických zariadení, na ktoré sa vzťahuje ustanovenie 4.2.5.1 tejto TSI.
- (2) Prípojka na prívod vody do nádrží musí byť v súlade s obr. 1 špecifikácie uvedenej v dodatku J-1 pod indexovým č. 64.

## 4.2.11.6. Osobitné požiadavky na odstavenie vlakov

- (1) Toto ustanovenie sa uplatňuje na jednotky určené na napájanie elektrickou energiou počas odstavenia.
- (2) Jednotka musí byť zlučiteľná prinajmenšom s jedným z nasledujúcich vonkajších systémov napájania elektrickou energiou a (v prípade potreby) musí byť vybavená náležitým rozhraním na vytvorenie elektrického spojenia s týmto vonkajším zdrojom napájania elektrickou energiou (zástrčka):
- (3) napájacie trolejové vedenie (pozri ustanovenie 4.2.8.2.9 Požiadavky týkajúce sa zberača).

**▼M3**

- (4) Jednopolové napájacie vedenie (striedavý prúd 1 kV, striedavý/jednosmerný prúd 1,5 kV, jednosmerný prúd 3 kV), podľa špecifikácie uvedenej v dodatku J-1, indexové číslo 111.

**▼ B**

- (5) miestne pomocné vonkajšie napájanie elektrickou energiou 400 V, ktoré možno pripojiť k zásuvke typu „3P + uzemnenie“, podľa špecifikácie uvedenej v dodatku J-1 pod indexovým číslom 65.

## 4.2.11.7. Zariadenie na dopĺňanie paliva

- (1) Toto ustanovenie sa uplatňuje na jednotky vybavené systémom na dopĺňanie paliva.
- (2) Vlaky na motorovú naftu podľa prílohy II k smernici Európskeho parlamentu a Rady 2009/30/ES <sup>(1)</sup> musia byť vybavené prípojkami na dopĺňanie paliva na oboch stranách vozidla v maximálnej výške 1 500 mm nad temenom koľajnice. Tieto prípojky musia byť kruhové s minimálnym priemerom 70 mm.
- (3) Vlaky na iný typ motorovej nafty musia byť vybavené zabezpečeným plniacim otvorom a nádržou na palivo s cieľom zabrániť neúmyselnému dopĺňaniu nesprávneho paliva.
- (4) Typ prípojky na dopĺňanie paliva musí byť zaznamenaný v technickej dokumentácii.

## 4.2.11.8. Čistenie interiéru vlaku – napájanie elektrickou energiou

- (1) V jednotkách s maximálnou konštrukčnou rýchlosťou vyššou alebo rovnou ako 250 km/h musí byť vnútri jednotky k dispozícii prípojka na napájanie elektrickou energiou s týmito parametrami: 3 000 VA pri 230 V, 50 Hz. Prípojky musia byť rozmiestnené tak, aby všetky miesta, ktoré treba čistiť, boli od najbližšej zásuvky vzdialené najviac 12 metrov.

## 4.2.12. Dokumentácia týkajúca sa prevádzky a údržby.

- (1) Požiadavky špecifikované v tomto ustanovení 4.2.12 sa uplatňujú na všetky jednotky.

## 4.2.12.1. Všeobecné ustanovenia

- (1) V tomto ustanovení 4.2.12 TSI sa opisuje dokumentácia vyžadovaná ► **M3** v ustanovení 2.4 písm. a) prílohy IV k smernici (EÚ) 2016/797 ◀ (ustanovenie s názvom „Súbor technickej dokumentácie“): „*technické vlastnosti konštrukčného riešenia – okrem iného celkové a podrobné výkresy súvisiace s realizáciou, elektrické a hydraulické schémy, schémy kontrolných okruhov, opis systémov spracovania dát a automatických systémov, prevádzkové a údržbárske príručky atď., ktoré sú relevantné pre príslušný subsystém*“.

**▼ M3**

- (2) Túto dokumentáciu, ktorá je súčasťou súboru technickej dokumentácie, zostaví žiadateľ a musí ju pripojiť k vyhláseniu ES o overení. Žiadateľ ju musí uchovávať počas prevádzkovej životnosti subsystému.

<sup>(1)</sup> Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2009/30/ES z 23. apríla 2009, ktorou sa mení a dopĺňa smernica 98/70/ES, pokiaľ ide o kvalitu automobilového benzínu, motorovej nafty a plynového oleja a zavedenie mechanizmu na monitorovanie a zníženie emisií skleníkových plynov, a ktorou sa mení a dopĺňa smernica Rady 1999/32/ES, pokiaľ ide o kvalitu paliva využívaného v plavidlách vnútrozemskej vodnej dopravy, a zrušuje smernica 93/12/EHS (Ú. v. EÚ L 140, 5.6.2009, s. 88).

**▼ M3**

- (3) Žiadateľ alebo ktorýkoľvek subjekt poverený žiadateľom (napr. držiteľ) poskytne časť tejto dokumentácie, ktorá je potrebná na správu dokumentácie týkajúcej sa údržby podľa vymedzenia v článku 14 ods. 3 písm. b) smernice Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/798 <sup>(1)</sup>, subjektu zodpovednému za údržbu ihneď po tom, ako mu bola pridelená zodpovednosť za údržbu jednotky.
- (4) Dokumentácia obsahuje aj zoznam komponentov dôležitých z hľadiska bezpečnosti. Pod pojmom komponenty dôležité z hľadiska bezpečnosti sa myslia komponenty, v prípade ktorých môže jediná porucha viesť priamo k vážnej nehode, ako sa vymedzuje v článku 3 ods. 12 smernice (EÚ) 2016/798.
- (5) Obsah dokumentácie sa opisuje v nasledujúcich ustanoveniach.

**▼ B**

4.2.12.2.

**V š e o b e c n á d o k u m e n t á c i a**

Je potrebné zabezpečiť túto dokumentáciu, ktorá obsahuje opis železničného koľajového vozidla:

- (1) Celkové výkresy.
- (2) Elektrické, pneumatické a hydraulické schémy, schémy riadiacich obvodov potrebné na vysvetlenie fungovania a prevádzky príslušných systémov.
- (3) Opis počítačových vozidlových systémov vrátane opisu funkcií, špecifikácie rozhraní, spracovania údajov a protokolov.

**▼ M3**

- (3a) V prípade jednotiek určených a posudzovaných vzhľadom na všeobecnú prevádzku musí obsahovať opis elektrických rozhraní medzi jednotkami a komunikačných protokolov s odkazom na normy alebo iné normatívne dokumenty, ktoré boli použité. Komunikačné protokoly (ak boli použité) musia spĺňať špecifikáciu uvedenú v dodatku J-1 pod indexovým č. 112.

**▼ B**

- (4) Referenčný prierez a súlad s interoperabilnými referenčnými obrysami G1, GA, GB, GC alebo DE3 v súlade s požiadavkami ustanovenia 4.2.3.1.
- (5) Hmotnostná bilancia s predpokladmi pre posudzované podmienky zaťaženia v súlade s požiadavkami ustanovenia 4.2.2.10.
- (6) Zaťaženie náprav a vzdialenosť náprav v súlade s požiadavkami ustanovenia 4.2.3.2.1.
- (7) Skúšobný protokol o dynamickom správaní pri jazde vrátane záznamu o kvalite skúšobnej trate a parametrov zaťaženia koľaje vrátane možných obmedzení používania, ak sa preskúšanie vozidla vzťahuje len na časť skúšobných podmienok, v súlade s požiadavkami ustanovenia 4.2.3.4.2.

<sup>(1)</sup> Smernica Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/798 z 11. mája 2016 o bezpečnosti železníc (Ú. v. EÚ L 138, 26.5.2016, s. 102).



**▼ B**

- (8) Predpoklad, ktorý sa použil na posúdenie zaťaženia v dôsledku jazdy podvozku v súlade s požiadavkami ustanovenia 4.2.3.5.1 a ustanovenia 6.2.3.7 pre dvojkolesia.
- (9) Brzdny účinok vrátane analýzy poruchového režimu (poruchová prevádzka) v súlade s požiadavkami ustanovenia 4.2.4.5.

**▼ M3**

- (9a) Maximálna vzdialenosť medzi koľajnicovou brzdou na vírivý prúd a koľajnicou zodpovedajúca odbrzdenej polohe, stanovená hraničná hodnota rýchlosti, vertikálna sila a brzdná sila ako funkcia rýchlosti vlaku pre prípad plného brzdzenia koľajnicovou brzdou na vírivý prúd (núdzové brzdzenie) a príbrzdovania koľajnicovou brzdou na vírivý prúd (prevádzkové brzdzenie) v súlade s požiadavkami ustanovenia 4.2.4.8.3.

**▼ B**

- (10) Prítomnosť a typ toaliet v jednotke, vlastnosti splachovacieho prostriedku, ak to nie je čistá voda, charakter systému na úpravu vypustenej vody a normy, podľa ktorých sa posudzovala zhoda, v súlade s požiadavkami ustanovenia 4.2.5.1.
- (11) Opatrenia, ktoré sa prijali v súvislosti so zvoleným rozsahom parametrov prostredia, ak je iný ako menovitý, v súlade s požiadavkami ustanovenia 4.2.6.1.
- (12) Charakteristická krivka vetra v súlade s požiadavkami ustanovenia 4.2.6.2.4.
- (13) Trakčný výkon v súlade s požiadavkami ustanovenia 4.2.8.1.1.

**▼ M2**

- (14) Vybavenie vozidlovým systémom na meranie energie a jeho vozidlovou lokalizačnou funkciou (voliteľné) v súlade s požiadavkami ustanovenia 4.2.8.2.8. Opis komunikácie vozidlových zariadení a metrologickej kontroly vrátane funkcií týkajúcich sa kategórií presnosti merania napätia, merania prúdu a výpočtu energie.

**▼ B**

- (15) Predpoklad a údaje, ktoré sa zohľadnili pri štúdiu zlučiteľnosti v prípade systémov striedavého prúdu v súlade s požiadavkami ustanovenia 4.2.8.2.7.
- (16) Počet zberačov, ktoré sú súčasne v kontakte so zariadením vrchného trolejového vedenia, ich rozstup a typ vzdialenosti konštrukcie vrchného trolejového vedenia (A, B alebo C), ktorý sa použil pri skúškach v rámci posudzovania, v súlade s požiadavkami ustanovenia 4.2.8.2.9.7.

## 4.2.12.3.

**Dokumentácia týkajúca sa údržby**

- (1) Údržba je súbor činností, ktoré sú určené na udržiavanie funkčnej jednotky v stave, v ktorom je schopná plniť požadovanú funkciu, alebo na vrátenie jednotky do tohto stavu, pričom sa musí neustále zabezpečovať celistvosť bezpečnostných systémov a súlad s príslušnými normami.

**▼ B**

Je potrebné zabezpečiť tieto informácie nevyhnutné na vykonávanie činností v oblasti údržby železničných koľajových vozidiel:

**▼ M3**

- (2) Súbor so zdôvodnením plánu údržby: vysvetľuje sa vymedzenie a návrh činností v oblasti údržby s cieľom zabezpečiť, aby sa vlastnosti železničného koľajového vozidla udržali v prijateľných hraničných hodnotách používania počas celej životnosti vozidla.

Súbor so zdôvodnením plánu údržby poskytuje vstupné údaje na stanovenie kritérií kontroly a pravidelnosti vykonávania činností údržby.

- (3) Dokumentácia údržby: vysvetľuje odporúčaný spôsob vykonávania činností v oblasti údržby.

**▼ B**

4.2.12.3.1.

Súbor so zdôvodnením plánu údržby

Súbor so zdôvodnením plánu údržby musí obsahovať:

- (1) Precedensy, zásady a metódy použité pri plánovaní údržby jednotky.

**▼ M3**

- (1a) Precedensy, zásady a metódy použité pri identifikovaní komponentov dôležitých z hľadiska bezpečnosti a ich špecifických požiadaviek z hľadiska prevádzky, servisu, údržby a výsledovateľnosti.

**▼ B**

- (2) Profil používania: hraničné hodnoty pre bežné používanie jednotky (napr. km/mesiac, klimatické obmedzenia, povolené typy zaťaženia atď.).

- (3) Relevantné údaje použité pri navrhovaní plánu údržby a pôvod týchto údajov (predchádzajúce skúsenosti).

- (4) Skúšky, vyšetrovania a výpočty, ktoré sa vykonali pri návrhu plánu údržby.

Výsledné prostriedky (zariadenia, nástroje atď.) potrebné na údržbu sa opisujú v ustanovení 4.2.12.3.2 „Dokumentácia údržby“.

4.2.12.3.2.

Dokumentácia údržby

- (1) V dokumentácii údržby sa opisuje spôsob vykonávania činností v oblasti údržby.

- (2) Činnosti údržby zahŕňajú všetky potrebné činnosti (napr. kontroly, monitorovanie, skúšanie, merania, výmeny, nastavenia, opravy).

- (3) Činnosti údržby sa rozdeľujú do dvoch skupín:

— preventívna údržba (plánovaná a riadená);

— opravná údržba.

**▼ B**

Dokumentácia údržby musí obsahovať tieto náležitosti:

- (4) Hierarchia a funkčný opis komponentov: v hierarchii sa určujú hranice železničných koľajových vozidiel tým, že sa uvedú všetky položky, ktoré sú súčasťou štruktúry výrobku v prípade daného železničného koľajového vozidla, pričom sa použije vhodný počet samostatných úrovní. Na najnižšej úrovni hierarchie musí byť vymeniteľná položka.
- (5) Schematické nákresy obvodov, nákresy prepojenia a nákresy elektrickej inštalácie.
- (6) Zoznam súčiastok: Zoznam súčiastok musí zahŕňať technický a funkčný opis náhradných dielov (vymeniteľných položiek).

Tento zoznam musí zahŕňať všetky súčasti, ktoré je možné vymeniť za určitých podmienok alebo v prípade ktorých sa vyžaduje výmena po elektrickej alebo mechanickej poruche alebo v prípade ktorých možno predpokladať potrebu výmeny po náhodnom poškodení (napr. čelné sklo).

Je potrebné uviesť komponent interoperability a odkaz na príslušné vyhlásenie o zhode.

**▼ M3**

- (6a) Zoznam komponentov dôležitých z hľadiska bezpečnosti: zoznam komponentov dôležitých z hľadiska bezpečnosti musí obsahovať špecifické požiadavky z hľadiska servisu, údržby a vysledovateľnosti servisu/údržby.

**▼ B**

- (7) Musia byť uvedené hraničné hodnoty pre komponenty, ktoré sa v rámci prevádzky nesmú prekročiť. Povoľuje sa možnosť špecifikovať prevádzkové obmedzenia v poruchovej prevádzke (pri dosiahnutí hraničnej hodnoty).
- (8) Povinnosti vyplývajúce z európskych právnych predpisov: keď komponenty alebo systémy podliehajú špecifickým povinnostiam vyplývajúcim z európskych právnych predpisov, tieto povinnosti musia byť uvedené.
- (9) Štruktúrovaný súbor úloh zahŕňajúci činnosti, postupy, prostriedky, ktoré navrhuje žiadateľ na vykonanie údržby.
- (10) Opis činností údržby.

Zdokumentovať sa musia tieto aspekty (keď sú z hľadiska uplatňovania špecifické):

— výkresy s pokynmi na demontáž/montáž potrebné na správnu montáž/demontáž vymeniteľných dielov;

— kritériá údržby;

— kontroly a skúšky;

— nástroje a materiály potrebné na vykonanie úlohy (osobitné nástroje);

**▼ B**

- spotrebný materiál potrebný na vykonanie úlohy;
- osobné ochranné prostriedky a vybavenie (osobitné).

- (11) Potrebné skúšky a postupy, ktoré sa musia vykonať po každom výkone údržby pred opätovným uvedením železničného koľajového vozidla do prevádzky.
- (12) Príručky alebo zariadenia na zisťovanie/odstraňovanie porúch (diagnostika porúch) pre všetky racionálne predvídateľné situácie. Patria sem funkčné a schematické nákresy systémov alebo počítačových diagnostických systémov.

## 4.2.12.4.

**Prevádzková dokumentácia**

Technická dokumentácia potrebná na prevádzku jednotky pozostáva z týchto častí:

**▼ M3**

- (1) Opis prevádzky v normálnom režime vrátane prevádzkových vlastností a obmedzení jednotky [napr. rozmery (obrys) vozidla, maximálna konštrukčná rýchlosť, zaťaženia náprav, brzdný účinok, typ(-y) a prevádzka traťového(-ých) zariadenia(-i) na prestavenie rozchodu koľaje, s ktorým(-i) je jednotka zlučiteľná...].

**▼ B**

- (2) Opis rôznych racionálne predvídateľných poruchových prevádzok v prípade závažných porúch zariadení alebo funkcií súvisiacich s bezpečnosťou, uvedených v tejto TSI spolu s príslušnými prijateľnými obmedzeniami a prevádzkovými podmienkami jednotky, ktoré by mohli nastať.
- (3) Opis riadiacich a monitorovacích systémov umožňujúcich identifikáciu závažných porúch zariadení alebo funkcií súvisiacich s bezpečnosťou, uvedených v tejto TSI (napr. ustanovenie 4.2.4.9 týkajúce sa funkcie brzdzenia).

**▼ M3**

- (3a) Zoznam komponentov dôležitých z hľadiska bezpečnosti: zoznam komponentov dôležitých z hľadiska bezpečnosti musí obsahovať špecifické požiadavky na prevádzku a výsledovateľnosť.

**▼ B**

- (4) Táto technická prevádzková dokumentácia musí byť súčasťou súboru technickej dokumentácie.

## 4.2.12.5.

**Diagram zdvíhania a pokyny na zdvíhanie**

Dokumentácia musí obsahovať:

- (1) opis postupov na zdvíhanie a nakoľajovanie a súvisiace pokyny;
- (2) opis rozhraní na zdvíhanie a nakoľajovanie.

**▼ B**

## 4.2.12.6. Opisy týkajúce sa záchranných akcií

Dokumentácia musí obsahovať:

- (1) opis postupov používania núdzových opatrení a súvisiacich preventívnych opatrení, ktoré je potrebné prijať, napr. používanie núdzových východov, vstup do železničného koľajového vozidla pri záchranej akcii, odpojenie bŕzd, uzemnenie, odtiahnutie;
- (2) opis účinkov prijatia opísaných núdzových opatrení, napr. zníženie brzdného účinku po odpojení bŕzd.

## 4.3.

**Funkčná a technická špecifikácia rozhraní**

## 4.3.1.

Rozhranie so subsystémom „energia“

Tabuľka 6

**Rozhranie so subsystémom „energia“**

Referenčná TSI LOC & PAS		Referenčná TSI Energia	
Ukazovateľ	Bod	Ukazovateľ	Bod
Obrysy	4.2.3.1	Priechodný prierez zberača	4.2.10
Geometria hlavy zberača	4.2.8.2.9.2		Dodatok D
Prevádzka v rozsahu napätí a frekvencií	4.2.8.2.2	Napätie a frekvencia	4.2.3
— Maximálny prúd z vrchného trolejového vedenia	4.2.8.2.4	Parametre týkajúce sa výkonnosti systému napájania: — Maximálny vlakový prúd	4.2.4
— Účinník	4.2.8.2.6	— Účinník	4.2.4
— Maximálny prúd pri státi	4.2.8.2.5	— Priemerné užitočné napätie	4.2.4
		— Prúdová zaťažiteľnosť systémov jednosmerného prúdu, stojace vlaky	4.2.5
Rekuperačná brzda s dodávkou energie do vrchného trolejového vedenia	4.2.8.2.3	Rekuperačné brzdenie	4.2.6
Funkcia merania spotreby energie	4.2.8.2.8	Pozemný systém zberu energetických údajov	4.2.17
— Výška zberača	4.2.8.2.9.1	Geometria vrchného trolejového vedenia	4.2.9
— Geometria hlavy zberača	4.2.8.2.9.2		
Materiál klzných líšt	4.2.8.2.9.4	Materiál trakčného drôtu	4.2.14
Statická prítlačná sila zberača	4.2.8.2.9.5	Stredná prítlačná sila	4.2.11

▼ **B**

Referenčná TSI LOC & PAS		Referenčná TSI Energia	
Ukazovateľ	Bod	Ukazovateľ	Bod
Prítlačná sila a dynamické správanie zberača	4.2.8.2.9.6	Dynamické správanie a kvalita odberu prúdu	4.2.12
Usporiadanie zberačov	4.2.8.2.9.7	Rozstup zberačov	4.2.13
Jazda cez úseky s oddelenými fázami alebo s oddelenými systémami	4.2.8.2.9.8	Oddelujúce úseky: — fáza — systém	4.2.15 4.2.16
Elektrická ochrana vlaku	4.2.8.2.10	Koordinačné opatrenia týkajúce sa elektrickej ochrany	4.2.7
Poruchy energetického systému pri systémoch striedavého prúdu	4.2.8.2.7	Účinky harmonických kmitov a dynamické účinky pri trakčných systémoch napájania striedavým prúdom	4.2.8

4.3.2.

*Rozhranie so subsystémom „infraštruktúra“*▼ **M3**

Tabuľka 7

**Rozhranie so subsystémom,infraštruktúra'**

Referenčná TSI LOC & PAS		Referenčná TSI Infraštruktúra	
Ukazovateľ	Bod	Ukazovateľ	Bod
Kinematický obrys železničných koľajových vozidiel	4.2.3.1.	Priechodný prierez	4.2.3.1
		Vzdialenosť medzi osami koľaji	4.2.3.2
		Minimálny polomer zvislých oblúkov	4.2.3.5
Parameter zaťaženia nápravy	4.2.3.2.1	Odolnosť koľaje voči zvislému zaťaženiu	4.2.6.1
		Odolnosť koľaje voči priečnemu zaťaženiu	4.2.6.3
		Odolnosť nových mostov voči prevádzkovému zaťaženiu	4.2.7.1
		Ekvivalentné zvislé zaťaženie pre nové zemné telesá a pôsobenie zemného tlaku	4.2.7.2
		Odolnosť existujúcich mostov a zemných telies voči prevádzkovému zaťaženiu	4.2.7.4
Dynamické správanie pri jazde	4.2.3.4.2.	Nedostatok prevýšenia	4.2.4.3

## ▼ M3

Referenčná TSI LOC & PAS		Referenčná TSI Infraštruktúra	
Ukazovateľ	Bod	Ukazovateľ	Bod
Hraničné hodnoty dynamickeho zaťaženia trate pri jazde	4.2.3.4.2.2	Odolnosť koľaje voči zvislému zaťaženiu	4.2.6.1
		Odolnosť koľaje voči pričnému zaťaženiu	4.2.6.3
Ekvivalentná kužeľovitosť	4.2.3.4.3	Ekvivalentná kužeľovitosť	4.2.4.5
Geometrické vlastnosti dvojkolesia	4.2.3.5.2.1	Menovitý rozchod koľaje	4.2.4.1
Geometrické vlastnosti kolies	4.2.3.5.2.2	Profil hlavy koľajnice pre priebežnú koľaj	4.2.4.6
Automatické systémy na zmenu rozchodu koľaje	4.2.3.5.3	Geometria výhybiek a križovatiek v prevádzke	4.2.5.3
Minimálny polomer oblúka	4.2.3.6	Minimálny polomer vodorovných oblúkov	4.2.3.4
Maximálne priemerné spomalenie	4.2.4.5.1	Odolnosť koľaje voči pozdĺžnemu zaťaženiu	4.2.6.2
		Pôsobenie v dôsledku trakcie a brzdenia	4.2.7.1.5
Účinky tlakovej vlny	4.2.6.2.1	Odolnosť nových konštrukcií nad koľajami alebo pozdĺž nich	4.2.7.3
Tlakové impulzy čela súpravy	4.2.6.2.2	Maximálne kolísanie tlaku v tuneloch	4.2.10.1
Maximálne kolísanie tlaku v tuneloch	4.2.6.2.3	Vzdialenosť medzi osami koľají	4.2.3.2
Bočný vietor	4.2.6.2.4	Vplyv bočného vetra	4.2.10.2
Aerodynamický účinok na trati so štrkovým lôžkom	4.2.6.2.5	Odlietavanie štrku	4.2.10.3
Systém vyprázdňovania toaliet	4.2.11.3	Vyprázdňovanie toaliet	4.2.12.2
Vonkajšie čistenie na umývacej linke	4.2.11.2.2	Zariadenia na vonkajšie čistenie vlakov	4.2.12.3
Zariadenie na dopĺňanie vody:	4.2.11.4	Dopĺňanie zásob vody	4.2.12.4
Rozhranie na dopĺňanie vody	4.2.11.5		
Zariadenie na dopĺňanie paliva	4.2.11.7	Dopĺňanie paliva	4.2.12.5
Osobitné požiadavky na odstavenie vlakov	4.2.11.6	Elektrické napájanie	4.2.12.6

▼ **B**4.3.3. *Rozhranie so subsystémom „prevádzka“*

Tabuľka 8

**Rozhranie so subsystémom „prevádzka“**

Referenčná TSI LOC & PAS		Referenčná TSI Prevádzka	
Ukazovateľ	Bod	Ukazovateľ	Bod
Spriahadlo na odtiahnutie	4.2.2.2.4	Opatrenia v prípade mimo-riadnej udalosti	4.2.3.6.3
Parameter zaťaženia nápravy	4.2.3.2	Zostava vlaku	4.2.2.5
Brzdny účinok	4.2.4.5	Brzdenie vlaku	4.2.2.6
Vonkajšie predné a koncové svetlá	4.2.7.1	Viditeľnosť vlaku	4.2.2.1
Húkačka	4.2.7.2	Počuteľnosť vlaku	4.2.2.2
Vonkajšia viditeľnosť	4.2.9.1.3	Požiadavky na sledovanie návěstí a traťových značiek	4.2.2.8
Optické vlastnosti čelného skla	4.2.9.2.2		
Vnútorne osvetlenie	4.2.9.1.8		
Funkcia kontroly činností rušňovodiča	4.2.9.3.1	Bdelosť rušňovodiča	4.2.2.9
Záznamové zariadenie	4.2.9.6	Zaznamenávanie kontrolných údajov vo vlaku	4.2.3.5.2

4.3.4. *Rozhranie so subsystémom „riadenie-zabezpečenie a návštenie“*

Tabuľka 9

**Rozhranie so subsystémom „riadenie-zabezpečenie a návštenie“**

Referenčná TSI LOC & PAS		Referenčná TSI CCS	
Ukazovateľ	Bod	Ukazovateľ	Bod
Vlastnosti železničných koľajových vozidiel zlučiteľné so systémom detekcie vlakov na základe koľajových obvodov	4.2.3.3.1.1	Geometria vozidla Konštrukcia vozidla Obmedzenia pre vozidlá týkajúce sa izolácie z emisií Elektromagnetická kompatibilita (EMC)	Špecifikácia uvedená v prílohe A k TSI CCS pod indexovým číslom 77
Vlastnosti železničných koľajových vozidiel zlučiteľné so systémom detekcie vlakov na základe počítadiel náprav	4.2.3.3.1.2	Geometria vozidla Geometria kolesa Konštrukcia vozidla Elektromagnetická kompatibilita (EMC)	Špecifikácia uvedená v prílohe A k TSI CCS pod indexovým číslom 77
Vlastnosti železničných koľajových vozidiel zlučiteľné so slučkovým zariadením	4.2.3.3.1.3	Konštrukcia vozidla	Špecifikácia uvedená v prílohe A k TSI CCS pod indexovým číslom 77



## ▼B

Referenčná TSI LOC & PAS		Referenčná TSI CCS	
Ukazovateľ	Bod	Ukazovateľ	Bod
Príkaz na núdzové brzdenie	4.2.4.4.1	Funkčnosť vozidlového zariadenia ETCS	4.2.2
Účinnosť núdzového brzdzenia	4.2.4.5.2	Zaručený brzdiaci výkon a brzdné vlastnosti vlakov	4.2.2
Vlak odchádzajúci z nástupišťa	4.2.5.3	FIS pre vlakové rozhranie	Špecifikácia uvedená v prílohe A k TSI CCS pod indexovým číslom 7
Otvorenie dverí	4.2.5.5		
Oddeľujúce úseky	4.2.8.2.9.8		
Regulovanie dymu	4.2.10.4.2		
Vonkajšia viditeľnosť	4.2.9.1.3	Viditeľnosť traťových zariadení riadenia-zabezpečenia	4.2.15

4.3.5.

Rozhranie so subsystémom „telematické aplikácie pre cestujúcich“

Tabuľka 10

## Rozhranie so subsystémom „telematické aplikácie pre cestujúcich“

Referenčná TSI LOC & PAS		Referenčná TSI Telematické aplikácie pre cestujúcich	
Ukazovateľ	Bod	Ukazovateľ	Bod
Informácie pre zákazníkov (osoby so zníženou pohyblivosťou)	4.2.5	Zobrazovacia jednotka vozidlového zariadenia	4.2.13.1
Vlakový rozhlasový systém	4.2.5.2	Automatická hlasová a informačná služba	4.2.13.2
Informácie pre zákazníkov (osoby so zníženou pohyblivosťou)	4.2.5		

4.4.

## Prevádzkové predpisy

(1) So zreteľom na základné požiadavky uvedené v oddiele 3 sa ustanovenia o prevádzke železničných koľajových vozidiel v rámci pôsobnosti tejto TSI opisujú v:

— ustanovení 4.3.3 Rozhranie so subsystémom „prevádzka“, ktoré odkazuje na príslušné ustanovenia oddielu 4.2 tejto TSI;

— ustanovení 4.2.12 Dokumentácia týkajúca sa prevádzky a údržby.

(2) Prevádzkové predpisy sa vytvárajú v rámci systému železničného podniku na riadenie bezpečnosti s prihliadnutím na tieto ustanovenia.

**▼ B**

- (3) Prevádzkové predpisy sú potrebné predovšetkým na to, aby sa zabezpečilo, že vlak, ktorý zastaví na klesaní podľa ustanovení 4.2.4.2.1 a 4.2.4.5.5 tejto TSI (požiadavky týkajúce sa brzdenia) bude znehybnený.

Prevádzkové predpisy o používaní vlakového rozhlasového systému, výstražného systému pre cestujúcich, núdzových východov a vstupných dverí sa vypracúvajú so zreteľom na príslušné ustanovenia tejto TSI a prevádzkovej dokumentácie.

**▼ M3**

- (3a) Pokiaľ ide o komponenty dôležité z hľadiska bezpečnosti, špecifické prevádzkové požiadavky a požiadavky na prevádzkovú výsledovateľnosť vypracúvajú konštruktéri/výrobcovia v etape konštrukčného riešenia a na základe spolupráce medzi konštruktérmi/výrobcami a príslušnými železničnými podnikmi po tom, ako boli vozidlá uvedené do prevádzky.

**▼ B**

- (4) V technickej prevádzkovej dokumentácii opisanej v ustanovení 4.2.12.4 sa uvádzajú vlastnosti železničných koľajových vozidiel, ktoré je potrebné zohľadniť pri vymedzení prevádzkových predpisov v poruchovej prevádzke.
- (5) Postupy na zdvíhanie a odťahovanie (vrátane spôsobu a prostriedkov na uvoľnenie vykoľajeného vlaku alebo vlaku, ktorý nie je schopný pohybovať sa bežným spôsobom) sa stanovujú so zreteľom na:
- ustanovenia o zdvíhaní a nakoľajovaní, ktoré sa opisujú v ustanoveniach 4.2.2.6 a 4.2.12.5 tejto TSI;
  - ustanovenia, ktoré sa týkajú brzdneho systému na odťahovanie, opísané v ustanoveniach 4.2.4.10 a 4.2.12.6 tejto TSI.
- (6) Bezpečnostné predpisy pre pracovníkov pozdĺž koľají a pre cestujúcich na nástupištiach vypracúvajú subjekty zodpovedajúce za pevné zariadenia so zreteľom na príslušné ustanovenia tejto TSI a prevádzkovej dokumentácie (napr. vplyv rýchlosti).

**▼ M3**

4.5.

**Predpisy týkajúce sa údržby**

1. So zreteľom na základné požiadavky uvedené v oddiele 3 sa ustanovenia o údržbe železničných koľajových vozidiel v rámci pôsobnosti tejto TSI opisujú v:
  - ustanovení 4.2.11 Servis,
  - ustanovení 4.2.12 Dokumentácia týkajúca sa prevádzky a údržby.
2. V iných ustanoveniach oddielu 4.2 (ustanovenia 4.2.3.4 a 4.2.3.5) sa špecifikujú hraničné hodnoty pre konkrétne vlastnosti, ktoré sa musia overovať pri činnostiach údržby.

▼ **M3**

- 2a) Komponenty dôležité z hľadiska bezpečnosti a ich špecifické požiadavky na servis, údržbu a vysledovateľnosť údržby určia konštruktéri/výrobcovia v etape konštrukčného riešenia a na základe spolupráce medzi konštruktérmi/výrobcami a príslušnými subjektmi zodpovednými za údržbu po tom, ako boli vozidlá uvedené do prevádzky.
3. Na základe informácií uvedených v predchádzajúcom texte a informácií uvedených v ustanovení 4.2 subjekty zodpovedné za údržbu vymedzia na svoju výhradnú zodpovednosť vhodné tolerancie a intervaly údržby na prevádzkovej úrovni s cieľom zabezpečiť súlad so základnými požiadavkami počas celej doby životnosti železničných koľajových vozidiel (mimo rozsahu posudzovania podľa tejto TSI). Táto činnosť zahŕňa:
- vymedzenie prevádzkových hodnôt, ak nie sú stanovené v tejto TSI alebo ak prevádzkové podmienky pripúšťajú použitie prevádzkových hraničných hodnôt, ktoré sa líšia od hodnôt stanovených v tejto TSI,
  - zdôvodnenie prevádzkových hodnôt uvedením informácií rovnocenných s tými, ktoré sa vyžadujú v ustanovení 4.2.12.3.1 Súbor so zdôvodnením plánu údržby.
4. Na základe informácií uvedených v tomto ustanovení subjekty zodpovedné za údržbu stanovujú na svoju výhradnú zodpovednosť návrh systému údržby na prevádzkovej úrovni údržby (mimo rozsahu posudzovania podľa tejto TSI), pozostávajúci zo štruktúrovaného súboru úloh v oblasti údržby, ktoré zahŕňajú činnosti, skúšky a postupy, prostriedky, kritériá údržby, pravidelnosť a pracovný čas potrebný na vykonanie úloh v oblasti údržby.
5. Pokiaľ ide o vozidlový softvér, konštruktér/výrobca stanovujú v prípade akejkoľvek modifikácie vozidlového softvéru všetky požiadavky na údržbu a jej postupy (vrátane monitorovania bezporuchovosti, diagnostiky, skúšobných metód a nástrojov a tiež požadovanej odbornej spôsobilosti) nevyhnutné na dosahovanie základných požiadaviek a hodnôt, ktoré sú stanovené v povinných požiadavkách tejto TSI počas celej životnosti zariadenia (inštalácia, normálna prevádzka, poruchy, opravy, kontrola a údržba, vyradenie z prevádzky atď.).

▼ **B**

4.6.

**Odborná spôsobilosť**

- (1) Odborná spôsobilosť personálu, ktorá sa vyžaduje na prevádzku železničných koľajových vozidiel v rozsahu pôsobnosti tejto TSI, sa nestanovuje v tejto TSI.

**▼ B**

- (2) Predmetná odborná spôsobilosť personálu sa čiastočne uvádza v TSI OPE a v smernici Európskeho parlamentu a Rady 2007/59/ES <sup>(1)</sup>.

## 4.7.

**Zdravotné a bezpečnostné podmienky**

- (1) Ustanovenia o zdraví a bezpečnosti personálu, ktoré sa vyžadujú pri prevádzke a údržbe železničných koľajových vozidiel v rámci pôsobnosti tejto TSI, sú uvedené v základných požiadavkách č. 1.1, 1.3, 2.5.1, 2.6.1 (číslovanie podľa ► **M3** smernice (EÚ) 2016/797 ◀). Tabuľka v oddiele 3.2 obsahuje zoznam technických ustanovení tejto TSI v vzťahu k týmto základným požiadavkám.

- (2) Opatrenia týkajúce sa zdravia a bezpečnosti personálu sa špecifikujú najmä v týchto ustanoveniach oddielu 4.2:

— ustanovenie 4.2.2.2.5: Prístup personálu pri spriahaní a odpájaní;

— ustanovenie 4.2.2.5: Pasívna bezpečnosť;

— ustanovenie 4.2.2.8: Prístupové dvere pre personál a náklad;

— ustanovenie 4.2.6.2.1: Účinky tlakovej vlny na pracovníkov pozdĺž koľají;

— ustanovenie 4.2.7.2.2: Akustický tlak výstražnej húkačky;

— ustanovenie 4.2.8.4: Ochrana proti elektrickému nebezpečenstvu;

— ustanovenie 4.2.9: Stanovište rušňovodiča;

— ustanovenie 4.2.10: Požiarna bezpečnosť a evakuácia.

## 4.8.

**Európsky register povolených typov vozidiel**

- (1) Vlastnosti železničných koľajových vozidiel, ktoré sa musia uvádzať v Európskom registri povolených typov vozidiel, sa vymedzujú vo vykonávacom rozhodnutí Komisie 2011/665/EÚ zo 4. októbra 2011 o Európskom registri povolených typov železničných vozidiel <sup>(2)</sup>.

<sup>(1)</sup> Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2007/59/ES z 23. októbra 2007 o certifikácii rušňovodičov rušňov a vlakov v železničnom systéme v Spoločenstve (Ú. v. EÚ L 315, 3.12.2007, s. 51).

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

**▼ B**

- (2) V súlade s prílohou II k tomuto rozhodnutiu o európskom registri a s ►**M3** článkom 48 ods. 3 písm. a) smernice (EÚ) 2016/797 ◀ hodnoty, ktoré treba zaznamenať pri parametroch súvisiacich s technickými vlastnosťami železničných koľajových vozidiel, musia zodpovedať hodnotám z technickej dokumentácie, ktorá sa prikladá k osvedčeniu o typovej skúške. Preto sa v tejto TSI vyžaduje, aby sa príslušné vlastnosti zaznamenali v technickej dokumentácii vymedzenej v ustanovení 4.2.12.
- (3) V súlade s článkom 5 rozhodnutia uvedeného v tomto ustanovení v bode 1 sa v jeho príručke na používanie pri každom parametre nachádzajú odkazy na ustanovenia s technickými špecifikáciami interoperability, v ktorých sa stanovujú požiadavky pre daný parameter.

**▼ M3**

4.9.

**Kontroly zlučiteľnosti s trasou pred použitím povolených vozidiel**

Parametre subsystému „železničné koľajové vozidlá – rušne a osobné železničné koľajové vozidlá“, ktoré bude využívať železničný podnik, sú na účely kontroly zlučiteľnosti s trasou opísané v dodatku D1 k vykonávaciemu nariadeniu Komisie (EÚ) 2019/773 <sup>(1)</sup>.

**▼ B**

5.

**KOMPONENTY INTEROPERABILITY**

5.1.

**Vymedzenie pojmov**

- (1) Podľa ►**M3** článku 2 ods. 7 smernice (EÚ) 2016/797 ◀ komponenty interoperability znamenajú „akýkoľvek základný komponent, skupinu komponentov, montážne podskupiny alebo úplné montážne celky začlenené alebo určené na začlenenie do subsystému, od ktorých priamo alebo nepriamo závisí interoperabilita systému železníc“.
- (2) Pojem „komponent“ sa vzťahuje na hmotné aj nehmotné predmety, ako napr. softvér.
- (3) Komponenty interoperability, ktoré sa uvádzajú v nasledujúcom texte v oddiele 5.3, sú komponenty:

— ktorých špecifikácia sa vzťahuje na požiadavku vymedzenú v oddiele 4.2 tejto TSI. Odkaz na príslušné ustanovenie oddielu 4.2 sa uvádza v oddiele 5.3. Vymedzuje, ako interoperabilita železničného systému závisí od určitého konkrétneho komponentu.

Keď sa v oddiele 5.3 pri danej požiadavke uvádza, že sa posudzuje na úrovni komponentov interoperability, posudzovanie tej istej požiadavky na úrovni subsystému sa nevyžaduje;

— pri špecifikácii ktorých môžu byť potrebné ďalšie požiadavky, napr. požiadavky na rozhranie. Tieto dodatočné požiadavky sú takisto špecifikované v oddiele 5.3;

<sup>(1)</sup> Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2019/773 z 16. mája 2019 o technickej špecifikácii interoperability týkajúcej sa subsystému „prevádzka a riadenie dopravy“ železničného systému v Európskej únii a o zrušení rozhodnutia 2012/757/EÚ (Ú. v. EÚ L 139 I, 27.5.2019, s. 5).

**▼ B**

— pre ktoré je postup posudzovania bez ohľadu na súvisiaci subsystém uvedený v oddiele 6.1.

- (4) Oblasť použitia komponentu interoperability sa musí uviesť a preukázať v súlade s opisom, ktorý sa uvádza pre každý z nich v oddiele 5.3.

5.2.

**Inovačné riešenie**

- (1) Podľa ustanovenia článku 10 pri inovačných riešeniach sa môže vyžadovať nová špecifikácia a/alebo nové metódy posudzovania. Takéto špecifikácie a metódy posudzovania sa musia vypracovať podľa postupu opísaného v ustanovení 6.1.5 vždy, keď sa predpokladá vytvorenie inovačného riešenia pre komponent interoperability.

