

UREDBA KOMISIJE (EU) št. 1300/2014**z dne 18. novembra 2014****o tehničnih specifikacijah za interoperabilnost v zvezi z dostopnostjo železniškega sistema Unije za invalide in funkcionalno ovirane osebe****(Besedilo velja za EGP)**

EVROPSKA KOMISIJA JE –

ob upoštevanju Pogodbe o delovanju Evropske unije,

ob upoštevanju Direktive 2008/57/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 17. junija 2008 o interoperabilnosti železniškega sistema v Skupnosti ⁽¹⁾ in zlasti člena 6(1) in člena 8(1) Direktive,

ob upoštevanju naslednjega:

- (1) Člen 12 Uredbe (ES) št. 881/2004 Evropskega parlamenta in Sveta ⁽²⁾ določa, da mora Evropska železniška agencija (v nadaljnjem besedilu: Agencija) zagotoviti prilagoditev tehničnih specifikacij za interoperabilnost (v nadaljnjem besedilu: TSI) tehničnemu napredku, tržnim gibanjem in družbenim zahtevam ter Komisiji predlagati spremembe TSI, ki se ji zdijo potrebne.
- (2) S Sklepom C(2010) 2576 ⁽³⁾ je Komisija Agencijo pooblastila za pripravo in pregled tehničnih specifikacij za interoperabilnost z namenom razširitve njihovega področja uporabe na celotni železniški sistem v Uniji. V skladu z navedenim pooblastilom je bila Agencija naprošena, da razširi področje uporabe TSI v zvezi z dostopnostjo vseevropskega železniškega sistema za konvencionalne in visoke hitrosti iz Odločbe Komisije 2008/164/ES ⁽⁴⁾, ki invalidom in funkcionalno oviranim osebam zagotavlja dostop do celotnega železniškega sistema v Uniji.
- (3) Agencija je 6. maja 2013 predložila priporočilo o sprejemu TSI v zvezi s funkcionalno oviranimi osebami.
- (4) Konvencija Združenih narodov o pravicah invalidov, katere pogodbenice so Unija in večina držav članic, priznava dostopnost kot eno izmed svojih splošnih načel. V členu 9 zahteva, da države pogodbenice sprejmejo ustrezne ukrepe, s katerimi invalidom zagotovijo enak dostop kot drugim. Ti ukrepi morajo vključevati prepoznavanje in odpravljanje ovir za dostopnost in med drugim veljajo tudi za prevoz.
- (5) Direktiva 2008/57/ES opredeljuje „dostopnost“ kot bistveno zahtevo, ki jo mora izpolnjevati železniški sistem v Uniji.
- (6) Direktiva 2008/57/ES določa, da je treba register infrastrukture in registre vozil z navedbo glavnih parametrov redno objavljati in posodablјati. Odločba Komisije 2008/164/ES dodatno opredeljuje parametre za TSI v zvezi s funkcionalno oviranimi osebami, ki jih je treba vključiti v te registre. Ker so cilji teh registrov povezani s postopkom za pridobitev dovoljenja in tehnično združljivostjo, bi bilo treba vzpostaviti ločeno orodje za te parametre. Ta popis sredstev naj bi omogočil opredelitev ovir za dostopnost in spremljanje postopne odprave teh ovir.
- (7) Direktiva 2008/57/ES določa načelo postopnega izvajanja, pri čemer zlasti zagotavlja, da je cilje v zvezi s pod sistemi, navedenimi v posamezni TSI, mogoče doseči postopno v razumnem roku, ter določa, da bi vsaka TSI morala navesti izvedbeno strategijo, da se omogoči postopen prehod z obstoječega do končnega stanja, ko bo skladnost s TSI postala normativ.
- (8) Države članice bi morale oblikovati nacionalne izvedbene načrte, da bi postopno v razumnem roku odpravile vse opredeljene ovire za dostopnost, tako da bi si usklajeno prizadevale za prenovo in nadgradnjo podsistemov ter uvedle operativne ukrepe. Ker pa ti nacionalni izvedbeni načrti ne morejo biti dovolj podrobni in ker se lahko nepredvidljivo spreminjajo, bi morale države članice še naprej zagotavljati informacije v primerih, ko je za začetek

⁽¹⁾ UL L 191, 18.7.2008, str. 1.⁽²⁾ Uredba (ES) št. 881/2004 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 29. aprila 2004 o ustanovitvi Evropske železniške agencije (UL L 164, 30.4.2004, str. 1).⁽³⁾ Sklep Komisije C(2010) 2576 final z dne 29. aprila 2010 o pooblastilu Evropski železniški agenciji za pripravo in pregled tehničnih specifikacij za interoperabilnost z namenom razširitve njihovega področja uporabe na celotni železniški sistem v Uniji.⁽⁴⁾ Odločba Komisije 2008/164/ES z dne 21. decembra 2007 o tehnični specifikaciji za interoperabilnost v zvezi s funkcionalno oviranimi osebami v vseevropskem železniškem sistemu za konvencionalne in visoke hitrosti (UL L 64, 7.3.2008, str. 72).

obratovanja obstoječih podsistemov po prenovi ali nadgradnji zahtevano novo dovoljenje za začetek obratovanja in če se TSI ne uporablja v celoti v skladu z Direktivo 2008/57/ES.