5.3.

**Špecifikácia komponentov interoperability**

Ďalej v texte sa uvádza zoznam a špecifikácie komponentov interoperability:

5.3.1.

*Automatické stredové nárazníkové spriahadlo*

Automatické spriahadlo musí byť projektované a posudzované pre oblasť použitia, ktorá je vymedzená na základe:

- (1) typu koncového spriahadla (mechanické a pneumatické rozhranie hlavy).

Automatické spriahadlo typu 10 musí byť v súlade so špecifikáciou uvedenou v dodatku J-1 pod indexovým č. 66.

*Poznámka:* Iné typy automatických spriahadiel (okrem typu 10) sa nepovažujú za komponenty interoperability (špecifikácia nie je verejne dostupná);

- (2) ťažnej a tlakovej sily, ktorej je schopné odolať.  
(3) Tieto požiadavky sa musia posudzovať na úrovni komponentov interoperability.

5.3.2.

*Manuálne koncové spriahadlo*

Manuálne koncové spriahadlo musí byť projektované a posudzované pre oblasť použitia, ktorá je vymedzená na základe:

- (1) typu koncového spriahadla (mechanické rozhranie);

Typ UIC musí pozostávať z nárazníka, ťahadlového mechanizmu a závitového spriahacieho systému podľa požiadaviek týkajúcich sa osobných vozňov, ktoré sa vymedzujú v špecifikácii uvedenej v dodatku J-1 pod indexovým č. 67 a v špecifikácii uvedenej v dodatku J-1 pod indexovým č. 68. Iné jednotky ako vozne s manuálnym spriahacím systémom musia byť vybavené nárazníkom, ťahadlovým mechanizmom a závitovým spriahacím systémom v súlade s príslušnými časťami špecifikácie uvedenej v dodatku J-1 pod indexovým č. 67 a špecifikácie uvedenej v dodatku J-1 pod indexovým č. 68;

*Poznámka:* Iné typy manuálnych koncových spriahadiel sa nepovažujú za komponenty interoperability (špecifikácia nie je verejne dostupná);

- (2) ťažnej a tlakovej sily, ktorej je schopné odolať;

**▼ B**

- 5.3.3. *Spriahadlá na odtiahnutie*
- Spriahadlo na odtiahnutie musí byť projektované a posudzované pre oblasť použitia, ktorá je vymedzená na základe:
- (1) typu koncového spriahadla, s ktorým môže tvoriť rozhranie.  
 Spriahadlo na odtiahnutie, ktoré má tvoriť rozhranie s automatickým spriahadlom typu 10, musí byť v súlade so špecifikáciou uvedenou v dodatku J-1 pod indexovým č. 69.  
*Poznámka:* Iné typy spriahadiel na odtiahnutie sa nepovažujú za komponenty interoperability (špecifikácia nie je verejne dostupná);
  - (2) ťažnej a tlakovej sily, ktorej je schopné odolat’;
  - (3) spôsobu, akým sa má inštalovať na odťahovaciu jednotku;
  - (4) Tieto vlastnosti a požiadavky uvedené v ustanovení 4.2.2.2.4 tejto TSI sa musia posudzovať na úrovni komponentov interoperability.

- 5.3.4. *Kolesá*
- Koleso musí byť projektované a posudzované pre oblasť použitia, ktorá je vymedzená na základe:
- (1) geometrických vlastností: menovitý priemer jazdnej plochy;
  - (2) mechanických vlastností: maximálna vertikálna statická sila a maximálna rýchlosť;
  - (3) termomechanických vlastností: maximálna brzdiaca energia;
  - (4) koleso musí spĺňať požiadavky na geometrické, mechanické a termomechanické vlastností vymedzené v ustanovení 4.2.3.5.2.2. Tieto požiadavky sa musia posudzovať na úrovni komponentov interoperability.

**▼ M3**

- 5.3.4a. *Automatické systémy na zmenu rozchodu koľaje*
1. Komponent interoperability „automatický systém na zmenu rozchodu koľaje“ musí byť projektovaný a posudzovaný pre oblasť použitia, ktorá je vymedzená na základe:
    - rozchodov koľaje, na ktoré je systém naprojektovaný,
    - rozsahu maximálnych statických zaťažení nápravy (zodpovedajúci konštrukčnej hmotnosti pri normálnom užitočnom zaťažení podľa vymedzenia v ustanovení 4.2.2.10 tejto TSI).
    - rozsahu menovitých priemerov obežnej kružnice kolesa,
    - maximálnej konštrukčnej rýchlosti jednotky,
    - typu(-ov) traťového(-vých) zariadenia(-í) na prestavenie rozchodu koľaje, na ktoré je systém naprojektovaný, vrátane nominálnej rýchlosti cez traťové zariadenie(-ia) na prestavenie rozchodu koľaje a maximálnych axiálnych síl pôsobiacich počas automatického prestavenia rozchodu.

**▼ M3**

2. Automatický systém na zmenu rozchodu koľaje musí byť v súlade s požiadavkami uvedenými v ustanovení 4.2.3.5.2.3; tieto požiadavky sa musia posudzovať na úrovni komponentov interoperability, ako sa stanovuje v ustanovení 6.1.3.1a.

**▼ B**

5.3.5.

*Systém protišmykovej ochrany kolies*

Komponent interoperability „systém protišmykovej ochrany kolies“ musí byť projektovaný a posudzovaný pre oblasť použitia, ktorá je vymedzená na základe:

- (1) brzdového systému pneumatického typu.

*Poznámka:* Systém protišmykovej ochrany kolies sa nepovažuje za komponent interoperability pri iných typoch brzdových systémov, napr. pri hydraulických, dynamických a kombinovaných brzdových systémoch, a v takom prípade sa toto ustanovenie neuplatňuje;

- (2) maximálnej prevádzkovej rýchlosti;
- (3) systém protišmykovej ochrany kolies musí spĺňať požiadavky týkajúce sa účinnosti systému protišmykovej ochrany kolies, ktoré sú uvedené v ustanovení 4.2.4.6.2 tejto TSI.

Voliteľnou súčasťou môže byť aj systém na monitorovanie otáčavosti kolies.

5.3.6.

*Predné svetlá*

- (1) Predné svetlo musí byť projektované a posudzované bez akýchkoľvek obmedzení, pokiaľ ide o oblasť použitia.
- (2) Predné svetlo musí spĺňať požiadavky týkajúce sa farby a svietivosti vymedzené v ustanovení 4.2.7.1.1. Tieto požiadavky sa musia posudzovať na úrovni komponentov interoperability.

5.3.7.

*Obrysovú svetlá*

- (1) Obrysovú svetlo musí byť projektované a posudzované bez akýchkoľvek obmedzení, pokiaľ ide o oblasť použitia.
- (2) Obrysovú svetlo musí spĺňať požiadavky týkajúce sa farby a svietivosti, ktoré sú vymedzené v ustanovení 4.2.7.1.2. Tieto požiadavky sa musia posudzovať na úrovni komponentov interoperability.

5.3.8.

*Koncové svetlá*

- (1) Koncové svetlo musí byť projektované a posudzované pre túto oblasť použitia: pevné alebo prenosné svetlo.
- (2) Koncové svetlo musí spĺňať požiadavky týkajúce sa farby a svietivosti, ktoré sú vymedzené v ustanovení 4.2.7.1.3. Tieto požiadavky sa musia posudzovať na úrovni komponentov interoperability.
- (3) V prípade prenosných koncových svetiel musí byť rozhranie určené na upevnenie na vozidlo v súlade s dodatkom E k TSI „nákladné vozne“.

5.3.9.

*Húkačky*

- (1) Húkačka musí byť projektovaná a posudzovaná pre oblasť použitia, ktorá je vymedzená na základe úrovne akustického tlaku na referenčnom vozidle (alebo na referenčnom zabudovaní). Na túto vlastnosť môže mať vplyv zabudovanie húkačky v konkrétnom vozidle.



**▼B**

- (2) Húkačka musí spĺňať požiadavky týkajúce sa vydávania zvukových signálov vymedzené v ustanovení 4.2.7.2.1. Tieto požiadavky sa musia posudzovať na úrovni komponentov interoperability.

5.3.10.

*Zberač*

Zberač musí byť projektovaný a posudzovaný pre oblasť použitia, ktorá je vymedzená na základe:

- (1) typu napätových systémov v súlade s vymedzením uvedeným v ustanovení 4.2.8.2.1.

Ak je zberač projektovaný na iné napätové systémy, treba zohľadniť rozličné súbory požiadaviek;

- (2) jednej z troch geometrií hlavy zberača špecifikovaných v ustanovení 4.2.8.2.9.2;
- (3) prúdovej zaťažiteľnosti v súlade s vymedzením uvedeným v ustanovení 4.2.8.2.4;
- (4) maximálneho prúdu pri státi na jeden trolejový drôt vrchného trolejového vedenia pre systémy jednosmerného prúdu.

*Poznámka:* Maximálny prúd pri státi vymedzený v ustanovení 4.2.8.2.5 musí byť zlučiteľný s hodnotou uvedenou v predchádzajúcom texte, so zreteľom na vlastnosti vrchného trolejového vedenia (jeden alebo dva trolejové drôty);

- (5) maximálnej prevádzkovej rýchlosti: posúdenie maximálnej prevádzkovej rýchlosti sa vykoná v súlade s vymedzením uvedeným v ustanovení 4.2.8.2.9.6;
- (6) rozsahu výšky pre dynamické správanie: štandardný a/alebo určený na systémy s rozchodom koľaje 1 520 mm alebo 1 524 mm;
- (7) požiadavky uvedené v predchádzajúcom texte sa musia posudzovať na úrovni komponentov interoperability;
- (8) prevádzkový rozsah výšky zberača stanovený v ustanovení 4.2.8.2.9.1.2, geometria hlavy zberača stanovená v ustanovení 4.2.8.2.9.2, prúdová zaťažiteľnosť zberača stanovená v ustanovení 4.2.8.2.9.3, statická prítlačná sila zberača stanovená v ustanovení 4.2.8.2.9.5 a dynamické správanie samotného zberača stanovené v ustanovení 4.2.8.2.9.6 musia byť takisto posudzované na úrovni komponentov interoperability.

5.3.11.

*Klzné lišty*

- (1) Klzné lišty sú vymeniteľné časti hlavy zberača, ktoré sú v kontakte s trolejovým drôtom.

Klzné lišty musia byť projektované a posudzované pre oblasť použitia, ktorá je vymedzená na základe:

- (2) ich geometrie v súlade podľa vymedzenia v ustanovení 4.2.8.2.9.4.1;
- (3) materiálu klzných lišt podľa vymedzenia v ustanovení 4.2.8.2.9.4.2;
- (4) typu napätových systémov v súlade s vymedzením uvedeným v ustanovení 4.2.8.2.1;

**▼ B**

- (5) prúdovej zaťažiteľnosti v súlade s vymedzením uvedeným v ustanovení 4.2.8.2.4;
- (6) maximálneho prúdu pri statí pre systémy jednosmerného prúdu podľa vymedzenia v ustanovení 4.2.8.2.5;
- (7) požiadavky uvedené v predchádzajúcom texte sa musia posudzovať na úrovni komponentov interoperability.

5.3.12.

*Hlavný vypínač (istič)*

Hlavný vypínač musí byť projektovaný a posudzovaný pre oblasť použitia, ktorá je vymedzená na základe:

- (1) typu napäťových systémov v súlade s vymedzením uvedeným v ustanovení 4.2.8.2.1;
- (2) prúdovej zaťažiteľnosti podľa vymedzenia v ustanovení 4.2.8.2.4 (maximálny prúd);
- (3) požiadavky uvedené v predchádzajúcom texte sa musia posudzovať na úrovni komponentov interoperability;
- (4) vypnutie musí byť v súlade so špecifikáciou uvedenou v dodatku J-1 pod indexovým č. 70 (pozri ustanovenie 4.2.8.2.10 tejto TSI). Musí sa posudzovať na úrovni komponentov interoperability.

5.3.13.

*Sedadlo vodiča*

- (1) Sedadlo rušňovodiča musí byť projektované a posudzované pre oblasť použitia, ktorá je vymedzená na základe rozsahu možných nastavení výšky a pozdĺžnej polohy.
- (2) Sedadlo rušňovodiča musí spĺňať požiadavky vymedzené na úrovni komponentov v ustanovení 4.2.9.1.5. Tieto požiadavky sa musia posudzovať na úrovni komponentov interoperability.

5.3.14.

*Prípojka na vyprázdňovanie toaliet*

- (1) Prípojka na vyprázdňovanie toaliet musí byť projektovaná a posudzovaná bez akýchkoľvek obmedzení, pokiaľ ide o oblasť použitia.
- (2) Prípojka na vyprázdňovanie toaliet musí spĺňať požiadavky týkajúce sa rozmerov vymedzené v ustanovení 4.2.11.3. Tieto požiadavky sa musia posudzovať na úrovni komponentov interoperability.

5.3.15.

*Prípojka na prívod vody do nádrží*

- (1) Prípojka na prívod vody do nádrží musí byť projektovaná a posudzovaná bez akýchkoľvek obmedzení, pokiaľ ide o oblasť použitia.
- (2) Prípojka na prívod vody do nádrží musí spĺňať požiadavky týkajúce sa rozmerov vymedzené v ustanovení 4.2.11.5. Tieto požiadavky sa musia posudzovať na úrovni komponentov interoperability.

**▼ B**

## 6. POSUDZOVANIE ZHODY ALEBO VHODNOSTI NA POUŽITIE A ES OVEROVANIE

- (1) Moduly pre postupy posudzovania zhody, vhodnosti na použitie a ES overovania sú opísané v rozhodnutí Komisie 2010/713/EÚ <sup>(1)</sup>.

6.1. **Komponenty interoperability**6.1.1. *Posudzovanie zhody*

- (1) Vyhlásenie ES o zhode alebo vhodnosti na použitie v súlade s ►**M3** článkom 10 smernice (EÚ) 2016/797 ◀ musí vyhotoviť výrobca alebo jeho splnomocnený zástupca so sídlom v Únii pred uvedením komponentu interoperability na trh.
- (2) Posúdenie zhody alebo vhodnosti na použitie daného komponentu interoperability sa musí vykonať podľa modulov predpísaných pre príslušný komponent v súlade so špecifikáciou uvedenou v ustanovení 6.1.2 tejto TSI.

**▼ M3**

- (3) Pri špecifickom prípade, ktorý sa vzťahuje na komponent vymedzený ako komponent interoperability v oddiele 5.3 tejto TSI, sa príslušná požiadavka môže stať súčasťou overenia na úrovni komponentov interoperability len v prípade, ak komponent bude naďalej v súlade s kapitolami 4 a 5 tejto TSI a ak sa špecifický prípad neodvoláva na vnútroštátny predpis (t. j. dodatočná požiadavka zlučiteľná s hlavnou TSI a v plnej miere špecifikovaná v TSI).

V ostatných prípadoch sa overenie vykoná na úrovni subsystémov; ak sa na komponent vzťahuje vnútroštátny predpis, príslušný členský štát môže definovať príslušné postupy posudzovania zhody.

**▼ B**6.1.2. *Uplatňovanie modulov***Moduly na účely ES osvedčení o zhode komponentov interoperability:**

Modul CA	Vnútorá kontrola výroby
Modul CA1	Vnútorá kontrola výroby a overenie výrobku formou individuálneho preskúmania
Modul CA2	Vnútorá kontrola výroby a overenie výrobku v náhodných intervaloch
Modul CB	Typová skúška ES
Modul CC	Zhoda s typom založená na vnútornej kontrole výroby

<sup>(1)</sup> Rozhodnutie Komisie 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).

**▼B**

Modul CD	Zhoda s typom založená na systéme riadenia kvality výrobného procesu
Modul CF	Zhoda s typom založená na overovaní 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)

- (1) Výrobca alebo jeho splnomocnený zástupca so sídlom v Európskej únii si musí zvoliť jeden z modulov alebo kombináciu modulov uvedených v nasledujúcej tabuľke podľa príslušného posudzovaného komponentu:

Bod	Komponent, ktorý má byť predmetom posúdenia	Modul CA	Modul CA1 alebo CA2	Modul CB + CC	Modul CB + CD	Modul CB + CF	Modul CH	Modul CH1
5.3.1	Automatické stredové nárazníkové spriahadlo		X (*)		X	X	X (*)	X
5.3.2	Manuálne koncové spriahadlo		X (*)		X	X	X (*)	X
5.3.3	Vlečné spriahadlo na odťahovanie		X (*)		X	X	X (*)	X
5.3.4	Koleso		X (*)		X	X	X (*)	X
5.3.4a	Automatické systémy na zmenu rozchodu koľaje		X (*)		X	X	X (*)	X
5.3.5	Systém protišmykovej ochrany kolies		X (*)		X	X	X (*)	X
5.3.6	Predné svetlo		X (*)	X	X		X (*)	X
5.3.7	Obrysové svetlo		X (*)	X	X		X (*)	X
5.3.8	Koncové svetlo		X (*)	X	X		X (*)	X
5.3.9	Húkačky		X (*)	X	X		X (*)	X
5.3.10	Zberač		X (*)		X	X	X (*)	X

**▼M3****▼B**

▼ B

Bod	Komponent, ktorý má byť predmetom posúdenia	Modul CA	Modul CA1 alebo CA2	Modul CB + CC	Modul CB + CD	Modul CB + CF	Modul CH	Modul CH1
5.3.11	Kľzné lišty zberača		X (*)		X	X	X (*)	X
5.3.12	Hlavný vypínač (istič)		X (*)		X	X	X (*)	X
5.3.13	Sedadlo vodiča		X (*)		X	X	X (*)	X
5.3.14	Prípojka na vyprázdňovanie toaliet	X		X			X	
5.3.15	Prípojka na prívod vody do nádrží	X		X			X	

(\*) Moduly CA1, CA2 alebo CH sa môžu použiť iba v prípade výrobkov vyrobených podľa konštrukčného riešenia, ktoré sa vyvinulo a použilo na uvedenie výrobkov na trh pred nadobudnutím účinnosti príslušných TSI vzťahujúcich sa na dané výrobky, ak výrobca preukáže notifikovanému orgánu, že revízia návrhu a typová skúška sa vykonali pri predchádzajúcich použitiach za porovnateľných podmienok a že spĺňajú požiadavky tejto TSI. Toto preukázanie sa musí zdokumentovať a jeho výsledok sa považuje za dôkaz na rovnakej úrovni ako v prípade modulu CB alebo preskúmania návrhu podľa modulu CH1.

- (2) Keď sa okrem požiadaviek uvedených v ustanovení 4.2 tejto TSI musí na posúdenie použiť aj osobitný postup, tento prípad sa uvádza v ustanovení 6.1.3.

6.1.3. *Osobitné postupy posudzovania zhody komponentov interoperability*

6.1.3.1. *Kolesá (ustanovenie 5.3.4)*

- (1) Mechanické vlastnosti kolesa sa musia preukázať výpočtami mechanickej pevnosti so zreteľom na tri prípady zaťaženia: rovná trať (vycentrované dvojkoľesie), oblúk (okolesník pritlačený na koľajnicu) a jazda cez výhybky a priecestia (vnútorná plocha okolesníka pritlačená na koľajnicu) v súlade so špecifikáciou uvedenou v dodatku J-1 pod indexovým č. 71 v ustanoveniach 7.2.1 a 7.2.2.
- (2) Pokiaľ ide o kované a valcované kolesá, rozhodovacie kritériá sa vymedzujú v špecifikácii uvedenej v dodatku J-1 pod indexovým č. 71 v ustanovení 7.2.3. Keď z výpočtov vyplývajú hodnoty mimo rámca rozhodovacích kritérií, na preukázanie zhody sa vyžaduje vykonanie laboratórnej skúšky podľa špecifikácie uvedenej v dodatku J-1 pod indexovým č. 71 v ustanovení 7.3.
- (3) Iné typy kolies sú prípustné v prípade vozidiel obmedzených na vnútroštátnu prevádzku. V takomto prípade sa rozhodovacie kritériá a kritériá únavového napätia musia stanoviť vo vnútroštátnych predpisoch. Príslušné vnútroštátne predpisy musia členské štáty oznámiť.
- (4) Predpoklad podmienok zaťaženia pri maximálnej vertikálnej statickej sile musí byť výslovne uvedený v technickej dokumentácii podľa ustanovenia 4.2.12 tejto TSI.

**▼ B****Termomechanické správanie:**

- (5) Ak sa koleso používa na brzdenie jednotky, pričom klátiky pôsobia na jazdnú plochu kolies, musí sa preukázať termomechanické správanie kolesa so zreteľom na maximálnu predpokladanú brzdiacu energiu. Pre koleso sa musí vykonať posúdenie zhody podľa špecifikácie uvedenej v dodatku J-1 pod indexovým č. 71 v ustanovení 6 s cieľom overiť, či bočné vychýlenie venca kolesa pri brzdení a zostatkové napätie sú v rozsahu stanovených tolerancií na základe vymedzených rozhodovacích kritérií.

**Overenie kolies:**

- (6) Musí sa zaviesť postup overovania, aby sa vo fáze výroby zabezpečilo, že žiadne chyby nebudú mať nepriaznivý vplyv na bezpečnosť z dôvodu zmien mechanických vlastností kolies.

Musí sa overiť ťažná pevnosť materiálu kolesa, tvrdosť jazdnej plochy, lomová pevnosť, odolnosť proti nárazu, vlastnosti materiálu a čistota materiálu.

Pri postupe overovania sa musí stanoviť séria vzoriek, ktorá sa použije na overenie jednotlivých vlastností.

- (7) Iné metódy posudzovania zhody kolies sa pripúšťajú za rovnakých podmienok ako v prípade dvojkolesí. Tieto podmienky sa opisujú v ustanovení 6.2.3.7.
- (8) V prípade inovačného konštrukčného riešenia, s ktorým výrobca nemá dostatok predchádzajúcich skúseností, musí sa pri danom kolese vykonať posúdenie vhodnosti na použitie (modul CV, pozri aj ustanovenie 6.1.6).

**▼ M3**

6.1.3.1a.

Automatický systém na zmenu rozchodu koľaje (ustanovenie 5.3.4a)

1. Postup posudzovania musí vychádzať z plánu overenia, ktorý pokrýva všetky aspekty uvedené v ustanoveniach 4.2.3.5.3 a 5.3.4a.
2. Plán overenia musí byť v súlade s analýzou bezpečnosti požadovanou v bode 4.2.3.5.3 a musí definovať posúdenie potrebné v týchto všetkých rôznych fázach:

— preskúmanie konštrukčného riešenia,

— statické skúšky (laboratórne skúšky a skúšky integrácie do pojazďového mechanizmu/jednotky),

— skúška na traťovom(-ých) zariadení(-iach) na prestavenie rozchodu koľaje, ktorá zodpovedá prevádzkovým podmienkam,

— skúšky na trati, ktoré zodpovedajú prevádzkovým podmienkam.

**▼ M3**

3. Pokiaľ ide o preukázanie súladu s ustanovením 4.2.3.5.3 ods. 5, musia sa prehľadne zdokumentovať predpoklady, na ktoré sa prihládalo na účely analýzy bezpečnosti v súvislosti s vozidlom, do ktorého má byť systém integrovaný, a v súvislosti s účelom použitia takéhoto vozidla.
4. Automatický systém na zmenu rozchodu koľaje môže podliehať posudzovaniu vhodnosti na použitie (modul CV; pozri tiež ustanovenie 6.1.6)
5. Osvedčenie notifikovaného orgánu, ktorý je zodpovedný za posudzovanie zhody, musí obsahovať jednak podmienky používania podľa ustanovenia 5.3.4a ods. 1 a typy) a prevádzkové podmienky zariadenia) na prestavenie rozchodu koľaje, pri ktorých bol automatický systém na zmenu rozchodu koľaje posúdený.

**▼ B**

## 6.1.3.2.

**Systém protišmykovej ochrany kolies (ustanovenie 5.3.5)**

- (1) Systém protišmykovej ochrany kolies sa musí overovať podľa metodiky, ktorá je vymedzená v špecifikácii uvedenej v dodatku J-1 pod indexovým č. 72. Keď sa odkazuje na ustanovenie 6.2 tej istej špecifikácie Prehľad požadovaných skúšobných programov, uplatňuje sa iba ustanovenie 6.2.3, a to na všetky systémy protišmykovej ochrany kolies.
- (2) V prípade inovačného konštrukčného riešenia, s ktorým výrobca nemá dostatok predchádzajúcich skúseností, musí sa pri danom systéme protišmykovej ochrany kolies vykonať posúdenie vhodnosti na použitie (modul CV, pozri aj ustanovenie 6.1.6).

## 6.1.3.3.

**Predné svetlá (ustanovenie 5.3.6)**

- (1) Farba predných svetiel sa musí preskúšať v súlade so špecifikáciou uvedenou v dodatku J-1 pod indexovým č. 73 v ustanovení 6.3.
- (2) Svietivosť predných svetiel sa musí preskúšať v súlade so špecifikáciou uvedenou v dodatku J-1 pod indexovým č. 73 v ustanovení 6.4.

## 6.1.3.4.

**Obrysové svetlá (ustanovenie 5.3.7)**

- (1) Farba obrysových svetiel a spektrálne rozdelenie žiarenia svetla z obrysových svetlometov sa musí preskúšať v súlade so špecifikáciou uvedenou v dodatku J-1 pod indexovým č. 74 v ustanovení 6.3.
- (2) Svietivosť obrysových svetiel sa musí preskúšať v súlade so špecifikáciou uvedenou v dodatku J-1 pod indexovým č. 74 v ustanovení 6.4.

## 6.1.3.5.

**Koncové svetlá (ustanovenie 5.3.8)**

- (1) Farba koncových svetiel sa musí preskúšať v súlade so špecifikáciou uvedenou v dodatku J-1 pod indexovým č. 75 v ustanovení 6.3.
- (2) Svietivosť koncových svetiel sa musí preskúšať v súlade so špecifikáciou uvedenou v dodatku J-1 pod indexovým č. 75 v ustanovení 6.4.

**▼B**

- 6.1.3.6. Húkačka (ustanovenie 5.3.9)
- (1) Zvukové signály výstražnej húkačky sa musia zmerať a overiť v súlade so špecifikáciou uvedenou v dodatku J-1 pod indexovým č. 76 v ustanovení 6.
  - (2) Hladiny akustického tlaku výstražnej húkačky na referenčnom vozidle sa musia zmerať a overiť v súlade so špecifikáciou uvedenou v dodatku J-1 pod indexovým č. 76 v ustanovení 6.

- 6.1.3.7. Zberač (ustanovenie 5.3.10)
- (1) V prípade zberačov v systémoch jednosmerného prúdu sa maximálny prúd pri státi na jeden trolejový drôt musí overovať za týchto podmienok:
    - zberač musí byť v kontakte s jedným medeným trolejovým drôtom;
    - zberač musí pôsobiť statickou prítlačnou silou vymedzenou v špecifikácii uvedenej v dodatku J-1 pod indexovým č. 77;
    - a teplota kontaktného miesta nepretržite monitorovaná počas skúšky v trvaní 30 minút nesmie presiahnuť hodnoty vymedzené v špecifikácii uvedenej v dodatku J-1 pod indexovým č. 78.
  - (2) V prípade všetkých zberačov sa statická prítlačná sila musí overovať podľa špecifikácie uvedenej v dodatku J-1 pod indexovým číslom 79.
  - (3) Dynamické správanie zberača vzhľadom na odber prúdu sa musí posudzovať simuláciou podľa špecifikácie uvedenej v dodatku J-1 pod indexovým číslom 80.

Simulácie sa vykonávajú s použitím najmenej dvoch rôznych typov nadzemného trolejového vedenia. Údaje použité pri simulácii musia zodpovedať úsekom tratí, ktoré sú v registri infraštruktúry zaznamenané ako úseky v súlade so špecifikáciou TSI (ES vyhlásenie o zhode alebo vyhlásenie podľa odporúčania Komisie 2011/622/EÚ) <sup>(1)</sup> vzhľadom na primeranú rýchlosť a systém napájania, až do konštrukčnej rýchlosti navrhovaného komponentu interoperability zberača.

Je prípustné vykonať simuláciu s použitím tých typov vrchného trolejového vedenia, ktoré prechádzajú procesom certifikácie komponentu interoperability podľa odporúčania 2011/622/EÚ za predpokladu, že spĺňajú ostatné požiadavky špecifikácie TSI ENE. Kvalita simulovaného odberu prúdu musí byť v súlade s ustanovením 4.2.8.2.9.6 pre zdvih, priemernú prítlačnú silu a štandardnú odchýlku v prípade všetkých jednotlivých vrchných trolejových vedení.

Ak sú výsledky simulácie prijateľné, vykoná sa dynamická skúška na mieste s použitím reprezentatívneho úseku jedného z dvoch typov vrchného trolejového vedenia, ktoré sa použili pri simulácii.

<sup>(1)</sup> Odporúčanie Komisie z 20. septembra 2011 o postupe na preukázanie úrovne súladu existujúcich železničných tratí so základnými parametrami technických špecifikácií interoperability (Ú. v. EÚ L 243, 21.9.2011, s. 23).



**▼ B**

Vlastnosti vzájomného pôsobenia sa musia merať v súlade so špecifikáciou uvedenou v dodatku J-1 pod indexovým č. 81.

Skúšaný zberač sa namontuje na železničné koľajové vozidlo, ktoré generuje priemernú prítláčnú silu v rozsahu medzi hornou a dolnou hraničnou hodnotou vyžadovanou v ustanovení 4.2.8.2.9.6, až do konštrukčnej rýchlosti zberača. Skúšky sa musia vykonať v oboch smeroch jazdy.

V prípade zberačov, ktoré sa majú prevádzkovať na systémoch s rozchodom koľaje 1 435 mm a 1 668 mm, musia skúšky zahŕňať úseky trate s malou výškou trolejového drôtu (vymedzuje sa v rozsahu od 5,0 do 5,3 m) a úseky trate s veľkou výškou trolejového drôtu (vymedzuje sa v rozsahu od 5,5 do 5,75 m).

V prípade zberačov, ktoré sa majú prevádzkovať na systémoch s rozchodom koľaje 1 520 mm a 1 524 mm, musia skúšky zahŕňať úseky trate s výškou trolejového drôtu od 6,0 do 6,3 m.

Skúšky sa musia vykonať minimálne pre tri stupne zvyšovania rýchlosti až do konštrukčnej rýchlosti skúšaného zberača (vrátane).

Interval medzi skúškami nasledujúcimi po sebe nesmie byť väčší ako 50 km/h.

Nameraná kvalita odberu prúdu musí byť v súlade s ustanovením 4.2.8.2.9.6 pre zdvih a buď pre priemernú prítláčnú silu a štandardnú odchýlku, alebo pre percentuálny podiel vytvárania elektrického oblúka.

Ak sa všetky uvedené posúdenia uskutočnia s pozitívnym výsledkom, konštrukčné riešenie skúšaného zberača sa považuje za konštrukčné riešenie zhodné s danou TSI, pokiaľ ide o kvalitu odberu prúdu.

Na používanie zberača, ktorému bolo udelené ES vyhlásenie o overení, v rôznych konštrukciách železničných koľajových vozidiel, sa vyžadujú ďalšie skúšky kvality odberu prúdu na úrovni železničného koľajového vozidla, ktoré sa špecifikujú v ustanovení 6.2.3.20.

## 6.1.3.8.

## Klzná lišta (ustanovenie 5.3.11)

- (1) Klzná lišta sa musí overiť v súlade so špecifikáciou uvedenou v dodatku J-1 pod indexovým č. 82.
- (2) Keďže klzná lišta sú vymeniteľné časti hlavy zberača, musia sa overiť súčasne so zberačom (pozri ustanovenie 6.1.3.7), pokiaľ ide o kvalitu odberu elektrického prúdu.
- (3) V prípade použitia materiálu, s ktorým výrobca nemá dostatok predchádzajúcich skúseností, musí sa pri daných klzných lištách vykonať posúdenie vhodnosti na použitie (modul CV, pozri aj ustanovenie 6.1.6).

**▼ B**

- 6.1.4. *Fázy projektu, pri ktorých sa vyžaduje posudzovanie*
- (1) V dodatku H k tejto TSI sa podrobne uvádza, v ktorých fázach projektu sa musí vykonať posúdenie vzhľadom na požiadavky platné pre komponenty interoperability:
- Fáza projektovania a vývoja:
    - revízia návrhu a/alebo preskúmanie návrhu;
    - typová skúška: skúška na overenie konštrukčného riešenia podľa oddielu 4.2, ak je v ňom uvedená;
  - Fáza výroby: bežná skúška na overenie zhody výroby.
 

Subjekt poverený posudzovaním bežných skúšok sa určí podľa zvoleného modulu posudzovania.
- (2) Dodatok H je členený podľa oddielu 4.2. Požiadavky a ich posudzovanie, ktoré sa uplatňujú na komponenty interoperability, sú uvedené v oddiele 5.3 prostredníctvom odkazov na určité ustanovenia oddielu 4.2. V prípade potreby sa uvedie aj odkaz na odsek ustanovenia 6.1.3.

6.1.5. *Inovačné riešenia*

- (1) Ak sa pre komponent interoperability navrhne inovačné riešenie (podľa vymedzenia v článku 10), výrobca alebo jeho splnomocnený zástupca so sídlom v Európskej únii musí uplatniť postup opísaný v článku 10.

6.1.6. *Posudzovanie vhodnosti na použitie***▼ M3**

- (1) Posudzovanie vhodnosti na použitie podľa typového potvrdenia v skúšobnej prevádzke (modul CV) môže tvoriť súčasť postupu posudzovania v prípade nasledujúcich komponentov interoperability:
- kolesá (pozri ustanovenie 6.1.3.1),
  - automatický systém s meniteľným rozchodom (pozri ustanovenie 6.1.3.1a),
  - systém protišmykovej ochrany kolies (pozri ustanovenie 6.1.3.2),
  - klzné lišty (pozri ustanovenie 6.1.3.8).

**▼ B**

- (2) Pred spustením prevádzkových skúšok sa použije vhodný modul (CB alebo CH1) na osvedčenie konštrukčného riešenia daného komponentu.
- (3) Prevádzkové skúšky sa zorganizujú na návrh výrobcu, ktorý musí získať súhlas železničného podniku, že sa bude podieľať na predmetnom posudzovaní.

**▼ B**6.2. **Subsystém „železničné koľajové vozidlá“**6.2.1. *ES overenie (všeobecné ustanovenia)*

- (1) Postupy ES overovania vzťahujúce sa na subsystém „železničné koľajové vozidlá“ sú opísané v ►**M3** článku 15 smernice (EÚ) 2016/797 a v prílohe IV k uvedenej smernici ◄.
- (2) Postup ES overenia v prípade jednotky železničného koľajového vozidla sa uskutoční podľa modulov vymedzených v ustanovení 6.2.2 tejto TSI.
- (3) Keď žiadateľ predloží žiadosť o prvý krok posudzovania, ktorý zahŕňa etapu projektovania alebo etapu projektovania a výroby, žiadateľom zvolený notifikovaný orgán vydá vyhlásenie o čiastkovom overení (ďalej len „ISV“) a vypracuje sa ES vyhlásenie o čiastkovej zhode subsystému.

6.2.2. *Uplatňovanie modulov***Moduly na ES overenie subsystémov:**

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

- (1) Žiadateľ si zvolí jednu z týchto kombinácií modulov:

(SB + SD) alebo (SB + SF) alebo (SH1) pre každý príslušný subsystém (alebo časť subsystému).

Posudzovanie sa potom vykoná podľa zvolenej kombinácie modulov.

- (2) Keď sa v prípade niekoľkých ES overení (napr. podľa viacerých TSI vzťahujúcich sa na ten istý subsystém) vyžaduje overenie založené na tom istom posudzovaní výroby (modul SD alebo SF), je dovolené skombinovať niekoľko posúdení podľa modulu SB s jedným posúdením podľa modulu pre výrobu (SD alebo SF). V takomto prípade sa vyhlásenia ISV vydajú pre fázu projektovania a vývoja podľa modulu SB.
- (3) Platnosť osvedčenia o typovej skúške alebo osvedčenia o preskúmaní návrhu sa uvedie v súlade s ustanoveniami pre fázu B ustanovenia 7.1.3. tejto TSI s názvom Pravidlá týkajúce sa ES overovania.
- (4) Keď sa okrem požiadaviek uvedených v ustanovení 4.2 tejto TSI musí na posúdenie použiť aj osobitný postup, tento prípad sa uvádza v ustanovení 6.2.3.

**▼ B**

- 6.2.3. *Osobitné postupy posudzovania subsystémov*
- 6.2.3.1. Podmienky zaťaženia a nameraná hmotnosť (ustanovenie 4.2.2.10)
- (1) Musí byť nameraná hmotnosť pri podmienke zaťaženia zodpovedajúcej konštrukčnej hmotnosti v prevádzkovom stave s výnimkou spotrebného materiálu, na ktorý sa nevzťahujú požiadavky (napr. „mŕtva hmotnosť“ je prijateľná).
  - (2) Ostatné podmienky zaťaženia sa môžu odvodiť na základe výpočtu.
  - (3) Keď sa vozidlo vyhlási za vozidlo zodpovedajúce určitému typu (v súlade s ustanoveniami 6.2.2 a 7.1.3 tejto TSI):
    - Nameraná celková hmotnosť vozidla pri podmienke zaťaženia „konštrukčná hmotnosť v prevádzkovom stave“ nesmie presiahnuť o viac ako 3 % deklarovanú celkovú hmotnosť vozidla daného typu, ktorá sa uvádza v osvedčení o typovej skúške alebo v osvedčení o preskúmaní návrhu v rámci ES overenia a v technickej dokumentácii podľa ustanovenia 4.2.12;
    - okrem toho, v prípade jednotky s maximálnou konštrukčnou rýchlosťou vyššou alebo rovnou 250 km/h nesmie hmotnosť na nápravu pri podmienke zaťaženia „konštrukčná hmotnosť pri bežnom užitočnom zaťažení“ prekročiť o viac ako o 4 % deklarovanú hmotnosť na nápravu pri rovnakej podmienke zaťaženia.
- 6.2.3.2. Zaťaženie kolies (ustanovenie 4.2.3.2.2)
- (1) Zaťaženie kolies sa meria so zreteľom na podmienku zaťaženia „konštrukčná hmotnosť v prevádzkovom stave“ (platí rovnaká výnimka ako v predchádzajúcom ustanovení 6.2.3.1).
- 6.2.3.3. Zabezpečenie proti vykoľajeniu na zborتنých koľajach (ustanovenie 4.2.3.4.1)

**▼ M3**

- (1) Preukazovanie zhody sa vykonáva v súlade s jednou z metód vymedzených v špecifikácii uvedenej v dodatku J-1 pod indexovým č. 83.

**▼ B**

- (2) Pri jednotkách, ktoré sú určené na prevádzku na systémoch s rozchodom koľaje 1 520 mm, sa pripúšťajú aj alternatívne metódy na posudzovanie zhody.

**▼ M3**

- 6.2.3.4. Dynamické správanie pri jazde – technické požiadavky (ustanovenie 4.2.3.4.2.a)

1. Pri jednotkách, ktoré sú projektované na prevádzku na systémoch s rozchodom koľaje 1 435 mm, 1 524 mm alebo 1 668 mm, sa preukázanie zhody vykonáva podľa špecifikácie uvedenej v dodatku J-1 pod indexovým č. 84 v ustanovení 7.

Parametre, ktoré sa uvádzajú v ustanoveniach 4.2.3.4.2.1 a 4.2.3.4.2.2, sa posudzujú prostredníctvom kritérií vymedzených v špecifikácii uvedenej v dodatku J-1 pod indexovým č. 84.

**▼ B**

## 6.2.3.5. Posudzovanie zhody bezpečnostných požiadaviek

Preukázanie plnenia bezpečnostných požiadaviek uvedených v ustanovení 4.2 sa musí vykonať takto:

- (1) Rozsah tohto posudzovania sa musí obmedziť výhradne na konštrukčné riešenie železničného koľajového vozidla s prihliadnutím na to, že prevádzka, skúšanie a údržba sa vykonávajú podľa predpisov, ktoré vymedzil žiadateľ (v súlade s opisom uvedeným v súbore technickej dokumentácie).

*Poznámky:*

— Pri vymedzovaní požiadaviek na skúšanie a údržbu sa musí prihliadať na úroveň bezpečnosti, ktorú má žiadateľ dosiahnuť (konzistentnosť). Preukázanie súladu zahŕňa aj požiadavky na skúšanie a údržbu.

— Na iné subsystémy a ľudské faktory (chyby) sa neprihliada.

- (2) Všetky predpoklady, ktoré sa posudzujú v súvislosti s účelom použitia, musia byť pri preukazovaní prehľadne zdokumentované.

**▼ M3**

- (3) Prostredníctvom jednej z nasledujúcich dvoch metód sa musí preukázať súlad s bezpečnostnými požiadavkami vymedzenými v ustanoveniach 4.2.3.4.2, 4.2.3.5.3, 4.2.4.2.2, 4.2.5.3.5, 4.2.5.5.8 a 4.2.5.5.9 z hľadiska miery závažnosti/následkov súvisiacich s rizikovými scenármi vykresľujúcimi jednotlivé poruchy:

- (1) Uplatnenie harmonizovaného kritéria prijateľnosti rizík v súvislosti s mierou závažnosti uvedenou v ustanovení 4.2 (napr. smrteľné zranenia pri núdzovom brzdení).

Žiadateľ môže túto metódu použiť za predpokladu, že sa v spoločnej bezpečnostnej metóde hodnotenia a posudzovania rizík v znení príslušných zmien [vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) č. 402/2013 <sup>(1)</sup>] vymedzuje harmonizované kritérium prijateľnosti rizík.

Žiadateľ musí preukázať súlad s harmonizovaným kritériom uplatnením prílohy I-3 k spoločnej bezpečnostnej metóde hodnotenia a posudzovania rizík. Na preukázanie sa môžu použiť tieto zásady (prípadne ich kombinácie): podobnosť s referenčnými systémami; uplatňovanie kódexov postupov; uplatňovanie jednoznačného odhadu rizika (napr. prístup na základe pravdepodobnosti).

Žiadateľ určí orgán, ktorý posúdi ním vykonané preukázanie: notifikovaný orgán zvolený pre subsystém „železničné koľajové vozidlá“ alebo orgán na posudzovanie podľa spoločnej bezpečnostnej metódy hodnotenia a posudzovania rizík.

<sup>(1)</sup> Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) č. 402/2013 z 30. apríla 2013 o spoločnej bezpečnostnej metóde hodnotenia a posudzovania rizík, ktorým sa ruší nariadenie (ES) č. 352/2009, ako sa uvádza v článku 6 ods. 3 písm. a) smernice Európskeho parlamentu a Rady 2004/49/ES (Ú. v. EÚ L 121, 3.5.2013, s. 8).

▼ M3

Preukázanie uznajú všetky členské štáty, alebo

- (2) Uplatnenie hodnotenia a posudzovania rizík podľa spoločnej bezpečnostnej metódy hodnotenia a posudzovania rizík s cieľom vymedziť kritérium prijateľnosti rizík, ktoré sa má použiť, a preukázať súlad s týmto kritériom.

Žiadateľ môže použiť túto metódu vo všetkých prípadoch.

Žiadateľ určí orgán, ktorý posúdi ním vykonané preukázanie podľa spoločnej bezpečnostnej metódy hodnotenia a posudzovania rizík.

Vypracuje sa správa o posúdení bezpečnosti v súlade s požiadavkami vymedzenými v spoločnej bezpečnostnej metóde hodnotenia a posudzovania rizík a jej zmenách.

Správu o posúdení bezpečnosti zohľadní povoľujúci subjekt v súlade s oddielom 2.5.6 prílohy I a s článkom 15 ods. 2 spoločnej bezpečnostnej metódy hodnotenia a posudzovania rizík.

▼ B

- (4) Pri každom ustanovení v TSI uvedenom v bode 3 sa musí v príslušných dokumentoch priložených k ES vyhláseniu o overení (napr. ES osvedčenie vydané notifikovaným orgánom alebo správa o posúdení bezpečnosti) výslovne uvádzať použitá metóda (metóda č. 1 alebo metóda č. 2). Ak sa použije metóda č. 2, uvedie sa aj použité kritérium prijateľnosti rizík.

6.2.3.6.

Projektované hodnoty profilov nových kolies (ustanovenie 4.2.3.4.3.1)

- (1) Pri jednotkách projektovaných na prevádzku na systémoch s rozchodom koľaje 1 435 mm sa profil kolies a vzdialenosť medzi aktívnymi plochami kolies (rozmer SR na obrázku 1, ustanovenie 4.2.3.5.2.1) musí zvoliť tak, aby sa zabezpečilo, že hraničná hodnota ekvivalentnej kužeľovitosti uvedená v tabuľke 11 sa neprekročí, keď sa projektované dvojkolesie skombinuje s jednotlivými vzorkami traťových parametrov špecifikovaných v tabuľke 12.

▼ M3

Hodnotenie ekvivalentnej kužeľovitosti sa stanovuje v špecifikácii uvedenej v dodatku J-1 pod indexovým číslom 107.

▼ B

Tabuľka 11

## Projektované hraničné hodnoty ekvivalentnej kužeľovitosti

Maximálna prevádzková rýchlosť vozidla (km/h)	Hraničné hodnoty ekvivalentnej kužeľovitosti	Skúšobné podmienky (pozri tabuľku 12)
≤ 60	neuvádza sa	neuvádza sa
> 60 a < 190	0,30	všetky
≥ 190 a ≤ 230	0,25	1, 2, 3, 4, 5 a 6
> 230 a ≤ 280	0,20	1, 2, 3, 4, 5 a 6
> 280 a ≤ 300	0,10	1, 3, 5 a 6
300	0,10	1 a 3



Tabuľka 12

**Skúšobné podmienky na trati pre ekvivalentnú kužeľovitost' reprezentatívnu pre sieť. Všetky prierezy koľajnice vymedzené v špecifikácii uvedenej v dodatku J-1 pod indexovým č. 85**

Skúšobná podmienka č.	Profil hlavy koľajnice	Sklon koľajnic	Rozchod koľaje
1	prierez koľajnice 60 E 1	1:20	1 435 mm
2	prierez koľajnice 60 E 1	1:40	1 435 mm
3	prierez koľajnice 60 E 1	1:20	1 437 mm
4	prierez koľajnice 60 E 1	1:40	1 437 mm
5	prierez koľajnice 60 E 2	1:40	1 435 mm
6	prierez koľajnice 60 E 2	1:40	1 437 mm
7	prierez koľajnice 54 E1	1:20	1 435 mm
8	prierez koľajnice 54 E1	1:40	1 435 mm
9	prierez koľajnice 54 E1	1:20	1 437 mm
10	prierez koľajnice 54 E1	1:40	1 437 mm

Požiadavky uvedené v tomto ustanovení sa považujú za splnené, ak dvojkoľesia majú neopotrebovaný profil S1002 alebo GV 1/40 podľa vymedzenia v špecifikácii uvedenej v dodatku J-1 pod indexovým č. 86, so vzdialenosťou aktívnych plôch v rozsahu od 1 420 mm do 1 426 mm.

- (2) Pri jednotkách projektovaných na prevádzku na systémoch s rozchodom koľaje 1 524 mm sa profil kolies a vzdialenosť medzi aktívnymi plochami kolies musia zvoliť na základe týchto vstupných údajov:

Tabuľka 13

**Projektované hraničné hodnoty ekvivalentnej kužeľovitosti**

Maximálna prevádzková rýchlosť vozidla (km/h)	Hraničné hodnoty ekvivalentnej kužeľovitosti	Skúšobné podmienky (pozri tabuľku 14)
$\leq 60$	neuvádza sa	neuvádza sa
$> 60$ a $\leq 190$	0,30	1, 2, 3, 4, 5 a 6
$> 190$ a $\leq 230$	0,25	1, 2, 3 a 4
$> 230$ a $\leq 280$	0,20	1, 2, 3 a 4
$> 280$ a $\leq 300$	0,10	3, 4, 7 a 8
300	0,10	7 a 8



Tabuľka 14

**Skúšobné podmienky na trati pre ekvivalentnú kužeľovitost'. Všetky prierezy koľajnice vymedzené v špecifikácii uvedenej v dodatku J-1 pod indexovým č. 85**

Skúšobná podmienka č.	Profil hlavy koľajnice	Sklon koľajnic	Rozchod koľaje
1	prierez koľajnice 60 E 1	1:40	1 524 mm
2	prierez koľajnice 60 E 1	1:40	1 526 mm
3	prierez koľajnice 60 E 2	1:40	1 524 mm
4	prierez koľajnice 60 E 2	1:40	1 526 mm
5	prierez koľajnice 54 E1	1:40	1 524 mm
6	prierez koľajnice 54 E1	1:40	1 526 mm
7	prierez koľajnice 60 E 1	1:20	1 524 mm
8	prierez koľajnice 60 E 1	1:20	1 526 mm

Požiadavky uvedené v tomto ustanovení sa považujú za splnené, ak dvojkolesia majú neopotrebovaný profil S1002 alebo GV 1/40 podľa vymedzenia v špecifikácii uvedenej v dodatku J-1 pod indexovým č. 86, so vzdialenosťou aktívnych plôch 1 510 mm.

- (3) Pri jednotkách projektovaných na prevádzku na systémoch s rozchodom koľaje 1 668 mm sa hraničné hodnoty ekvivalentnej kužeľovitosti stanovené v tabuľke 15 nesmú prekročiť, keď sa projektované dvojkolesie modeluje na prejazd pri reprezentatívnej vzorke skúšobných podmienok na trati uvedených v tabuľke 16.

Tabuľka 15

**Projektované hraničné hodnoty ekvivalentnej kužeľovitosti**

Maximálna prevádzková rýchlosť vozidla (km/h)	Hraničné hodnoty ekvivalentnej kužeľovitosti	Skúšobné podmienky (pozri tabuľku 16)
≤ 60	neuvádza sa	neuvádza sa
> 60 a < 190	0,30	všetky
≥ 190 a ≤ 230	0,25	1 a 2
> 230 a ≤ 280	0,20	1 a 2
> 280 a ≤ 300	0,10	1 a 2
300	0,10	1 a 2

Tabuľka 16

**Skúšobné podmienky na trati pre ekvivalentnú kužeľovitost'. Všetky prierezy koľajnice vymedzené v špecifikácii uvedenej v dodatku J-1 pod indexovým č. 85**

Skúšobná podmienka č.	Profil hlavy koľajnice	Sklon koľajnic	Rozchod koľaje
1	prierez koľajnice 60 E 1	1:20	1 668 mm
2	prierez koľajnice 60 E 1	1:20	1 670 mm
3	prierez koľajnice 54 E1	1:20	1 668 mm
4	prierez koľajnice 54 E1	1:20	1 670 mm



**▼ B**

Požiadavky uvedené v tomto ustanovení sa považujú za splnené, ak dvojkolesia majú neopotrebovaný profil S1002 alebo GV 1/40 podľa vymedzenia v špecifikácii uvedenej v dodatku J-1 pod indexovým č. 86, so vzdialenosťou aktívnych plôch v rozsahu od 1 653 mm do 1 659 mm.

6.2.3.7. **Mechanické a geometrické vlastnosti dvojkolesí (ustanovenie 4.2.3.5.2.1)**

**Dvojkolesie:**

- (1) Preukázanie súladu v prípade zostavy sa musí vykonať na základe špecifikácie uvedenej v dodatku J-1 pod indexovým č. 87, v ktorej sa vymedzujú hraničné hodnoty pre axiálnu silu a súvisiace overovacie skúšky.

**Nápravy:**

- (2) Preukázanie súladu v prípade mechanickej odolnosti a únavových vlastností nápravy musí byť v súlade so špecifikáciou uvedenou v dodatku J-1 pod indexovým č. 88 v ustanoveniach 4, 5 a 6 pre nepoháňané nápravy alebo so špecifikáciou uvedenou v dodatku J-1 pod indexovým č. 89 v ustanoveniach 4, 5 a 6 pre poháňané nápravy.

Rozhodovacie kritériá pre prípustné napätie sa špecifikujú v špecifikácii uvedenej v dodatku J-1 pod indexovým č. 88 v ustanovení 7 pre nepoháňané nápravy alebo v špecifikácii uvedenej v dodatku J-1 pod indexovým č. 89 v ustanovení 7 pre poháňané nápravy.

- (3) Predpoklad podmienok zaťaženia pri výpočtoch sa musí výslovne uviesť v technickej dokumentácii podľa ustanovenia 4.2.12 tejto TSI.

**Overenie náprav:**

- (4) Je potrebné zaviesť postup overovania, aby sa vo fáze výroby zabezpečilo, že žiadne chyby nebudú mať nepriaznivý vplyv na bezpečnosť z dôvodu zmien mechanických vlastností náprav.
- (5) Je potrebné overiť ťažnú pevnosť materiálu nápravy, odolnosť proti nárazu, celistvosť povrchu, vlastností materiálu a čistotu materiálu.

Pri postupe overovania sa musí stanoviť séria vzoriek, ktorá sa použije na overenie jednotlivých vlastností.

**Skrine nápravových ložísk/ložiská:**

- (6) Preukázanie súladu v prípade mechanickej odolnosti a únavových vlastností valivého ložiska musí byť v súlade so špecifikáciou uvedenou v dodatku J-1 pod indexovým č. 90.
- (7) Iná metóda na posudzovanie zhody platná pre dvojkolesia, nápravy a kolesá v prípade, že sa normy EN nevzťahujú na navrhované technické riešenie:

**▼ B**

Ak sa na navrhované technické riešenie nevzťahujú platné normy EN, pripúšťa sa možnosť použiť iné normy. V takom prípade musí notifikovaný orgán overiť, že alternatívne normy sú súčasťou technicky konzistentného súboru noriem platných pre konštrukčné riešenie, výstavbu a skúšanie dvojkolesí, pričom sa v danom súbore noriem stanovujú osobitné požiadavky na dvojkolesia, kolesá, nápravy a nápravové ložiská vzťahujúce sa na:

- zostavu dvojkolesia;
- mechanický odpor;
- únavové vlastnosti;
- hraničné hodnoty prípustného napätia;
- termomechanické vlastnosti.

Pri vyššie uvedenom preukazovaní sa možno odvolávať len na normy, ktoré sú verejne dostupné.

**▼ M4**

Overením, ktoré vykonáva notifikovaný orgán, sa zaisťuje konzistentnosť metodiky alternatívnych noriem, predpokladov, ktoré formuluje žiadateľ, plánovaného technického riešenia a plánovanej oblasti použitia.

**▼ B**

- (8) Osobitný prípad dvojkolesí, náprav a skriň nápravových ložísk/ložísk vyrobených podľa existujúceho konštrukčného riešenia:

V prípade výrobkov vyrobených podľa konštrukčného riešenia vypracovaného a už použitého na uvedenie výrobkov na trh pred nadobudnutím účinnosti príslušných TSI vzťahujúcich sa na dané výrobky, sa môže žiadateľ odkloniť od postupu preukazovania zhody opísaného v predchádzajúcom texte a preukázať súlad s požiadavkami tejto TSI odvolaním sa na revíziu návrhu a typovú skúšku, ktoré sa vykonali pri predchádzajúcich použitíach za porovnateľných podmienok. Toto preukázanie sa musí zdokumentovať a jeho výsledok sa považuje za dôkaz na rovnakej úrovni ako v prípade modulu SB alebo preskúmania návrhu podľa modulu SH1.

**▼ M3**

6.2.3.7a.

Automatické systémy na zmenu rozchodu koľaje

1. Analýza bezpečnosti požadovaná v ustanovení 4.2.3.5.3 ods. 5 a vykonaná na úrovni komponentov interoperability sa konsoliduje na úrovni jednotky (vozidla). Predovšetkým môže byť potrebné preskúmať predpoklady formulované na základe ustanovenia 6.1.3.1a ods. 3 tak, aby sa zohľadnilo vozidlo a jeho účel použitia.
2. Posúdenie integrácie komponentov interoperability do pojazďového mechanizmu/jednotky a technickej zlučiteľnosti s traťovým zariadením na prestavenie rozchodu koľaje musí obsahovať:
  - posúdenie súladu s oblasťou použitia vymedzenou v ustanovení 5.3.4.a ods. 1 sa musí overiť,
  - overenie správnej integrácie komponentov interoperability do pojazďového mechanizmu/jednotky, vrátane správneho fungovania systému vozidlového riadenia/monitorovania (ak sa uplatňujú), a
  - skúšky na trati vrátane skúšok na traťovom(-ých) zariadení(-iach) na prestavenie rozchodu, ktoré zodpovedajú prevádzkovým podmienkam.

**▼B**

## 6.2.3.8. Núdzoové brzdenie (ustanovenie 4.2.4.5.2)

- (1) Brzdíacim účinkom, ktorý je predmetom skúšania, je dĺžka brzdnej dráhy podľa vymedzenia v špecifikácii uvedenej v dodatku J-1 pod indexovým č. 91. Spomalenie sa hodnotí podľa dĺžky brzdnej dráhy.
- (2) Skúšky sa musia vykonať na suchých koľajach pri týchto počiatočných rýchlostiach (ak sú nižšie ako maximálna konštrukčná rýchlosť): 30 km/h; 100 km/h; 120 km/h; 140 km/h; 160 km/h; 200 km/h; v postupných krokoch, ktoré neprevyšujú 40 km/h, od 200 km/h až po maximálnu konštrukčnú rýchlosť danej jednotky.
- (3) Skúšky sa musia vykonať pri podmienkach zaťaženia jednotky „konštrukčná hmotnosť v prevádzkovom stave“, „konštrukčná hmotnosť pri bežnom užitočnom zaťažení“ a „maximálne brzdové zaťaženie“ (podľa vymedzenia v ustanoveniach 4.2.2.10 a 4.2.4.5.2).

Ak dve z uvedených podmienok zaťaženia vedú k podobným podmienkam pri skúškach brzdenia podľa príslušných noriem EN alebo normatívnych dokumentov, počet skúšobných podmienok možno znížiť z 3 na 2.

- (4) Výsledky skúšok sa hodnotia prostredníctvom metodiky, pri ktorej sa zohľadňujú tieto aspekty:

— korekcia nespracovaných údajov;

— opakovateľnosť skúšky: na potvrdenie výsledkov skúšky sa skúška niekoľkokrát zopakuje. Hodnotí sa absolútny rozdiel medzi výsledkami a štandardná odchýlka.

## 6.2.3.9. Prevádzkové brzdenie (ustanovenie 4.2.4.5.3)

- (1) Maximálnym prevádzkovým brzdíacim účinkom, ktorý je predmetom skúšania, je dĺžka brzdnej dráhy podľa vymedzenia v špecifikácii uvedenej v dodatku J-1 pod indexovým č. 92. Spomalenie sa hodnotí podľa dĺžky brzdnej dráhy.
- (2) Skúšky sa musia vykonať na suchých koľajach pri počiatočnej rýchlosti, ktorá sa rovná maximálnej konštrukčnej rýchlosti jednotky, pričom podmienkou zaťaženia jednotky je jedna z podmienok vymedzených v ustanovení 4.2.4.5.2.
- (3) Výsledky skúšok sa hodnotia prostredníctvom metodiky, pri ktorej sa zohľadňujú tieto aspekty:

— korekcia nespracovaných údajov;

— opakovateľnosť skúšky: na potvrdenie výsledkov skúšky sa skúška niekoľkokrát zopakuje. Hodnotí sa absolútny rozdiel medzi výsledkami a štandardná odchýlka.

**▼B**

## 6.2.3.10. Systém protišmykovej ochrany kolies (ustanovenie 4.2.4.6.2)

- (1) Ak je jednotka vybavená systémom protišmykovej ochrany kolies, skúška jednotky sa musí vykonať v podmienkach nízkej adhézie podľa špecifikácie uvedenej v dodatku J-1 pod indexovým číslom 93, na overenie účinnosti systému protišmykovej ochrany kolies (maximálne predĺženie brzdnéj dráhy v porovnaní s brzdou dráhou na suchej koľaji), keď je zabudovaný v jednotke.

## 6.2.3.11. Hygienické zariadenia (ustanovenie 4.2.5.1)

- (1) V prípade, že hygienické zariadenie umožňuje vypúšťanie tekutín do prostredia (napr. na koľaje), základom posudzovania zhody môžu byť predchádzajúce prevádzkové skúšky, ak sú splnené tieto podmienky:

— výsledky prevádzkových skúšok sa získali pri takých typoch zariadení, v ktorých sa používajú rovnaké metódy úpravy;

— skúšobné podmienky sú podobné podmienkam, ktoré možno predpokladať pri posudzovanej jednotke, pokiaľ ide o objemy zaťaženia, podmienky prostredia a všetky ostatné parametre, ktoré budú mať vplyv na efektívnosť a účinnosť procesu úpravy.

Ak nie sú k dispozícii vhodné výsledky prevádzkového skúšania, musia sa vykonať typové skúšky.

## 6.2.3.12. Kvalita vzduchu vo vnútri vozidla (ustanovenie 4.2.5.8 a ustanovenie 4.2.9.1.7)

- (1) Posudzovanie zhody, pokiaľ ide o hladiny CO<sub>2</sub>, sa môže vykonať výpočtom objemov čerstvého vzduchu z vetrania za predpokladu, že kvalita vonkajšieho vzduchu zodpovedá obsahu 400 ppm CO<sub>2</sub> a množstvo emisií je 32 gramov CO<sub>2</sub> na jedného cestujúceho za hodinu. Počet cestujúcich, ktorý treba zohľadniť, sa odvodí z obsadenia pri podmienke zaťaženia „konštrukčná hmotnosť pri bežnom užitočnom zaťažení“, podľa ustanovenia 4.2.2.10 tejto TSI.

**▼M3**

## 6.2.3.13. Účinky tlakovej vlny na cestujúcich na nástupišti a na pracovníkov pozdĺž koľají (ustanovenie 4.2.6.2.1)

1. Preukázanie zhody s hraničnou hodnotou maximálnej povolenej rýchlosti vzduchu na trati uvedenej v ustanovení 4.2.6.2.1 tejto TSI sa vykoná na základe skúšania na rovnej trati v plnom rozsahu, ktoré sa vykoná podľa ustanovenia 6.2.2.1 špecifikácie uvedenej v dodatku J-1 pod indexovým č. 94.

**▼ M3**

2. Namiesto posúdenia v plnom rozsahu, ktoré sa uvádza vyššie, je povolené vykonať zjednodušené posúdenie železničných koľajových vozidiel, ktoré sú z hľadiska konštrukcie podobné železničným koľajovým vozidlám, pri ktorých sa v plnom rozsahu vykonalo posúdenie vymedzené v tejto TSI. V takýchto prípadoch sa môže uplatniť zjednodušené posúdenie zhody vymedzené v ustanovení 4.2.4 špecifikácie uvedenej v dodatku J-1 pod indexovým č. 94, ak rozdiely v konštrukcii neprekročia medzné hodnoty podľa tabuľky 7 špecifikácie uvedenej v dodatku J-1 pod indexovým č. 94.

6.2.3.14.

Tlakové impulzy čela súpravy (ustanovenie 4.2.6.2.2)

1. Zhoda sa musí posudzovať na základe skúšania v plnom rozsahu za podmienok stanovených v špecifikácii uvedenej v dodatku J-1 pod indexovým č. 95 v ustanovení 6.1.2.1. Alternatívne sa zhoda môže posudzovať aj pomocou overených počítačových simulácií dynamiky kvapalín, ktoré sa vymedzujú v špecifikácii uvedenej v dodatku J-1 pod indexovým č. 95 v ustanovení 6.1.2.4. Ďalší alternatívny spôsob posúdenia zhody predstavujú skúšky s pohyblivým modelom v súlade so špecifikáciou uvedenou v dodatku J-1 pod indexovým č. 95 v ustanovení 6.1.2.2.
2. Namiesto posúdenia v plnom rozsahu, ktoré sa uvádza vyššie, je povolené vykonať zjednodušené posúdenie železničných koľajových vozidiel, ktoré sú z hľadiska konštrukcie podobné železničným koľajovým vozidlám, pri ktorých sa v plnom rozsahu vykonalo posúdenie vymedzené v tejto TSI. V takýchto prípadoch sa môže uplatniť zjednodušené posúdenie zhody vymedzené v ustanovení 4.1.4 špecifikácie uvedenej v dodatku J-1 pod indexovým č. 95, ak rozdiely v konštrukcii neprekročia medzné hodnoty podľa tabuľky 4 špecifikácie uvedenej v dodatku J-1 pod indexovým č. 95.

**▼ B**

6.2.3.15.

Maximálne kolísanie tlaku v tuneloch (ustanovenie 4.2.6.2.3)

- (1) Zhoda sa musí dokázať na základe skúšok vykonaných v plnom rozsahu použitím referenčnej alebo vyššej rýchlosti v tuneli s plochou prierezu, ktorá sa najviac približuje referenčnému prípadu. Prechod na referenčnú podmienku sa musí vykonať s overeným simulačným softvérom.
- (2) Pri posudzovaní zhody celých vlakov alebo vlakových súprav sa posudzovanie vykonáva s maximálnou dĺžkou vlaku alebo spriahnutých vlakových súprav až do dĺžky 400 m.
- (3) Pri posudzovaní zhody rušňov alebo riadiacich osobných vozňov sa posudzovanie vykonáva na základe dvoch vlakov ľubovoľnej zostavy s minimálnou dĺžkou vlaku 150 m, pričom jedna pozostáva z vodiaceho rušňa alebo riadiaceho osobného vozňa na začiatku vlaku (overenie  $\Delta p_N$ ) a druhá pozostáva z rušňa alebo riadiaceho osobného vozňa na konci vlaku (overenie  $\Delta p_T$ ).  $\Delta p_{Fr}$  je stanovená na 1 250 Pa (pri vlakoch s  $v_{tr,max} < 250$  km/h) alebo na 1 400 Pa (pri vlakoch s  $v_{tr,max} \geq 250$  km/h).

**▼ B**

- (4) Pri posudzovaní zhody výlučne vozňov sa posudzovanie musí vykonať na základe jedného 400 metrového vlaku.

$\Delta p_N$  je stanovená na 1 750 Pa a  $\Delta p_T$  na 700 Pa (pri vlakoch s  $v_{tr,max} < 250$  km/h) alebo na 1 600 Pa a 1 100 Pa (pri vlakoch s  $v_{tr,max} \geq 250$  km/h).

- (5) Bližšie informácie o vzdialenosti medzi vstupným portálom a miestom merania, o vymedzení  $\Delta p_{Fr}$ ,  $\Delta p_N$ ,  $\Delta p_T$ , o minimálnej dĺžke tunela a o odvodení charakteristického kolísania tlaku sa nachádzajú v špecifikácii uvedenej v dodatku J-1 pod indexovým č. 96.
- (6) Zmena tlaku spôsobená zmenou nadmorskej výšky medzi vstupným a výstupným bodom tunela sa pri posudzovaní nezohľadňuje.

- 6.2.3.16. Bočný vietor (ustanovenie 4.2.6.2.4)
- (1) Posudzovanie zhody sa v plnej miere stanovuje v ustanovení 4.2.6.2.4.
- 6.2.3.17. Hladiny akustického tlaku výstražnej húkačky (ustanovenie 4.2.7.2.2)
- (1) Hladiny akustického tlaku výstražnej húkačky sa musia zmerať a overiť v súlade so špecifikáciou uvedenou v dodatku J-1 pod indexovým č. 97.
- 6.2.3.18. Maximálny výkon a prúd z vrchného trolejového vedenia (ustanovenie 4.2.8.2.4)
- (1) Posudzovanie zhody sa musí vykonať v súlade so špecifikáciou uvedenou v dodatku J-1 pod indexovým č. 98.
- 6.2.3.19. Účinník (ustanovenie 4.2.8.2.6)
- (1) Posudzovanie zhody sa musí vykonať v súlade so špecifikáciou uvedenou v dodatku J-1 pod indexovým č. 99.

**▼ M2**

- 6.2.3.19a. Vozidlový systém na meranie energie (ustanovenie 4.2.8.2.8)
- (1) Funkcia merania energie
- Presnosť jednotlivých prístrojov obsahujúcich jednu alebo viacero funkcií merania energie sa posudzuje skúšaním jednotlivých funkcií pri referenčných podmienkach prostredníctvom príslušnej metódy opísanej v ustanoveniach 5.4.3.4.1, 5.4.3.4.2 a 5.4.4.3.1 špecifikácie uvedenej v dodatku J-1 pod indexovým č. 117. Vstupné množstvo a rozsah účinníka pri testovaní musí zodpovedať hodnotám stanoveným v tabuľke 3 špecifikácie uvedenej v dodatku J-1 pod indexovým č. 117.

▼ M2

Vplyv teploty na presnosť jednotlivých prístrojov obsahujúcich jednu alebo viacero funkcií merania energie sa posudzuje skúšaním jednotlivých funkcií pri referenčných podmienkach (okrem teploty) prostredníctvom príslušnej metódy opísanej v ustanoveniach 5.4.3.4.3.1 a 5.4.4.3.2.1 špecifikácie uvedenej v dodatku J-1 pod indexovým č. 117.

Koeficient priemernej teploty jednotlivých prístrojov obsahujúcich jednu alebo viacero funkcií merania energie sa posudzuje skúšaním jednotlivých funkcií pri referenčných podmienkach (okrem teploty) prostredníctvom príslušnej metódy opísanej v ustanoveniach 5.4.3.4.3.2 a 5.4.4.3.2.2 špecifikácie uvedenej v dodatku J-1 pod indexovým č. 120.

## (2) Systém spracovania údajov

Zber a spracovanie údajov v rámci systému spracovania údajov sa posúdi skúšaním prostredníctvom metódy opísanej v špecifikácii uvedenej dodatku J-1 pod indexovým č. 121.

## (3) Vozidlový systém na meranie energie

Vozidlový systém na meranie energie sa posudzuje skúšaním, ako sa opisuje v špecifikácii uvedenej v dodatku J-1 pod indexovým č. 122.

▼ B

6.2.3.20.

Dynamické správanie zberača (ustanovenie 4.2.8.2.9.6)

## (1) Ak je zberač, ktorému bolo udelené ES vyhlásenie o zhode alebo vhodnosti na použitie ako komponentu interoperability, nainštalovaný v jednotke železničného koľajového vozidla, ktorá sa posudzuje podľa TSI LOC &amp; PAS, musia sa vykonať dynamické skúšky s cieľom zmerať priemernú prítláčnú silu a štandardnú odchýlku alebo percentuálny podiel vytvárania elektrického oblúka v súlade so špecifikáciou uvedenou v dodatku J-1 pod indexovým č. 100 až do konštrukčnej rýchlosti jednotky.

## (2) Pri jednotke projektovanej na prevádzku na systémoch s rozchodom koľaje 1 435 mm a 1 668 mm sa skúšky pre jednotlivé nainštalované zberače musia vykonať v oboch smeroch jazdy a musia zahŕňať úseky trate s malou výškou trolejového drôtu (vymedzuje sa v rozsahu od 5,0 do 5,3 m) a úseky trate s veľkou výškou trolejového drôtu (vymedzuje sa v rozsahu od 5,5 do 5,75 m).

Pri jednotkách projektovaných na prevádzku na systémoch s rozchodom koľaje 1 520 mm a 1 524 mm musia skúšky zahŕňať úseky trate s výškou trolejového drôtu od 6,0 do 6,3 m.

## (3) Tieto skúšky sa musia vykonať minimálne pre tri stupne zvyšovania rýchlosti až do konštrukčnej rýchlosti jednotky (vrátane tejto rýchlosti). Interval medzi skúškami nasledujúcimi po sebe nesmie byť väčší ako 50 km/h.

## (4) Počas skúšky sa musí statická prítláčná sila upraviť na jednotlivé systémy napájania elektrickou energiou v rámci stanoveného rozsahu, v súlade s vymedzením uvedeným v ustanovení 4.2.8.2.9.5.

## (5) Namerané výsledky musia byť v súlade s ustanovením 4.2.8.2.9.6 buď pre priemernú prítláčnú silu a štandardnú odchýlku, alebo pre percentuálny podiel vytvárania elektrického oblúka.

**▼B**

- 6.2.3.21.                   Usporiadanie zberačov (ustanovenie 4.2.8.2.9.7)
- (1) Vlastnosti, ktoré sa týkajú dynamického správania odberu prúdu, sa musia overiť podľa vyššie uvedeného ustanovenia 6.2.3.20.
- 6.2.3.22.                   Čelné sklo (ustanovenie 4.2.9.2)
- (1) Vlastnosti čelného skla sa musia overiť v súlade so špecifikáciou uvedenou v dodatku J-1 pod indexovým č. 101.
- 6.2.3.23.                   Systémy na detekciu požiaru (ustanovenie 4.2.10.3.2)
- (1) Požiadavka 4.2.10.3.2 ods. 1 sa považuje za splnenú, keď sa overí, že železničné koľajové vozidlo je vybavené systémom na detekciu požiaru v týchto priestoroch:
- technické oddelenie alebo skriňa, zaistené alebo nezaistené, ktoré obsahujú elektrické napájacie vedenie a/alebo zariadenie trakčného obvodu;
  - technický priestor so spaľovacím motorom;
  - v lôžkových vozňoch, lôžkových oddeleniach, oddeleniach pre personál a prechodoch medzi vozidlami a príslušených spaľovacích vyhrievacích zariadeniach.
- 6.2.4.                      *Fázy projektu, pri ktorých sa vyžaduje posudzovanie*
- (1) V dodatku H k tejto TSI sa podrobne uvádza, v ktorej fáze projektu sa musí vykonať posudzovanie:
- Fáza projektovania a vývoja:
    - revízia návrhu a/alebo preskúmanie návrhu;
    - typová skúška: skúška na overenie návrhu podľa oddielu 4.2, ak je v ňom uvedená;
  - Fáza výroby: bežná skúška na overenie zhody výroby.
 

Subjekt poverený posudzovaním bežných skúšok sa určí podľa zvoleného modulu posudzovania.
- (2) Dodatok H je členený podľa oddielu 4.2, v ktorom sú vymedzené požiadavky a ich posúdenie platné pre subsystém „železničné koľajové vozidlá“. V prípade potreby sa uvádza aj odkaz na príslušný odsek ustanovenia 6.2.2.2.
- Najmä v prípade, ak sa v dodatku H uvádza typová skúška, musí sa zohľadniť oddiel 4.2 v súvislosti s podmienkami a požiadavkami týkajúcimi sa tejto skúšky.



**▼ B**

- (3) Keď sa v prípade niekoľkých ES overení (napr. podľa viacerých TSI vzťahujúcich sa na ten istý subsystém) vyžaduje overenie založené na tom istom posudzovaní výroby (modul SD alebo SF), je dovolené skombinovať niekoľko posúdení podľa modulu SB s jedným posúdením podľa modulu pre výrobu (SD alebo SF). V takomto prípade sa vyhlásenia ISV vydajú pre fázu projektovania a vývoja podľa modulu SB.
- (4) Ak sa používa modul SB, platnosť ES vyhlásenia o čiastkovej zhode subsystému sa musí uviesť v súlade s ustanoveniami pre fázu B ustanovenia 7.1.3 tejto TSI s názvom Pravidlá týkajúce sa ES overovania.

6.2.5. *Inovačné riešenia*

- (1) Ak sa pre subsystém „železničné koľajové vozidlá“ navrhne inovačné riešenie (podľa vymedzenia v článku 10), žiadateľ musí uplatniť postup opísaný v článku 10.

6.2.6. *Posudzovanie dokumentácie požadovanej v súvislosti s prevádzkou a údržbou*

- (1) Podľa ►**M3** článku 15 ods. 4 smernice (EÚ) 2016/797 ◀ je notifikovaný orgán zodpovedný za zostavenie súboru technickej dokumentácie, ktorý obsahuje požadovanú dokumentáciu týkajúcu sa prevádzky a údržby.
- (2) Notifikovaný orgán overí len to, či je k dispozícii dokumentácia, ktorá sa vyžaduje v súvislosti s prevádzkou a údržbou podľa ustanovenia 4.2.12 tejto TSI. Od notifikovaného orgánu sa nevyžaduje overenie informácií uvedených v predloženej dokumentácii.

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

- (1) Keď sa nová, zmodernizovaná alebo obnovená jednotka, ktorá sa má používať vo všeobecnej prevádzke, posudzuje podľa tejto TSI (v súlade s ustanovením 4.1.2), v niektorých požiadavkách TSI sa na jej posúdenie vyžaduje referenčný vlak. Uvádza sa to v príslušných ustanoveniach oddielu 4.2. Podobne niektoré požiadavky špecifikácie TSI na úrovni vlaku nie je možné posúdiť na úrovni jednotky. Takéto prípady sa pre príslušné požiadavky uvádzajú v oddiele 4.2 tejto TSI.
- (2) Oblasť použitia z hľadiska typu železničného koľajového vozidla, ktoré keď je spriahnuté s posudzovanou jednotkou, zabezpečuje, že je vlak v súlade s TSI, nepodlieha overovaniu notifikovaným orgánom.
- (3) Keď takáto jednotka získa povolenie na uvedenie do prevádzky, za jej používanie vo vlakovej zostave (bez ohľadu na to, či je v súlade s TSI alebo nie) zodpovedá železničný podnik v súlade s predpismi vymedzenými v ustanovení 4.2.2.5 špecifikácie TSI OPE (zostava vlaku).

**▼ M3**

6.2.7a.

*Dodatočné voliteľné požiadavky pre jednotky určené na používanie vo všeobecnej prevádzke*

1. Splnenie súboru podmienok podľa bodov 2 až 9 je voliteľné a jeho jediným cieľom je uľahčiť výmenu jednotiek určených na používanie vo všeobecnej prevádzke. Splnenie týchto ustanovení nezaručuje úplnú zameniteľnosť jednotiek a nezbaňuje železničný podnik jeho zodpovednosti v súvislosti s použitím týchto jednotiek v zostave vlaku podľa vymedzenia v ustanovení 6.2.7. Ak si žiadateľ zvolí túto možnosť, notifikovaný orgán musí posúdiť súlad v rámci postupu overovania ES. Táto skutočnosť musí byť uvedená v osvedčení a v technickej dokumentácii.
2. Jednotka musí byť vybavená manuálnym spriahacím systémom podľa vymedzenia v ustanovení 4.2.2.2.3 písm. b) a v ustanovení 5.3.2
3. Jednotka musí byť vybavená brzdovým systémom EN-UIC podľa vymedzenia v špecifikácii uvedenej v dodatku J-1 pod indexovým č. 22.
4. Jednotka musí spĺňať požiadavky tejto TSI aspoň v rámci teplotného rozsahu T1 (– 25 °C do + 40 °C; menovitý) v súlade s vymedzením v ustanovení 4.2.6.1 tejto TSI a v špecifikácii v dodatku J-1 pod indexovým číslom 34.
5. Koncové svetlá v zmysle požiadavky uvedenej v ustanovení 4.2.7.1 musia byť v pevnom vyhotovení.
6. Ak je jednotka vybavená prechodovou lávkou, prechodová lávka musí spĺňať špecifikácie uvedené v dodatku J-1 pod indexovým č. 113.
7. Napájanie musí byť v súlade s ustanovením 4.2.11.6 ods. 4.
8. Fyzickým rozhraním medzi jednotkami na prenos signálu sa musí zabezpečiť, aby kábel a zástrčka boli na aspoň jednom vedení kompatibilné s 18-vodičovým káblom podľa vymedzenia na obr. 2 špecifikácie uvedenej v dodatku J-1 pod indexovým č. 114.
9. Jednotka musí byť označená aspoň týmito označeniami v súlade so špecifikáciou uvedenou v dodatku J-1 pod indexovým č. 115:
  - dĺžka cez nárazníky,
  - napájanie elektrickou energiou.

**▼ B**

6.2.8.

*Posudzovanie jednotiek určených na používanie vo vopred určených zostavách*

- (1) Keď je nová, zmodernizovaná alebo obnovená jednotka, ktorá sa má používať vo vopred určenej zostave, predmetom posudzovania (v súlade s ustanovením 4.1.2), v ES osvedčení o overení sa musia uviesť zostavy, pre ktoré platí dané posúdenie: typ železničného koľajového vozidla spriahnutého s posudzovanou jednotkou, počet vozidiel v zostave, usporiadanie vozidiel v zostave, ktorým sa zabezpečí, že vlaková zostava bude v súlade s touto TSI.

**▼ B**

- (2) Požiadavky špecifikácie TSI na úrovni vlaku sa musia posudzovať prostredníctvom referenčnej vlakovej zostavy, keď sa to špecifikuje v tejto TSI a podľa vymedzenia uvedeného v tejto TSI.
- (3) Keď takáto jednotka získa povolenie na uvedenie do prevádzky, môže sa spriahnuť s inými jednotkami a vytvoriť tak zostavy uvedené v ES osvedčení o overení.

6.2.9. *Zvláštny prípad: posudzovanie jednotiek určených na začlenenie do existujúcej pevnej zostavy*

6.2.9.1. **Súvislosti**

- (1) Tento zvláštny prípad posudzovania sa uplatňuje v prípade nahradenia časti pevnej zostavy, ktorá už bola uvedená do prevádzky.

Ďalej v texte sa opisujú dva prípady v závislosti od stavu pevnej zostavy v súvislosti s TSI.

Časť pevnej zostavy, ktorá je predmetom posudzovania, sa ďalej v texte označuje pojmom „jednotka“.

6.2.9.2. **Prípad pevnej zostavy, ktorá je v súlade s TSI**

- (1) Keď je nová, zmodernizovaná alebo obnovená jednotka, ktorá sa má používať v existujúcej pevnej zostave, predmetom posudzovania podľa tejto TSI, a platné ES osvedčenie o overení pre túto existujúcu pevnú zostavu je k dispozícii, vyžaduje sa posúdenie súladu s TSI iba pre novú časť pevnej zostavy s cieľom aktualizovať osvedčenie existujúcej pevnej zostavy, ktorá sa považuje za obnovenú (pozri aj ustanovenie 7.1.2.2).