- (9) Unija bi morala sprejeti skupne prednostne naloge in merila, ki bi jih morale države članice vključiti v nacionalne izvedbene načrte. To bo prispevalo k uresničevanju postopnega izvajanja TSI v razumnem roku.
- (10) Za sledenje tehnološkemu razvoju in spodbujanje posodobitev bi bilo treba spodbujati inovativne rešitve in pod določenimi pogoji dovoliti njihovo izvajanje. Če se predlaga inovativna rešitev, bi moral proizvajalec ali njegov pooblaščen predstavnik pojasniti odstopanja od ustreznega oddelka TSI, inovativno rešitev pa bi morala oceniti Komisija. Če je ta ocena pozitivna, bi morala Agencija opredeliti ustrezne funkcionalne specifikacije in specifikacije vmesnikov inovativne rešitve ter razviti ustrezne metode ocenjevanja.
- (11) Za preprečevanje nepotrebnih dodatnih stroškov in upravnega bremena ter neposeganje v obstoječe pogodbe bi se morala Odločba 2008/164/ES po razveljavitvi še naprej uporabljati za podsisteme in projekte iz člena 9(1)(a) Direktive 2008/57/ES.
- (12) Ukrepi iz te uredbe so v skladu z mnenjem odbora, ustanovljenega na podlagi člena 29(1) Direktive 2008/57/ES –

SPREJELA NASLEDNJO UREDBO:

Člen 1

Predmet urejanja

Ta uredba določa tehnične specifikacije za interoperabilnost (v nadaljnjem besedilu: TSI) v zvezi z dostopnostjo železniškega sistema Unije za invalide in funkcionalno ovirane osebe, kot je opisano v Prilogi.

Člen 2

Področje uporabe

1. TSI se uporablja za podsisteme infrastruktura, vodenje in upravljanje prometa, telematske aplikacije in tirna vozila, kot so opisani v točki 2 Priloge II k Direktivi 2008/57/ES in točki 2.1 Priloge k tej uredbi. Zajema vse vidike teh podsistemov v zvezi z dostopnostjo za invalide in funkcionalno ovirane osebe.
2. TSI se uporablja za naslednja omrežja:
 - (a) omrežje vseevropskega železniškega sistema za konvencionalne hitrosti, kot je opredeljeno v oddelku 1.1 Priloge I k Direktivi 2008/57/ES;
 - (b) omrežje vseevropskega železniškega sistema za visoke hitrosti, kot je opredeljeno v oddelku 2.1 Priloge I k Direktivi 2008/57/ES;
 - (c) vse druge dele omrežja.

TSI ne zajema primerov iz člena 1(3) Direktive 2008/57/ES.

3. TSI se uporablja za vse nove podsisteme infrastrukture in tirnih vozil železniškega sistema v Uniji iz odstavka 1, ki začnejo obratovati po datumu začetka uporabe iz člena 12, ob upoštevanju točk 7.1.1 in 7.1.2 Priloge.
4. TSI se ne uporablja za obstoječo infrastrukturo in tirna vozila železniškega sistema v Uniji iz odstavka 1, ki že obratujejo v omrežju (ali delu omrežja) katere koli države članice na datum začetka uporabe iz člena 12.
5. Vendar pa se TSI uporablja za obstoječo infrastrukturo in tirna vozila železniškega sistema v Uniji iz odstavka 1, ko se prenavljajo ali nadgrajujejo v skladu s členom 20 Direktive 2008/57/ES, ob upoštevanju člena 8 te uredbe in točke 7.2 Priloge k tej uredbi.

Člen 3

Ocena skladnosti

1. Postopki za oceno skladnosti komponent in podsistemov interoperabilnosti iz oddelka 6 Priloge temeljijo na modulih, ki so določeni v Sklepu Komisije 2010/713/EU ⁽¹⁾.
2. Certifikat o pregledu tipa ali projektiranja za komponente interoperabilnosti velja pet let. V navedenem obdobju je dovoljeno začeti uporabljati nove komponente interoperabilnosti istega tipa brez ponovne ocene skladnosti.
3. Certifikati iz odstavka 2, ki so bili izdani v skladu z zahtevami Odločbe 2008/164/ES, ostanejo veljavni brez ponovne ocene skladnosti do prvotno določenega datuma izteka. Za obnovo certifikata se projektiranje ali tip znova oceni zgolj na podlagi novih ali spremenjenih zahtev iz Priloge k tej uredbi.
4. Moduli univerzalnih stranišč, ki so bili ocenjeni na podlagi zahtev Odločbe Komisije 2008/164/ES, se ne ocenijo ponovno, če so namenjeni za tirna vozila obstoječe konstrukcije, kot je opredeljeno v Uredbi Komisije (EU) št. 1302/2014 ⁽²⁾.