6.2.9.3. **Prípad pevnej zostavy, ktorá nie je v súlade s TSI**

- (1) Keď je nová, zmodernizovaná alebo obnovená jednotka, ktorá sa má používať v existujúcej pevnej zostave, predmetom posudzovania podľa tejto TSI, a platné ES osvedčenie o overení pre túto existujúcu pevnú zostavu nie je k dispozícii, v ES osvedčení o overení sa musí uviesť, že posúdenie nezahŕňa požiadavky TSI, ktoré sa uplatňujú na pevnú zostavu, ale iba na posudzovanú jednotku.

6.3. **Subsystém obsahujúci komponenty interoperability bez ES vyhlásenia**

6.3.1. *Podmienky*

- (1) Počas prechodného obdobia končiaceho 31. mája 2017 je prípustné, aby notifikovaný orgán vydal ES osvedčenie o overení pre subsystém, aj keď niektoré komponenty interoperability začlenené do tohto subsystému nie sú zahrnuté do príslušných ES vyhlásení o zhode alebo vhodnosti na použitie podľa tejto TSI (komponenty interoperability bez osvedčenia), ak sú splnené tieto kritériá:

**▼ B**

- a) Notifikovaný orgán skontroloval zhodu subsystému s požiadavkami oddielu 4 a v súvislosti s oddielmi 6.2 až 7 (s výnimkou časti Špecifické prípady) tejto TSI. Navyše sa neuplatňuje zhoda komponentov interoperability s oddielmi 5 a 6.1, a
  - b) Komponenty interoperability, ktoré nie sú zahrnuté v príslušnom ES vyhlásení o zhode alebo vhodnosti na použitie, sa použili v subsystéme, ktorý už bol schválený a uvedený do prevádzky najmenej v jednom členskom štáte pred dátumom nadobudnutia účinnosti tejto TSI.
- (2) ES vyhlásenia o zhode alebo vhodnosti na použitie sa nevydávajú pre komponenty interoperability, ktoré sa posudzujú týmto spôsobom.

## 6.3.2.

*Dokumentácia*

- (1) V ES osvedčení o overení subsystému musí byť jasne uvedené, ktoré komponenty interoperability posúdil notifikovaný orgán ako súčasť overenia subsystému.
- (2) V ES vyhlásení o overení subsystému musí byť jednoznačne uvedené:
- a) ktoré komponenty interoperability sa posúdili ako súčasť subsystému;
  - b) potvrdenie, že subsystém obsahuje komponenty interoperability totožné s komponentmi, ktoré sa overili ako súčasť subsystému;
  - c) pri týchto komponentoch interoperability aj dôvody, prečo výrobca nezabezpečil ES vyhlásenie o zhode alebo vhodnosti na použitie pred ich začlenením do subsystému vrátane uplatňovania vnútroštátnych predpisov oznámených podľa ►**M3** článku 14 smernice (EÚ) 2016/797 ◀.

## 6.3.3.

*Údržba subsystémov certifikovaných podľa ustanovenia 6.3.1*

- (1) Počas prechodného obdobia, ako aj po jeho uplynutí, pokiaľ sa systém nezmodernizuje alebo neobnoví (so zreteľom na rozhodnutie členského štátu o uplatňovaní TSI), sa komponenty interoperability bez ES vyhlásenia o zhode alebo vhodnosti na použitie a komponenty rovnakého typu môžu používať pri výmene v rámci údržby (náhradné diely) subsystému, a to na zodpovednosť subjektu povereného údržbou.
- (2) Subjekt poverený údržbou musí v každom prípade zabezpečiť, aby komponenty na výmenu v rámci údržby boli vhodné na dané použitie, aby sa používali v oblasti svojho použitia a aby umožnili dosiahnutie interoperability v rámci železničného systému a súčasne plnili základné požiadavky. Takéto komponenty musia byť sledovateľné a certifikované v súlade so všetkými vnútroštátnymi alebo medzinárodnými predpismi alebo zásadami dobrej praxe všeobecne uznávanými v oblasti železničnej dopravy.

**▼ B**

## 7. VYKONÁVANIE

## 7.1. Všeobecné pravidlá vykonávania

## 7.1.1. Uplatňovanie na novovyrobené železničné koľajové vozidlá

## 7.1.1.1. Všeobecné ustanovenia

- (1) Táto TSI sa uplatňuje na všetky jednotky železničných koľajových vozidiel, ktoré patria do rozsahu jej pôsobnosti a ktoré sa uvedú do prevádzky po dátume začiatku uplatňovania podľa článku 12, s výnimkou prípadov, v ktorých sa uplatňuje ustanovenie 7.1.1.2 „Prechodné obdobie, ustanovenie“ 7.1.1.3 „Uplatňovanie na ►M3 špeciálne vozidlá, ako napr. traťové stroje ◀“ alebo ustanovenie 7.1.1.4 „Uplatňovanie na vozidlo projektované na prevádzku výlučne na systéme s rozchodom koľaje 1 520 mm“.
- (2) Táto TSI sa neuplatňuje na jednotky existujúcich železničných koľajových vozidiel, ktoré už sú v prevádzke v sieti (alebo v časti siete) jedného členského štátu v čase nadobudnutia účinnosti tejto TSI, pokiaľ neprešli modernizáciou alebo obnovou (pozri ustanovenie 7.1.2).
- (3) Všetky železničné koľajové vozidlá vyrobené podľa konštrukčného návrhu vypracovaného po dátume začiatku uplatňovania tejto TSI musia byť v súlade s touto TSI.

## 7.1.1.2. Prechodné obdobie

## 7.1.1.2.1. Uplatňovanie TSI počas prechodného obdobia

- (1) Značný počet projektov a zmlúv, s ktorých vykonávaním sa začalo pred dátumom začatia uplatňovania tejto TSI, môže mať za následok výrobu železničných koľajových vozidiel, ktoré nebudú v plnom súlade s touto TSI. Pre železničné koľajové vozidlá zahrnuté do týchto projektov a zmlúv a ►M3 podľa článku 4 ods. 3 písm. f) smernice (EÚ) 2016/797 ◀ sa vymedzuje prechodné obdobie, počas ktorého uplatňovanie tejto TSI nie je povinné.
- (2) Toto prechodné obdobie sa uplatňuje na:
  - projekty v pokročilom štádiu vývoja podľa vymedzenia v ustanovení 7.1.1.2.2;
  - zmluvy v priebehu plnenia podľa vymedzenia v ustanovení 7.1.1.2.3;
  - železničné koľajové vozidlá s existujúcim konštrukčným riešením podľa vymedzenia v ustanovení 7.1.1.2.4.

**▼ M3**

- (3) Uplatňovanie tejto TSI na železničné koľajové vozidlá, na ktoré sa vzťahuje jeden z troch uvedených prípadov, nie je povinné, ak platí jedna z týchto podmienok:
  - Ak dané železničné koľajové vozidlo patrí do rámca pôsobnosti TSI HS RST 2008 alebo TSI CR LOC&PAS 2011, uplatňujú sa príslušné TSI vrátane vykonávacích predpisov a obdobia platnosti osvedčenia o typovej skúške alebo o preskúmaní návrhu (7 rokov). Toto ustanovenie sa neuplatňuje na vozidlá, ktoré nie sú v súlade s TSI HS RST 2008 alebo s TSI CR LOC & PAS 2011 a ktoré sú uvedené na trh po 31. máji 2017.

▼ **M3**

— Ak dané železničné koľajové vozidlo nepatrí do rámca pôsobnosti ani TSI HS RST 2008 ani TSI CR LOC&PAS 2011: povolenie na uvedenie na trh sa vydáva počas prechodného obdobia, ktoré sa končí 31. decembra 2020.

▼ **B**

- (4) Pripomínáme, že ak sa žiadateľ rozhodne počas prechodného obdobia neuplatňovať túto TSI, ostatné TSI a/alebo oznámené vnútroštátne predpisy platia v rozsahu príslušných rámcov pôsobnosti a vykonávacích predpisov pre udeľovanie povolení na uvedenie ►**M3** na trh podľa článku 21 smernice (EÚ) 2016/797 ◀.

Nadalej platia najmä TSI, ktoré sa majú zrušiť touto TSI, za podmienok stanovených v článku 11.

## 7.1.1.2.2.

Vymedzenie projektov v pokročilom štádiu vývoja

- (1) Železničné koľajové vozidlo sa projektuje a vyrába v rámci projektu v pokročilom štádiu vývoja podľa vymedzenia uvedeného v ►**M3** článku 2 ods. 23 smernice (EÚ) 2016/797 ◀.
- (2) Projekt musí byť v pokročilom štádiu vývoja v deň začiatku uplatňovania tejto TSI.

## 7.1.1.2.3.

Vymedzenie zmlúv v priebehu plnenia

- (1) Železničné koľajové vozidlo sa projektuje a vyrába v rámci zmluvy, ktorá bola podpísaná pred dátumom začatia uplatňovania tejto TSI.
- (2) Žiadateľ musí poskytnúť dôkaz o dátume podpisu príslušnej pôvodnej zmluvy. Pri stanovení dátumu podpisu predmetnej zmluvy sa neprihliada na dátumy prípadných dodatkov vo forme zmien pôvodnej zmluvy.

## 7.1.1.2.4.

Vymedzenie železničných koľajových vozidiel s existujúcim konštrukčným riešením

- (1) Železničné koľajové vozidlá boli vyrobené podľa konštrukčného riešenia vypracovaného pred nadobudnutím účinnosti tejto TSI, a teda sa neposudzovali podľa tejto TSI.
- (2) Na účely tejto TSI sa železničné koľajové vozidlo môže kvalifikovať ako „vyrobené podľa existujúceho konštrukčného riešenia“ vtedy, keď je splnená jedna z týchto dvoch podmienok:

— žiadateľ môže preukázať, že novo vyrobené železničné koľajové vozidlo sa bude vyrábať podľa zdokumentovaného konštrukčného riešenia, ktoré sa už použilo pri výrobe železničného koľajového vozidla, ktoré už získalo povolenie na uvedenie do prevádzky v niektorom členskom štáte pred dátumom začatia uplatňovania tejto TSI;

**▼ B**

— výrobca alebo žiadateľ môže preukázať, že v čase začatia uplatňovania tejto TSI sa projekt nachádzal v predvýrobnom štádiu alebo v štádiu sériovej výroby. S cieľom preukázať túto skutočnosť musí byť najmenej jeden prototyp v štádiu montáže s existujúcou identifikovateľnou kostrou vozňovej skrine a komponenty už objednané od subdodávateľov musia predstavovať 90 % z celkovej hodnoty komponentov.

Žiadateľ musí preukázať vnútroštátnemu bezpečnostnému orgánu, že sa splnili podmienky uvedené v príslušnom bode tohto ustanovenia (v závislosti od konkrétnej situácie).

(3) Na úpravy existujúceho konštrukčného riešenia sa do 31. mája 2017 uplatňujú tieto pravidlá:

— V prípade úprav konštrukčného riešenia, ktoré sa obmedzujú výhradne na úpravy potrebné na zabezpečenie technickej zlučiteľnosti železničného koľajového vozidla s pevnými zariadeniami (zodpovedajúcimi rozhraniam so subsystémami infraštruktúra, energia alebo riadenie-zabezpečenie a návštenie), uplatňovanie tejto TSI nie je povinné.

— V prípade iných úprav konštrukčného riešenia sa toto ustanovenie týkajúce sa „existujúceho konštrukčného riešenia“ neuplatňuje.

## 7.1.1.3.

► **M3** Uplatňovanie na špeciálne vozidlá, ako napr. traťové stroje ◀

(1) Uplatňovanie tejto TSI na mobilné zariadenia na výstavbu a údržbu železničnej infraštruktúry (podľa oddielov 2.2 a 2.3) nie je povinné.

(2) Postup posudzovania zhody uvedený v ustanovení 6.2.1 môžu žiadatelia použiť dobrovoľne s cieľom získať ES vyhlásenie o overení podľa tejto TSI. Toto ES vyhlásenie o overení musia ako také uznať všetky členské štáty.

(3) Ak sa žiadateľ rozhodne neuplatňovať túto TSI, mobilné zariadenia na výstavbu a údržbu železničnej infraštruktúry možno schváliť ► **M3** v súlade s článkom 21 smernice (EÚ) 2016/797 podľa vnútroštátnych predpisov, pokiaľ ide o základné parametre tejto TSI ◀.

## 7.1.1.4.

Uplatňovanie na vozidlá projektované na prevádzku výlučne na systéme s rozchodom koľaje 1 520 mm

(1) Uplatňovanie tejto TSI na vozidlá projektované na prevádzku výlučne na systéme s rozchodom koľaje 1 520 mm nie je povinné počas prechodného obdobia, ktoré sa skončí šesť rokov po dátume začatia uplatňovania tejto TSI.

(2) Postup posudzovania zhody uvedený v ustanovení 6.2.1 môžu žiadatelia použiť dobrovoľne s cieľom získať ES vyhlásenie o overení podľa tejto TSI. Toto ES vyhlásenie o overení musia ako také uznať všetky členské štáty.

**▼ B**

- (3) Ak sa žiadateľ rozhodne neuplatňovať túto TSI, dané vozidlo možno schváliť ► **M3** v súlade s článkom 21 smernice (EÚ) 2016/797 podľa vnútroštátnych predpisov, pokiaľ ide o základné parametre tejto TSI ◀.

**▼ M2**

7.1.1.4a.

Prechodné opatrenie týkajúce sa požiadavky na vozidlový systém na meranie energie

Požiadavky uvedené v ustanovení ► **M3** 4.2.8.2.8.4 ◀ nie sú povinné počas prechodného obdobia, ktoré uplynie 1. januára 2022 pre projekty, ktoré budú 14. júna 2018 v pokročilom štádiu vývoja, zmluvy v priebehu plnenia a železničné koľajové vozidlá s existujúcim konštrukčným riešením v zmysle ustanovenia 7.1.1.2 tejto TSI.

Ak sa neuplatňujú požiadavky uvedené v ustanovení 4.2.8.2.8.4, uplatňujú sa vnútroštátne pravidlá týkajúce sa špecifikácie protokolov rozhraní a formátov prenesených údajov a v technickej dokumentácii sa uvedie opis komunikácie vozidlových zariadení so zariadeniami na zemi.

**▼ B**

7.1.1.5.

Prechodné opatrenie týkajúce sa požiadavky požiarnej bezpečnosti

- (1) Počas prechodného obdobia, ktoré sa skončí ► **M3** 1. januára 2018 ◀, možno ako alternatívu k materiálovým požiadavkám uvedeným v ustanovení 4.2.10.2.1 tejto TSI uplatniť overenie zhody s materiálovými požiadavkami požiarnej bezpečnosti vyplývajúcich z oznámených vnútroštátnych predpisov (s použitím vhodnej prevádzkovej kategórie) na základe jedného z týchto súborov noriem:
- (2) britské normy BS6853, GM/RT2130 vydanie 3;
- (3) francúzske normy NF F 16-101:1988 a NF F 16-102/1992;
- (4) nemecká norma DIN 5510-2:2009 vrátane meraní toxicity;
- (5) talianske normy UNI CEI 11170-1:2005 a UNI CEI 11170-3:2005;
- (6) poľské normy PN-K-02511:2000 a PN-K-02502:1992;
- (7) španielska norma DT-PCI/5A.
- (8) Počas tohto obdobia možno jednotlivé materiály nahradit' materiálmi, ktoré sú v súlade s normou EN 45545-2:2013 (podľa vymedzenia v ustanovení 4.2.10.2.1 tejto TSI).



**▼ B**

7.1.1.6. Prechodné opatrenie týkajúce sa požiadaviek na hluk stanovených v TSI HS RST 2008

- (1) Na jednotky s maximálnou konštrukčnou rýchlosťou vyššou alebo rovnou 190 km/h, ktoré sú určené na prevádzku na vysokorýchlostnej sieti TEN, sa uplatňujú požiadavky vymedzené v ustanovení 4.2.6.5 Vonkajší hluk a v ustanovení 4.2.7.6 Vnútorý hluk špecifikácie TSI HS RST 2008.
- (2) Toto prechodné opatrenie je uplatniteľné, kým nenadobudne účinnosť revidovaná TSI Hluk, ktorá sa bude vzťahovať na všetky typy železničných koľajových vozidiel.

7.1.1.7. Prechodné opatrenie týkajúce sa požiadaviek na bočný vietor stanovených v TSI HS RST 2008

- (1) Na jednotky s maximálnou konštrukčnou rýchlosťou vyššou alebo rovnou 250 km/h, ktoré sú určené na prevádzku na vysokorýchlostnej sieti TEN, možno uplatniť požiadavky vymedzené v ustanovení 4.2.6.3 Bočný vietor špecifikácie TSI HS RST 2008 v súlade s ustanovením 4.2.6.2.4 tejto TSI.
- (2) Toto prechodné opatrenie je uplatniteľné, kým sa neprijme revízia ustanovenia 4.2.6.2.4 tejto TSI.

**▼ M3**

7.1.1.8. Prechodné opatrenie týkajúce sa požiadavky pasívnej bezpečnosti

Požiadavky uvedené v ustanovení 4.2.2.5 ods. 6 nie sú povinné počas prechodného obdobia končiaceho 1. januára 2022 pre rušne s jedným centrálnym stanovišťom, ktoré sa 27. mája 2019 stávajú projektmi v pokročilom štádiu vývoja, zmluvami v priebehu plnenia a železničnými koľajovými vozidlami s existujúcim konštrukčným riešením v zmysle ustanovenia 7.1.1.2 tejto TSI.

Ak sa neuplatňujú požiadavky uvedené v ustanovení 4.2.2.5 ods. 6, na preukázanie súladu s požiadavkou scenára 3 podľa ustanovenia 4.2.2.5 ods. 5 sa ako alternatívny spôsob pripúšťa preukázanie súladu s týmito kritériami:

- rám podvozku rušňa je naprojektovaný podľa špecifikácie uvedenej v dodatku J-1 pod indexovým č. 7 kat. L (v súlade s podrobným opisom uvedeným v ustanovení 4.2.2.4 tejto TSI),
- vzdialenosť medzi nárazníkmi a čelným sklom stanovišťa je najmenej 2,5 m

▼ **M3**

7.1.2. *Zmeny v existujúcich železničných koľajových vozidlách alebo v existujúcom type železničných koľajových vozidiel*

7.1.2.1. **Úvod**

1. Toto ustanovenie 7.1.2 vymedzuje zásady, ktoré majú uplatňovať subjekty riadiace zmenu a povolujuce subjekty v súlade s postupom overovania ES podľa článku 15 ods. 9, článku 21 ods. 12 a prílohy IV k smernici (EÚ) 2016/797. Tento postup je ďalej rozpracovaný v článkoch 13, 15 a 16 vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) 2018/545 <sup>(1)</sup> a v rozhodnutí Komisie 2010/713/ES <sup>(2)</sup>.

2. Toto ustanovenie 7.1.2 sa uplatňuje v prípade akýchkoľvek zmien v existujúcich železničných koľajových vozidlách alebo v existujúcom type železničných koľajových vozidiel vrátane obnovy alebo modernizácie. Neuplatňuje sa v prípade zmien:

— ktorými sa nezavádza odchýlka od sprievodnej technickej dokumentácie k vyhláseniam ES o overení subsystémov, ak je priložená, a

— ktoré neovplyvňujú základné parametre, na ktoré sa vyhlásenie ES nevzťahuje, ak existuje.

Držiteľ povolenia pre typ vozidla poskytne za primeraných podmienok informácie potrebné na posúdenie zmien subjektu riadiacemu zmenu.

7.1.2.2. **Zásady riadenia zmien v železničných koľajových vozidlách a v type železničných koľajových vozidiel**

1. V prípade častí a základných parametrov železničných koľajových vozidiel, ktoré neboli ovplyvnené zmenami, sa nevyžaduje posudzovanie zhody podľa ustanovení tejto TSI.

2. Bez toho, aby tým bolo dotknuté ustanovenie 7.1.2.2a, je splnenie požiadaviek tejto TSI alebo TSI Hluk [nariadenie Komisie (EÚ) č. 1304/2014, pozri ustanovenie 7.2 uvedenej TSI] a TSI PRM [nariadenie Komisie (EÚ) č. 1300/2014 <sup>(3)</sup>, pozri ustanovenie 7.2.3 uvedenej TSI] potrebné iba pri tých základných parametroch podľa tejto TSI, ktoré môžu byť zmenou(-ami) ovplyvnené.

<sup>(1)</sup> Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2018/545 zo 4. apríla 2018, ktorým sa stanovujú praktické dojednania týkajúce sa postupu vydávania povolení pre železničné vozidlá a povolení pre typ železničných vozidiel podľa smernice Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/797 (Ú. v. EÚ L 90, 6.4.2018, s. 66).

<sup>(2)</sup> Rozhodnutie Komisie 2010/713/ES 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).

<sup>(3)</sup> 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 (Ú. v. EÚ L 356, 12.12.2014, s. 110).

## ▼ M3

3. V súlade s článkami 15 a 16 vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) 2018/545 a rozhodnutia 2010/713/EÚ, ako aj uplatnením modulov SB, SD/SF alebo SH1 na overenie ES, a prípadne v súlade s článkom 15 ods. 5 smernice (EÚ) 2016/797 musí subjekt riadiaci zmenu informovať notifikovaný orgán o všetkých zmenách, ktoré ovplyvňujú súlad subsystému s požiadavkami príslušnej(-ých) TSI, ktoré vyžadujú nové kontroly notifikovaným orgánom. Túto informáciu poskytne subjekt riadiaci zmenu spolu s príslušnými odkazmi na technickú dokumentáciu vo vzťahu k existujúcemu osvedčeniu ES o typovej skúške alebo preskúmaní návrhu.
4. Bez toho, aby tým bolo dotknuté posúdenie celkovej bezpečnosti, ktoré ukladá článok 21 ods. 12 písm. b) smernice (EÚ) 2016/797, sa v prípade zmien, ktorými sa vyžaduje opätovné posúdenie požiadaviek na bezpečnosť uvedených v ustanoveniach 4.2.3.4.2, 4.2.3.5.3, 4.2.4.2.2, 4.2.5.3.5, 4.2.5.5.8 a 4.2.5.5.9, uplatní postup uvedený v ustanovení 6.2.3.5. Tabuľka 17 stanovuje, kedy je potrebné nové povolenie

Tabuľka 17

Vozidlo pôvodne posudzované vzhľadom na...				
		Prvá metóda podľa ustanovenia 6.2.3.5 ods. 3	Druhá metóda podľa ustanovenia 6.2.3.5 ods. 3	Neuplatňuje sa žiadna spoločná bezpečnostná metóda hodnotenia a posudzovania rizík
Zmena posudzovaná vzhľadom na...	Prvá metóda podľa ustanovenia 6.2.3.5 ods. 3	Nie je potrebné žiadne nové povolenie	Kontrola <sup>(1)</sup>	Nie je potrebné žiadne nové povolenie
	Druhá metóda podľa ustanovenia 6.2.3.5 ods. 3	Kontrola <sup>(1)</sup>	Kontrola <sup>(1)</sup>	Kontrola <sup>(1)</sup>
	Neuplatňuje sa žiadna spoločná bezpečnostná metóda hodnotenia a posudzovania rizík	Nepripustné	Nepripustné	Nepripustné

<sup>(1)</sup> Slovo ‚Kontrola‘ v tabuľke 17 znamená, že žiadateľ uplatní prílohu 1 spoločnej bezpečnostnej metódy hodnotenia a posudzovania rizík na účely preukázania, že zmenené vozidlo poskytuje rovnakú alebo vyššiu úroveň bezpečnosti. Toto preukázanie musí byť nezávisle posúdené orgánom na posudzovanie podľa spoločnej bezpečnostnej metódy hodnotenia a posudzovania rizík. Ak tento orgán dospeje k záveru, že nové posúdenie bezpečnosti preukázalo nižšiu mieru bezpečnosti alebo ak výsledok nie je jednoznačný, musí žiadateľ požiadať o povolenie na uvedenie na trh.

- 4a) Bez toho, aby bol dotknuté všeobecné posúdenie bezpečnosti podľa článku 21 ods. 12 písm. b) smernice (EÚ) 2016/797, v prípade zmien, ktoré majú vplyv na požiadavky stanovené v oddieloch 4.2.4.9, 4.2.9.3.1 a 4.2.10.3.4, ktoré si vyžadujú novú štúdiu spoľahlivosti, sa vyžaduje nové povolenie na uvedenie na trh, pokiaľ notifikovaný orgán nedospeje k záveru, že požiadavky súvisiace s bezpečnosťou, na ktoré sa vzťahuje štúdia spoľahlivosti, sa zlepšili alebo sú zachované. Notifikovaný orgán v prípade potreby zväží vo svojom posúdení revidovanú dokumentáciu o údržbe a prevádzke.

## ▼ M3

5. Pri vymedzení rozsahu, v akom treba uplatňovať TSI týkajúce sa železničných koľajových vozidiel, sa musí prihliadať na vnútroštátne stratégie prechodu súvisiace s vykonávaním iných TSI (napr. TSI vzťahujúce sa na pevné zariadenia).
6. Základné konštrukčné charakteristiky železničných koľajových vozidiel sú vymedzené v tabuľke 17a a tabuľke 17b. Na základe týchto tabuliek a posúdenia bezpečnosti podľa článku 21 ods. 12 písm. b) smernice (EÚ) 2016/797 sa zmeny zaradia do týchto kategórií:
  - a) kategória podľa článku 15 ods. 1 písm. c) vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) 2018/545, ak prekračujú hraničné hodnoty uvedené v stĺpci 3 a nedosahujú hraničné hodnoty uvedené v stĺpci 4, pokiaľ posúdenie bezpečnosti podľa článku 21 ods. 12 písm. b) smernice (EÚ) 2016/797 nevyžaduje, aby boli zaradené do kategórie podľa článku 15 ods. 1 písm. d), alebo
  - b) kategória podľa článku 15 ods. 1 písm. d) vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) 2018/545, ak prekračujú hraničné hodnoty uvedené v stĺpci 4 alebo ak posúdenie bezpečnosti podľa článku 21 ods. 12 písm. b) smernice (EÚ) 2016/797 vyžaduje, aby boli zaradené do kategórie podľa článku 15 ods. 1 písm. d).

Preukázanie, či zmeny prekračujú vyššie uvedené hraničné hodnoty, je potrebné vykonať vo vzťahu k hodnotám parametrov v čase posledného povolenia pre železničné koľajové vozidlá alebo pre typ železničných koľajových vozidiel.
7. Zmeny, ktoré nie sú uvedené v ustanovení 7.1.2.2 ods. 6 vyššie, sa nepovažujú za také zmeny, ktoré by mali akýkoľvek vplyv na základné konštrukčné charakteristiky a môžu sa zaradiť do kategórie podľa článku 15 ods. 1 písm. a) alebo do kategórie podľa článku 15 ods. 1 písm. b) vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) 2018/545, pokiaľ posúdenie bezpečnosti potrebné podľa článku 21 ods. 12 písm. b) smernice (EÚ) 2016/797 nevyžaduje, aby boli zaradené do kategórie podľa článku 15 ods. 1 písm. d).
8. Posúdenie bezpečnosti podľa článku 21 ods. 12 písm. b) smernice (EÚ) 2016/797 sa vzťahuje na zmeny základných parametrov tabuľky oddielu 3.1, ktoré súvisia so základnými požiadavkami, najmä s požiadavkami „Bezpečnosť“ a „Technická zlučiteľnosť“.
9. Bez toho, aby tým bolo dotknuté ustanovenie 7.1.2.2a, musia všetky zmeny zostať v súlade s príslušnými TSI bez ohľadu na ich klasifikáciu.
10. Výmena jedného vozidla alebo viacerých vozidiel v rámci pevnej zostavy po vážnom poškodení nevyžaduje posudzovanie zhody podľa tejto TSI, ak sa technické parametre a funkcie jednotky resp. vozidla(-iel) nezmenili v porovnaní s jednotkou alebo vozidlom, ktorú(-e) nahrádza(-jú). Takéto jednotky musia byť výsledovateľné a certifikované v súlade so všetkými vnútroštátnymi alebo medzinárodnými predpismi alebo zásadami dobrej praxe všeobecne uznávanými v oblasti železničnej dopravy.

## ▼ M3

Tabuľka 17a

## Základné konštrukčné charakteristiky súvisiace so základnými parametrami podľa TSI LOC &amp; PAS

1. Ustanovenie TSI	2. Súvisiace základné konštrukčné charakteristiky	3. Zmeny, ktoré majú vplyv na základnú konštrukčnú charakteristiku a nie sú zaradené do kategórie podľa článku 21 ods. 12 písm. a) smernice (EÚ) 2016/797	4. Zmeny, ktoré majú vplyv na základnú konštrukčnú charakteristiku a sú zaradené do kategórie podľa článku 21 ods. 12 písm. a) smernice (EÚ) 2016/797
4.2.2.2.3. Koncové spriahadlo	Typ koncového spriahadla	Zmena typu koncového spriahadla	neuvádza sa
4.2.2.10. Podmienky zaťaženia a nameraná hmotnosť	Konštrukčná hmotnosť v prevádzkovom stave	Zmena ktorejkoľvek zodpovedajúcej základnej konštrukčnej charakteristiky, ktorá spôsobí zmenu v kategórii(-ách) trateí), s ktorou(-ými) je vozidlo zlučiteľné	neuvádza sa
4.2.3.2.1. Parameter zaťaženia nápravy	Konštrukčná hmotnosť pri normálnom užitočnom zaťažení		
	Konštrukčná hmotnosť pri výnimočnom užitočnom zaťažení		
	Maximálna konštrukčná rýchlosť (km/h)		
	Statické zaťaženie nápravy v prevádzkovom stave		
	Statické zaťaženie nápravy pri výnimočnom užitočnom zaťažení		
	Dĺžka vozidla		
	Statické zaťaženie nápravy pri normálnom užitočnom zaťažení		
	Umiestnenie náprav pozdĺž jednotky (vzdialenosť medzi nápravami)	Zmena ktorejkoľvek zodpovedajúcej základnej konštrukčnej charakteristiky, ktorá spôsobí zmenu v kategórii(-ách) trateí), s ktorou(-ými) je vozidlo zlučiteľné	Zmena o viac než $\pm 10\%$
	Celková hmotnosť vozidla (pre každé vozidlo jednotky)		
	Hmotnosť na koleso	Zmena ktorejkoľvek zodpovedajúcej základnej konštrukčnej charakteristiky, ktorá spôsobí zmenu v kategórii(-ách) trateí), s ktorou(-ými) je vozidlo zlučiteľné alebo Zmena o viac než $\pm 10\%$	neuvádza sa

## ▼ M3

1. Ustanovenie TSI	2. Súvisiace základné konštrukčné charakteristiky	3. Zmeny, ktoré majú vplyv na základnú konštrukčnú charakteristiku a nie sú zaradené do kategórie podľa článku 21 ods. 12 písm. a) smernice (EÚ) 2016/797	4. Zmeny, ktoré majú vplyv na základnú konštrukčnú charakteristiku a sú zaradené do kategórie podľa článku 21 ods. 12 písm. a) smernice (EÚ) 2016/797
4.2.3.1. Obrysy	Referenčný profil	neuvádza sa	Zmena referenčného profilu vozidla, ktorý vozidlo spĺňa
	Minimálny polomer vertikálneho konvexného oblúka	Zmena minimálneho polomeru vertikálneho konvexného oblúka, s ktorým je vozidlo zlučiteľné, o viac než 10 %	neuvádza sa
	Minimálny polomer vertikálneho konkávneho oblúka	Zmena minimálneho polomeru vertikálneho konkávneho oblúka, s ktorým je vozidlo zlučiteľné, o viac než 10 %	neuvádza sa
4.2.3.3.1. Vlastnosti železničných koľajových vozidiel potrebné z hľadiska zlučiteľnosti so systémami detekcie vlakov	Zlučiteľnosť so systémami detekcie vlakov	neuvádza sa	Zmena deklarovanej zlučiteľnosti s jedným alebo viacerými z týchto troch systémov detekcie vlakov: <ul style="list-style-type: none"> <li>— koľajové obvody</li> <li>— počítačlá náprav</li> <li>— slučkové zariadenie</li> </ul>
4.2.3.3.2. Monitorovanie stavu nápravových ložísk	Vozidlový detekčný systém	montáž vozidlového detekčného systému	odstránenie deklarovaného vozidlového detekčného systému
4.2.3.4. Dynamické správanie železničných koľajových vozidiel	Kombinácia maximálnej rýchlosti a maximálneho nedostatku prevýšenia, podľa ktorého bolo vozidlo posudzované	neuvádza sa	Zvýšenie maximálnej rýchlosti o viac než 15 km/h alebo zmena maximálnej prípustnej hodnoty nedostatku prevýšenia o viac než $\pm 10 \%$
	Sklon koľajníc	neuvádza sa	Zmena sklonu(-ov) koľajníc, ktorý(-é) vozidlo spĺňa (*)
4.2.3.5.2.1. Mechanické a geometrické vlastnosti dvojkolesí	Rozchod dvojkolesia	neuvádza sa	Zmena rozchodu koľají, s ktorým je dvojkolesie zlučiteľné
4.2.3.5.2.2. Vlastnosti kolies	Minimálny požadovaný priemer kolesa v prevádzke	Zmena minimálneho požadovaného priemeru kolesa v prevádzke o viac než $\pm 10$ mm	neuvádza sa
4.2.3.5.2.3. Automatické systémy na zmenu rozchodu koľaje	Zariadenie na prestavenie rozchodu dvojkolesia	Zmena na vozidle, ktorá vedie k zmene traťového(-ých) prestavovacieho(-ích) zariadenia(-i), s ktorým(-i) je dvojkolesie zlučiteľné	Zmena rozchodu(-ov) koľají, s ktorým(-i) je dvojkolesie zlučiteľné

## ▼ M3

1. Ustanovenie TSI	2. Súvisiace základné konštrukčné charakteristiky	3. Zmeny, ktoré majú vplyv na základnú konštrukčnú charakteristiku a nie sú zaradené do kategórie podľa článku 21 ods. 12 písm. a) smernice (EÚ) 2016/797	4. Zmeny, ktoré majú vplyv na základnú konštrukčnú charakteristiku a sú zaradené do kategórie podľa článku 21 ods. 12 písm. a) smernice (EÚ) 2016/797
4.2.3.6. Minimálny polomer oblúka	Minimálny polomer vodorovných oblúkov	Zvýšenie minimálneho polomeru vodorovných oblúkov o viac než 5 m	neuvádza sa
4.2.4.5.1. Brzdný účinok – všeobecné požiadavky	Maximálne priemerné spomalenie	Zmena maximálneho priemerného spomalenia o viac než $\pm 10\%$ pri brzdení	neuvádza sa
4.2.4.5.2. Brzdný účinok – núdzové brzdenie	Dĺžka brzdnej dráhy a profil spomalenia pre každú podmienku zaťaženia a maximálnu konštrukčnú rýchlosť.	Zmena brzdnej dráhy o viac než $\pm 10\%$  Poznámka: Používa sa aj percentuálny podiel brzdnej váhy (označuje sa tiež ako lambda alebo ako „percento brzdiacej hmotnosti“) alebo brzdiaca hmotnosť, pričom ich možno pomocou výpočtu odvodiť (priamo alebo podľa dĺžky brzdnej dráhy) z profilov spomalenia.  Prípustná zmena je rovnaká ( $\pm 10\%$ )	neuvádza sa
4.2.4.5.3. Brzdný účinok – prevádzkové brzdenie	Dĺžka brzdnej dráhy a maximálne spomalenie pre podmienku zaťaženia „konštrukčná hmotnosť pri normálnom užitočnom zaťažení“ pri maximálnej konštrukčnej rýchlosti	Zmena brzdnej dráhy o viac než $\pm 10\%$	neuvádza sa
4.2.4.5.4. Brzdný účinok – tepelná zaťažiteľnosť	Maximálna tepelná energetická kapacita bŕzd  alebo  Tepelná kapacita z hľadiska maximálneho sklonu trate, súvisiacej dĺžky a prevádzkovej rýchlosti	neuvádza sa  Zmena maximálneho sklonu trate, súvisiacej dĺžky alebo prevádzkovej rýchlosti, na ktorú je brzdový systém navrhnutý v súvislosti s tepelnou energetickou kapacitou bŕzd	Zmena maximálnej tepelnej energie bŕzd $\geq 10\%$
4.2.4.5.5. Brzdný účinok – zaistovacia brzda	Maximálny sklon, na ktorom sa jednotka udrží v nehybnom stave iba pôsobením zaistovacej brzdy (ak je ňou vozidlo vybavené)	Zmena deklarovaného maximálneho sklonu o viac než $\pm 10\%$	neuvádza sa
4.2.4.6.2. Systém protišmykovej ochrany kolies	Systém protišmykovej ochrany kolies	neuvádza sa	Montáž/odstránenie funkcie protišmykovej ochrany kolies

## ▼ M3

1. Ustanovenie TSI	2. Súvisiace základné konštrukčné charakteristiky	3. Zmeny, ktoré majú vplyv na základnú konštrukčnú charakteristiku a nie sú zaradené do kategórie podľa článku 21 ods. 12 písm. a) smernice (EÚ) 2016/797	4. Zmeny, ktoré majú vplyv na základnú konštrukčnú charakteristiku a sú zaradené do kategórie podľa článku 21 ods. 12 písm. a) smernice (EÚ) 2016/797
4.2.4.8.2. Magnetická koľajnicová brzda	Magnetická koľajnicová brzda	neuvádza sa	Montáž/odstránenie funkcie magnetickej koľajnicovej brzd
	Možnosť zabrániť použitiu magnetickej koľajnicovej brzd	neuvádza sa	Montáž/odstránenie brzdového ovládača, ktorý umožňuje aktivovať/deaktivovať magneticú koľajnicovú brzd
4.2.4.8.3. Koľajnicová brzda na vírivý prúd	Koľajnicová brzda na vírivý prúd	neuvádza sa	Montáž/odstránenie funkcie koľajnicovej brzd na vírivý prúd
	Možnosť zabrániť použitiu koľajnicovej brzd na vírivý prúd	neuvádza sa	Montáž/odstránenie brzdového ovládača, ktorý umožňuje aktivovať/deaktivovať koľajnicovú brzd na vírivý prúd
4.2.6.1.1. Teplota	Rozsah teploty	Zmena v rozsahu teplôt (T1, T2, T3)	neuvádza sa
4.2.6.1.2. Sneh, ľad a krupobitie	Sneh, ľad a krupobitie	Zmena zvoleného rozsahu pre sneh, ľad a krupobitie (menovitý alebo nepriaznivý)	neuvádza sa
4.2.8.2.2. Prevádzka v rozsahu napätia a frekvencií	Systém napájania (napätie a frekvencia)	neuvádza sa	Zmena napätia/frekvencie v systéme napájania  (striedavý prúd 25 kV-50 Hz, striedavý prúd 15 kV-16,7 Hz, jednosmerný prúd 3 kV, jednosmerný prúd 1,5 kV, jednosmerný prúd 750 V, tretia koľajnica, iné)
4.2.8.2.3. Rekuperačná brzda s dodávkou energie do vrchného trolejového vedenia	Rekuperačná brzda	neuvádza sa	Montáž/odstránenie funkcie rekuperačnej brzd
	Možnosť zabrániť použitiu rekuperačnej brzd, ak je súčasťou výbavy	Montáž/odstránenie možnosti zabrániť použitiu rekuperačnej brzd	neuvádza sa
4.2.8.2.4. Maximálny výkon a prúd z vrchného trolejového vedenia	<i>Vzťahuje sa len na elektrické jednotky s výkonom vyšším ako 2 MW:</i> Funkcia obmedzenia výkonu alebo prúdu	Funkcia obmedzenia výkonu alebo prúdu je súčasťou výbavy/bola odstránená	neuvádza sa
4.2.8.2.5. Maximálny prúd pri státi pre systémy jednosmerného prúdu	Maximálny prúd pri státi na jeden zberač pre každý systém jednosmerného prúdu, pre ktorý je vozidlo vybavené.	Zmena maximálnej hodnoty prúdu o 50 A bez prekročenia hraničnej hodnoty uvedenej v TSI	neuvádza sa



## ▼ M3

1. Ustanovenie TSI	2. Súvisiace základné konštrukčné charakteristiky	3. Zmeny, ktoré majú vplyv na základnú konštrukčnú charakteristiku a nie sú zaradené do kategórie podľa článku 21 ods. 12 písm. a) smernice (EÚ) 2016/797	4. Zmeny, ktoré majú vplyv na základnú konštrukčnú charakteristiku a sú zaradené do kategórie podľa článku 21 ods. 12 písm. a) smernice (EÚ) 2016/797
4.2.8.2.9.1.1. Výška vzájomného pôsobenia s trolejovými drôtmi (úroveň subsystému „železničné koľajové vozidlá“)	Výška vzájomného pôsobenia zberača a trolejových drôtov (nad temenom koľajnice)	Zmena výšky vzájomného pôsobenia, ktorá umožňuje/neumožňuje mechanický kontakt s jedným z trolejových drôtov vo výške nad úrovňou koľajnice v rozmedzí: od 4 800 mm do 6 500 mm od 4 500 mm do 6 500 mm od 5 550 mm do 6 800 mm od 5 600 mm do 6 600 mm	neuvádza sa
4.2.8.2.9.2. Geometria hlavy zberača (úroveň komponentov interoperability)	Geometria hlavy zberača	neuvádza sa	Zmena geometrie hlavy zberača na jeden z typov resp. z jedného z typov vymedzených v ustanoveniach 4.2.8.2.9.2.1, 4.2.8.2.9.2.2 alebo 4.2.8.2.9.2.3
4.2.8.2.9.4.2. Materiál kľzných líšt	Materiál kľzných líšt	Nová kľzná lišta podľa 4.2.8.2.9.4.2 ods. 3	neuvádza sa
4.2.8.2.9.6. Prítlačná sila a dynamické správanie zberača	Krivka strednej prítlačnej sily	Zmena vyžadujúca nové posúdenie dynamického správania zberača.	neuvádza sa
4.2.8.2.9.7. Usporiadanie zberačov (úroveň subsystému „železničné koľajové vozidlá“)	Počet zberačov a najmenšia vzdialenosť medzi dvoma zberačmi	neuvádza sa	Keď sa vzdialenosť medzi dvoma za sebou nasledujúcimi zberačmi v pevných alebo vopred určených zostavách posudzovanej jednotky zmenší odstránením vozidla
4.2.8.2.9.10. Stiahnutie zberača (úroveň subsystému „železničné koľajové vozidlá“)	Automatické sťahovacie zariadenie (ADD)	Funkcia automatického sťahovacieho zariadenia (ADD) je súčasťou výbavy/odstránená	neuvádza sa
4.2.10.1. Všeobecné ustanovenia a kategorizácia	Kategória požiarnej bezpečnosti	neuvádza sa	Zmena kategórie požiarnej bezpečnosti
4.2.12.2. Všeobecná dokumentácia – počet jednotiek vo viacnásobnej trakcii	Maximálny počet navzájom spriahnutých vlakových súprav alebo rušňov do viacnásobnej trakcie.	neuvádza sa	Zmena maximálneho povoleného počtu navzájom spriahnutých vlakových súprav alebo rušňov do viacnásobnej trakcie
4.2.12.2. Všeobecná dokumentácia – počet vozidiel v jednotke	Len v prípade pevných zostáv: Vozidlá, ktoré tvoria pevnú zostavu	neuvádza sa	Zmena počtu vozidiel, ktoré tvoria pevnú zostavu

(\*) Železničné koľajové vozidlá, ktoré spĺňajú jednu z nižšie uvedených podmienok, sa považujú za kompatibilné so všetkými sklonmi koľajníc:

- železničné koľajové vozidlá, ktoré boli posúdené podľa normy EN 14363:2016,
- železničné koľajové vozidlá, ktoré boli posúdené podľa normy EN 14363:2005 (zmenenej resp. nezmenenej v zmysle ERA/TD/2012-17/INT) alebo podľa vyhlášky UIC 518:2009 s výsledkom, že nie sú obmedzené na jeden sklon koľajníc.
- Železničné koľajové vozidlá, ktoré boli posúdené podľa normy EN 14363:2005 (zmenenej resp. nezmenenej v zmysle ERA/TD/2012-17/INT) alebo podľa vyhlášky UIC 518:2009 s výsledkom, že sú obmedzené na jeden sklon koľajníc, pričom nové posúdenie skúšobných podmienok styku kolesa a koľajnice na základe skutočných profilov kolesa a koľajníc a nameraného rozchodu koľaje preukazuje súlad s požiadavkami týkajúcimi sa podmienok styku kolesa a koľajnice podľa normy EN 14363:2016.