Člen 4

Posebni primeri

1. V zvezi s posebnimi primeri iz oddelka 7.3 Priloge so pogoji, ki jih je treba izpolniti za preverjanje interoperabilnosti v skladu s členom 17(2) Direktive 2008/57/ES, veljavni tehnični predpisi v uporabi in državi članici, s katerimi je odobren začetek obratovanja podsistemov, zajetih v tej uredbi.
2. Vsaka država članica do 1. julija 2015 obvesti druge države članice in Komisijo o:
 - (a) tehničnih predpisih iz odstavka 1;
 - (b) postopkih za ocenjevanje skladnosti in postopkih verifikacije, ki jih je treba izvesti za uporabo nacionalnih predpisov iz odstavka 1;
 - (c) organih, ki so bili oblikovani v skladu z odstavkom 3 člena 17 Direktive 2008/57/ES in imenovani za izvajanje postopkov ocenjevanja skladnosti in verifikacije posebnih primerov iz oddelka 7.3 Priloge.

Člen 5

Projekti v poznejši fazi razvoja

V skladu s členom 9(3) Direktive 2008/57/ES vsaka država članica v enem letu po začetku veljavnosti te uredbe Komisiji pošlje seznam projektov v poznejši fazi razvoja, ki se izvajajo na njenem ozemlju.

Člen 6

Inovativne rešitve

1. Za tehnološki napredek so lahko potrebne inovativne rešitve, ki niso v skladu s specifikacijami iz Priloge ali za katere ni mogoče uporabiti metod ocenjevanja iz Priloge.
2. Inovativne rešitve se lahko nanašajo na podsistema infrastruktura in tirna vozila ter njune dele in komponente interoperabilnosti.
3. Če se predlaga inovativna rešitev, proizvajalec ali njegov pooblaščen predstavnik s sedežem v Uniji opiše odstopanja od zadevne določbe TSI iz Priloge in opis predloži Komisiji v analizo. Komisija lahko zahteva mnenje Agencije o predlagani inovativni rešitvi in se po potrebi posvetuje z ustreznimi deležniki.

⁽¹⁾ Sklep Komisije 2010/713/EU z dne 9. novembra 2010 o modulih za postopke ocenjevanja skladnosti, primernosti za uporabo in ES-verifikacije, ki se uporabljajo v tehničnih specifikacijah za interoperabilnost, sprejetih v okviru Direktive 2008/57/ES Evropskega parlamenta in Sveta (UL L 319, 4.12.2010, str. 1).

⁽²⁾ Uredba Komisije (EU) št. 1302/2014 z dne 18. novembra 2014 o tehnični specifikaciji za interoperabilnost v zvezi s podsistemom „tirna vozila – lokomotive in potniška tirna vozila“ železniškega sistema v Evropski uniji (glej stran 228 tega Uradnega lista).

4. Komisija poda mnenje o predlagani inovativni rešitvi. Če je mnenje pozitivno, se oblikujejo ustrezne funkcionalne specifikacije in specifikacije vmesnikov ter metoda ocenjevanja, ki so potrebne v TSI, da se omogoči uporaba te inovativne rešitve, ter se nato med postopkom revizije vključijo v TSI. Če je mnenje negativno, predlagane inovativne rešitve ni mogoče uporabiti.

5. Do revizije TSI se pozitivno mnenje, ki ga poda Komisija, upošteva kot sprejemljivo zagotovilo za skladnost z bistvenimi zahtevami Direktive 2008/57/ES ter se lahko uporabi za oceno podsistemov in projektov.

Člen 7

Popis sredstev

1. Vsaka država članica zagotovi, da je vzpostavljen in da se izvaja popis sredstev z namenom:

- (a) ugotavljanja ovir za dostopnost;
- (b) zagotavljanja informacij za uporabnike;
- (c) spremljanja in vrednotenja napredka v zvezi z dostopnostjo.

2. Agencija oblikuje in vodi delovno skupino, ki je odgovorna za pripravo predloga priporočila v zvezi z minimalno strukturo in vsebino podatkov, ki jih je treba zbrati za popis sredstev. Agencija predloži priporočilo Komisiji, vključno z vsebino, obliko zapisa podatkov, funkcionalno in tehnično arhitekturo, načinom delovanja, predpisi za vnos in iskanje podatkov ter predpisi za samooceno in imenovanje subjektov, odgovornih za zagotavljanje podatkov. Za določitev najustreznejše rešitve se v priporočilu upoštevajo predvideni stroški in koristi vseh proučenih tehničnih rešitev. Vključuje tudi predlog časovnega načrta za vzpostavitev popisa sredstev.

3. Na podlagi priporočila iz odstavka 2 se poglavje 7 Priloge posodobi v skladu s členom 6 Direktive 2008/57/ES.

4. Področje uporabe teh popisov sredstev zajema vsaj:

- (a) javna območja postaj, ki so namenjena prevozu potnikov in so opredeljena v točki 2.1.1 Priloge;
- (b) tirna vozila, kot so opredeljena v točki 2.1.2 Priloge.

5. Popis sredstev se posodablja, da se vključijo podatki o novi infrastrukturi in tirnih vozilih ter o prenovi ali nadgradnji obstoječe infrastrukture in tirnih vozil.

Člen 8

Nacionalni izvedbeni načrti

1. Države članice sprejmejo nacionalne izvedbene načrte, ki vključujejo vsaj informacije, navedene v Dodatku C Priloge, da bi se postopno odpravile vse ugotovljene ovire za dostopnost.

2. Nacionalni izvedbeni načrti temeljijo na obstoječih nacionalnih načrtih in, če je ta na voljo, na popisu sredstev iz člena 7 ali na katerem koli drugem ustreznem in zanesljivem viru informacij.

Področje uporabe in hitrost izvajanja nacionalnih izvedbenih načrtov določijo države članice.

3. Nacionalni izvedbeni načrti veljajo za obdobje najmanj 10 let in se redno posodablja, vsaj vsakih pet let.

4. V nacionalne izvedbene načrte je zajeta strategija, vključno s pravilom prednostnega razvrščanja, ki določa merila in prednostne naloge za postaje in enote tirnih vozil, ki jih je treba določiti za prenovu ali nadgradnjo. Ta strategija se oblikuje v sodelovanju z upravljavci infrastrukture, upravljavci postaj, prevozniki v železniškem prometu in po potrebi z drugimi lokalnimi organi (vključno z lokalnimi prometnimi organi). Posvetuje se s predstavniškimi združenji uporabnikov, tudi invalidov in funkcionalno oviranih oseb.

5. V vsaki državi članici pravilo prednostnega razvrščanja iz odstavka 4 nadomesti pravilo iz Dodatka B Priloge, ki se uporablja do sprejetja nacionalnega izvedbenega načrta v posamezni državi članici.
6. Države članice o svojih nacionalnih izvedbenih načrtih uradno obvestijo Komisijo najpozneje do 1. januarja 2017. Komisija nacionalne izvedbene načrte in vse nadaljnje revizije, ki se sporočijo v skladu z odstavkom 9, objavi na svoji spletni strani in o njih obvesti države članice prek odbora, ustanovljenega z Direktivo 2008/57/ES.
7. V šestih mesecih od zaključka postopka uradnega obveščanja Komisija pripravi primerjalni pregled strategij iz nacionalnih izvedbenih načrtov. Na podlagi tega pregleda in v sodelovanju s posvetovalnim organom iz člena 9 Komisija določi skupne prednostne naloge in merila za okrepitev izvajanja TSI. Te prednostne naloge se vključijo v poglavje 7 Priloge med postopkom revizije v skladu s členom 6 Direktive 2008/57/ES.
8. Države članice v dvanajstih mesecih po sprejetju revidirane TSI revidirajo svoje nacionalne izvedbene načrte v skladu s prednostnimi nalogami iz odstavka 7.
9. Države članice uradno obvestijo Komisijo o revidiranih nacionalnih izvedbenih načrtih iz odstavka 8 in vseh drugih posodobitvah nacionalnih izvedbenih načrtov iz odstavka 3 najpozneje v štirih tednih po odobritvi teh načrtov oziroma posodobitev.

Člen 9

Posvetovalni organ

1. Komisija ustanovi posvetovalni organ, ki bo Komisiji pomagal pozorno spremljati izvajanje TSI. Temu posvetovalnemu organu predseduje Komisija.
2. Posvetovalni organ se ustanovi najpozneje do 1. februarja 2015 in ga sestavljajo:
 - (a) države članice, ki želijo sodelovati;
 - (b) predstavniški organi iz železniškega sektorja;
 - (c) predstavniški organi uporabnikov;
 - (d) Evropska agencija za železniški promet.
3. Naloge posvetovalnega organa vključujejo:
 - (a) spremljanje razvoja minimalne strukture podatkov za popis sredstev;
 - (b) podpiranje držav članic pri dokončanju njihovih popisov sredstev in izvedbenih načrtov;
 - (c) pomoč Komisiji pri spremljanju izvajanja TSI;
 - (d) spodbujanje izmenjave najboljših praks;
 - (e) pomoč Komisiji pri določanju skupnih prednostnih nalog in meril za izvajanje TSI iz člena 8;
 - (f) po potrebi dajanje priporočil Komisiji, zlasti za krepitev izvajanja TSI.
4. Komisija obvešča države članice o dejavnostih posvetovalnega organa prek odbora, ustanovljenega z Direktivo 2008/57/ES.