▼ **M3**

Tabuľka 17b

**Základné konštrukčné charakteristiky súvisiace so základnými parametrami podľa TSI PRM**

1. Ustanovenie TSI	2. Súvisiace základné konštrukčné charakteristiky	3. Zmeny, ktoré majú vplyv na základnú konštrukčnú charakteristiku a nie sú zaradené do kategórie podľa článku 21 ods. 12 písm. a) smernice (EÚ) 2016/797	4. Zmeny, ktoré majú vplyv na základnú konštrukčnú charakteristiku a sú zaradené do kategórie podľa článku 21 ods. 12 písm. a) smernice (EÚ) 2016/797
4.2.2.11. Poloha schodíkov na nástup do vozidla a výstup z neho	Výška nástupíšť, pre ktorú je vozidlo navrhnuté	neuvádza sa	Zmena výšky nástupíšť, pre ktorú je vozidlo navrhnuté

▼ **M4**

11. S cieľom zabezpečiť osvedčenie ES o typovej skúške alebo preskúmaní návrhu sa môže notifikovaný orgán, ktorý bol vybratý subjektom riadiacim zmenu, odvolať na:

— pôvodné osvedčenie ES o typovej skúške alebo preskúmaní návrhu v prípade tých častí návrhu, ktoré sa nemenia, alebo tých častí, ktoré sa menia, no nemajú vplyv na zhodu subsystému, pokiaľ je toto osvedčenie stále platné (počas 7 rokov trvania fázy B),

— dodatočné osvedčenie ES o typovej skúške alebo preskúmaní návrhu (ktorým sa mení pôvodné osvedčenie) pre upravené časti návrhu, ktoré majú vplyv na zhodu subsystému s najnovšou verziou tejto TSI, ktorá je v tom čase účinná.

Obdobie platnosti nového osvedčenia ES o typovej skúške alebo preskúmaní návrhu v prípade upraveného typu, variantu typu alebo verzie typu je obmedzené na 7 rokov od dátumu vydania a nesmie presiahnuť 14 rokov od dátumu, keď žiadateľ vymenoval notifikovaný orgán pre pôvodný typ železničných koľajových vozidiel (začiatok fázy A pôvodného osvedčenia ES o typovej skúške alebo preskúmaní návrhu).

▼ **M3**

12. V každom prípade subjekt riadiaci zmenu zabezpečí príslušnú aktualizáciu technickej dokumentácie, ktorá sa vzťahuje na osvedčenie ES o typovej skúške alebo preskúmaní návrhu.
13. Aktualizovaná technická dokumentácia, ktorá súvisí s osvedčením ES o typovej skúške alebo preskúmaní návrhu, je uvedená v sprievodnom súbore technickej dokumentácie k vyhláseniu ES o overení, ktoré vydal subjekt riadiaci zmenu k železničným koľajovým vozidlám, ktoré boli vyhlásené za zodpovedajúce zmenenému typu.

7.1.2.2a.

Osobitné pravidlá pre existujúce železničné koľajové vozidlá, na ktoré sa nevzťahuje vyhlásenie ES o overení a ktorým bolo udelené prvé povolenie na uvedenie do prevádzky pred 1. januárom 2015

1. Okrem ustanovenia 7.1.2.2. sa tieto pravidlá vzťahujú na existujúce železničné koľajové vozidlá, ktorým bolo udelené prvé povolenie na uvedenie do prevádzky pred 1. januárom 2015, pri ktorých rozsah zmeny ovplyvňuje základné parametre, na ktoré sa vyhlásenie ES nevzťahuje (ak existuje).

## ▼ M3

2. Súlad s technickými požiadavkami tejto TSI sa považuje za splnený, ak sa základný parameter zlepšil v intenciách výkonnosti vymedzenej v TSI a subjekt riadiaci zmenu preukáže, že zodpovedajúce základné požiadavky sú splnené a úroveň bezpečnosti sa zachovala a pokiaľ možno aj zlepšila. Subjekt riadiaci zmenu v tomto prípade uvedie dôvody, pre ktoré výkonnosť vymedzená v TSI nebola dosiahnutá pri zohľadnení oddielu 7.1.2.2 ods. 3 Toto zdôvodnenie bude zapracované do súboru technickej dokumentácie, ak je k dispozícii, alebo do pôvodnej technickej dokumentácie vozidla.
3. Osobitné pravidlo uvedené v odseku 2 sa nevzťahuje na zmeny v základných parametroch, ktoré spadajú do kategórie podľa článku 21 ods. 12 písm. a) v tabuľkách 17c a 17d. V prípade týchto zmien sa musia splniť požiadavky podľa TSI.

Tabuľka 17c

**Zmeny v základných parametroch, pri ktorých je súlad s požiadavkami TSI povinný v prípade železničných koľajových vozidiel, ktoré nemajú osvedčenie ES o typovej skúške alebo preskúmaní návrhu**

Ustanovenie TSI	Súvisiace základné konštrukčné charakteristiky	Zmeny, ktoré majú vplyv na základnú konštrukčnú charakteristiku a sú zaradené do kategórie podľa článku 21 ods. 12 písm. a) smernice (EÚ) 2016/797
4.2.3.1. Obrisy	Referenčný profil	Zmena referenčného profilu vozidla, ktorý vozidlo spĺňa
4.2.3.3.1. Vlastnosti železničných koľajových vozidiel potrebné z hľadiska zlučiteľnosti so systémami detekcie vlakov	Zlučiteľnosť so systémami detekcie vlakov	Zmena deklarovanej zlučiteľnosti s jedným alebo viacerými z týchto troch systémov detekcie vlakov: <ul style="list-style-type: none"> <li>— koľajové obvody</li> <li>— počítadlá náprav</li> <li>— slučkové zariadenie</li> </ul>
4.2.3.3.2. Monitorovanie stavu nápravových ložísk	Vozidlový detekčný systém	Montáž/odstránenie deklarovaného vozidlového detekčného systému
4.2.3.5.2.1. Mechanické a geometrické vlastnosti dvojkolesí	Rozchod dvojkolesia	Zmena rozchodu koľají, s ktorým je dvojkolesie zlučiteľné
4.2.3.5.2.3. Automatické systémy na zmenu rozchodu koľaje	Zariadenie na prestavenie rozchodu dvojkolesia	Zmena rozchodu(-ov) koľají, s ktorým(-i) je dvojkolesie zlučiteľné
4.2.8.2.3. Rekuperačná brzda s dodávkou energie do vrchného trolejového vedenia	Rekuperačná brzda	Montáž/odstránenie funkcie rekuperačnej brzdy

Tabuľka 17d

**Zmeny v základných parametroch TSI PRM, pri ktorých je súlad s požiadavkami TSI povinný v prípade železničných koľajových vozidiel, ktoré nemajú osvedčenie ES o typovej skúške alebo preskúmaní návrhu**

Ustanovenie TSI	Súvisiace základné konštrukčné charakteristiky	Zmeny, ktoré majú vplyv na základnú konštrukčnú charakteristiku a sú zaradené do kategórie podľa článku 21 ods. 12 písm. a) smernice (EÚ) 2016/797
4.2.2.11. Poloha schodíkov na nástup do vozidla a výstup z neho	Výška nástupíšť, pre ktorú je vozidlo navrhnuté	Zmena výšky nástupíšť, pre ktorú je vozidlo navrhnuté

**▼ M3**

7.1.2.2b. Osobitné pravidlá pre vozidlá upravené tak, aby mohli počas obmedzeného obdobia testovať výkonnosť alebo spoľahlivosť technologických inovácií

- (1) Tieto pravidlá sa uplatňujú nad rámec ustanovenia 7.1.2.2 v prípade úprav jednotlivých vozidiel s povolením na účely testovania výkonnosti a spoľahlivosti technologických inovácií počas pevne stanoveného obdobia, ktoré nesmie trvať dlhšie ako 1 rok. Neuplatňujú sa, ak sa rovnaké úpravy vykonajú na niekoľkých vozidlách.
- (2) Súlad s technickými požiadavkami tejto TSI sa považuje za splnený, ak sa základný parameter zachoval nezmenený alebo sa zlepšil v intenciách výkonnosti vymedzenej v TSI a subjekt riadiaci zmenu preukáže, že zodpovedajúce základné požiadavky sú splnené a úroveň bezpečnosti sa zachovala a pokiaľ možno aj zlepšila.

**▼ B**

7.1.3. ► **M3** Pravidlá týkajúce sa osvedčení ES o typovej skúške alebo preskúmaní návrhu ◀

**▼ M3**

7.1.3.1. Subsystem „železničné koľajové vozidlá“

1. Toto ustanovenie sa týka typu železničných koľajových vozidiel (v kontexte tejto TSI ide o typ jednotky) podľa vymedzenia v článku 2 ods. 26 smernice (EÚ) 2016/797, ktorý podlieha postupu ES na overovanie typu alebo konštrukčného riešenia v súlade s oddielom 6.2 tejto TSI. Vztahuje sa aj na postup ES na overovanie typu alebo konštrukčného riešenia v súlade s TSI Hluk [nariadenie Komisie (EÚ) č. 1304/2014<sup>(1)</sup>] a TSI PRM [nariadenie Komisie (EÚ) č. 1300/2014], ktoré na túto TSI odkazujú vzhľadom na jej rozsah uplatňovania na „Rušne a osobné železničné koľajové vozidlá“.
2. Základ posudzovania podľa TSI pre „ES typovú skúšku alebo preskúmanie návrhu“ sa vymedzuje v stĺpcoch 2 a 3 „Preskúmanie konštrukčného riešenia“ a „Typová skúška“ dodatku H k tejto TSI.

**Fáza A**

3. Fáza A sa začína vtedy, keď žiadateľ určí notifikovaný orgán, ktorý je zodpovedný za overenie ES, a končí sa vydaním osvedčenia ES o typovej skúške alebo preskúmaní návrhu.

**▼ M4**

4. Základ posudzovania podľa TSI pre typ je vymedzený na čas trvania fázy A (najviac sedem rokov). Bez toho, aby boli dotknuté ustanovenia 7.1.1.4 až 7.1.1.8, sa počas trvania fázy A základňa posudzovania pre overenie ES, ktorú má použiť notifikovaný orgán, nesmie zmeniť.

<sup>(1)</sup> (\*) Nariadenie Komisie (EÚ) č. 1304/2014 z 26. novembra 2014 o technickej špecifikácii interoperability týkajúcej sa subsystému „železničné koľajové vozidlá – hluk“, ktorým sa mení rozhodnutie 2008/232/ES a zrušuje rozhodnutie 2011/229/EÚ (Ú. v. EÚ L 356, 12.12.2014, s. 421).

**▼ M3**

5. Ak v priebehu fázy A nadobudne účinnosť zrevidovaná verzia tejto TSI alebo TSI Hluk alebo TSI PRM, je možné (ale nie povinné) použiť zrevidovanú verziu v plnom znení alebo použiť určité oddiely zrevidovanej verzie, pokiaľ sa v revidovanej verzii týchto TSI výslovne neuvádza inak. Ak žiadateľ uplatní len určité oddiely zrevidovanej verzie, musí to zdôvodniť a písomne doložiť, že sa dodržali príslušné požiadavky, a notifikovaný orgán to musí schváliť.

**Fáza B**

6. Trvanie fázy B vymedzuje obdobie platnosti osvedčenia ES o typovej skúške alebo preskúmaní návrhu po jeho vydaní notifikovaným orgánom. Počas tohto obdobia môžu jednotky získať osvedčenie ES na základe zhody s typom.
7. Osvedčenie ES o typovej skúške alebo preskúmaní návrhu na základe overenia ES subsystému je platné počas fázy B v trvaní 7 rokov od dátumu jeho vydania, a to aj v prípade, keď nadobudne účinnosť revidovaná verzia tejto TSI alebo TSI Hluk alebo TSI PRM, pokiaľ sa v revidovanej verzii týchto TSI výslovne neuvádza inak. Počas tohto obdobia platnosti sa nové železničné koľajové vozidlá rovnakého typu môžu uvádzať na trh na základe vyhlásenia ES o overení s odkazom na osvedčenie o overení typu.

**▼ B**

## 7.1.3.2.

**Komponenty interoperability**

- (1) Toto ustanovenie sa týka komponentu interoperability, ktorý podlieha typovej skúške (modul CB) alebo vhodnosti na použitie (modul CV).
- (2) Osvedčenie o typovej skúške alebo o preskúmaní návrhu alebo o vhodnosti na použitie je platné päť rokov. Počas tohto času sa nové komponenty toho istého typu môžu uvádzať do prevádzky bez nového posudzovania typu. Pred ukončením päťročného obdobia sa komponent musí posúdiť podľa najnovšej verzie tejto TSI, ktorá je v tom čase účinná, vzhľadom na tie požiadavky, ktoré sa zmenili alebo sú nové v porovnaní so základňou osvedčovania.

**▼ M4**

## 7.1.4.

*Pravidlá rozšírenia oblasti použitia existujúcich železničných koľajových vozidiel, na ktoré sa udelilo povolenie v súlade so smernicou 2008/57/ES alebo boli v prevádzke pred 19. júlom 2010*

1. Ak nie je dosiahnutá úplná zhoda s touto TSI, bod 2 sa uplatňuje na železničné koľajové vozidlá, ktoré v čase žiadosti o rozšírenie ich oblasti použitia v súlade s článkom 21 ods. 13 smernice (EÚ) 2016/797 spĺňajú tieto podmienky:

▼ **M4**

- a) boli povolené v súlade so smernicou 2008/57/ES alebo sa uviedli do prevádzky pred 19. júlom 2010;
- b) sú zaregistrované v národnom registri vozidiel v súlade s rozhodnutím Komisie 2007/756/ES <sup>(1)</sup> alebo v európskom registri vozidiel v súlade s vykonávacím rozhodnutím Komisie 2018/1614 <sup>(2)</sup> s registračným kódom „00“ („platný“) a udržiavané v bezpečnom prevádzkovom stave v súlade s vykonávacím nariadením Komisie (EÚ) 2019/779 <sup>(3)</sup>.

Nasledujúce ustanovenia o rozšírení oblasti použitia sa uplatňujú aj v kombinácii s novým povolením, ako sa vymedzuje v článku 14 ods. 3 písm. a) nariadenia (EÚ) 2018/545.

2. Povolenie rozšírenej oblasti použitia železničných koľajových vozidiel uvedených v bode 1 je založené na prípadne existujúcom povolení, technickej kompatibilite medzi železničnými koľajovými vozidlami a sieťou v súlade s článkom 21 ods. 3 písm. d) smernice (EÚ) 2016/797 a splňaní základných konštrukčných charakteristík v tabuľkách 17a a 17b a tejto TSI pri zohľadnení prípadných obmedzení.

Žiadateľ musí poskytnúť „vyhlásenie ES o overení“ spolu s technickou dokumentáciou, v ktorej preukáže splnenie požiadaviek stanovených v tejto TSI alebo ustanovení s rovnocenným účinkom za každý základný parameter uvedený v stĺpci 1 tabuliek 17a a 17b a s týmito ustanoveniami tejto TSI:

- 4.2.4.2.2, 4.2.5.5.8, 4.2.5.5.9, 4.2.6.2.3, 4.2.6.2.4, 4.2.6.2.5, 4.2.8.2.7, 4.2.8.2.9.8 (ak sa jazda cez úseky s oddelenými fázami alebo s oddelenými systémami riadi automaticky), 4.2.9.3.1, 4.2.9.6, 4.2.12 a 4.2.12.6,
- 4.2.5.3 v Taliansku,
- 4.2.5.3.5 a 4.2.9.2.1 v Nemecku

jedným z týchto spôsobov alebo ich kombináciou:

- a) zhoda s požiadavkami stanovenými v tejto TSI, ako sa uvádza v predchádzajúcej časti textu;
- b) zhoda so zodpovedajúcimi požiadavkami stanovenými v predchádzajúcej TSI, ako sa uvádza v predchádzajúcej časti textu;

<sup>(1)</sup> Rozhodnutie Komisie 2007/756/ES z 9. novembra 2007, ktorým sa prijíma spoločná špecifikácia národného registra vozidiel uvedená v článku 14 ods. 4 a 5 smernice 96/48/ES a 2001/16/ES (Ú. v. EÚ L 305, 23.11.2007, s. 30).

<sup>(2)</sup> Vykonávacie rozhodnutie Komisie (EÚ) 2018/1614 z 25. októbra 2018, ktorým sa stanovujú špecifikácie pre registre vozidiel uvedené v článku 47 smernice Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/797 a ktorým sa mení a zrušuje rozhodnutie Komisie 2007/756/ES (Ú. v. EÚ L 268, 26.10.2018, s. 53).

<sup>(3)</sup> Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2019/779 zo 16. mája 2019, ktorým sa stanovujú podrobné ustanovenia o systéme certifikácie subjektov zodpovedných za údržbu vozidiel podľa smernice Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/798 a ktorým sa zrušuje nariadenie Komisie (EÚ) č. 445/2011 (Ú. v. EÚ L 139 I, 27.5.2019, s. 360).

▼ **M4**

- c) zhoda s alternatívnymi špecifikáciami, pri ktorých sa vychádza z predpokladu, že majú rovnocenný účinok ako príslušné požiadavky stanovené v tejto TSI, ako sa uvádza v predchádzajúcej časti textu;
- d) dôkaz, že požiadavky na technickú kompatibilitu so sieťou rozšírenej oblasti použitia sú rovnocenné s požiadavkami na technickú kompatibilitu so sieťou, pre ktorú sú železničné koľajové vozidlá už povolené alebo v prevádzke. Takýto dôkaz musí predložiť žiadateľ a môže byť založený na údajoch v registri železničnej infraštruktúry (RINF).
3. Rovnocenný účinok alternatívnych špecifikácií s požiadavkami tejto TSI [bod 2 písm. c)] a rovnocennosť požiadaviek na technickú kompatibilitu so sieťou [bod 2 písm. d)] musí žiadateľ opodstatniť a zdokladovať uplatnením procesu riadenia rizík stanoveného v prílohe I k nariadeniu (EÚ) č. 402/2013. Opodstatnenie musí posúdiť a potvrdiť orgán pre posudzovanie.
4. Dodatočne k požiadavkám uvedeným v bode 2 a v prípade potreby žiadateľ musí poskytnúť vyhlásenie ES o overení spolu s technickou dokumentáciou preukazujúcou zhodu s:
- a) konkrétnymi prípadmi týkajúcimi sa akejkoľvek časti rozšírenej oblasti použitia, ktorá je uvedená v tejto TSI, v TSI týkajúcej sa hluku [nariadenie (EÚ) č. 1304/2014], TSI týkajúcej sa PRM [nariadenie (EÚ) č. 1300/2014] a TSI týkajúcej sa CCS [nariadenie (EÚ) 2016/919];
- b) vnútroštátnymi pravidlami uvedenými v článku 13 ods. 2 písm. a), c) a d) smernice (EÚ) 2016/797 a notifikovanými v súlade s článkom 14 uvedenej smernice.
5. Povoľujúci subjekt na webovej stránke agentúry uverejní podrobnosti k alternatívnym špecifikáciám uvedeným v bode 2 písm. c) a požiadavkám na technickú kompatibilitu so sieťou uvedenú v bode 2 písm. d), na základe ktorých udelil povolenie na rozšírenú oblasť použitia.
6. Ak bolo povolené vozidlo na základe článku 9 smernice 2008/57/ES oslobodené od uplatňovania TSI alebo ich častí, žiadateľ požiadava o výnimky v členských štátoch patriacich do rozšírenej oblasti použitia v súlade s článkom 7 smernice (EÚ) 2016/797.
7. V súlade s článkom 54 ods. 2 smernice (EÚ) 2016/797 sa osobné vozne používané na základe dohody Regolamento Internazionale Carrozze (RIC) považujú za povolené v súlade s podmienkami, za ktorých sa doteraz používali, vrátane oblasti použitia, kde sa prevádzkujú. Ak sa vykonala zmena, ktorá si vyžaduje nové povolenie na účely uvedenia na trh v súlade s článkom 21 ods. 12 smernice (EÚ) 2016/797, zostáva v prípade osobných vozňov pripustených na základe aktuálnej dohody RIC oblasť použitia, kde sa prevádzkujú, nezmenená, a to bez ďalších kontrol nezmenených častí vozňov.

**▼ B**

7.2.

**Zlučiteľnosť s inými subsystémami**

- (1) Táto TSI bola vypracovaná so zreteľom na iné subsystémy, ktoré sú v súlade so svojimi príslušnými TSI. Zodpovedajúcim spôsobom sa riešia rozhrania so subsystémom „infraštruktúra pevných zariadení“, so subsystémom „energia“ a subsystémom „riadenie-zabezpečenie a návštenie“ v prípade subsystémov, ktoré sú v súlade s TSI Infraštruktúra, TSI Energia a TSI CCS.
- (2) Na základe toho vykonávacie metódy a fázy týkajúce sa železničných koľajových vozidiel závisia od pokroku dosiahnutého pri vykonávaní TSI infraštruktúra, TSI energia a TSI CCS.
- (3) Navyše TSI, ktoré sa vzťahujú na pevné zariadenia, umožňujú využiť súbor rôznych technických vlastností (napr. trieda zaťaženia v TSI infraštruktúra alebo systém napájania elektrickou energiou v TSI energia).
- (4) Pri železničných koľajových vozidlách sa zodpovedajúce technické vlastnosti zaznamenávajú do Európskeho registra povolených typov vozidiel podľa ►**M3** článku 48 smernice (EÚ) 2016/797 ◀ a vykonávacieho rozhodnutia Komisie 2011/665/EÚ zo 4. októbra 2011 o Európskom registri povolených typov železničných vozidiel (pozri aj oddiel 4.8 tejto TSI).
- (5) Pri pevných zariadeniach sú súčasťou hlavných vlastností zaznamenávaných v registri infraštruktúry podľa ►**M3** článku 48 smernice (EÚ) 2016/797 a vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) 2019/777 <sup>(1)</sup> ◀ o spoločných špecifikáciách registra železničnej infraštruktúry.

7.3.

**Špecifické prípady**

7.3.1.

*Všeobecné ustanovenia*

- (1) V špecifických prípadoch uvedených v nasledujúcom ustanovení sa opisujú osobitné opatrenia, ktoré sú potrebné a povolené na konkrétnych sieťach jednotlivých členských štátov.

**▼ M3**

- (2) Tieto špecifické prípady sa klasifikujú takto:

- prípady „P“: „permanentné“ prípady,
- „T0“: „dočasné“ prípady s neurčitou dĺžkou trvania, pri ktorých sa cieľový systém dosiahne do dátumu, ktorý sa ešte musí určiť,
- prípady „T1“: „dočasné“ prípady, pri ktorých sa má cieľový systém dosiahnuť do 31.decembra 2025,
- prípady „T2“: „dočasné“ prípady, pri ktorých sa má cieľový systém dosiahnuť do 31.decembra 2035.

<sup>(1)</sup> Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2019/777 z 16. mája 2019 o spoločných špecifikáciách registra železničnej infraštruktúry a o zrušení vykonávacieho rozhodnutia 2014/880/EÚ (RINF) (Ú. v. EÚ L 139 I, 27.5.2019, s. 312).



**▼ M3**

Pri budúcich revíziách TSI sa opätovne preskúmajú všetky špecifické prípady a ich príslušné lehoty, pričom cieľom bude obmedziť ich technický a geografický rozsah pôsobnosti na základe posúdenia ich vplyvu na bezpečnosť, interoperabilitu, cezhraničné služby, koridory TEN-T a posúdenia praktických a hospodárskych dôsledkov ich zachovania alebo zrušenia. Osobitná pozornosť sa bude venovať dostupnosti finančných prostriedkov EÚ.

Špecifické prípady sa obmedzujú na trať alebo sieť, kde sú absolútne nevyhnutné a musia zohľadniť postupy týkajúce sa zlučiteľnosti s priamou trasou.

**▼ B**

- (3) V tejto TSI sa musia riešiť všetky špecifické prípady, ktoré sa uplatňujú na železničné koľajové vozidlá v rozsahu pôsobnosti tejto TSI.
- (4) Niektoré špecifické prípady sú na rozhraní s inými TSI. Keď sa v niektorom ustanovení tejto TSI odkazuje na inú TSI, ktorej sa tento špecifický prípad týka, alebo keď sa špecifický prípad týka železničného koľajového vozidla v dôsledku špecifického prípadu deklarovaného v inej TSI, tieto prípady sa opisujú aj v tejto TSI.
- (5) Pri niektorých špecifických prípadoch sa navyše nebráni železničným koľajovým vozidlám, ktoré sú v súlade s TSI, v prístupe do vnútroštátnej siete. Takéto prípady sa výslovne uvádzajú v príslušnom oddiele ustanovenia 7.3.2.

**▼ M3**

- (6) Pri špecifickom prípade, ktorý sa vzťahuje na komponent vymedzený ako komponent interoperability v oddiele 5.3 tejto TSI, sa musí vykonať posúdenie zhody podľa ustanovenia 6.1.1 ods. 3.

**▼ B**

7.3.2.

*Zoznam špecifických prípadov*

7.3.2.1.

Mechanické rozhrania (4.2.2.2)

**Špecifický prípad Írsko a Spojené kráľovstvo pre Severné Írsko („P“)**

Koncové spriahadlo, výška nad úrovňou koľaje (ustanovenie 4.2.2.2.3, príloha A)

**A.1 Nárazníky**

Výška osi nárazníkov musí byť v rozsahu 1 090 mm (+ 5/- 80 mm) nad úrovňou koľaje pri všetkých podmienkach zaťaženia a opotrebovania.

**A.2 Závitové spriahadlo**

Výška osi ťahadlového háku musí byť v rozsahu 1 070 mm (+ 25/- 80 mm) nad úrovňou koľaje pri všetkých podmienkach zaťaženia a opotrebovania.

**Špecifický prípad Spojené kráľovstvo (Veľká Británia) („P“)**

Prístup personálu pri spriahaní a odpájaní (ustanovenie 4.2.2.2.5)

Jednotky vybavené manuálnymi spriahacími systémami [podľa ustanovenia 4.2.2.2.3 písm. b)] môžu alternatívne zodpovedať vnútroštátnym technickým predpisom, ktoré boli oznámené na tento účel.

**▼ B**

- Tento špecifický prípad nebráni železničným koľajovým vozidlám, ktoré sú v súlade s TSI, v prístupe do vnútroštátnej siete.
- 7.3.2.2. Obrys (4.2.3.1)
- Špecifický prípad Írsko a Spojené kráľovstvo pre Severné Írsko („P“)**
- Referenčný prierez hornej a dolnej časti jednotky možno určiť v súlade s vnútroštátnymi technickými predpismi, ktoré boli oznámené na tento účel.
- Špecifický prípad Spojené kráľovstvo (Veľká Británia) („P“)**
- Vzhľadom na technickú zlučiteľnosť s existujúcou sieťou možno prierez hornej a dolnej časti jednotky spolu s priechodným prierezom zberača alternatívne vytvoriť tak, aby bol v súlade s vnútroštátnymi technickými predpismi, ktoré sa oznámili na tento účel.
- Tento špecifický prípad nebráni železničným koľajovým vozidlám, ktoré sú v súlade s TSI, v prístupe do vnútroštátnej siete.
- 7.3.2.3. Vlastnosti železničných koľajových vozidiel potrebné z hľadiska zlučiteľnosti s traťovým zariadením (4.2.3.3.2.2)
- Špecifický prípad Fínsko („P“)**
- V prípade železničných koľajových vozidiel, ktoré sú určené na používanie vo fínskej sieti (s rozchodom koľaje 1 524 mm) a ktoré na monitorovanie stavu nápravových ložísk potrebujú traťové zariadenie, cieľové plochy na spodnej strane skrine ložiskových náprav, ktoré musia zostať voľné, aby sa umožnilo monitorovanie traťovým zariadením HABD, musia mať rozmery vymedzené v norme EN 15437-1:2009 a hodnoty sa musia nahradiť týmito hodnotami:
- Systém založený na traťovom zariadení:
- Rozmery uvedené v ustanoveniach 5.1 a 5.2 normy EN 15437-1:2009 sa nahrádzajú príslušnými nasledujúcimi rozmermi. Existujú dve rôzne cieľové plochy (I a II) vrátane vymedzených zakázaných a meracích zón:
- Rozmery pre cieľovú plochu I:
- WTA, väčšie alebo rovné 50 mm;
  - LTA, väčšie alebo rovné 200 mm;
  - YTA v rozmedzí od 1 045 mm do 1 115 mm;
  - WPZ, väčšie alebo rovné 140 mm;
  - LPZ, väčšie alebo rovné 500 mm;
  - YPZ v rozmedzí 1 080 mm ± 5 mm.
- Rozmery pre cieľovú plochu II:
- WTA, väčšie alebo rovné 14 mm;
  - LTA, väčšie alebo rovné 200 mm;
  - YTA v rozmedzí od 892 mm do 896 mm;
  - WPZ, väčšie alebo rovné 28 mm;
  - LPZ, väčšie alebo rovné 500 mm;
  - YPZ v rozmedzí 894 mm ± 2 mm.
- Špecifický prípad Írsko a Spojené kráľovstvo pre Severné Írsko („P“)**
- Železničné koľajové vozidlá, ktoré na monitorovanie stavu nápravových ložísk potrebujú traťové zariadenie, musia splňať nasledujúce požiadavky na cieľové plochy na spodnej strane skrine ložiskových náprav (rozmery podľa vymedzenia uvedeného v norme EN 15437-1:2009):

**▼ B**

Tabuľka 18

**Cieľová oblasť**

	Y <sub>TA</sub> [mm]	W <sub>TA</sub> [mm]	L <sub>TA</sub> [mm]	Y <sub>PZ</sub> [mm]	W <sub>PZ</sub> [mm]	L <sub>PZ</sub> [mm]
1 600 mm	1 110 ± 2	≥ 70	≥ 180	1 110 ± 2	≥ 125	≥ 500

**▼ M3****Špecifický prípad Švédsko („T1“)****▼ B**

Tento špecifický prípad sa uplatňuje na všetky jednotky, ktoré nie sú vybavené vozidlovým zariadením na monitorovanie stavu nápravových ložísk a sú určené na prevádzku na tratiach s nezmodernizovanými detektormi nápravových ložísk. V tomto zmysle sú predmetné trate v registri infraštruktúry označené ako trate, ktoré nezodpovedajú špecifikácii TSI.

Dve zóny pod skriňou ložiskových náprav/čapom nápravy vymedzené v nasledujúcej tabuľke (odkaz na parametre normy EN 15437-1:2009) musia byť voľné, aby sa uľahčilo vertikálne monitorovanie koľajovým systémom detekcie nápravových ložísk:

Tabuľka 19

**Cieľové a zakázané zóny pri jednotkách určených na prevádzku vo Švédsku**

	Y <sub>TA</sub> [mm]	W <sub>TA</sub> [mm]	L <sub>TA</sub> [mm]	Y <sub>PZ</sub> [mm]	W <sub>PZ</sub> [mm]	L <sub>PZ</sub> [mm]
System 1	862	≥ 40	celá dĺžka	862	≥ 60	≥ 500
System 2	905 ± 20	≥ 40	celá dĺžka	905	≥ 100	≥ 500

Zlučiteľnosť s týmito systémami musí byť vymedzená v súbore technickej dokumentácie daného vozidla.

**Špecifický prípad Spojené kráľovstvo (Veľká Británia) („P“)**

Pripúšťa sa možnosť zabezpečiť zlučiteľnosť s traťovým zariadením aj iným spôsobom, aký je vymedzený v špecifikácii uvedenej v prílohe J-1 pod indexovým číslom 15. V takom prípade musia byť vlastnosti traťového zariadenia, s ktorými je jednotka zlučiteľná, opísané v technickej dokumentácii (v súlade s bodom 4 ustanovenia 4.2.3.3.2).

**▼ M3**

7.3.2.4.

Bezpečnosť proti vykoľajeniu pri jazde na zbortenej koľaji (4.2.3.4.1)

**Špecifický prípad Spojené kráľovstvo (Veľká Británia) („P“)**

Pripúšťa sa, aby sa pri všetkých jednotkách a vo všetkých prípadoch používala metóda 3 vymedzená v norme EN 14363:2016 v ustanovení 6.1.5.3.1.

Tento špecifický prípad nebráni železničným koľajovým vozidlám, ktoré sú v súlade s TSI, v prístupe do vnútroštátnej siete.

▼ **M3**

7.3.2.5.

Dynamické správanie pri jazde  
(4.2.3.4.2, 6.2.3.4)

**Špecifický prípad Fínsko („P“)**

Na vozidlo určené na prevádzku výhradne na fínskej železničnej sieti s rozchodom koľaje 1 524 mm sa uplatňujú tieto úpravy ustanovení TSI o dynamickom správaní pri jazde:

- skúšobná zóna 4 sa neuplatňuje pri skúšaní dynamiky počas jazdy,
- pri skúšaní dynamiky počas jazdy priemerná hodnota polomeru oblúka na všetkých traťových úsekoch skúšobnej zóny 3 musí byť v rozmedzí  $550 \pm 50$  metrov,
- parametre kvality trate pre skúšky dynamiky počas jazdy musia byť v súlade s dokumentom RATO 13 (kontrola trate),
- meracie metódy musia byť v súlade s normou EN 13848:2003+A1.

**Špecifický prípad Írsko a Spojené kráľovstvo pre Severné Írsko („P“)**

Na zabezpečenie technickej zlučiteľnosti s existujúcou sieťou možno pri posudzovaní dynamického správaní pri jazde použiť oznámené vnútroštátne technické predpisy.

**Špecifický prípad Španielsko („P“)**

Pri železničných koľajových vozidlách určených na prevádzku na trati s rozchodom koľaje 1 668 mm sa hraničná hodnota kvázistatickej vodiacej sily  $Y_{qst}$  musí posúdiť pre polomery oblúkov

$250 \text{ m} \leq R_m < 400 \text{ m}$ .

Hraničná hodnota je:  $(Y_{qst})_{\text{lim}} = 66 \text{ kN}$ .

Pri normalizácii odhadovanej hodnoty na polomer  $R_m = 350 \text{ m}$  podľa ustanovenia 7.6.3.2.6 ods. 2 normy EN 14363:2016 sa vzorec „ $Y_{a,nf,qst} = Y_{a,f,qst} - (10\,500 \text{ m}/R_m - 30) \text{ kN}$ “ nahrádza vzorcom „ $Y_{a,nf,qst} = Y_{a,f,qst} - (11\,550 \text{ m}/R_m - 33) \text{ kN}$ “.

Hodnoty nedostatku prevýšenia možno upraviť na rozchod koľaje 1 668 mm vynásobením príslušných hodnôt parametra 1 435 mm týmto konverzným faktorom: 1 733/1 500.

**Špecifický prípad Spojené kráľovstvo (Veľká Británia) („P“)**

Na zabezpečenie technickej zlučiteľnosti s existujúcou sieťou možno použiť vnútroštátne technické predpisy, ktorými sa menia požiadavky normy EN 14363 a ktoré boli oznámené na účely dynamického správaní pri jazde. Tento špecifický prípad nebráni železničným koľajovým vozidlám, ktoré sú v súlade s TSI, v prístupe do vnútroštátnej siete.

**▼ B**

7.3.2.6.

Mechanické a geometrické vlastnosti dvojkolesí a kolies (4.2.3.5.2.1 a 4.2.3.5.2.2)

**Špecifický prípad Estónsko, Lotyšsko Litva a Poľsko pre systém s rozchodom 1 520 mm („P“)**

Geometrické rozmery kolies podľa vymedzenia na obrázku 2 musia byť v súlade s hraničnými hodnotami stanovenými v tabuľke 20.

Tabuľka 20

**Prevádzkové hraničné hodnoty geometrických rozmerov kolies**

Označenie	Priemer kola D (mm)	Minimálna hodnota (mm)	Maximálna hodnota (mm)
Šírka venca kola ( $B_R + \text{otrep}$ )	$400 \leq D \leq 1\,220$	130	146
Hrúbka okolesníka ( $S_d$ )		21	33
Hrúbka okolesníka ( $S_h$ )		28	32

**Špecifický prípad Fínsko („P“)**

Minimálny priemer kola je 400 mm.

V prípade železničných koľajových vozidiel, ktoré sa majú používať na dopravu medzi fínskou sieťou s rozchodom koľaje 1 524 mm a sieťou tretej krajiny s rozchodom koľaje 1 520 mm, sa môžu používať špeciálne dvojkolesia skonštruované tak, aby sa prispôbili rozdielnym rozchodom koľají.

**Špecifický prípad Írsko („P“)**

Geometrické rozmery kolies (podľa vymedzenia na obrázku 2) musia byť v súlade s hraničnými hodnotami stanovenými v tabuľke 21:

Tabuľka 21

**Prevádzkové hraničné hodnoty geometrických rozmerov kolies**

**▼ M3**

	Označenie	Priemer kola D (mm)	Minimálna hodnota (mm)	Maximálna hodnota (mm)
1 600 mm	Šírka venca kola ( $B_R$ ) (s maximálnou hodnotou otrepu 5 mm)	$690 \leq D \leq 1\,016$	137	139
	Hrúbka okolesníka ( $S_d$ )	$690 \leq D \leq 1\,016$	26	33
	Výška okolesníka ( $S_h$ )	$690 \leq D \leq 1\,016$	28	38
	Strmost' okolesníka ( $q_R$ )	$690 \leq D \leq 1\,016$	6,5	–

**▼ B**

**Špecifický prípad Spojené kráľovstvo pre Severné Írsko („P“)**

Geometrické rozmery dvojkolesí a kolies (podľa vymedzenia na obrázku 1 a 2) musia byť v súlade s hraničnými hodnotami stanovenými v tabuľke 22:

▼ B

Tabuľka 22

## Prevádzkové hraničné hodnoty geometrických rozmerov dvojkolesí a kolies

▼ M3

	Označenie	Priemer kolesa D (mm)	Minimálna hodnota (mm)	Maximálna hodnota (mm)
1600 mm	Vzdialenosť medzi vonkajšími stranami (SR) SR = AR + Sd, vľavo + Sd, vpravo	$690 \leq D \leq 1\,016$	1 573	1 593,3
	Vzdialenosť medzi vnútornými stranami (AR)	$690 \leq D \leq 1\,016$	1 521	1 527,3
	Šírka venca kolesa (BR) (s maximálnou hodnotou otrepu 5 mm)	$690 \leq D \leq 1\,016$	127	139
	Hrúbka okolesníka (Sd)	$690 \leq D \leq 1\,016$	24	33
	Výška okolesníka (S <sub>h</sub> )	$690 \leq D \leq 1\,016$	28	38
	Strmosť okolesníka (q <sub>R</sub> )	$690 \leq D \leq 1\,016$	6,5	–

**Špecifický prípad Španielsko pre rozchod koľaje 1 668 mm („P“)**▼ B

Minimálna hodnota hrúbky okolesníka (S<sub>d</sub>) pri priemere kolesa  $D > 840$  mm je 25 mm.