Člen 10

Končne določbe

Popolna skladnost s TSI je obvezna za projekte, ki prejemajo finančno podporo Unije za prenovo in nadgradnjo obstoječih tirnih vozil ali njihovih delov ali za prenovo in nadgradnjo obstoječe infrastrukture, zlasti postaj ali njihovih komponent in peronov ali njihovih komponent.

*Člen 11***Razveljavitev**

Odločba 2008/164/ES se razveljavi z učinkom od 1. januarja 2015.

Vendar se še vedno uporablja za:

- (a) podsisteme, odobrene v skladu z navedeno odločbo;
- (b) projekte za nove, prenovljene ali nadgrajene podsisteme, ki so na dan objave te uredbe v poznejši fazi razvoja ali so predmet pogodbe, ki se izvaja;
- (c) projekte za nova tirna vozila obstoječe konstrukcije iz točke 7.1.2 Priloge k tej uredbi.

*Člen 12***Začetek veljavnosti**

Ta uredba začne veljati dvajseti dan po objavi v *Uradnem listu Evropske unije*.

Uporablja se od 1. januarja 2015. Vendar pa se lahko pred 1. januarjem 2015 izda dovoljenje za začetek obratovanja v skladu s TSI, kot je opredeljeno v Prilogi k tej uredbi.

Ta uredba je v celoti zavezujoča in se neposredno uporablja v vseh državah članicah.

V Bruslju, 18. novembra 2014

Za Komisijo
Predsednik
Jean-Claude JUNCKER

PRILOGA

KAZALO

1.	UVOD	118
1.1	Tehnično področje uporabe	118
1.2	Geografsko območje uporabe	118
2.	PODROČJE UPORABE PODSISTEMOV IN OPREDELITVE POJMOV	118
2.1	Področje uporabe podsistemov	118
2.1.1	Področje uporabe v zvezi s podsistemom infrastruktura	118
2.1.2	Področje uporabe v zvezi s podsistemom tirna vozila	118
2.1.3	Področje uporabe v zvezi s podsistemom vodenje in upravljanje prometa	118
2.1.4	Področje uporabe v zvezi s podsistemom telematske aplikacije za potnike	118
2.2	Opredelitev pojma „invalidi in funkcionalno ovirane osebe“	118
2.3	Druge opredelitve pojmov	118
3.	BISTVENE ZAHTEVE	119
4.	OPIS ZNAČILNOSTI PODSISTEMOV	121
4.1	Uvod	121
4.2	Funkcionalne in tehnične specifikacije	122
4.2.1	Podsistem infrastruktura	122
4.2.2	Podsistem tirna vozila	128
4.3	Funkcionalne in tehnične specifikacije vmesnikov	139
4.3.1	Vmesniki s podsistemom infrastruktura	139
4.3.2	Vmesniki s podsistemom tirna vozila	139
4.3.3	Vmesniki s podsistemom telematske aplikacije za potnike	139
4.4	Operativni predpisi	140
4.4.1	Podsistem infrastruktura	140
4.4.2	Podsistem tirna vozila	141
4.4.3	Zagotavljanje pripomočkov za vstop in zagotavljanje pomoči	144
4.5	Predpisi glede vzdrževanja	144
4.5.1	Podsistem infrastruktura	144
4.5.2	Podsistem tirna vozila	144
4.6	Poklicne kvalifikacije	144
4.7	Zdravstveni in varnostni pogoji	145
4.8	Registra infrastrukture in tirnih vozil	145
4.8.1	Register infrastrukture	145
4.8.2	Register tirnih vozil	145
5.	KOMPONENTE INTEROPERABILNOSTI	145
5.1	Opredelitev	145
5.2	Inovativne rešitve	145
5.3	Seznam in značilnosti komponent	145

5.3.1	Infrastruktura	145
5.3.2	Tirna vozila	147
6.	OCENA SKLADNOSTI IN/ALI PRIMERNOSTI ZA UPORABO	150
6.1	Komponente interoperabilnosti	150
6.1.1	Ocena skladnosti	150
6.1.2	Uporaba modulov	151
6.1.3	Posebni postopki ocenjevanja	152
6.2	Podsistemi	152
6.2.1	ES-verifikacija (splošno)	152
6.2.2	Postopki za ES-verifikacijo podsistema (moduli)	153
6.2.3	Posebni postopki ocenjevanja	153
6.2.4	Tehnične rešitve, ki omogočajo domnevo o skladnosti v fazi projektiranja	153
6.2.5	Ocena vzdrževanja	154
6.2.6	Ocena operativnih predpisov	154
6.2.7	Ocena enot, namenjenih za splošno obratovanje	154
7.	IZVAJANJE TSI	154
7.1	Uporaba te TSI za novo infrastrukturo in tirna vozila	154
7.1.1	Nova infrastruktura	154
7.1.2	Nova tirna vozila	155
7.2	Uporaba te TSI za obstoječo infrastrukturo in tirna vozila	155
7.2.1	Koraki postopnega prehoda na ciljni sistem	155
7.2.2	Uporaba te TSI za obstoječo infrastrukturo	155
7.2.3	Uporaba te TSI za obstoječa tirna vozila	155
7.3	Posebni primeri	156
7.3.1	Splošno	156
7.3.2	Seznam posebnih primerov	156
	Dodatek A: Standardi ali normativni dokumenti, na katere se sklicuje ta TSI	160
	Dodatek B: Začasno pravilo prednostnega razvrščanja za nadgradnjo/prenovo postaj	161
	Dodatek C: Informacije, ki jih je treba zagotoviti v nacionalnem izvedbenem načrtu	162
	Dodatek D: Ocena komponent interoperabilnosti	163
	Dodatek E: Ocena podsistemov	164
	Dodatek F: Prenova ali nadgradnja tirnih vozil	166
	Dodatek G: Opozorilni zvočni signali zunanjih vrat za potnike	168
	Dodatek H: Diagrami prednostnih sedežev	170
	Dodatek I: Diagrami prostorov za invalidski voziček	172
	Dodatek J: Diagrami prehodov	174
	Dodatek K: Preglednica s širinami hodnika za območja, dostopna z invalidskim vozičkom, v tirnih vozilih	175
	Dodatek L: Območje v dosegu uporabnika invalidskega vozička	176
	Dodatek M: Invalidski voziček, s katerim se lahko potuje na vlaku	177
	Dodatek N: Oznake za funkcionalno ovirane osebe	178

1. UVOD

Cilj te TSI je povečati dostopnost železniškega prevoza za invalide in funkcionalno ovirane osebe.

1.1 Tehnično področje uporabe

Tehnično področje uporabe te TSI je opredeljeno v členu 2(1) Uredbe.

1.2 Geografsko območje uporabe

Geografsko območje uporabe te TSI je opredeljeno v členu 2(2) Uredbe.

2. PODROČJE UPORABE PODSISTEMOV IN OPREDELITVE POJMOV

2.1 Področje uporabe podsistemov

2.1.1 Področje uporabe v zvezi s podsistemom infrastruktura

Ta TSI se uporablja za vsa javna območja postaj, ki so namenjena prevozu potnikov in ki jih upravlja prevoznik v železniškem prometu, upravljavec infrastrukture ali upravljavec postaje. To vključuje zagotavljanje informacij, nakup vozovnice in po potrebi preverjanje veljavnosti te vozovnice ter možnost čakanja na vlak.

2.1.2 Področje uporabe v zvezi s podsistemom tirna vozila

Ta TSI se uporablja za tirna vozila, ki so zajeta v področje uporabe TSI za lokomotive in potniška tirna vozila (TSI LOC&PAS) ter so namenjena prevozu potnikov.

2.1.3 Področje uporabe v zvezi s podsistemom vodenje in upravljanje prometa

Ta TSI se uporablja za postopke, ki omogočajo usklajeno delovanje podsistemov infrastruktura in tirna vozila za potnike, ki so invalidi ali funkcionalno ovirane osebe.

2.1.4 Področje uporabe v zvezi s podsistemom telematske aplikacije za potnike

Ta TSI se uporablja za sisteme vidnega in zvočnega obveščanja za potnike na postajah in v tirnih vozilih.

2.2 Opredelitev pojma „invalidi in funkcionalno ovirane osebe“

„Invalidi in funkcionalno ovirane osebe“ so vse osebe s trajnimi ali začasnimi telesnimi, duševnimi, umskimi ali senzoričnimi okvarami, ki jih v povezavi z različnimi ovirami lahko omejujejo pri tem, da bi enako kot drugi potniki v celoti in učinkovito uporabljali storitve prevoza, ali osebe, ki so pri uporabi prevoza funkcionalno ovirane zaradi starosti.

Prevoz tovorov izrednih velikosti (na primer: koles ali velike prtljage) ni zajet v področje uporabe te TSI.

2.3 Druge opredelitve pojmov

Opredelitve pojmov v zvezi s tirnimi vozili: glej točko 2.2 TSI za lokomotive in potniška tirna vozila (TSI LOC&PAS).

Dostop brez ovir

Dostop brez ovir je povezava med dvema ali več javnimi območji, ki so namenjena prevozu potnikov, kot je na primer opredeljeno v točki 2.1.1. Po njej se lahko premikajo vsi invalidi in funkcionalno ovirane osebe. Za doseganje tega se dostop lahko razdeli tako, da bolje izpolnjuje potrebe vseh invalidov in funkcionalno oviranih oseb. Kombinacija vseh delov dostopa brez ovir je pot, ki je dostopna za vse invalide in funkcionalno ovirane osebe.