Ak je priemer kolesa v rozmedzí  $330 \text{ mm} \leq D < 840$  mm, minimálna hodnota hrúbky okolesníka je 27,5 mm.

**Špecifický prípad Spojené kráľovstvo (Veľká Británia) („P“)**

Geometrické rozmery kolies možno alternatívne stanoviť podľa vnútroštátnych technických predpisov, ktoré boli oznámené na tento účel.

Tento špecifický prípad nebráni železničným koľajovým vozidlám, ktoré sú v súlade s TSI, v prístupe do vnútroštátnej siete.

▼ M3

7.3.2.6a.

Minimálny polomer oblúka (4.2.3.6)

**Špecifický prípad Írsko („P“)**

V prípade systému s rozchodom koľaje 1 600 mm je minimálny polomer oblúka, ktorý sa má prechádzať, 105 m pre všetky jednotky.

▼ B

7.3.2.7.

Núdzové brzdenie (4.2.4.5.2)

**Špecifický prípad Spojené kráľovstvo (Veľká Británia) („P“)**

Pri jednotkách posudzovaných v pevnej alebo vopred určenej zostave s maximálnou konštrukčnou rýchlosťou najmenej 250 km/h sa pripúšťa, aby sa brzdná dráha v prípade účinku núdzového brzdenia v bežnom režime odchyľovala od minimálnych hodnôt stanovených v bode 9 ustanovenia 4.2.4.5.2.

## ▼B

7.3.2.8.

Aerodynamické účinky (4.2.6.2)

## Špecifický prípad Spojené kráľovstvo (Veľká Británia) („P“)

Tlakové impulzy čela súpravy (4.2.6.2.2):

Jednotky s maximálnou prevádzkovou rýchlosťou vyššou ako 160 km/h a nižšou ako 250 km/h, ktoré otvoreným priestorom prechádzajú maximálnou prevádzkovou rýchlosťou, nesmú spôsobiť prekročenie hodnoty maximálneho medzivrcholového tlaku zmien, ktorá sa uvádza vo vnútroštátnych technických predpisoch oznámených na tento účel.

## Špecifický prípad Taliansko („P“)

Maximálne kolísanie tlaku v tuneloch (4.2.6.2.3):

Na zabezpečenie neobmedzenej prevádzky na existujúcich tratiach s priradiť na početné tunely s prierezom 54 m<sup>2</sup>, cez ktoré sa prechádza rýchlosťou 250 km/h, a tiež tunely s prierezom 82,5 m<sup>2</sup>, cez ktoré sa prechádza rýchlosťou 300 km/h, jednotky s maximálnou konštrukčnou rýchlosťou najmenej 190 km/h musia spĺňať požiadavky uvedené v tabuľke 23.

Tabuľka 23

## Požiadavky na interoperabilné vlaky samostatne prechádzajúce tunelom bez zošikmenia a v tvare rúry

	Obrys	Referenčný prípad		Kritériá pre referenčný prípad			Maximálna povolená rýchlosť [km/h]
		$V_{tr}$ [km/h]	$A_{tu}$ [m <sup>2</sup> ]	$\Delta_{pN}$ [Pa]	$\Delta_{pN} + \Delta_{pFr}$ [Pa]	$\Delta_{pN} + \Delta_{pFr} + \Delta_{pT}$ [Pa]	
$V_{tr,max} < 250$ km/h	GA alebo menší	200	53,6	$\leq 1\,750$	$\leq 3\,000$	$\leq 3\,700$	$\leq 210$
	GB	200	53,6	$\leq 1\,750$	$\leq 3\,000$	$\leq 3\,700$	$\leq 210$
	GC	200	53,6	$\leq 1\,750$	$\leq 3\,000$	$\leq 3\,700$	$\leq 210$
$V_{tr,max} < 250$ km/h	GA alebo menší	200	53,6	$\leq 1\,195$	$\leq 2\,145$	$\leq 3\,105$	$< 250$
	GB	200	53,6	$\leq 1\,285$	$\leq 2\,310$	$\leq 3\,340$	$< 250$
	GC	200	53,6	$\leq 1\,350$	$\leq 2\,530$	$\leq 3\,455$	$< 250$
$V_{tr,max} \geq 250$ km/h	GA alebo menší	250	53,6	$\leq 1\,870$	$\leq 3\,355$	$\leq 4\,865$	250
$V_{tr,max} \geq 250$ km/h	GA alebo menší	250	63,0	$\leq 1\,460$	$\leq 2\,620$	$\leq 3\,800$	$> 250$
	GB	250	63,0	$\leq 1\,550$	$\leq 2\,780$	$\leq 4\,020$	$> 250$
	GC	250	63,0	$\leq 1\,600$	$\leq 3\,000$	$\leq 4\,100$	$> 250$

Ak vozidlo nespĺňa hodnoty uvedené v predchádzajúcej tabuľke (t. j. vozidlo v súlade s TSI), môžu sa uplatňovať prevádzkové predpisy (napr. obmedzenia rýchlosti).

**▼ B**

7.3.2.9. Hladiny akustického tlaku výstražnej húkačky (4.2.7.2.2)

**Špecifický prípad Spojené kráľovstvo (Veľká Británia) („P“)**

Vozidlo určené len na vnútroštátnu prevádzku môže spĺňať hodnoty akustického tlaku výstražnej húkačky stanovené vo vnútroštátnych technických predpisoch, ktoré boli oznámené na tento účel.

Vlaky určené na medzinárodnú dopravu musia byť v súlade s hodnotami akustického tlaku výstražnej húkačky, ktoré sa stanovujú v ustanovení 4.2.7.2.2 tejto TSI.

Tento špecifický prípad nebráni železničným koľajovým vozidlám, ktoré sú v súlade s TSI, v prístupe do vnútroštátnej siete.

7.3.2.10. Napájanie elektrickou energiou – všeobecné ustanovenia (4.2.8.2)

**Špecifický prípad Spojené kráľovstvo (Veľká Británia) („P“)**

Pripúšťa sa, aby boli elektrické jednotky určené výlučne na prevádzku na tratiach vybavených elektrifikačným systémom s jednosmerným napätím 600/750 V v súlade s ► **M3** ustanovením 7.4.2.9.1 ◀ špecifikácie TSI ENE, ktoré využívajú prírodné koľajnice na základnej úrovni v trojkoľajovej a/alebo štvorkoľajovej konfigurácii. V takomto prípade sa uplatňujú vnútroštátne technické predpisy, ktoré boli oznámené na tento účel.

7.3.2.11. Prevádzka v rozsahu napätí a frekvencií (4.2.8.2.2)

**▼ M3****Špecifický prípad Estónsko („T1“)****▼ B**

Elektrické jednotky určené na prevádzku na tratiach s jednosmerným napätím 3,0 kV musia byť schopné prevádzky aj v rozsahoch napätí a frekvencií, ktoré sa uvádzajú v ustanovení 7.4.2.1.1 TSI ENE.

**▼ M3****Špecifický prípad Francúzsko („T2“)****▼ B**

Elektrické jednotky určené na prevádzku na existujúcich tratiach s jednosmerným napätím 1,5 kV musia byť schopné prevádzky aj v rozsahoch napätí a frekvencií, ktoré sa uvádzajú v ustanovení 7.4.2.2.1 TSI ENE.

Maximálny prúd pri státi na jeden zberač (4.2.8.2.5) povolený na existujúcich tratiach s jednosmerným napätím 1,5 kV môže byť nižší ako hraničné hodnoty stanovené v ustanovení 4.2.5 TSI ENE. Prúd pri státi na jeden zberač musí byť primerane obmedzený pri elektrických jednotkách určených na prevádzku na týchto tratiach.

**▼ M3****Špecifický prípad Lotyšsko („T1“)****▼ B**

Elektrické jednotky určené na prevádzku na tratiach s jednosmerným napätím 3,0 kV musia byť schopné prevádzky aj v rozsahoch napätí a frekvencií, ktoré sa uvádzajú v ► **M3** ustanovení 7.4.2.4.1 ◀ TSI ENE.



**▼ B****Špecifický prípad Spojené kráľovstvo (Veľká Británia) („P“)**

Elektrické jednotky možno vybaviť automatickou reguláciou pri výnimočných prevádzkových podmienkach vo vzťahu k napätiu podľa vnútroštátnych technických predpisov, ktoré boli oznámené na tento účel.

Tento špecifický prípad nebráni železničným koľajovým vozidlám, ktoré sú v súlade s TSI, v prístupe do vnútroštátnej siete.

7.3.2.12. Použitie rekuperačných bíz d (4.2.8.2.3)

**Špecifický prípad Belgicko ► M3 („T1“) ◀**

Na účely technickej zlučiteľnosti s existujúcim systémom, maximálne napätie, ktoré sa vráti do trolejového vedenia v rámci rekuperácie ( $U_{max2}$  podľa ustanovenia 12.1.1 normy EN 50388:2012) v sústave s trakčným napätím 3 kV, nesmie byť vyššie ako 3,8 kV.

**Špecifický prípad Česká republika („T“)**

Na účely technickej zlučiteľnosti s existujúcim systémom, maximálne napätie, ktoré sa vráti do trolejového vedenia v rámci rekuperácie ( $U_{max2}$  podľa ustanovenia 12.1.1 normy EN 50388:2012) v sústave s trakčným napätím 3 kV, nesmie byť vyššie ako 3,55 kV.

**Špecifický prípad Švédsko („T“)**

Na účely technickej zlučiteľnosti s existujúcim systémom, maximálne napätie, ktoré sa vráti do trolejového vedenia v rámci rekuperácie ( $U_{max2}$  podľa ustanovenia 12.1.1 normy EN 50388:2012) v sústave s trakčným napätím 15 kV, nesmie byť vyššie ako 17,5 kV.

7.3.2.13. Výška vzájomného pôsobenia s trolejovými drôtmí (úroveň subsystému „železničné koľajové vozidlá“) (4.2.8.2.9.1.1)

**Špecifický prípad Spojené kráľovstvo (Veľká Británia) („P“)**

Na účely technickej zlučiteľnosti s existujúcim systémom, inštaláciou zberača na elektrickú jednotku sa musí umožniť mechanický kontakt trolejových drôtov v rozšírenom rozmedzí výšok drôtov v súlade s vnútroštátnymi technickými predpismi, ktoré boli oznámené na tento účel.

7.3.2.14. Geometria hlavy zberača (4.2.8.2.9.2)

**▼ M3****Špecifický prípad Chorvátsko („T1“)****▼ B**

Na účely prevádzky na existujúcej železničnej sieti so sústavou s jednosmerným prúdom a trakčným napätím 3 kV sa pripúšťa vybaviť elektrické jednotky zberačom s geometriou hlavy s dĺžkou 1 450 mm v súlade s nákresom zobrazeným na obr. B.1 v prílohe B.2 k norme EN 50367:2012 (ako alternatíva k požiadavke uvedenej v ustanovení 4.2.8.2.9.2).

**▼ M3****Špecifický prípad Fínsko („T1“)****▼ B**

Na účely technickej zlučiteľnosti s existujúcim systémom, šírka hlavy zberača nesmie presiahnuť 0,422 metra.

▼ M3**Špecifický prípad Francúzsko („T2“)**▼ B

Na účely prevádzky na existujúcej železničnej sieti, predovšetkým na tratiach so systémom trolejového vedenia, ktorý je zlučiteľný len s úzkym zberačom, a na prevádzku vo Francúzsku a Švajčiarsku sa pripúšťa vybavenie elektrických jednotiek zberačom s geometriou hlavy s dĺžkou 1 450 mm v súlade s nákrešom zobrazeným na obr. B.1 v prílohe B.2 k norme EN 50367:2012 (ako alternatíva k požiadavke uvedenej v ustanovení 4.2.8.2.9.2).

▼ M3**Špecifický prípad Taliansko („T0“)**▼ B

Na účely prevádzky na existujúcej železničnej sieti so sústavou jednosmerného prúdu a trakčným napätím 3 kV (a dodatočne vo Švajčiarsku na systéme striedavého prúdu a trakčným napätím 15 kV) sa pripúšťa vybavenie elektrických jednotiek zberačom s geometriou hlavy s dĺžkou 1 450 mm v súlade s nákrešom zobrazeným na obr. B.1 v prílohe B.2 k norme EN 50367:2012 (ako alternatíva k požiadavke uvedenej v ustanovení 4.2.8.2.9.2).

▼ M3**Špecifický prípad Portugalsko („T0“)**▼ B

Na účely prevádzky na existujúcej železničnej sieti so sústavou s trakčným napätím 25 kV a frekvenciou 50 Hz sa pripúšťa vybavenie elektrických jednotiek zberačom s geometriou hlavy s dĺžkou 1 450 mm v súlade s nákrešom zobrazeným na obr. B.1 v prílohe B.2 k norme EN 50367:2012 (ako alternatíva k požiadavke uvedenej v ustanovení 4.2.8.2.9.2).

Na účely prevádzky na existujúcej železničnej sieti so sústavou jednosmerného prúdu a trakčným napätím 1,5 kV sa pripúšťa vybavenie elektrických jednotiek zberačom s geometriou hlavy s dĺžkou 2 180 mm v súlade s nákrešom zobrazeným vo vnútroštátnom predpise oznámenom na tento účel (ako alternatíva k požiadavke uvedenej v ustanovení 4.2.8.2.9.2).

▼ M3**Špecifický prípad Slovinsko („T0“)**▼ B

Na účely prevádzky na existujúcej železničnej sieti so sústavou s jednosmerným prúdom a trakčným napätím 3 kV sa pripúšťa vybaviť elektrické jednotky zberačom s geometriou hlavy s dĺžkou 1 450 mm v súlade s nákrešom zobrazeným na obr. B.1 v prílohe B.2 k norme EN 50367:2012 (ako alternatíva k požiadavke uvedenej v ustanovení 4.2.8.2.9.2).

▼ M3**Špecifický prípad Švédsko („T1“)**▼ B

Na účely prevádzky na existujúcej železničnej sieti sa pripúšťa vybavenie elektrických jednotiek zberačom s geometriou hlavy s dĺžkou 1 800 mm v súlade s nákrešom zobrazeným na obr. B.5 v prílohe B.2 k norme EN 50367:2012 (ako alternatíva k požiadavke uvedenej v ustanovení 4.2.8.2.9.2).

**Špecifický prípad Spojené kráľovstvo (Veľká Británia) („P“)**

Na účely prevádzky na existujúcej železničnej sieti sa pripúšťa vybavenie elektrických jednotiek zberačom s geometriou hlavy s dĺžkou 1 600 mm v súlade s nákrešom zobrazeným na obr. B.6 v prílohe B.2 k norme EN 50367:2012 (ako alternatíva k požiadavke uvedenej v ustanovení 4.2.8.2.9.2).

**▼ B**

7.3.2.15. Materiál klzných líšt (4.2.8.2.9.4.2)

**Špecifický prípad Francúzsko („P“)**

Obsah kovu v uhlíkových klzných líštách možno zvýšiť až na úroveň 60 % hm., ak sa používajú na tratiach s jednosmerným prúdom a trakčným napätím 1 500 V.

7.3.2.16. Prítlačná sila a dynamické správanie zberača (4.2.8.2.9.6)

**▼ M3****Špecifický prípad Francúzsko („T2“)****▼ B**

Na účely technickej zlučiteľnosti s existujúcim systémom sa elektrické jednotky určené na prevádzku na tratiach s jednosmerným prúdom a trakčným napätím 1,5 kV musia okrem požiadavky uvedenej v ustanovení 4.2.8.2.9.6 potvrdiť aj s prihliadnutím na priemernú prítlačnú silu v tomto rozsahu:  $70 \text{ N} < F_m < 0,00178 * v^2 + 110 \text{ N}$  s hodnotou 140 N pri státi.

Pri postupe preukazovania zhody (simulácia a/alebo skúška podľa ustanovení 6.1.3.7 a 6.2.3.20) sa musia zohľadniť tieto podmienky prostredia:

— podmienky v letnom období: teplota okolia najmenej 35 °C; teplota trolejového drôtu viac ako 50 °C pri simulácii.

— podmienky v zimnom období: teplota okolia 0 °C; teplota trolejového drôtu 0 °C pri simulácii.

**▼ M3****Špecifický prípad Švédsko („T1“)****▼ B**

Na účely technickej zlučiteľnosti s existujúcou železničnou sieťou vo Švédsku musí statická prítlačná sila zberača spĺňať požiadavky uvedené v tabuľke B3 (stípec SE), ktorá sa nachádza v prílohe B k norme EN 50367:2012 (55 N). Zlučiteľnosť s týmito požiadavkami musí byť stanovená v súbore technickej dokumentácie daného vozidla.

**Špecifický prípad Spojené kráľovstvo (Veľká Británia) („P“)**

Na účely technickej zlučiteľnosti s existujúcimi traťami sa overením na úrovni komponentov interoperability (ustanovenie 5.3.10 a 6.1.3.7) musí potvrdiť schopnosť zberača odoberať prúd pre dodatočný rozsah výšok trolejového drôtu od 4 700 mm do 4 900 mm.

**Špecifický prípad tunel pod Lamanšským prielivom („P“)**

Na účely technickej zlučiteľnosti s existujúcimi traťami sa overením na úrovni komponentov interoperability (ustanovenie 5.3.10 a 6.1.3.7) musí potvrdiť schopnosť zberača odoberať prúd pre dodatočný rozsah výšok trolejového drôtu od 5 920 mm do 6 020 mm.

7.3.2.17. Núdzový východ zo stanovišťa rušňovodiča (4.2.9.1.2.2)

**Špecifický prípad Spojené kráľovstvo (Veľká Británia) („P“)**

Hodnoty minimálnej plochy prístupového priestoru a rozmerov (na výšku a na šírku) minimálnej svetlosti vnútorného východu možno stanoviť podľa vnútroštátnych technických predpisov, ktoré boli oznámené na tento účel.

**▼ B**

Tento špecifický prípad nebráni železničným koľajovým vozidlám, ktoré sú v súlade s TSI, v prístupe do vnútroštátnej siete.

7.3.2.18. Viditeľnosť vpred (4.2.9.1.3.1)

**Špecifický prípad Spojené kráľovstvo (Veľká Británia) („P“)**

Namiesto požiadaviek uvedených v ustanovení 4.2.9.1.3.1 sa musia v prípade železničných koľajových vozidiel, ktoré sú určené na prevádzku v Spojenom kráľovstve, dodržať podmienky tohto špecifického prípadu.

Stanovište rušňovodiča musí byť konštruované tak, aby rušňovodič pri riadení v sede mal jasný a neobmedzený výhľad a mohol rozoznať pevné návěstidlá v súlade s vnútroštátnym technickým predpisom GM/RT2161 Požiadavky na stanovišťa rušňovodičov železničných vozidiel.

Tento špecifický prípad nebráni železničným koľajovým vozidlám, ktoré sú v súlade s TSI, v prístupe do vnútroštátnej siete.

7.3.2.19. Riadiaci pult rušňovodiča – ergonómia (4.2.9.1.6)

**Špecifický prípad Spojené kráľovstvo (Veľká Británia) („P“)**

Ak požiadavky uvedené v poslednom odseku ustanovenia 4.2.9.1.6 týkajúce sa smeru pohybu páky na ovládanie pohonu a/alebo brzd nie sú zlučiteľné so systémom riadenia bezpečnosti v železničnom podniku pôsobiacom vo Veľkej Británii, je povolené otočiť smer pohybu na brzdenie, resp. pohon.

7.3.2.20. Požiarna bezpečnosť a evakuácia (4.2.10)

**▼ M3****Špecifický prípad Taliansko („T0“)****▼ B**

V nasledujúcom texte sú podrobne uvedené dodatočné špecifikácie vzťahujúce sa na jednotky určené na prevádzku v existujúcich talianskych tuneloch.

***Systémy na detekciu požiaru (ustanovenie 4.2.10.3.2 a 6.2.3.23)***

Okrem priestorov, ktoré sa uvádzajú v ustanovení 6.2.3.23, musia byť systémy na detekciu požiaru nainštalované aj vo všetkých priestoroch určených pre cestujúcich a vlakový personál.

***Systémy hasenia a kontroly požiaru v osobných železničných koľajových vozidlách (ustanovenie 4.2.10.3.4)***

Okrem požiadaviek, ktoré sa uvádzajú v ustanovení 4.2.10.3.4, musia byť osobné železničné koľajové vozidlá kategórie A a B vybavené aktívnymi systémami hasenia a kontroly požiaru.

Systémy hasenia a kontroly požiaru sa musia posudzovať podľa oznámených vnútroštátnych predpisov týkajúcich sa automatických systémov na hasenie požiarov.

Okrem požiadaviek, ktoré sa uvádzajú v ustanovení 4.2.10.3.4, musia byť osobné železničné koľajové vozidlá kategórie A a B vo všetkých technických priestoroch vybavené automatickými systémami na hasenie požiarov.

**▼ B*****Nákladné rušne a nákladné motorové jednotky: opatrenia proti šíreniu požiaru (ustanovenie 4.2.10.3.5) a jazdná schopnosť (ustanovenie 4.2.10.4.4)***

Okrem požiadaviek, ktoré sa uvádzajú v ustanovení 4.2.10.3.5, musia byť nákladné rušne a nákladné motorové jednotky vo všetkých technických priestoroch vybavené automatickými systémami na hasenie požiarov.

Okrem požiadaviek, ktoré sa uvádzajú v ustanovení 4.2.10.4.4, musí byť jazdná schopnosť nákladných rušňov a nákladných motorových jednotiek ekvivalentná s jazdnou schopnosťou osobného železničného koľajového vozidla kategórie B.

**▼ M3****Ustanovenie o preskúmaní:**

Členský štát predloží Komisii najneskôr do 31. júla 2025 správu o možných alternatívach k uvedeným dodatočným špecifikáciám, aby sa odstránili alebo výrazne znížili obmedzenia, ktoré pre železničné koľajové vozidlá vyplývajú v dôsledku nesúladu tunelov s TSI.

**▼ B**

7.3.2.21.

Jazdná schopnosť (ustanovenie 4.2.10.4.4) a systém hasenia a kontroly požiaru (ustanovenie 4.2.10.3.4)

**▼ M3****Špecifický prípad tunel pod Lamanšským prielivom („P“)****▼ B**

Osobné železničné koľajové vozidlá určené na prevádzku v tuneli pod Lamanšským prielivom musia byť zaradené do kategórie B s prihliadnutím na dĺžku tunela.

Vzhľadom na nedostatočný počet miest na uhasenie požiaru s bezpečným priestorom (pozri ustanovenie 4.2.1.7 TSI SRT) sa uplatňujú zmeny týchto ustanovení:

**— ustanovenie 4.2.10.4.4 (3):**

Jazdná schopnosť osobných železničných koľajových vozidiel určených na prevádzku v tuneli pod Lamanšským prielivom sa musí preukázať uplatnením špecifikácie uvedenej v dodatku J-1 pod indexovým číslom 63, pričom požiar typu 2 ovplyvní tieto systémové funkcie: brzdenie a trakciu. Predmetné funkcie sa posúdia v týchto podmienkach:

— trvanie v čase 30 minút pri rýchlosti prinajmenšom 100 km/h; alebo

— trvanie v čase 15 minút pri rýchlosti prinajmenšom 80 km/h (podľa ustanovenia 4.2.10.4.4) pod podmienkou uvedenou vo vnútroštátnom predpise oznámenom na tento účel Bezpečnostným orgánom tunela pod Lamanšským prielivom.

**— ustanovenie 4.2.10.3.4 (3) a (4):**

V prípade, že jazdná schopnosť je stanovená v trvaní 30 minút podľa uvedeného bodu, protipožiarna bariéra medzi stanovišťom rušňovodiča a oddelením nachádzajúcim sa vzadu od neho (predpokladá sa, že požiar vypukne v zadnom oddelení) musí spĺňať požiadavky na neporušenosť v trvaní najmenej 30 minút (namiesto 15 minút).

▼ B

V prípade, že jazdná schopnosť je stanovená v trvaní 30 minút podľa uvedeného bodu a v prípade vozidiel pre cestujúcich, ktoré neumožňujú výstup cestujúcich na oboch koncoch (bez priechodnej trasy), opatrenia na reguláciu šírenia tepla a splodín horenia (priečky v celom priereze alebo iné systémy FCCS, protipožiarne bariéry medzi spaľovacím motorom/elektrickým napájaním/hnacím zariadením a priestormi pre cestujúcich/personál) musia byť projektované na protipožiaru ochranu v trvaní najmenej 30 minút (namiesto 15 minút).

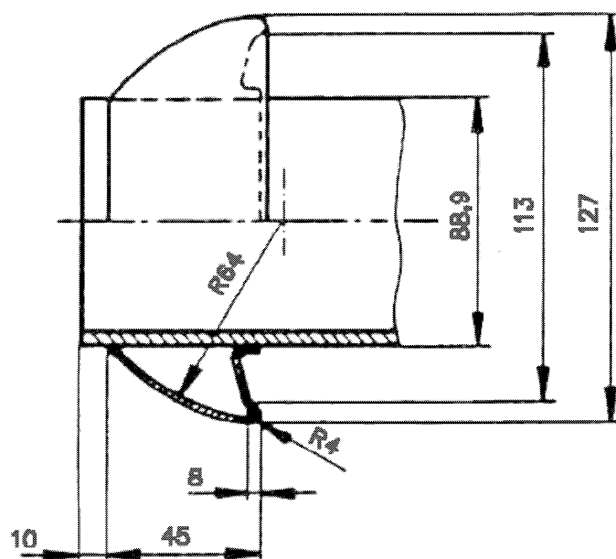
7.3.2.22.

Rozhranie na vyprázdňovanie toaliet (4.2.11.3)

**Špecifický prípad Fínsko („P“)**

Ako alternatívu alebo doplnok k špecifikácii uvedenej v ustanovení 4.2.11.3 je prípustné inštalovať prípojky na vyprázdňovanie toaliet a na vyplachovanie hygienických vypúšťacích nádrží zlučiteľné s traťovými zariadeniami vo fínskej sieti v súlade s obrázkom AI1.

Figure AI 1. Emptying connections for toilet tank



Quick connector SFS 4428, connector part A, size DN80

Material: acid-proof stainless steel

Sealing on the counter-connector's side.

Specific definition in the standard SFS 4428

7.3.2.23.

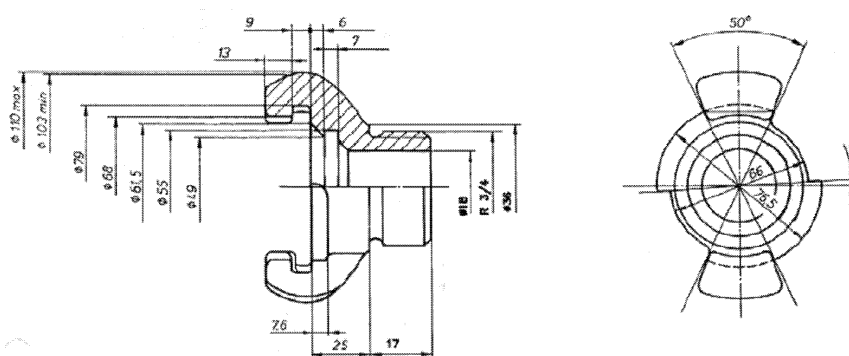
Rozhranie na dopĺňanie vody (4.2.11.5)

**Špecifický prípad Fínsko („P“)**

Ako alternatívu alebo doplnok k špecifikácii uvedenej v ustanovení 4.2.11.5 je prípustné inštalovať prípojky na dopĺňanie vody zlučiteľné s traťovými zariadeniami vo fínskej sieti v súlade s obrázkom AI11.

▼B

Figure A III The water filling adapters



Type: Connector C for fire fighting NCU1

Material: brass or aluminium

Specific definition in the standard SFS 3802 (sealing defined by each connector manufacturer).

#### Špecifický prípad Írsko a Spojené kráľovstvo pre Severné Írsko („P“)

Ako alternatívu alebo doplnok k špecifikácii uvedenej v ustanovení 4.2.11.5 tejto TSI je prípustné inštalovanie rozhrania na dopĺňanie vody dýzového typu. Toto rozhranie na dopĺňanie vody dýzového typu musí spĺňať požiadavky vnútroštátnych technických predpisov, ktoré boli oznámené na tento účel.

7.3.2.24.

Osobitné požiadavky na odstavenie vlakov (4.2.11.6)

#### Špecifický prípad Írsko a Spojené kráľovstvo pre Severné Írsko („P“)

Napájanie odstavených vlakov elektrickou energiou musí spĺňať požiadavky vnútroštátnych technických predpisov, ktoré boli oznámené na tento účel.

#### Špecifický prípad Spojené kráľovstvo (Veľká Británia) („P“)

Povoľuje sa použitie miestneho pomocného vonkajšieho napájania elektrickou energiou 400 V podľa vnútroštátnych technických predpisov, ktoré boli oznámené na tento účel.

7.3.2.25.

Zariadenie na dopĺňanie paliva (4.2.11.7)

#### Špecifický prípad Fínsko („P“)

Na to, aby sa mohlo dopĺňať palivo vo fínskej sieti, palivová nádrž jednotiek s rozhraním na dopĺňanie naftového paliva musí byť vybavená zariadením na kontrolu preplnenia podľa noriem SFS 5684 a SFS 5685.

#### Špecifický prípad Írsko a Spojené kráľovstvo pre Severné Írsko („P“)

Rozhranie pre zariadenie na dopĺňanie paliva musí spĺňať požiadavky vnútroštátnych technických predpisov, ktoré boli oznámené na tento účel.

**▼ B**

7.3.2.26. Železničné koľajové vozidlá pochádzajúce z tretej krajiny (všeobecné ustanovenia)

**Špecifický prípad Fínsko**

(„P“) Uplatňovanie vnútroštátnych technických predpisov namiesto požiadaviek tejto TSI je prípustné pre železničné koľajové vozidlá tretích krajín, ktoré sú určené na prevádzku vo fínskej sieti s rozchodom 1 524 mm na dopravu medzi Fínskom a sieťou s rozchodom 1 520 mm v tretích krajinách.

**▼ M3**

7.3.2.27. Zásady riadenia zmien v železničných koľajových vozidlách a v type železničných koľajových vozidiel (7.1.2.2)

**Špecifický prípad Spojené kráľovstvo (Veľká Británia) („P“)**

Akokoľvek zmena priestoru pre obrys vozidla podľa vymedzenia vo vnútroštátnych technických predpisoch, ktorá bola notifikovaná na účely procesu určenia obrysu (napr. podľa opisu v RIS-2773-RST) sa zaradi do kategórie podľa článku 15 ods. 1 písm. c) vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) 2018/545 a nebude klasifikovaná podľa článku 21 ods. 12 písm. a) smernice (EÚ) 2016/797.

**▼ B**

7.4.

**Špecifické podmienky prostredia***Špecifické podmienky Rakúsko*

Na získanie neobmedzeného prístupu v Rakúsku musia byť v zimnom období splnené tieto podmienky:

- Musí sa zabezpečiť dodatočná schopnosť zmetadla prekážok odstraňovať sneh z koľaji v súlade so špecifikáciou pre nepriaznivé podmienky v súvislosti so snehom, ľadom a krupobitím, ktorá sa uvádza v ustanovení 4.2.6.1.2.
- Rušne a predné hnacie jednotky musia byť vybavené pieskovacím zariadením.

*Špecifické podmienky Estónsko*

Na získanie neobmedzeného prístupu železničných koľajových vozidiel do estónskej siete v podmienkach v zimnom období sa musí preukázať, že železničné koľajové vozidlo spĺňa tieto požiadavky:

- Musí sa zvoliť teplotná zóna T2 podľa ustanovenia 4.2.6.1.1.
- Musia sa zvoliť nepriaznivé podmienky v súvislosti so snehom, ľadom a krupobitím vymedzené v ustanovení 4.2.6.1.2, s výnimkou scenára „snehové záveje“.

*Špecifické podmienky Fínsko*

Na získanie neobmedzeného prístupu železničných koľajových vozidiel do fínskej siete v podmienkach v zimnom období sa musí preukázať, že železničné koľajové vozidlo spĺňa tieto požiadavky:

- Musí sa zvoliť teplotná zóna T2 podľa ustanovenia 4.2.6.1.1.
- Musia sa zvoliť nepriaznivé podmienky v súvislosti so snehom, ľadom a krupobitím vymedzené v ustanovení 4.2.6.1.2, s výnimkou scenára „snehové záveje“.
- Pokiaľ ide o brzdomý systém, na získanie neobmedzeného prístupu vo Fínsku musia byť v zimnom období splnené tieto podmienky:



**▼ B**

- najmenej polovica podvozkov musí byť vybavená magnetickou koľajnicovou brzdou pre vlakovú súpravu alebo osobný vozeň s menovitou rýchlosťou vyššou ako 140 km/h;
- všetky podvozky musia byť vybavené magnetickou koľajnicovou brzdou pre vlakovú súpravu alebo osobný vozeň s menovitou rýchlosťou vyššou ako 180 km/h.

*Špecifické podmienky Francúzsko:*

Na získanie neobmedzeného prístupu vo Francúzsku musí byť v zimnom období splnená táto podmienka:

- rušne a predné hnacie jednotky musia byť vybavené pieskovacím zariadením.

*Špecifické podmienky Grécko*

Na získanie neobmedzeného prístupu do gréckej siete v podmienkach v letnom období sa musí zvoliť teplotná zóna T3 podľa ustanovenia 4.2.6.1.1.

*Špecifické podmienky Nemecko*

Na získanie neobmedzeného prístupu v Nemecku musí byť v zimnom období splnená táto podmienka:

- rušne a predné hnacie jednotky musia byť vybavené pieskovacím zariadením.

*Špecifické podmienky Portugalsko*

Na získanie neobmedzeného prístupu do portugalskej siete v podmienkach v letnom období sa musí zvoliť teplotná zóna T3 podľa ustanovenia 4.2.6.1.1.

*Špecifické podmienky Španielsko*

Na získanie neobmedzeného prístupu do španielskej siete v podmienkach v letnom období sa musí zvoliť teplotná zóna T3 podľa ustanovenia 4.2.6.1.1.

*Špecifické podmienky Švédsko*

Na získanie neobmedzeného prístupu železničných koľajových vozidiel do švédskej siete v podmienkach v zimnom období sa musí preukázať, že železničné koľajové vozidlo spĺňa tieto požiadavky:

- Musí sa zvoliť teplotná zóna T2 podľa ustanovenia 4.2.6.1.1.
- Musia sa zvoliť nepriaznivé podmienky v súvislosti so snehom, ľadom a krupobitím vymedzené v ustanovení 4.2.6.1.2.

7.5.

**Hľadiská, ktoré treba zohľadniť v procese revízie alebo pri iných činnostiach agentúry**

Na základe analýzy vykonanej v procese navrhovania tejto TSI, sa zistili osobitné hľadiská relevantné pre budúci vývoj železničného systému v EÚ.

Tieto hľadiská možno zaradiť do troch rôznych skupín:

- (1) hľadiská, ktoré sa už zohľadnili v niektorom základnom parametri v rámci tejto TSI, pričom pri revízii TSI je možný vývoj príslušnej špecifikácie;

**▼B**

- (2) hľadiská, ktoré sa v súčasnom stave vývoja nezohľadňujú ako základný parameter, ale sú predmetom výskumných projektov;
- (3) hľadiská, ktoré sú významné v rámci prebiehajúcich štúdií v súvislosti so železničným systémom v EÚ a nepatria do rozsahu pôsobnosti špecifikácií TSI.

Tieto hľadiská sa uvádzajú ďalej v texte, pričom sú klasifikované podľa členenia v ustanovení 4.2 tejto TSI.

7.5.1. *Hľadiská týkajúce sa základného parametra v tejto TSI*

7.5.1.1. **Parameter zaťaženia nápravy (ustanovenie 4.2.3.2.1)**

Tento základný parameter zahŕňa rozhranie medzi infraštruktúrou a železničnými koľajovými vozidlami vzhľadom na zvislé zaťaženie.

Podľa TSI INF sa trate klasifikujú podľa vymedzenia uvedeného v norme EN 15528:2008. V tejto norme sa špecifikuje aj kategorizácia železničných vozidiel, pokiaľ ide o nákladné vozne a konkrétne typy rušňov a osobných vozidiel. Táto norma sa bude revidovať tak, aby zahŕňala všetky typy železničných koľajových vozidiel, ako aj vysokorychlostné trate.

Keď bude táto revízia k dispozícii, môže byť relevantné, aby notifikovaný orgán uviedol v ES osvedčení klasifikáciu „konštrukčného riešenia“ posudzovanej jednotky:

- klasifikácia zodpovedajúca konštrukčnej hmotnosti pri bežnom užitočnom zaťažení;
- klasifikácia zodpovedajúca konštrukčnej hmotnosti pri výnimočnom užitočnom zaťažení;

Na toto hľadisko sa bude musieť prihliadať pri revízii tejto TSI, ktorá už v súčasnej verzii vyžaduje zaznamenávanie všetkých údajov potrebných na určenie tejto klasifikácie.

Je potrebné uviesť, že požiadavka, aby železničný podnik vymedzil a reguloval prevádzkové zaťaženie podľa ustanovenia 4.2.2.5 TSI OPE, zostane nezmenená.

7.5.1.2. **Aerodynamické účinky – bočný vietor (ustanovenie 4.2.6.2.4)**

Požiadavky na bočný vietor sú stanovené pre jednotky s maximálnou konštrukčnou rýchlosťou najmenej 250 km/h s dvoma možnosťami:

- v súlade s TSI HS RST z roku 2008 alebo
- v súlade s TSI CR LOC&PAS z roku 2011.

Túto časť bude potrebné revidovať, keď sa dokončí zlúčenie dvoch súborov vlastností kriviek vetra špecifikovaných v TSI HS RST z roku 2008.

**▼ M3**

7.5.1.3. Aerodynamický účinok na tratiach so štrkovým lôžkom (ustanovenie 4.2.6.2.5)

Požiadavky na aerodynamické účinky na tratiach so štrkovým lôžkom sú stanovené pre jednotky s maximálnou konštrukčnou rýchlosťou vyššou než 250 km/h.

Vzhľadom na skutočnosť, že súčasný stav vývoja neumožňuje stanoviť harmonizovanú požiadavku alebo metodiku posudzovania, TSI umožňuje uplatnenie vnútroštátnych predpisov.

Túto časť bude potrebné revidovať na účely zohľadnenia:

- štúdie výskytov odlietavania štrku a ich prípadného vplyvu na bezpečnosť,
- vypracovania harmonizovanej nákladovo-efektívnej metodiky uplatniteľnej v EÚ.

**▼ B**

7.5.2. *Hľadiská, ktoré sa netýkajú základného parametra v tejto TSI, ale sú predmetom výskumných projektov*

7.5.2.1. *Dodatočné požiadavky z dôvodov bezpečnosti*

Vnútorný priestor vozidiel, ktorý tvorí rozhranie s cestujúcimi a vlakovým personálom, by mal zabezpečiť ochranu osôb vo vnútri vozidla v prípade zrážky zabezpečením prostriedkov na:

- minimalizáciu rizika úrazov v dôsledku druhotných nárazov do nábytku a zabudovaného príslušenstva a vybavenia vo vnútri vozidla,
- minimalizáciu tých úrazov, ktoré by mohli znemožniť následný únik.

V roku 2006 sa začalo s realizáciou niekoľkých výskumných projektov EÚ s cieľom preskúmať následky železničných nehôd (zrážka, vykoľajenie atď.) na cestujúcich a vyhodnotiť najmä riziká a závažnosť úrazov. Účelom je vymedziť požiadavky a zodpovedajúce postupy posudzovania zhody v súvislosti s komponentmi a vnútorným usporiadaním železničných koľajových vozidiel.

V tejto TSI sú už stanovené viaceré špecifikácie pre takéto riziká, napríklad v ustanoveniach 4.2.2.5, 4.2.2.7, 4.2.2.9 a 4.2.5.

Nedávno sa začalo s realizáciou štúdií na úrovni členských štátov a na európskej úrovni (ich iniciátorom je Spoločné výskumné centrum Komisie) týkajúcich sa ochrany cestujúcich v prípade teroristického útoku.

Agentúra bude tieto štúdie sledovať a ich výstupy zohľadní pri rozhodovaní o tom, či sa Komisii odporúčia dodatočné základné parametre alebo požiadavky v oblasti rizika úrazov cestujúcich pri nehode alebo teroristickom útoku. V prípade potreby sa táto TSI zmení.