Dostop brez stopnic

Dostop brez stopnic je del dostopa brez ovir, ki izpolnjuje potrebe funkcionalno oviranih oseb. Izogniti se je treba nivojskim razlikam, če pa to ni mogoče, se premostijo s klančinami ali dvigali.

„Otipne oznake“ in „otipni elementi za upravljanje“

„Otipne oznake“ in „otipni elementi za upravljanje“ so oznake ali elementi za upravljanje, ki vključujejo reliefne piktograme, reliefne črke in številke ali napise v Braillovi pisavi.

Upravljaec postaje

Upravljaec postaje je organizacijski subjekt v državi članici, ki je odgovoren za upravljanje železniške postaje in je lahko upravljaec infrastrukture.

Varnostne informacije

Varnostne informacije so informacije, ki se zagotovijo potnikom, da ti vnaprej vedo, kako morajo ravnati v izrednih primerih.

Varnostna navodila

Varnostna navodila so navodila, ki se zagotovijo potnikom v izrednih primerih, da vedo, kaj morajo storiti.

Nivojski dostop

Nivojski dostop je dostop s perona do odprtine vrat tirnega vozila, za katerega se lahko dokaže:

- da vmesni prostor med pragom te odprtine vrat (ali iztegnjeno premostitveno ploščo te odprtine vrat) in peronom ne presega 75 mm, merjeno v vodoravni smeri, in 50 mm, merjeno v navpični smeri, ter
- da v tirnem vozilu ni notranje stopnice med pragom vrat in predprostorom.

3. BISTVENE ZAHTEVE

V naslednjih preglednicah so navedene bistvene zahteve, kot so opredeljene v Prilogi III Direktive 2008/57/ES in ki so izpolnjene v specifikacijah iz oddelka 4 te TSI za področje uporabe te TSI.

Bistvene zahteve, ki niso navedene v preglednici, niso zajete v področje uporabe te TSI.

Preglednica 1

Bistvene zahteve za podsistem infrastruktura

Infrastruktura		Sklicevanje na bistvene zahteve iz Priloge III k Direktivi 2008/57/ES					
Element področja TSI	Referenčna točka te priloge	Varnost	Zanesljivost in razpoložljivost	Zdravje	Varstvo okolja	Tehnična združljivost	Dostopnost ⁽¹⁾
Parkirna mesta za invalide in funkcionalno ovirane osebe	4.2.1.1						2.1.2
Dostop brez ovir	4.2.1.2	2.1.1					2.1.2
Vrata in vhodi	4.2.1.3	1.1.1 2.1.1					2.1.2

Infrastruktura		Sklicevanje na bistvene zahteve iz Priloge III k Direktivi 2008/57/ES					
Element področja TSI	Referenčna točka te priloge	Varnost	Zanesljivost in razpoložljivost	Zdravje	Varstvo okolja	Tehnična združljivost	Dostopnost ⁽¹⁾
Talne površine	4.2.1.4	2.1.1					2.1.2
Označevanje prozornih ovir	4.2.1.5	2.1.1					2.1.2
Stranišča in previjalnice	4.2.1.6	1.1.5 2.1.1					2.1.2
Pohišтво in prostostoječe naprave	4.2.1.7	2.1.1					2.1.2
Sistem izdaje vozovnic, prostori za informacije in točke za pomoč potnikom	4.2.1.8	2.1.1	2.7.3			2.7.1	2.1.2 2.7.5
Razsvetljava	4.2.1.9	2.1.1					2.1.2
Vidne informacije: oznake, piktogrami, natisnjene ali dinamične informacije	4.2.1.10					2.7.1	2.1.2 2.7.5
Zvočne informacije	4.2.1.11	2.1.1	2.7.3			2.7.1	2.1.2 2.7.5
Širina in rob perona	4.2.1.12	2.1.1					2.1.2
Konec perona	4.2.1.13	2.1.1					2.1.2
Pripomočki za vstop na peronih	4.2.1.14	1.1.1					2.1.2
Nivojski prehod čez progo na postajah	4.2.1.15	2.1.1					2.1.2

(¹) Bistvena zahteva iz Direktive Komisije 2013/9/EU z dne 11. marca 2013 o spremembi Priloge III k Direktivi 2008/57/ES (UL L 68, 12.3.2013, str. 55).