**▼ B**

Pokiaľ ide o takéto riziká, môžu členské štáty až do revízie tejto TSI uplatňovať vnútroštátne predpisy. To však v žiadnom prípade nesmie brániť železničným koľajovým vozidlám, ktoré sú v súlade s TSI a prechádzajú hranicami členských štátov, v prístupe do príslušných vnútroštátnych sietí.

**▼ M3**

7.5.2.2.

Podmienky potrebné na to, aby povolenie na uvedenie na trh nebolo obmedzené na konkrétne siete

S cieľom uľahčiť voľný pohyb rušňov a osobných vozňov sa počas prípravy odporúčania Železničnej agentúry Európskej únie ERA-REC-111-2015-REC zo 17. decembra 2015 vytvorili podmienky pre povolenie na uvedenie na trh, ktoré nie je obmedzené na konkrétne siete.

Tieto ustanovenia by sa mali ďalej rozvíjať, aby sa prispôsobili smernici (EÚ) 2016/797 a zohľadnili „očistenie“ vnútroštátnych technických predpisov s osobitným zameraním na osobné vozne.

**▼ M4**

7.5.2.3.

Pravidlá vykonávania

Komisia 24. januára 2020 zaslala Železničnej agentúre Európskej únie žiadosť o prípravu balíka na revíziu TSI týkajúcej sa digitálnej železničnej dopravy a ekologickej nákladnej dopravy (revízia v roku 2022).

Podľa delegovaného rozhodnutia Komisie (EÚ) 2017/1474 má balík na revíziu TSI týkajúcej sa digitálnej železničnej dopravy a ekologickej nákladnej dopravy zahŕňať ustanovenia o preskúmaní a ak je to možné, zjednodušení stratégie uplatňovania danej TSI, a to takým spôsobom, aby sa rozdiely v porovnaní s cieľovým systémom postupne, ale včas zmiernili a zabezpečila sa predvídateľnosť a právna istota, ktorú odvetvie potrebuje. Dané ustanovenia sa musia vzťahovať na budúce prechodné obdobia, ako aj na otázku obdobia platnosti osvedčení komponentov interoperability a subsystémov.

Navyše s tým istým cieľom, teda zabezpečiť postupné, ale včasné zmiernenie rozdielov v porovnaní s cieľovým systémom a zároveň zabezpečiť predvídateľnosť a právnu istotu, ktorú odvetvie potrebuje, sa zväžia ustanovenia o pružnosti pri uplatňovaní aktualizovaných verzií noriem vrátane noriem zavedených v prílohe IV (LOC&PAS, 2019 TSI) k vykonávaciemu nariadeniu Komisie (EÚ) 2019/776 <sup>(1)</sup>.

<sup>(1)</sup> Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2019/776 zo 16. mája 2019, ktorým sa menia nariadenia Komisie (EÚ) č. 321/2013, (EÚ) č. 1299/2014, (EÚ) č. 1301/2014, (EÚ) č. 1302/2014 a (EÚ) č. 1303/2014, nariadenie Komisie (EÚ) 2016/919 a vykonávacie rozhodnutie Komisie 2011/665/EÚ, pokiaľ ide o zosúladenie so smernicou Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/797 a vykonávanie špecifických cieľov stanovených v delegovanom rozhodnutí Komisie (EÚ) 2017/1474 (Ú. v. EÚ L 139 I, 27.5.2019, s. 108).

**▼ B**

7.5.3. *Hľadiská dôležité pre železničný systém EÚ, ale mimo rozsahu pôsobnosti špecifikácií TSI*

7.5.3.1. Interakcia vozidlo – koľaj (ustanovenie 4.2.3) – mazanie okolesníkov alebo koľají

V procese navrhovania tejto TSI sa dospelo k záveru, že „mazanie okolesníkov alebo koľají“ nie je základný parameter (žiadne spojenie so základnými požiadavkami vymedzenými v ►**M3** smernici (EÚ) 2016/797 ◄).

Napriek tomu sa zdá, že subjekty pôsobiace v sektore železníc (manažéri infraštruktúry, železničné podniky, vnútroštátne bezpečnostné orgány) potrebujú podporu agentúry, aby prešli od súčasných praktík k takému prístupu, ktorým by sa zabezpečila transparentnosť a zabránilo by sa vytváraniu neopodstatnených prekážok pri prevádzke železničných koľajových vozidiel v sieti EÚ.

Na tento účel agentúra spolu so sektorom železníc navrhli realizovať štúdiu s cieľom objasniť rozhodujúce technické a hospodárske hľadiská tejto funkcie so zreteľom na súčasný stav:

- Niektorí manažéri infraštruktúry vyžadujú mazanie, ale iní ho zasa zakazujú.
- Mazanie sa môže zabezpečovať prostredníctvom pevného zariadenia, ktoré navrhne manažér infraštruktúry, alebo prostredníctvom vozidlového zariadenia, ktoré zabezpečí železničný podnik.
- Sektor železníc preskúmal rozličné spôsoby mazania.
- Pri vypúšťaní mazadla pozdĺž trate sa musí prihliadať na aspekty životného prostredia.

V každom prípade sa plánuje začleniť do Registra infraštruktúry informácie o „mazaní okolesníkov alebo koľají“ a Európsky register povolených typov vozidiel bude obsahovať informáciu, či je železničné koľajové vozidlo vybavené vozidlovým zariadením na mazanie okolesníkov. V uvedenej štúdii sa objasnia prevádzkové predpisy.

Medzitým môžu členské štáty naďalej uplatňovať vnútroštátne predpisy, v ktorých sa rieši otázka rozhrania medzi vozidlom a koľajou. Tieto predpisy sa musia sprístupniť buď prostredníctvom oznámenia Komisii ►**M3** v súlade s článkom 14 smernice (EÚ) 2016/797 alebo prostredníctvom Registra infraštruktúry podľa článku 49 uvedenej smernice ◄.

**▼ B**

## DODATKY

- Dodatok A: Zámerne vymazané
- Dodatok B: Systém s rozchodom koľají 1 520 mm „T“
- Dodatok C: Osobitné ustanovenia pre mobilné zariadenia na výstavbu a údržbu železničnej infraštruktúry
- Dodatok D: Referenčný vozeň pre rušne vybavené automatickými stredovými nárazníkovými spriahadlami a schopné dosahovať ťažnú silu na spriahadle vyššiu než 300 kN
- Dodatok E: Antropometrické merania rušňovodiča
- Dodatok F: Viditeľnosť vpred
- Dodatok G: Servis
- Dodatok H: Posudzovanie subsystému „železničné koľajové vozidlá“
- Dodatok I: Hľadiská, pre ktoré technická špecifikácia nie je k dispozícii (otvorené body)
- Dodatok J: Technické špecifikácie uvedené v tejto TSI
- Dodatok J-1: Normy alebo normatívne dokumenty
- Dodatok J-2: Technické dokumenty (k dispozícii na webovej stránke ERA)

▼ M3

*Dodatok A*

**Zámerne vymazané**

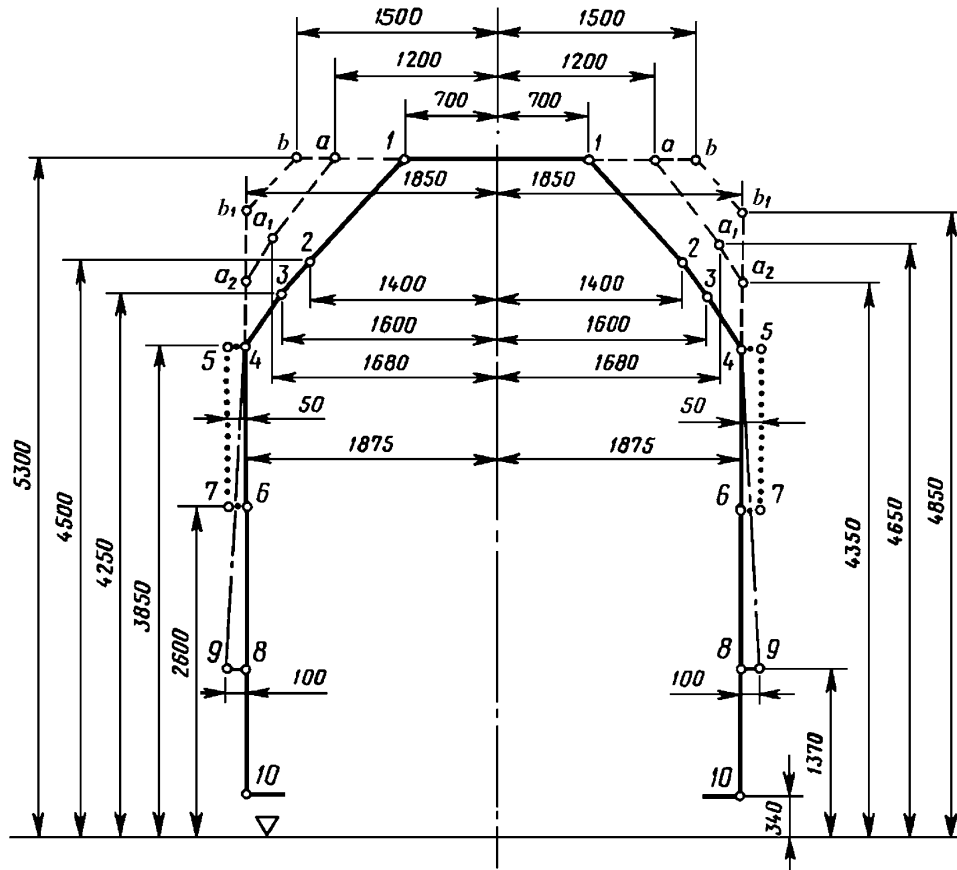
▼ B

## Dodatok B

## Systém s rozchodom koľaje 1 520 mm „t“

Referenčný prierez horných častí pre rozchod koľaje 1 520 „T“ (železničné koľajové vozidlá):

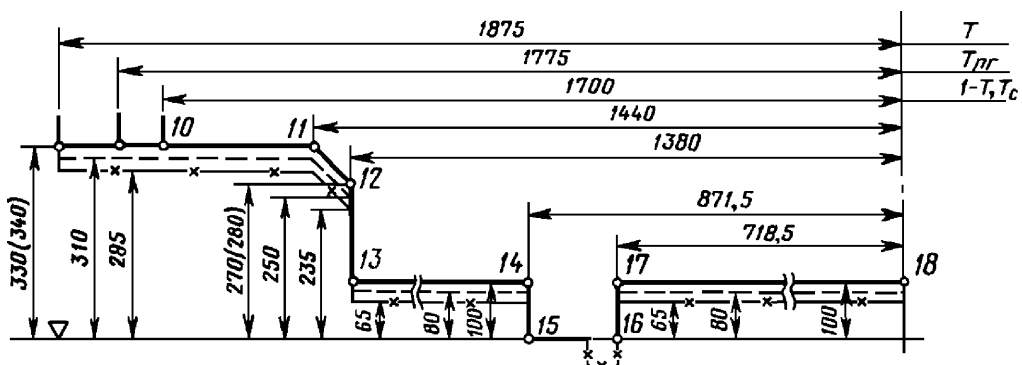
## Running surface



(Rozmery v milimetroch)

● ● ● ● ● ● ● zóna pre návěstidlá inštalované na vozidle

Referenčný prierez dolných častí:

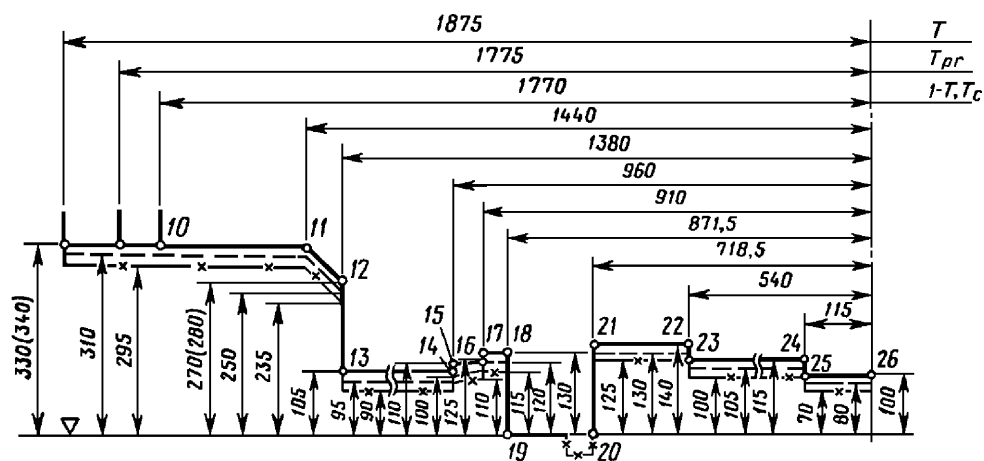




▼ B

*Poznámka:* Pre železničné koľajové vozidlá určené na prevádzku na tratiach s rozchodom koľaje 1 520 mm s výnimkou prechodu cez zoraďovacie zväžne pahorky vybavené koľajovými brzdami.

Referenčný prierez dolných častí:



*Poznámka:* Pre železničné koľajové vozidlá určené na prevádzku na tratiach s rozchodom koľaje 1 520 mm, ktoré sú schopné prechádzať cez zoraďovacie zväžne pahorky a koľajové brzdy.

**▼ B***Dodatok C***Osobitné ustanovenia pre traťové stroje (OTM)****C.1 Pevnosť konštrukcie vozidla**

Požiadavky ustanovenia 4.2.2.4 tejto TSI sa dopĺňajú takto:

Rám stroja musí byť schopný zvládnuť buď statické zaťaženia podľa špecifikácie uvedenej v prílohe J-1 pod indexovým číslom 7, alebo statické zaťaženia podľa špecifikácie uvedenej v prílohe J-1 pod indexovým číslom 102 bez toho, aby sa prekročili prípustné hodnoty stanovené v uvedených špecifikáciách.

Zodpovedajúca konštrukčná kategória podľa špecifikácie uvedenej v prílohe J-1 pod indexovým číslom 102 je takáto:

- pre stroje, pri ktorých sa nepripúšťa voľný posun ani posun spúšťaním: F-II;
- pre všetky ostatné stroje: F-I.

Zrýchlenie v smere osi X podľa špecifikácie uvedenej v prílohe J-1 pod indexovým číslom 7 v tabuľke 13 alebo podľa špecifikácie uvedenej v prílohe J-1 pod indexovým číslom 102 v tabuľke 10 musí byť  $\pm 3$  g.

**C.2 Zdvíhanie a nakoľajovanie**

Na skrini stroja sa musia vytvoriť body na zdvíhanie, pomocou ktorých možno celý stroj bezpečne zdvihnúť alebo nakoľajiť. Musí byť určená poloha bodov na zdvíhanie a nakoľajovanie.

Na uľahčenie práce pri opravách alebo kontrolách strojov alebo pri nakoľajovaní musia byť stroje vybavené na oboch pozdĺžnych stranách najmenej dvoma bodmi na zdvíhanie, v ktorých možno stroj zdvihnúť v prázdnom alebo zaťaženom stave.

Na to, aby sa mohli umiestniť zdvíhacie zariadenia, musí byť pod bodmi na zdvíhanie prázdny priestor, ktorý nesmú blokovať žiadne neodnímateľné časti. Prípady zaťaženia musia byť v súlade s prípadmi uvedenými v dodatku C.1 k tejto TSI, a vzťahujú sa na zdvíhanie a nakoľajovanie pri dielenských alebo pri servisných činnostiach.

**▼ M3****C.3. Dynamické správanie pri jazde**

Jazdné vlastnosti sa môžu stanoviť prostredníctvom jazdných skúšok alebo odkazom na podobný typovo schválený stroj v súlade s podrobným opisom uvedeným v ustanovení 4.2.3.4.2 tejto TSI alebo prostredníctvom simulácie.

Uplatňujú sa tieto ďalšie odchýlky od špecifikácie uvedenej v prílohe J-1 pod indexovým číslom 16:

- Skúška na tento typ strojov sa vždy použije ako zjednodušená metóda.
- Keď sa vykonávajú jazdné skúšky podľa špecifikácie uvedenej v prílohe J-1 pod indexovým číslom 16 s profilom kolies v novom stave, tieto platia pre maximálnu vzdialenosť 50 000 km. Po dosiahnutí 50 000 km je potrebné:
  - buď obnoviť jazdný profil kolies,
  - alebo vypočítať ekvivalentnú kužeľovitost' opotrebovaného profilu a skontrolovať, či sa neodlišuje o viac ako 50 % od hodnoty skúšky podľa špecifikácie uvedenej v prílohe J-1 pod indexovým číslom 16 (s maximálnym rozdielom 0,05),

**▼ M3**

- alebo vykonať novú skúšku s opotrebovaným profilom kolies podľa špecifikácie uvedenej v prílohe J-1 pod indexovým číslom 16.
- Stacionárne skúšky na určenie parametrov charakteristického pojazdrového mechanizmu podľa špecifikácie uvedenej v prílohe J-1 pod indexovým číslom 16 v ustanovení 5.3.1 vo všeobecnosti nie sú potrebné.
- Ak požadovanú skúšobnú rýchlosť nedokáže dosiahnuť samotný stroj, stroj sa musí pri týchto skúškach ťahať.

Správanie pri jazde možno preukázať simuláciou skúšok podľa špecifikácie uvedenej v prílohe J-1 pod indexovým číslom 16 (s výnimkou už uvedených prípadov), ak je k dispozícii overený model reprezentatívnej trate a prevádzkových podmienok stroja.

Model stroja na simuláciu jazdných vlastností sa musí potvrdiť porovnaním výsledkov modelu s výsledkami jazdných skúšok s použitím rovnakých vstupných vlastností koľaje.

Potvrdený model je simulačný model overený skutočnou jazdnou skúškou, pri ktorej dochádza k dostatočnému namáhaniu závesov a pri ktorej existuje úzka vzájomná súvislosť medzi výsledkami jazdnej skúšky a prognózami zo simulačného modelu na tej istej skúšobnej koľaji.

## ▼ M4

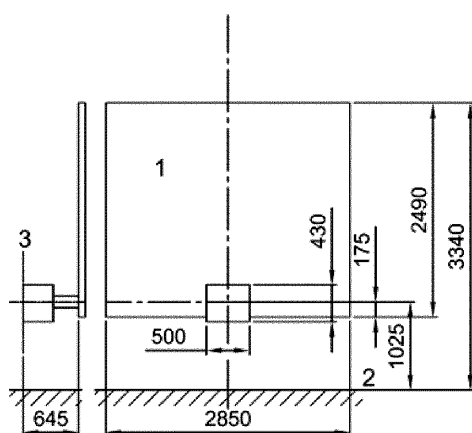
## Dodatok D

**Referenčný vozeň pre rušne vybavené automatickými stredovými nárazníkovými spriahadlami a schopné dosahovať ťažnú silu na spriahadle vyššiu než 300 kN**

V prípade zrážky medzi vlakovou jednotkou a vozňom, pričom oba sú vybavené vysokozaťažovými spriahadlami, treba vozeň znázorniť ako masu s hmotnosťou 80 t len s jedným translačným stupňom voľnosti v smere x. Geometria rozhrania vozňa je zobrazená na obrázku D.1. Vychádza sa z predpokladu, že geometria zadnej steny a hlavy spriahadla je pevná. Vozeň musí byť vybavený stredovým spriahadlom so zdvihom 110 mm a vykazovať charakteristiku sila – posun, ako sa uvádza na obrázku D.2. Celková kapacita absorpcie energie spriahadla vozňa je 77 kJ.

Geometria hlavy spriahadla a výška nad temenom koľajnice musia byť rovnaké ako pri narážajúcej vlakovkej jednotke. Vzďialenosť roviny spriahadla od zadnej steny vozňa musí byť 645 mm. Na účely zjednodušenia je povolené modelovať hlavu spriahadla pomocou geometrie a výšky udanej na obrázku D.1.

Rozmery v milimetroch

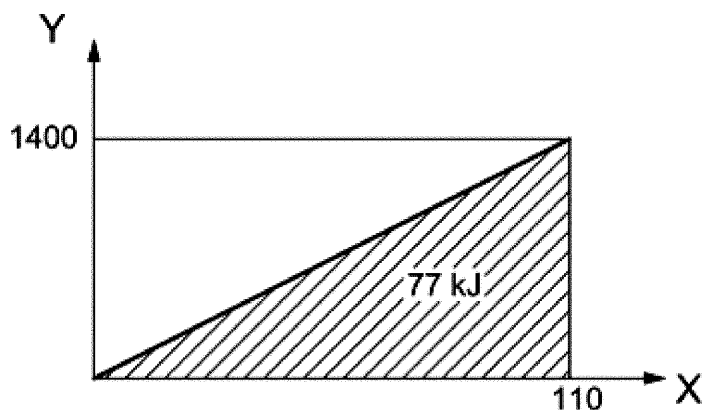


Legenda:

1. koniec vozňa
2. temeno koľajnice
3. rovina spriahadla

Obrázok D.1

**Rozhranie vozňa so stredovým spriahadlom**



Legenda:

- Y. sila spriahadla – spriahadlo, v kN  
X. posun, v mm

Obrázok D.2

**Vlastnosti spriahadla vozňa**

**▼ B***Dodatok E***Antropometrické merania rušňovodiča**

Uvedené údaje zodpovedajú najnovším poznatkom techniky a musia sa používať.

*Poznámka:* Na dané údaje sa bude vzťahovať norma EN, ktorá je v súčasnosti v štádiu prípravy.

— Základné antropometrické merania pre rušňovodiča najnižšieho a najvyššieho vzrastu:

Zohľadnia sa rozmery uvedené v dodatku E k UIC 651 (4. vydanie, júl 2002).

— Ďalšie antropometrické rozmery rušňovodiča najnižšieho a najvyššieho vzrastu:

Zohľadnia sa rozmery uvedené v dodatku G k UIC 651 (4. vydanie, júl 2002).

**▼ B***Dodatok F***Viditeľnosť vpred**

Uvedené údaje zodpovedajú najnovším poznatkom techniky a musia sa používať.

*Poznámka:* Na dané údaje sa bude vzťahovať norma EN, ktorá je v súčasnosti v štádiu prípravy.

**F.1. Všeobecné ustanovenia**

Konštrukcia stanovišťa rušňovodiča musí umožniť výhľad rušňovodiča na všetky vonkajšie informácie, ktoré tvoria súčasť riadenia vlaku, a chrániť rušňovodiča pred vonkajšími zdrojmi vizuálneho rušenia. Ide o tieto opatrenia:

- Musí sa obmedziť blikanie na spodnom okraji čelného skla, ktoré môže spôsobiť únavu.
- Musí byť zabezpečená ochrana pred slnkom a oslnením prednými svetlometmi približujúcich sa vlakov bez toho, aby sa obmedzil výhľad vodiča na vonkajšie značky, návěstidlá a iné vizuálne informácie.
- Umiestnenie zariadenia stanovišťa nesmie blokovat' alebo skresľovat' výhľad rušňovodiča na vonkajšie informácie.
- Rozmery, umiestnenie, tvar a povrchová úprava (vrátane údržby) okien nesmie obmedzovat' výhľad rušňovodiča smerom von a musí mu pomáhať pri plnení jeho povinností pri vedení vlaku.
- Umiestnenie, typ a kvalita zariadení na čistenie a ošetrovanie čelných skiel musí zabezpečiť, aby mal rušňovodič stále jasný výhľad do vonkajšieho prostredia pri väčšine poveternostných a prevádzkových podmienok, a nesmie prekážať rušňovodičovi vo výhľade smerom von.
- Stanovište rušňovodiča musí byť konštruované tak, aby bol rušňovodič pri vedení vozidla otočený v smere jazdy.
- Stanovište rušňovodiča musí byť konštruované tak, aby mal rušňovodič pri vedení v sede jasný a neobmedzený výhľad, aby vedel rozoznať všetky pevné návěstidlá na ľavej i pravej strane trate v súlade s dodatkom D k UIC 651 (4. vydanie, júl 2002).

*Poznámka:* Poloha sedadla uvedená v dodatku D sa považuje len za jeden z príkladov. V TSI sa neukladajú požiadavky na konkrétnu polohu sedadla na stanovišti (vľavo, v strede alebo vpravo). V TSI sa nestanovuje, že vo všetkých typoch jednotiek sa musí dať vykonávať vedenie vlaku v polohe v stojí.

Pravidlá uvedené v tomto dodatku určujú podmienky viditeľnosti v každom smere jazdy na priamej trati a v oblúkoch s polomerom 300 m a viac. Uplatňujú sa na polohu (polohy) rušňovodiča.

*Poznámky:*

- Ak sú na stanovišti rušňovodiča dve sedadlá pre rušňovodiča (možnosť s dvoma polohami na vedenie vozidla), tieto pravidlá platia pre dve polohy sedenia.
- V ustanovení 4.2.9.1.3.1 tejto TSI sa uvádzajú osobitné podmienky platné pre rušne s centrálnym stanovišťom a traťové stroje.

**▼ B**

**F.2. Referenčná poloha vozidla vzhľadom na koľaje**

Uplatňuje sa ustanovenie 3.2.1 UIC 651 (4. vydanie, júl 2002).

Dodávky a užitočné zaťaženie sa posudzujú podľa špecifikácie uvedenej v prílohe J-1 pod indexovým č. 13 a ustanovenia 4.2.2.10 tejto TSI.

**F.3. Referenčná poloha očí členov posádky**

Uplatňuje sa ustanovenie 3.2.2 UIC 651 (4. vydanie, júl 2002).

Vzdialenosť očí rušňovodiča v sede od čelného skla musí byť väčšia alebo rovná 500 mm.

**F.4. Podmienky viditeľnosti**

Uplatňuje sa ustanovenie 3.3 UIC 651 (4. vydanie, júl 2002).

Poznámka: Ustanovenie 3.3.1 normy UIC 651 odkazuje v prípade polohy v stoji na jej ustanovenie 2.7.2, kde sa špecifikuje minimálna vzdialenosť 1,8 m medzi podlahou a hornou hranou čelného skla.

▼ B

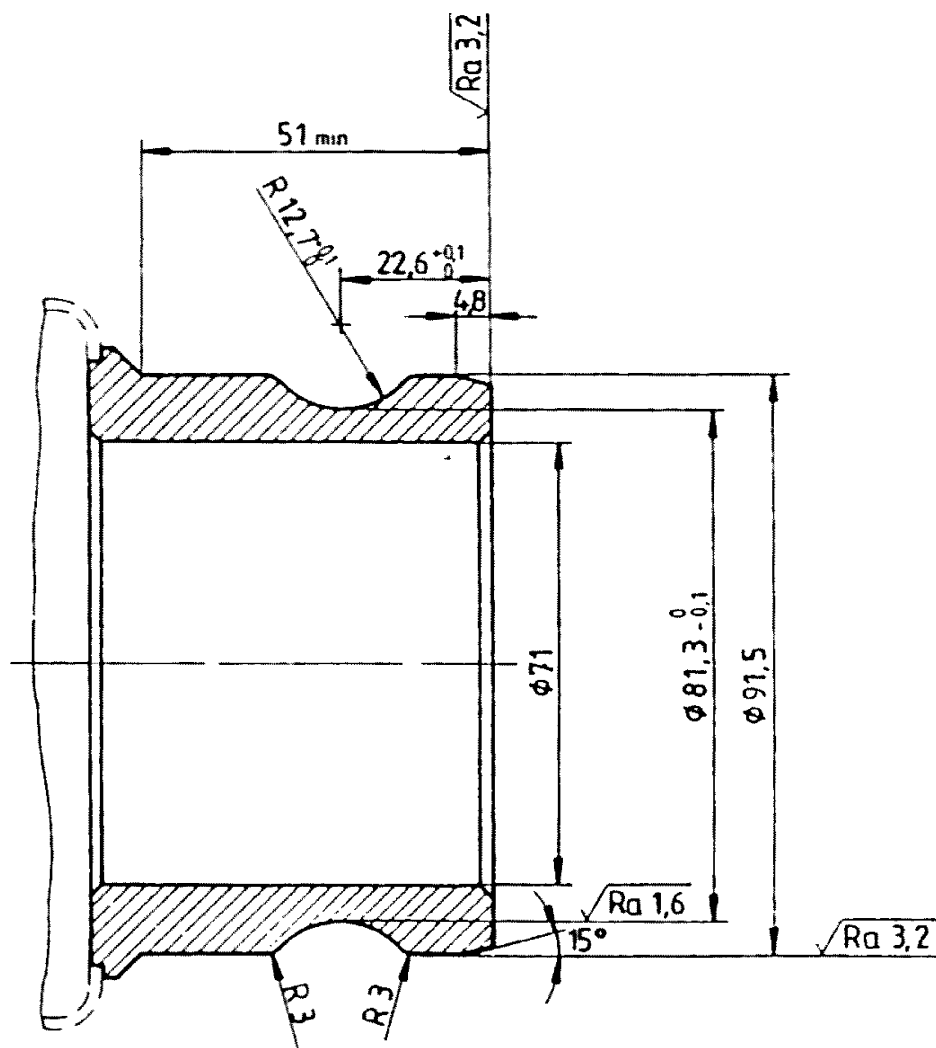
Dodatok G

Servis

Prípojky pre systémy na vyprázdňovanie toaliet na železničných koľajových vozidlách:

Obrázok G1

Vyprázdňovacia dýza (vnútorná časť)



Všeobecné odchýlky  $\pm 0,1$

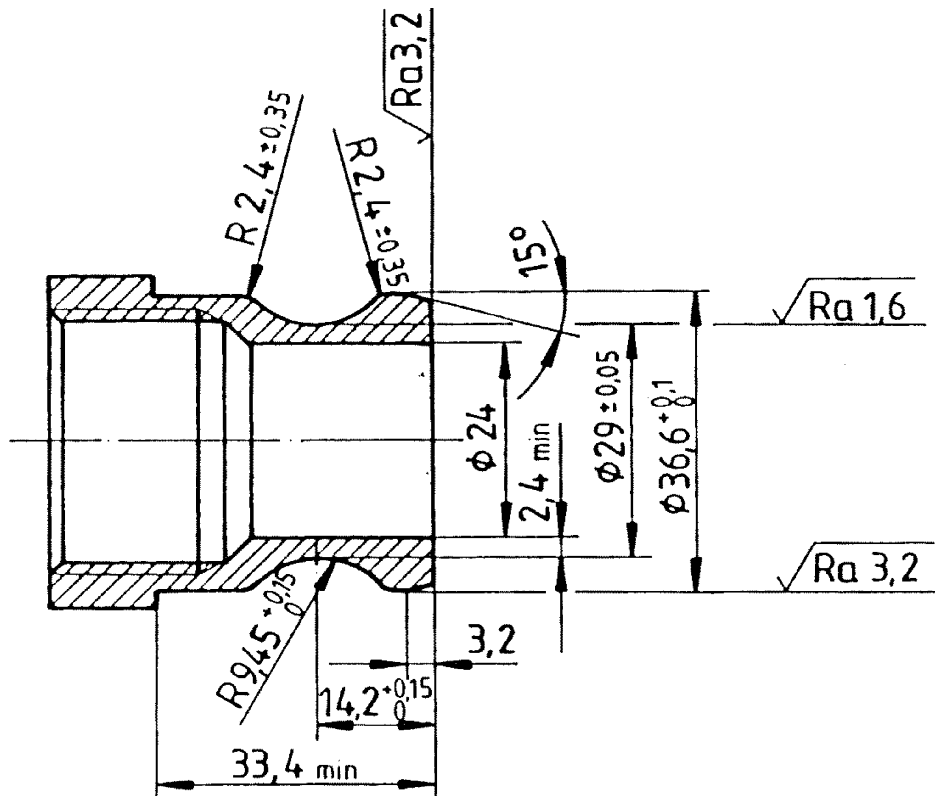
Materiál: nehrdzavejúca oceľ



▼B

Obrázok G2

Voliteľná splachovacia prípojka na nádrž toalety (vnútorná časť)

Všeobecné odchýlky  $\pm 0,1$ 

Materiál: nehrdzavejúca oceľ

## ▼ M3

## Dodatok H

## Posudzovanie subsystému, železničné koľajové vozidlá'

## H.1. Rozsah pôsobnosti

V tomto dodatku sa opisuje posudzovanie zhody subsystému „železničné koľajové vozidlá“.

## H.2. Vlastnosti a moduly

Vlastnosti subsystému, ktoré sa majú posudzovať v rôznych fázach projektovania, vývoja a výroby, sú v tabuľke H.1 označené znakom X. Krížik v stĺpci 4 tabuľky H.1 znamená, že príslušné vlastnosti sa musia overiť preskúšaním všetkých jednotlivých subsystémov.

Tabuľka H.1

## Posudzovanie subsystému, železničné koľajové vozidlá'

1		2	3	4	5
Vlastnosti, ktoré majú byť predmetom posúdenia podľa ustanovenia 4.2 tejto TSI		Fáza projektovania a vývoja		Fáza výroby	
		Preskúmanie konštrukčného riešenia	Typová skúška	Bežná skúška	Osobitný postup posudzovania
Prvok subsystému, železničné koľajové vozidlá'	Ustanovenie				Ustanovenie
<b>Konštrukčné a mechanické časti</b>	<b>4.2.2</b>				
Vnútorne spriahadlo	4.2.2.2.2	X	neuplatňuje sa	neuplatňuje sa	—
Koncové spriahadlo	4.2.2.2.3	X	neuplatňuje sa	neuplatňuje sa	—
Automatické stredové nárazníkové spriahadlo (komponent interoperability)	5.3.1	X	X	X	—
Manuálne koncové spriahadlo (komponent interoperability)	5.3.2	X	X	X	—
Spriahadlo na odtiahnutie	4.2.2.2.4	X	X	neuplatňuje sa	—
Spriahadlo na odtiahnutie (komponent interoperability)	5.3.3	X	X	X	
Prístupnosť pre personál pri spriahaní a odpájaní	4.2.2.2.5	X	X	neuplatňuje sa	—
Prechodové lávky	4.2.2.3	X	X	neuplatňuje sa	—
Pevnosť konštrukcie vozidla	4.2.2.4	X	X	neuplatňuje sa	—
Pasívna bezpečnosť	4.2.2.5	X	X	neuplatňuje sa	—
Zdvíhanie a nakoľajovanie	4.2.2.6	X	X	neuplatňuje sa	—
Upevňovanie zariadení na konštrukciu vozňovej skrine	4.2.2.7	X	neuplatňuje sa	neuplatňuje sa	—
Prístupové dvere pre personál a náklad	4.2.2.8	X	X	neuplatňuje sa	—
Mechanické vlastnosti skla	4.2.2.9	X	neuplatňuje sa	neuplatňuje sa	—

## ▼ M3

1		2	3	4	5
Vlastnosti, ktoré majú byť predmetom posúdenia podľa ustanovenia 4.2 tejto TSI		Fáza projektovania a vývoja		Fáza výroby	Osobitný postup posudzovania
		Preskúmanie konštrukčného riešenia	Typová skúška	Bežná skúška	
Prvok subsystému, železničné koľajové vozidlá	Ustanovenie				Ustanovenie
Podmienky zaťaženia a nameraná hmotnosť	4.2.2.10	X	X	X	6.2.3.1
<b>Vzájomné pôsobenie vozidla a koľaje a obrys vozidla</b>	<b>4.2.3</b>				
Obrisy	4.2.3.1	X	neuplatňuje sa	neuplatňuje sa	—
Zaťaženie kolies	4.2.3.2.2	X	X	neuplatňuje sa	6.2.3.2
Vlastnosti železničných koľajových vozidiel potrebné z hľadiska zlučiteľnosti so systémami detekcie vlakov	4.2.3.3.1	X	X	X	—
Monitorovanie stavu nápravových ložísk	4.2.3.3.2	X	X	neuplatňuje sa	—
Bezpečnosť proti vykoľajeniu pri jazde na zbertenej koľaji	4.2.3.4.1	X	X	neuplatňuje sa	6.2.3.3
Požiadavky na dynamické správanie pri jazde	4.2.3.4.2 a)	X	X	neuplatňuje sa	6.2.3.4
Aktívne systémy – bezpečnostná požiadavka	4.2.3.4.2 b)	X	neuplatňuje sa	neuplatňuje sa	6.2.3.5
Hraničné hodnoty pre bezpečnosť jazdy	4.2.3.4.2.1	X	X	neuplatňuje sa	6.2.3.4
Hraničné hodnoty zaťaženia koľaje	4.2.3.4.2.2	X	X	neuplatňuje sa	6.2.3.4
Ekvivalentná kužeľovitost'	4.2.3.4.3	X	neuplatňuje sa	neuplatňuje sa	—
Projektované hodnoty profilov nových kolies	4.2.3.4.3.1	X	neuplatňuje sa	neuplatňuje sa	6.2.3.6
Prevádzkové hodnoty ekvivalentnej kužeľovitosti dvojkolesí	4.2.3.4.3.2	X			—
Konštrukčné riešenie rámu podvozku	4.2.3.5.1	X	X.	neuplatňuje sa	—
Mechanické a geometrické vlastnosti dvojkolesí	4.2.3.5.2.1	X	X	X	6.2.3.7
Mechanické a geometrické vlastnosti kolies	4.2.3.5.2.2	X	X	X	—

## ▼ M3

1		2	3	4	5
Vlastnosti, ktoré majú byť predmetom posúdenia podľa ustanovenia 4.2 tejto TSI		Fáza projektovania a vývoja		Fáza výroby	Osobitný postup posudzovania
		Preskúmanie konštrukčného riešenia	Typová skúška	Bežná skúška	
Prvok subsystému, železničné koľajové vozidlá	Ustanovenie				Ustanovenie
Kolesá (komponent interoperability)	5.3.2	X	X	X	6.1.3.1
Automatické systémy na zmenu rozchodu koľaje	4.2.3.5.3	X	X	X	6.2.3.7a
Automatické systémy s meniteľným rozchodom (komponent interoperability)	5.3.4a	X	X	X	6.1.3.1a
Minimálny polomer oblúka	4.2.3.6	X	neuplatňuje sa	neuplatňuje sa	—
Koľajnicové zmetadlá	4.2.3.7	X	neuplatňuje sa	neuplatňuje sa	—
<b>Brzdové zariadenia</b>	<b>4.2.4</b>				
Funkčné požiadavky	4.2.4.2.1	X	X	neuplatňuje sa	—
Požiadavky na bezpečnosť	4.2.4.2.2	X	neuplatňuje sa	neuplatňuje sa	6.2.3.5
Druh brzdového systému	4.2.4.3	X	X	neuplatňuje sa	—
<b>Ovládanie brzd</b>	<b>4.2.4.4</b>				
Núdzové brzdenie	4.2.4.4.1	X	X	X	—
Prevádzkové brzdenie	4.2.4.4.2	X	X	X	—
Príkaz na priamočinné brzdenie	4.2.4.4.3	X	X	X	—
Príkaz na dynamické brzdenie	4.2.4.4.4	X	X	neuplatňuje sa	—
Príkaz na zaisťovacie brzdenie	4.2.4.4.5	X	X	X	—
<b>Brzdny účinok</b>	<b>4.2.4.5</b>				
Všeobecné požiadavky	4.2.4.5.1	X	neuplatňuje sa	neuplatňuje sa	—
Núdzové brzdenie	4.2.4.5.2	X	X	X	6.2.3.8
Prevádzkové brzdenie	4.2.4.5.3	X	X	X	6.2.3.9
Výpočty týkajúce sa tepelnej kapacity	4.2.4.5.4	X	neuplatňuje sa	neuplatňuje sa	—
Zaisťovacia brzda	4.2.4.5.5	X	neuplatňuje sa	neuplatňuje sa	—

## ▼ M3

1		2	3	4	5
Vlastnosti, ktoré majú byť predmetom posúdenia podľa ustanovenia 4.2 tejto TSI		Fáza projektovania a vývoja		Fáza výroby	Osobitný postup posudzovania
		Preskúmanie konštrukčného riešenia	Typová skúška	Bežná skúška	
Prvok subsystému, železničné koľajové vozidlá	Ustanovenie				Ustanovenie
Hraničná hodnota adhézie kolesa ku koľajnici	4.2.4.6.1	X	neuplatňuje sa	neuplatňuje sa	—
Systém protišmykovej ochrany kolies	4.2.4.6.2	X	X	neuplatňuje sa	6.2.3.10
Systém protišmykovej ochrany kolies (komponent interoperability)	5.3.5	X	X	X	6.1.3.2
Rozhranie s trakciou – brzdové systémy prepojené na trakciu (elektrický, hydrodynamický)	4.2.4.7	X	X	X	—
<b>Brzdový systém nezávislý od adhézných podmienok</b>	<b>4.2.4.8</b>				
Všeobecné ustanovenia	4.2.4.8.1.	X	neuplatňuje sa	neuplatňuje sa	—
Magnetická koľajnicová brzda	4.2.4.8.2.	X	X	neuplatňuje sa	—
Koľajnicová brzda na vírivý prúd	4.2.4.8.3	X	X	neuplatňuje sa	—
Signalizácia stavu a porúch brzd	4.2.4.9	X	X	X	—
Požiadavky na brzdy na účely odťahnutia	4.2.4.10	X	X	neuplatňuje sa	—
<b>Prvky týkajúce sa cestujúcich</b>	<b>4.2.5</b>				
Hygienické zariadenia	4.2.5.1	X	neuplatňuje sa	neuplatňuje sa	6.2.3.11
Systém zvukovej komunikácie	4.2.5.2	X	X	X	—
Výstražný systém pre cestujúcich	4.2.5.3	X	X	X	—
Výstražný systém pre cestujúcich: bezpečnostné požiadavky	4.2.5.3	X	neuplatňuje sa	neuplatňuje sa	6.2.3.5
Komunikačné zariadenia pre cestujúcich	4.2.5.4	X	X	X	—
Vonkajšie dvere: vstup do železničného koľajového vozidla a výstup z neho	4.2.5.5	X	X	X	—

## ▼ M3

1		2	3	4	5
Vlastnosti, ktoré majú byť predmetom posúdenia podľa ustanovenia 4.2 tejto TSI		Fáza projektovania a vývoja		Fáza výroby	Osobitný postup posudzovania
		Preskúmanie konštrukčného riešenia	Typová skúška	Bežná skúška	
Prvok subsystému, železničné koľajové vozidlá	Ustanovenie				Ustanovenie
Vonkajšie dvere: bezpečnostné požiadavky	4.2.5.5	X	neuplatňuje sa	neuplatňuje sa	6.2.3.5
Konštrukcia systému vonkajších dverí	4.2.5.6	X	neuplatňuje sa	neuplatňuje sa	—
Dvere medzi jednotkami	4.2.5.7	X	X	neuplatňuje sa	—
Kvalita vzduchu vo vnútri vozidla	4.2.5.8	X	neuplatňuje sa	neuplatňuje sa	6.2.3.12
Bočné okná vozidla	4.2.5.9	X			—
<b>Podmienky prostredia a aerodynamické účinky</b>	<b>4.2.6</b>				
<b>Podmienky prostredia</b>	4.2.6.1				
Teplota	4.2.6.1.1	X	neuplatňuje sa X <sup>(1)</sup>	neuplatňuje sa	—
Sneh, ľad a krupobitie	4.2.6.1.2	X	neuplatňuje sa X <sup>(1)</sup>	neuplatňuje sa	—
<sup>(1)</sup> Typová skúška podľa vymedzenia žiadateľa, ak sa uvádza.					
<b>Aerodynamické účinky</b>	4.2.6.2				
Účinky tlakovej vlny na cestujúcich na nástupišti a na pracovníkov pozdĺž koľají	4.2.6.2.1	X	X	neuplatňuje sa	6.2.3.13
Tlakové impulzy čela súpravy	4.2.6.2.2	X	X	neuplatňuje sa	6.2.3.14
Maximálne kolísanie tlaku v tuneloch	4.2.6.2.3	X	X	neuplatňuje sa	6.2.3.15
Bočný vietor	4.2.6.2.4	X	neuplatňuje sa	neuplatňuje sa	6.2.3.16
<b>Vonkajšie osvetlenie a vizuálne a zvukové výstražné zariadenia</b>	<b>4.2.7</b>				
<b>Vonkajšie predné a koncové svetlá</b>	4.2.7.1				
Predné svetlá	4.2.7.1.1	X	X	neuplatňuje sa	- 6.1.3.3
Komponent interoperability	5.3.6				

## ▼ M3

1		2	3	4	5
Vlastnosti, ktoré majú byť predmetom posúdenia podľa ustanovenia 4.2 tejto TSI		Fáza projektovania a vývoja		Fáza výroby	Osobitný postup posudzovania
		Preskúmanie konštrukčného riešenia	Typová skúška	Bežná skúška	
Prvok subsystému, železničné koľajové vozidlá'	Ustanovenie				Ustanovenie
Obrysovú svetlá	4.2.7.1.2	X	X	neuplatňuje sa	- 6.1. 3.4
Komponent interoperability	5.3.7				
Koncové svetlá	4.2.7.1.3	X	X	neuplatňuje sa	-6.1.3.5
Komponent interoperability	5.3.8				
Ovládanie svetiel	4.2.7.1.4	X	X	neuplatňuje sa	—
<b>Húkačka</b>	4.2.7.2				
Všeobecné ustanovenia – výstražný zvukový signál	4.2.7.2.1	X	X	neuplatňuje sa	- 6.1.3.6
Komponent interoperability	5.3.9				
Hladiny akustického tlaku výstražnej húkačky	4.2.7.2.2	X	X	neuplatňuje sa	6.2.3.17 6.1.3.6
	5.3.9				
Ochrana	4.2.7.2.3	X	neuplatňuje sa	neuplatňuje sa	—
Ovládanie	4.2.7.2.4	X	X	neuplatňuje sa	—
<b>Trakčné a elektrické zariadenia</b>	<b>4.2.8</b>				
<b>Trakčný výkon</b>	4.2.8.1				
<b>Všeobecné ustanovenia</b>	4.2.8.1.1				
Požiadavky na výkon	4.2.8.1.2	X	neuplatňuje sa	neuplatňuje sa	—
<b>Napájanie</b>	<b>4.2.8.2</b>				
Všeobecné ustanovenia	4.2.8.2.1	X	neuplatňuje sa	neuplatňuje sa	—
Prevádzka v rozsahu napätí a frekvencií	4.2.8.2.2	X	X	neuplatňuje sa	—
Rekuperáčna brzda s dodávkou energie do vrchného trolejového vedenia	4.2.8.2.3	X	X	neuplatňuje sa	—
Maximálny výkon a prúd z vrchného trolejového vedenia	4.2.8.2.4	X	X	neuplatňuje sa	6.2.3.18
Maximálny prúd pri státi pre systémy jednosmerného prúdu	4.2.8.2.5	X	X	neuplatňuje sa	—

## ▼ M3

1		2	3	4	5
Vlastnosti, ktoré majú byť predmetom posúdenia podľa ustanovenia 4.2 tejto TSI		Fáza projektovania a vývoja		Fáza výroby	Osobitný postup posudzovania
		Preskúmanie konštrukčného riešenia	Typová skúška	Bežná skúška	
Prvok subsystému, železničné koľajové vozidlá	Ustanovenie				Ustanovenie
Účinník	4.2.8.2.6	X	X	neuplatňuje sa	6.2.3.19
Poruchy energetického systému	4.2.8.2.7	X	X	neuplatňuje sa	—
Funkcia merania spotreby energie	4.2.8.2.8	X	X	neuplatňuje sa	—
Požiadavky týkajúce sa zberača	4.2.8.2.9	X	X	neuplatňuje sa	6.2.3.20 & 21
Zberač (komponent interoperability)	5.3.10	X	X	X	6.1.3.7
Klzné lišty (komponent interoperability)	5.3.11	X	X	X	6.1.3.8
Elektrická ochrana vlaku	4.2.8.2.10	X	X	neuplatňuje sa	—
Komponent interoperability Hlavný vypínač (istič)	5.3.12				
Dieselové a iné tepelné hnacie systémy	4.2.8.3	—	—	—	iná smernica
Ochrana proti elektrickému nebezpečenstvu	4.2.8.4	X	X	neuplatňuje sa	—
<b>Stanovište rušňovodiča a prevádzka</b>	<b>4.2.9</b>				
Stanovište rušňovodiča	4.2.9.1	X	neuplatňuje sa	neuplatňuje sa	—
Všeobecné ustanovenia	4.2.9.1.1	X	neuplatňuje sa	neuplatňuje sa	—
Vstup a výstup	4.2.9.1.2	X	neuplatňuje sa	neuplatňuje sa	—
Vstup a výstup v prevádzkových podmienkach	4.2.9.1.2.1	X	neuplatňuje sa	neuplatňuje sa	—
Núdzový východ zo stanovišťa rušňovodiča	4.2.9.1.2.2	X	neuplatňuje sa	neuplatňuje sa	—
Vonkajšia viditeľnosť	4.2.9.1.3	X	neuplatňuje sa	neuplatňuje sa	—
Viditeľnosť vpred	4.2.9.1.3.1	X	neuplatňuje sa	neuplatňuje sa	—
Výhľad dozadu a do strán	4.2.9.1.3.2	X	neuplatňuje sa	neuplatňuje sa	—
Usporiadanie interiéru	4.2.9.1.4	X	neuplatňuje sa	neuplatňuje sa	—



## ▼ M3

1		2	3	4	5
Vlastnosti, ktoré majú byť predmetom posúdenia podľa ustanovenia 4.2 tejto TSI		Fáza projektovania a vývoja		Fáza výroby	Osobitný postup posudzovania
		Preskúmanie konštrukčného riešenia	Typová skúška	Bežná skúška	
Prvok subsystému, železničné koľajové vozidlá'	Ustanovenie				Ustanovenie
Sedadlo rušňovodiča	4.2.9.1.5	X	neuplatňuje sa	neuplatňuje sa	—
Komponent interoperability	5.3.13	X	X	X	
Riadiaci pult rušňovodiča – ergonómia	4.2.9.1.6	X	neuplatňuje sa	neuplatňuje sa	—
Ovládanie klimatizácie a kvalita vzduchu	4.2.9.1.7	X	X	neuplatňuje sa	6.2.3.12
Vnútorne osvetlenie	4.2.9.1.8	X	X	neuplatňuje sa	—
Čelné sklo – mechanické vlastnosti	4.2.9.2.1	X	X	neuplatňuje sa	6.2.3.22
Čelné sklo – optické vlastnosti	4.2.9.2.2	X	X	neuplatňuje sa	6.2.3.22
Čelné sklo – zariadenie	4.2.9.2.3	X	X	neuplatňuje sa	—
<b>Rozhranie rušňovodiča – stroj</b>	<b>4.2.9.3</b>				
Funkcia kontroly činností rušňovodiča	4.2.9.3.1	X	X	X	—
Ukazovateľ rýchlosti	4.2.9.3.2	—	—	—	—
Zobrazovacia jednotka a monitory rušňovodiča	4.2.9.3.3	X	X	neuplatňuje sa	—
Riadiace prvky a ukazovatele	4.2.9.3.4	X	X	neuplatňuje sa	—
Označovanie	4.2.9.3.5	X	neuplatňuje sa	neuplatňuje sa	—
Funkcia diaľkového ovládania personálom pri posune	4.2.9.3.6	X	X	neuplatňuje sa	—
Nástroje vo vozidle a prenosné vybavenie	4.2.9.4	X	neuplatňuje sa	neuplatňuje sa	—
Skladovací priestor pre osobné veci personálu	4.2.9.5	X	neuplatňuje sa	neuplatňuje sa	—
Záznamové zariadenie	4.2.9.6	X	X	X	—

## ▼ M3

1		2	3	4	5
Vlastnosti, ktoré majú byť predmetom posúdenia podľa ustanovenia 4.2 tejto TSI		Fáza projektovania a vývoja		Fáza výroby	Osobitný postup posudzovania
		Preskúmanie konštrukčného riešenia	Typová skúška	Bežná skúška	
Prvok subsystému, železničné koľajové vozidlá	Ustanovenie				Ustanovenie
<b>Požiarne bezpečnosť a evakuácia</b>	<b>4.2.10</b>				
Všeobecné ustanovenia a kategorizácia	4.2.10.1	X	neuplatňuje sa	neuplatňuje sa	—
Protipožiarna opatrenia	4.2.10.2	X	X	neuplatňuje sa	—
Opatrenia vzťahujúce sa na detekciu/hasenie požiaru	4.2.10.3	X	X	neuplatňuje sa	—
Požiadavky týkajúce sa núdzových situácií	4.2.10.4	X	X	neuplatňuje sa	—
Požiadavky týkajúce sa evakuácie	4.2.10.5	X	X	neuplatňuje sa	—
<b>Servis</b>	<b>4.2.11</b>				
Čistenie čelného skla stanovišťa rušňovodiča	4.2.11.2	X	X	neuplatňuje sa	—
Prípojka do systému na vyprázdňovanie toaliet Komponent interoperability	4.2.11.3 5.3.14	X	neuplatňuje sa	neuplatňuje sa	—
Zariadenie na dopĺňanie vody	4.2.11.4	X	neuplatňuje sa	neuplatňuje sa	—
Rozhranie na dopĺňanie vody Komponent interoperability	4.2.11.5 5.3.15	X	neuplatňuje sa	neuplatňuje sa	—
Osobitné požiadavky na odstavenie vlakov	4.2.11.6	X	X	neuplatňuje sa	—
Zariadenie na dopĺňanie paliva	4.2.11.7	X	neuplatňuje sa	neuplatňuje sa	—
Čistenie interiéru vlaku – napájanie	4.2.11.8	X	neuplatňuje sa	neuplatňuje sa	—
<b>Dokumentácia týkajúca sa prevádzky a údržby.</b>	<b>4.2.12</b>				
Všeobecné ustanovenia	4.2.12.1	X	neuplatňuje sa	neuplatňuje sa	—
Všeobecná dokumentácia	4.2.12.2	X	neuplatňuje sa	neuplatňuje sa	—

▼ **M3**

1		2	3	4	5
Vlastnosti, ktoré majú byť predmetom posúdenia podľa ustanovenia 4.2 tejto TSI		Fáza projektovania a vývoja		Fáza výroby	Osobitný postup posudzovania
		Preskúmanie konštrukčného riešenia	Typová skúška	Bežná skúška	
Prvok subsystému, železničné koľajové vozidlá'	Ustanovenie				Ustanovenie
Dokumentácia týkajúca sa údržby	4.2.12.3	X	neuplatňuje sa	neuplatňuje sa	—
Súbor so zdôvodnením plánu údržby	4.2.12.3.1	X	neuplatňuje sa	neuplatňuje sa	—
Dokumentácia údržby	4.2.12.3.2	X	neuplatňuje sa	neuplatňuje sa	—
Prevádzková dokumentácia	4.2.12.4	X	neuplatňuje sa	neuplatňuje sa	—
Diagram zdvíhania a pokyny na zdvíhanie	4.2.12.4	X	neuplatňuje sa	neuplatňuje sa	—
Opisy týkajúce sa záchranných akcií	4.2.12.5	X	neuplatňuje sa	neuplatňuje sa	—

▼ **M3***Dodatok I***Hľadiská, pre ktoré technická špecifikácia nie je k dispozícii****(otvorené body)**

Otvorené body, ktoré sa týkajú technickej zlučiteľnosti medzi vozidlom a sieťou:

Prvok subsystému, železničné koľajové vozidlo	Ustanovenie tejto TSI	Technické hľadisko, ktoré nie je zahrnuté v tejto TSI	Poznámky
Zlučiteľnosť so systémami detekcie vlakov	4.2.3.3.1	Pozri špecifikáciu uvedenú v prílohe J-2 pod indexovým č. 1.	Otvorené body určené aj v TSI CCS.
Dynamické správanie pri jazde pre systém s rozchodom koľaje 1 520 mm	4.2.3.4.2 4.2.3.4.3	Dynamické správanie pri jazde. Ekvivalentná kuželovitosť.	Normatívne dokumenty uvedené v TSI vychádzajú zo skúseností nadobudnutých na systéme s rozchodom koľaje 1 435 mm.
Brzdový systém nezávislý od adhézných podmienok	4.2.4.8.3	Koľajnicová brzda na vírivý prúd	Zariadenie nie je povinné. Elektromagnetická kompatibilita s príslušnou sieťou.
Aerodynamický účinok na trať so štrkovým lôžkom pre železničné koľajové vozidlá s konštrukčnou rýchlosťou > 250 km/h	4.2.6.2.5	Hraničná hodnota a posúdenie zhody s cieľom obmedziť riziká spôsobené projekciou štrku	Pokračujúca spolupráca v rámci CEN. Otvorený bod aj v TSI INF.

Otvorené body, ktoré sa netýkajú technickej zlučiteľnosti medzi vozidlom a sieťou:

Prvok subsystému, železničné koľajové vozidlo	Ustanovenie tejto TSI	Technické hľadisko, ktoré nie je zahrnuté v tejto TSI	Poznámky
Systémy hasenia a kontroly požiaru	4.2.10.3.4	Posudzovanie zhody systémov hasenia a kontroly požiaru (okrem plných priečok).	Postup posudzovania účinnosti regulácie požiarov a dymu vytvorený výborom CEN na základe žiadosti ERA o vypracovanie normy.

▼ **M3**

## Dodatok J

## Technické špecifikácie uvedené v tejto TSI

## J.1. Normy alebo normatívne dokumenty

Indexové číslo	TSI		Normatívny dokument	
	Vlastnosti, ktoré majú byť predmetom posúdenia	Bod	Číslo dokumentu	Povinné body
1	Vnútorné spriahadlo v prípade kĺbových jednotiek	4.2.2.2.2	EN 12663-1:2010+A1:2014	6.5.3, 6.7.5
2	Koncové spriahadlo – manuálny typ UIC – potrubie	4.2.2.2.3	EN 15807:2011	príslušné ustanovenia (1)
3	Koncové spriahadlo – manuálny typ UIC – koncové kohúty	4.2.2.2.3	EN 14601:2005+ A1:2010	príslušné ustanovenia (1)
4	Koncové spriahadlo – manuálny typ UIC – bočné umiestnenie brzdového potrubia a kohútov	4.2.2.2.3	UIC 648:sept. 2001	príslušné ustanovenia (1)
5	Spriahadlo na odtiahnutie – rozhranie s odťahovacou jednotkou	4.2.2.2.4	UIC 648:sept. 2001	príslušné ustanovenia (1)
6	Prístupnosť pre personál pri spriahaní a odpájaní – priestor pre posunovačov	4.2.2.2.5	EN 16839:2017	4
7	Pevnosť konštrukcie vozidla – všeobecné ustanovenia	4.2.2.4	EN 12663-1:2010+A1:2014	príslušné ustanovenia (1)
	Pevnosť konštrukcie vozidla – kategorizácia železničných koľajových vozidiel			5.2
	Pevnosť konštrukcie vozidla – metóda overovania			9.2
	Pevnosť konštrukcie vozidla – alternatívne požiadavky pre OTM	Dodatok C Oddiel C.1		6.1 až 6.5
8	Pasívna bezpečnosť – všeobecné ustanovenia	4.2.2.5	EN 15227:2008+A1:2010	príslušné ustanovenia (1) okrem: príloha A
	Pasívna bezpečnosť – kategorizácia			4-tabuľka 1
	Pasívna bezpečnosť – scenáre			5-tabuľka 2, 6
	Pasívna bezpečnosť – zmetadlo prekážok			6.5
9	Zdvíhanie a nakoľajovanie – geometria trvale zabudovaných a odnímateľných bodov	4.2.2.6	EN 16404:2016	5.2, 5.3
10	Zdvíhanie a nakoľajovanie – označenie	4.2.2.6	EN 15877-2:2013	4.5.19
11	Zdvíhanie a nakoľajovanie – metóda na overenie pevnosti	4.2.2.6	EN 12663-1:2010+A1:2014	6.3.2, 6.3.3, 9.2

▼ **M4**▼ **M3**▼ **M4**▼ **M3**

## ▼ M3

Indexové číslo	TSI		Normatívny dokument	
	Vlastnosti, ktoré majú byť predmetom posúdenia	Bod	Číslo dokumentu	Povinné body
12	Upevňovanie zariadení na konštrukciu vozňovej skrine	4.2.2.7	EN 12663-1:2010+A1:2014	6.5.2
13	Podmienky zaťaženia a vážená hmotnosť – podmienky zaťaženia predpokladané podmienky zaťaženia	4.2.2.10	EN 15663:2009 /AC:2010	2.1 príslušné ustanovenia (1)
14	Obrysy – metóda, referenčné obrysy	4.2.3.1	EN 15273-2:2013+A1:2016	príslušné ustanovenia (1)
	Obrysy – metóda, referenčné obrysy overenie koľajnicových bŕzd na vírivý prúd overenie priechodného prierezu zberača	4.2.4.8.3(3)		A.3.12
	Obrysy – metóda, referenčné obrysy overenie koľajnicových bŕzd na vírivý prúd overenie priechodného prierezu zberača	4.2.3.1		príslušné ustanovenia (1)
15	Monitorovanie stavu nápravových ložísk – zóna viditeľná pre traťové zariadenia	4.2.3.3.2.2	EN 15437-1:2009	5.1, 5.2
16	Dynamické správanie pri jazde	4.2.3.4.2 Dodatok C	EN 14363:2016	príslušné ustanovenia (1)
17	Dynamické správanie pri jazde – hraničné hodnoty pre bezpečnosť jazdy	4.2.3.4.2.1	EN 14363:2016	7.5
18	NEPOUŽÍVA SA			
19	Dynamické správanie pri jazde – hraničné hodnoty zaťaženia trate	4.2.3.4.2.2	EN 14363: 2016	7.5
20	Konštrukčné riešenie rámu podvozku	4.2.3.5.1	EN 13749:2011	6.2, príloha C
21	Konštrukčné riešenie rámu podvozku – pripojenie vozňovej skrine k podvozku	4.2.3.5.1	EN 12663-1:2010+A1:2014	príslušné ustanovenia (1)
22	Brzdzenie – typ brzdového systému, brzdový systém UIC	4.2.4.3 6.2.7a	EN 14198:2016	5.4
23	Brzdny účinok – výpočet – všeobecné ustanovenia	4.2.4.5.1	EN 14531-1:2005 alebo EN 14531-6:2009	príslušné ustanovenia (1)
24	Brzdny účinok – koeficient trenia	4.2.4.5.1	EN 14531-1:2005	5.3.1.4

▼ **M3**

Indexové číslo	TSI		Normatívny dokument	
	Vlastnosti, ktoré majú byť predmetom posúdenia	Bod	Číslo dokumentu	Povinné body
25	Účinnok núdzového brzdenia – čas odozvy/čas oneskorenia	4.2.4.5.2	EN 14531-1:2005	5.3.3
	Účinnok núdzového brzdenia – percentuálny podiel brzdnjej váhy			5.12
26	Účinnok núdzového brzdenia – výpočet	4.2.4.5.2	EN 14531-1:2005 alebo EN 14531-6:2009	príslušné ustanovenia (1)
27	Účinnok núdzového brzdenia – koeficient trenia	4.2.4.5.2	EN 14531-1:2005	5.3.1.4
28	Účinnok prevádzkového brzdenia – výpočet	4.2.4.5.3	EN 14531-1:2005 alebo EN 14531-6:2009	príslušné ustanovenia (1)
29	Účinnok zaist'ovacej brzdy – výpočet	4.2.4.5.5	EN 14531-1:2005 alebo EN 14531-6:2009	príslušné ustanovenia (1)
30	Systém protišmykovej ochrany kolies – konštrukčné riešenie	4.2.4.6.2	EN 15595:2009+A1:2011	4
	Systém protišmykovej ochrany kolies metóda overenia			5, 6
	Systém protišmykovej ochrany kolies – systém na monitorovanie otáčavosti kolies			4.2.4.3
31	Magnetická koľajnicová brzda	4.2.4.8.2	EN 16207:2014	príloha C
32	Detekcia prekážok pri zatváraní dverí – citlivosť	4.2.5.5.3	EN 14752:2015	5.2.1.4.1
	Detekcia prekážok pri zatváraní dverí – maximálna sila			5.2.1.4.2.2
33	Núdzové otváranie dverí – využitie manuálnej sily na otvorenie dverí	4.2.5.5.9	EN 14752:2015	5.5.1.5
34	Podmienky prostredia – teplota	4.2.6.1.1	EN 50125-1:2014	4.3
35	Podmienky prostredia – sneh, ľad a krupobitie	4.2.6.1.2	EN 50125-1:2014	4.7
▼ <b>M4</b>				
36	Podmienky prostredia – zmetadlo prekážok	4.2.6.1.2	EN 15227:2008 +A1:2010	príslušné ustanovenia (1)
▼ <b>M3</b>				
37	Aerodynamické účinky – bočný vietor, metóda overenia	4.2.6.2.4.	EN 14067-6:2010	5

## ▼ M3

Indexové číslo	TSI		Normatívny dokument	
	Vlastnosti, ktoré majú byť predmetom posúdenia	Bod	Číslo dokumentu	Povinné body
38	Predné svetlá – farba nastavenie svietivosti pri diaľkovom svetlomete	4.2.7.1.1	EN 15153-1:2013+A1:2016	5.3.3
	Predné svetlá – svietivosť pri tlmenom svetlomete			5.3.5
	Predné svetlá – svietivosť pri diaľkovom svetlomete			5.3.4 tabuľka 2 prvý riadok
	Predné svetlá – nastavenie			5.3.4 tabuľka 2 prvý riadok
39	Obrysovú svetlá – farba	4.2.7.1.2	EN 15153-1:2013+A1:2016	5.3.5
	Obrysovú svetlá – spektrálne rozdelenie žiarenia			5.3.4 tabuľka 2 prvý riadok
	Obrysovú svetlá – svietivosť			5.3.5
40	Obrysovú svetlá – farba	4.2.7.1.2	EN 15153-1:2013+A1:2016	5.4.3.1 tabuľka 4
	Obrysovú svetlá – spektrálne rozdelenie žiarenia			5.4.3.2
	Obrysovú svetlá – svietivosť			5.4.4 tabuľka 6
41	Koncové svetlá – farba	4.2.7.1.3	EN 15153-1:2013+A1:2016	5.4.3.1 tabuľka 4
	Koncové svetlá – svietivosť			5.4.3.2
42	Koncové svetlá – farba	4.2.7.1.3	EN 15153-1:2013+A1:2016	5.4.4 tabuľka 6
	Koncové svetlá – svietivosť			5.4.3.2
43	Hladiny akustického tlaku výstražnej húkačky	4.2.7.2.2	EN 15153-2:2013	5.5.3 tabuľka 7
44	Rekuperčná brzda s dodávkou energie do vrchného trolejového vedenia	4.2.8.2.3	EN 50388:2012 a EN 50388:2012/AC:2013	5.5.4 tabuľka 8
45	Maximálny výkon a prúd z vrchného trolejového vedenia – automatická regulácia prúdu	4.2.8.2.4	EN 50388:2012 a EN 50388:2012/AC:2013	5.2.2
46	Účinník – metóda overenia	4.2.8.2.6	EN 50388:2012 a EN 50388:2012/AC:2013	12.1.1
47	Poruchy energetického systému pri systémoch na striedavý prúd – účinky harmonických kmitov a dynamické účinky	4.2.8.2.7	EN 50388:2012 a EN 50388:2012/AC:2013	7.2
	Poruchy energetického systému pri systémoch na striedavý prúd – štúdia zlučiteľnosti			6
48	Poruchy energetického systému pri systémoch na striedavý prúd – štúdia zlučiteľnosti	4.2.8.2.7	EN 50388:2012 a EN 50388:2012/AC:2013	10.1
	Poruchy energetického systému pri systémoch na striedavý prúd – štúdia zlučiteľnosti			10.3 tabuľka 5 príloha D 10.4
49	Pracovný rozsah výšky zberača (úroveň komponentov interoperability) – vlastnosti	4.2.8.2.9.1.2	EN 50206-1:2010	4.2, 6.2.3
50	Geometria hlavy zberača	4.2.8.2.9.2	EN 50367:2012 a EN 50367:2012/AC:2013	5.3.2.2
51	Geometria hlavy zberača – typ 1 600 mm	4.2.8.2.9.2.1	EN 50367:2012 a EN 50367:2012/AC:2013	príloha A.2 obr. A.6



## ▼ M3

Indexové číslo	TSI		Normatívny dokument	
	Vlastnosti, ktoré majú byť predmetom posúdenia	Bod	Číslo dokumentu	Povinné body
49	Geometria hlavy zberača – typ 1 950 mm	4.2.8.2.9.2.2	EN 50367:2012 a EN 50367:2012/AC:2013	príloha A.2 obr. A.7
50	Prúdová zaťažiteľnosť zberača (úroveň komponentov interoperability)	4.2.8.2.9.3	EN 50206-1:2010	6.13.2
51	Stiahnutie zberača (úroveň subsystému, železničné koľajové vozidlá) – čas potrebný na stiahnutie zberača	4.2.8.2.9.10	EN 50206-1:2010	4.7
	Stiahnutie zberača (úroveň subsystému, železničné koľajové vozidlá) – automatické sťahovacie zariadenie (ADD)			4.8
52	Stiahnutie zberača (úroveň subsystému, železničné koľajové vozidlá) – dynamická izolačná vzdialenosť	4.2.8.2.9.10	EN 50119:2009 a EN 50119:2009/A1:2013	tabuľka 2
53	Elektrická ochrana vlaku – koordinácia ochrany	4.2.8.2.10	EN 50388:2012 a EN 50388:2012/AC:2013	11
54	Ochrana proti elektrickému nebezpečenstvu	4.2.8.4	EN 50153:2014	príslušné ustanovenia <sup>(1)</sup>
55	Čelné sklo – mechanické vlastnosti	4.2.9.2.1	EN 15152:2007	4.2.7, 4.2.9
56	Čelné sklo – uhol medzi primárnymi/sekundárnymi obrazcami	4.2.9.2.2	EN 15152:2007	4.2.2
	Čelné sklo – optické skreslenie			4.2.3
	Čelné sklo – zahmlievanie			4.2.4
	Čelné sklo – priestupnosť svetla			4.2.5
	Čelné sklo – farebnosť			4.2.6
57	Záznamové zariadenie – funkčné požiadavky	4.2.9.6	EN/IEC 62625-1:2013	4.2.1, 4.2.2, 4.2.3, 4.2.4
	Záznamové zariadenie – vlastnosti zaznamenávania			4.3.1.2.2
	Záznamové zariadenie – integrita			4.3.1.4
	Záznamové zariadenie – zaisťovanie integrity údajov			4.3.1.5
	Záznamové zariadenie – úroveň ochrany			4.3.1.7
58	Protipožiarne opatrenia – materiálové požiadavky	4.2.10.2.1	EN 45545-2:2013+A1:2015	príslušné ustanovenia <sup>(1)</sup>
59	Osobitné opatrenia pre horľavé kvapaliny	4.2.10.2.2	EN 45545-2:2013+A1:2015	tabuľka 5

## ▼ M3

Indexové číslo	TSI		Normatívny dokument	
	Vlastnosti, ktoré majú byť predmetom posúdenia	Bod	Číslo dokumentu	Povinné body
60	Opatrenia proti šíreniu požiaru v osobných železničných koľajových vozidlách – skúšanie priečok	4.2.10.3.4	EN 1363-1:2012	príslušné ustanovenia (1)
61	Opatrenia proti šíreniu požiaru v osobných železničných koľajových vozidlách – skúšanie priečok	4.2.10.3.5	EN 1363-1:2012	príslušné ustanovenia (1)
62	Núdzové osvetlenie – intenzita osvetlenia	4.2.10.4.1	EN 13272:2012	5.3
63	Jazdná schopnosť	4.2.10.4.4	EN 50553:2012 a EN 50553:2012/AC:2013	príslušné ustanovenia (1)
64	Rozhranie na dopĺňanie vody	4.2.11.5	EN 16362:2013	4.1.2 obrázok 1
65	Osobitné požiadavky na odstavenie vlakov – miestne pomocné vonkajšie napájanie elektrickou energiou	4.2.11.6	EN/IEC 60309-2:1999 a zmeny EN 60309-2:1999/A11:2004, A1:2007 a A2:2012	príslušné ustanovenia (1)
66	Automatické stredové nárazníkové spriahadlo – typ 10	5.3.1	EN 16019:2014	príslušné ustanovenia (1)
67	Manuálne koncové spriahadlo – typ UIC	5.3.2	EN 15551:2017	príslušné ustanovenia (1)
68	Manuálne koncové spriahadlo – typ UIC	5.3.2	EN 15566:2016	príslušné ustanovenia (1)
69	Spriahadlo na odtiahnutie	5.3.3	EN 15020:2006+A1:2010	príslušné ustanovenia (1)
70	Hlavný vypínač (istič) – koordinácia ochrany	5.3.12	EN 50388:2012 a EN 50388:2012/AC:2013	11
71	Kolesá – metóda overenia rozhodovacie kritériá	6.1.3.1	EN 13979-1:2003+A2:2011	7.2.1, 7.2.2 7.2.3
	Kolesá – metóda overenia ďalšia metóda overenia			7.3
	Kolesá – metóda overenia termomechanické správanie			6
72	Protišmyková ochrana kolies – metóda overenia	6.1.3.2	EN 15595:2009+A1:2011	5
	Protišmyková ochrana kolies účinnosti			len odsek 62.3 z oddielu 6.2
73	Predné svetlá – farba	6.1.3.3	EN 15153-1:2013+A1:2016	6.3
	Predné svetlá – svietivosť			6.4
74	Obrysovú svetlá – farba	6.1.3.4	EN 15153-1:2013+A1:2016	6.3
	Obrysovú svetlá – svietivosť			6.4

## ▼ M3

Indexové číslo	TSI		Normatívny dokument	
	Vlastnosti, ktoré majú byť predmetom posúdenia	Bod	Číslo dokumentu	Povinné body
75	Koncové svetlá – farba	6.1.3.5	EN 15153-1:2013+A1:2016	6.3
	Koncové svetlá – svietivosť			6.4
76	Húkačka – zvuk	6.1.3.6	EN 15153-2:2013	6
	Húkačka – úroveň akustického tlaku			6
77	Zberač – statická prítlačná sila	6.1.3.7	EN 50367:2012 a EN 50367:2012/AC:2013	7.2
78	Zberač – hraničná hodnota	6.1.3.7	EN 50119:2009 a EN 50119:2009/A1:2013	5.1.2
79	Zberač – metóda overenia	6.1.3.7	EN 50206-1:2010	6.3.1
80	Zberač – dynamické správanie	6.1.3.7	EN 50318:2002	príslušné ustanovenia (1)
81	Zberač – vlastnosti vzájomného pôsobenia	6.1.3.7	EN 50317:2012 a EN 50317:2012/AC:2012	príslušné ustanovenia (1)
82	Klzné lišty – metóda overenia	6.1.3.8	EN 50405:2015	7.2, 7.3 7.4, 7.6 7.7
83	Bezpečnosť proti vykoľajeniu pri jazde na zbotenej koľaji	6.2.3.3	EN 14363:2016	4, 5, 6.1
84	Dynamické správanie pri jazde – metóda overenia posúdenie kritérií podmienky posudzovania	6.2.3.4	EN 14363:2016	4, 5, 7
85	Ekvivalentná kužeľovitost' – vymedzenie prierezov koľajníc	6.2.3.6	EN 13674-1:2011	príslušné ustanovenia (1)
86	Ekvivalentná kužeľovitost' – vymedzenie profilov kolies	6.2.3.6	EN 13715:2006+A1:2010	príslušné ustanovenia (1)
87	Dvojkolesie – zostava	6.2.3.7	EN 13260:2009+A1:2010	3.2.1
88	Dvojkolesie – nápravy, metóda overenia	6.2.3.7	EN 13103:2009+A1:2010+A2:-2012	4, 5, 6
	Dvojkolesie – nápravy, rozhodovacie kritériá			7
89	Dvojkolesie – nápravy, metóda overenia	6.2.3.7	EN 13104:2009+A1:2010	4, 5, 6
	Dvojkolesie – nápravy, rozhodovacie kritériá			7
90	Skrine nápravových ložísk/ložíská	6.2.3.7	EN 12082:2007+A1:2010	6
91	Účinnosť núdzového brzdenia	6.2.3.8	EN 14531-1:2005	5.11.3
92	Účinok prevádzkového brzdenia	6.2.3.9	EN 14531-1:2005	5.11.3

## ▼ M3

Indexové číslo	TSI		Normatívny dokument	
	Vlastnosti, ktoré majú byť predmetom posúdenia	Bod	Číslo dokumentu	Povinné body
93	Protišmyková ochrana kolies – metóda overenia účinnosti	6.2.3.10	EN 15595:2009+A1:2011	6.4
94	Účinky tlakovej vlny – skúšanie v plnom rozsahu	6.2.3.13	EN 14067-4:2013	6.2.2.1
	Účinky tlakovej vlny – zjednodušené posúdenie			4.2.4 a tabuľka 7
95	Tlakové impulzy čela súpravy – metóda overenia	6.2.3.14	EN 14067-4:2013	6.1.2.1
	Tlakové impulzy čela súpravy – Počítačová dynamika tekutín (CFD)			6.1.2.4
	Tlakové impulzy čela súpravy – pohyblivý model			6.1.2.2
	Tlakové impulzy čela súpravy – metóda zjednodušeného posúdenia			4.1.4 a tabuľka 4
96	Maximálne kolísanie tlaku – vzdialenosť $x_p$ medzi vstupným portálom a miestom merania, vymedzenie $\Delta p_{Fr}$ , $\Delta p_N$ , $\Delta p_T$ , minimálna dĺžka tunela	6.2.3.15	EN 14067-5:2006+A1:2010	príslušné ustanovenia (!)
97	Húkačka – úroveň akustického tlaku	6.2.3.17	EN 15153-2:2013+A1:2016	5
98	Maximálny výkon a prúd z vrchného trolejového vedenia – metóda overenia	6.2.3.18	EN 50388:2012 a EN 50388:2012/AC:2013	15.3
99	Účinník – metóda overenia	6.2.3.19	EN 50388:2012 a EN 50388:2012/AC:2013	15.2
100	Dynamické správanie zberača – dynamické skúšky	6.2.3.20	EN 50317:2012 a EN 50317:2012/AC:2012	príslušné ustanovenia (!)
101	Čelné sklo – vlastnosti	6.2.3.22	EN 15152:2007	6.2.1 až 6.2.7
102	Pevnosť konštrukcie	Dodatok C Oddiel C.1	EN 12663-2:2010	5.2.1 až 5.2.4
103	NEPOUŽÍVA SA			
104	NEPOUŽÍVA SA			
105	NEPOUŽÍVA SA			
106	NEPOUŽÍVA SA			
107	Projektované hodnoty profilov nových kolies – hodnotenie ekvivalentnej kuželovitosti	6.2.3.6	EN 14363:2016	Prílohy O a P
108	Účinky tlakovej vlny – Požiadavky	4.2.6.2.1	EN 14067-4:2013	4.2.2.1, 4.2.2.2, 4.2.2.3 a 4.2.2.4

## ▼ M3

Indexové číslo	TSI		Normatívny dokument	
	Vlastnosti, ktoré majú byť predmetom posúdenia	Bod	Číslo dokumentu	Povinné body
109	Tlakové impulzy čela súpravy – Požiadavky	4.2.6.2.2	EN 14067-4:2013	4.1.2
110	Koncové spriahadlo – zlučiteľnosť (kompatibilita) medzi jednotkami – manuálny typ UIC	4.2.2.2.3	EN 16839:2017	5, 6 7, 8
111	Jednopolové napájacie vedenie	4.2.11.6	CLC/TS 50534:2010	Príloha A
112	Komunikačné protokoly	4.2.12.2	IEC 61375-1:2012	príslušné ustanovenia (1)
113	Prechodové lávky – medzivozňové prechody s návalkami	6.2.7a	EN 16286-1:2013	prílohy A a B
114	Fyzické rozhranie medzi jednotkami na prenos signálu	6.2.7a	UIC 558, január 1996	obr. 2
115	Označenie: dĺžka cez nárazníky a napájanie elektrickou energiou	6.2.7a	EN 15877-2:2013	4.5.5.1 4.5.6.3
116	Vozidlová lokalizačná funkcia – Požiadavky	4.2.8.2.8.1	EN 50463-3:2017	4.4
117	Funkcia merania energie – presnosť merania činnej energie	4.2.8.2.8.2	EN 50463-2:2017	4.2.3.1 a 4.2.3.4
	Funkcia merania energie – Opis kategórií			4.3.3.4, 4.3.4.3 a 4.4.4.2
	Funkcia merania energie – Posúdenie	6.2.3.19b		5.4.3.4.1, 5.4.3.4.2, 5.4.4.3.1, tabuľka 3, 5.4.3.4.3.1 a 5.4.4.3.2.1
118	Funkcia merania energie: identifikačné číslo miesta spotreby – Vymedzenie	4.2.8.2.8.3	EN 50463-1:2017	4.2.5.2
119	Protokoly rozhraní medzi vozidlovým systémom na meranie energie a pozemným systémom zberu údajov – Požiadavky	4.2.8.2.8.4	EN 50463-4:2017	4.3.3.1, 4.3.3.3, 4.3.4, 4.3.5, 4.3.6 a 4.3.7
120	Funkcia merania energie: koeficient priemernej teploty jednotlivých prístrojov – Metodika posudzovania	6.2.3.19b	EN 50463-2:2017	5.4.3.4.3.2 a 5.4.4.3.2.2
121	Zber a spracovanie údajov v rámci systému spracovania údajov – Metodika posudzovania	6.2.3.19b	EN 50463-3:2017	5.4.8.3, 5.4.8.5 a 5.4.8.6
122	Vozidlový systém na meranie energie – Skúšanie	6.2.3.19b	EN 50463-5:2017	5.3.3 a 5.5.4

(1) Ustanovenia normy, ktoré priamo súvisia s požiadavkou vyjadrenou v ustanovení TSI uvedenom v treťom stĺpci.

▼ **M3**J.2. **Technické dokumenty (k dispozícii na webovej stránke ERA)**

Indexové číslo	TSI		Technický dokument ERA	
	Vlastnosti, ktoré majú byť predmetom posúdenia	Bod	Číslo povinného referenčného dokumentu	Body
1	Rozhranie medzi riadením -zabezpečením a návstením v prípade traťových zariadení a inými subsystémami	4.2.3.3.1	ERA/ERTMS/033281 rev 4.0	3.1 & 3.2

▼ **M4**