Preglednica 2

Bistvene zahteve za podsistem tirna vozila

Tirna vozila		Sklicevanje na bistvene zahteve iz Priloge III k Direktivi 2008/57/ES					
Element področja TSI	Referenčna točka te priloge	Varnost	Zanesljivost in razpoložljivost	Zdravje	Varstvo okolja	Tehnična združljivost	Dostopnost
Sedeži	4.2.2.1			1.3.1			2.4.5
Prostori za invalidske vozičke	4.2.2.2	2.4.1					2.4.5

Tirna vozila		Sklicevanje na bistvene zahteve iz Priloge III k Direktivi 2008/57/ES					
Element področja TSI	Referenčna točka te priloge	Varnost	Zanesljivost in razpoložljivost	Zdravje	Varstvo okolja	Tehnična združljivost	Dostopnost
Vrata	4.2.2.3	1.1.1 1.1.5 2.4.1	1.2				2.4.5
Razsvetljava	4.2.2.4	2.4.1					2.4.5
Stranišča	4.2.2.5	2.4.1					2.4.5
Prehodi	4.2.2.6			1.3.1			2.4.5
Informacije za potnike	4.2.2.7	2.4.1	2.7.3			2.7.1	2.4.5 2.7.5
Spremembe višine	4.2.2.8	1.1.5					2.4.5
Oprijemala	4.2.2.9	1.1.5					2.4.5
Spalniki, dostopni z invalidskimi vozički	4.2.2.10	2.4.1					2.4.5
Položaj stopnic za vstop in izstop iz vozila	4.2.2.11	1.1.1	2.4.2			1.5 2.4.3	2.4.5
Pripomočki za vstop	4.2.2.12	1.1.1				1.5 2.4.3	2.4.5

4. OPIS ZNAČILNOSTI PODSISTEMOV

4.1 Uvod

- (1) Železniški sistem Unije, za katerega se uporablja Direktiva 2008/57/ES in del katerega so podsistemi, je integriran sistem, katerega usklajenost se preverja. Zlasti se pregleda usklajenost specifikacij za vsak podsistem, njegovih vmesnikov s sistemom, v katerega je vključen, ter predpisov za obratovanje in vzdrževanje.
- (2) Funkcionalne in tehnične specifikacije podsistemov in njihovih vmesnikov, ki so opisane v točkah 4.2 in 4.3, ne predpisujejo uporabe posebnih tehnologij ali tehničnih rešitev, razen kadar je to nujno potrebno za interoperabilnost železniškega omrežja Unije. Toda inovativne rešitve za interoperabilnost lahko zahtevajo nove specifikacije in/ali nove metode ocenjevanja. Da bi se omogočile tehnološke inovacije, se te specifikacije in metode ocenjevanja razvijejo po postopku, opisanem v členu 6 Uredbe.
- (3) Ob upoštevanju vseh veljavnih bistvenih zahtev so v točki 4.2 te TSI določeni osnovni parametri v zvezi z dostopnostjo za invalide in funkcionalno ovirane osebe za podsistema infrastruktura in tirna vozila. Zahteve in odgovornosti v zvezi z obratovanjem so določene v TSI vodenje in upravljanje prometa (TSI OPE) ter v točki 4.4 te TSI.

4.2 Funkcionalne in tehnične specifikacije

4.2.1 Podsystem infrastruktura

(1) V skladu z bistvenimi zahtevami iz oddelka 3 so funkcionalne in tehnične specifikacije za podsystem infrastruktura v zvezi z dostopnostjo za invalide in funkcionalno ovirane osebe naslednje:

- parkirna mesta za invalide in funkcionalno ovirane osebe,
- dostopi brez ovir,
- vrata in vhodi,
- talne površine,
- označevanje prozornih ovir,
- stranišča in previjalnice,
- pohištvo in prostostoječe naprave,
- sistem izdaje vozovnic, prostori za informacije in točke za pomoč potnikom,
- razsvetljava,
- vidne informacije: oznake, piktogrami, natisnjene ali dinamične informacije,
- zvočne informacije,
- širina in robovi peronov,
- konec peronov,
- pripomočki za vstop, ki so shranjeni na peronih,
- nivojski prehodi čez progo.

(2) Osnovni parametri, ki so navedeni v točkah 4.2.1.1 do 4.2.1.15, se uporabljajo za področje uporabe podsistema infrastruktura, ki je opredeljen v točki 2.1.1; razdelijo se lahko v dve kategoriji, in sicer na:

- parametre, za katere je treba navesti tehnične podrobnosti, na primer parametre v zvezi s peroni in s tem, kako doseči perone. V tem prvem primeru se podrobno opišejo osnovni parametri in navedejo tehnične podrobnosti za izpolnitev zahteve,
- parametre, za katere ni treba navesti tehničnih podrobnosti, na primer vrednost za klančine ali značilnosti parkirnih mest. V tem drugem primeru je osnovni parameter opredeljen kot funkcionalna zahteva, ki se lahko izpolni tako, da se uporabi več tehničnih rešitev.

V preglednici 3 v nadaljevanju sta navedeni kategoriji posameznih osnovnih parametrov.

Preglednica 3

Kategorije osnovnih parametrov

Osnovni parameter	Zagotovljene tehnične podrobnosti	Samo funkcionalna zahteva
Parkirna mesta za invalide in funkcionalno ovirane osebe		Celotna točka 4.2.1.1
Dostop brez ovir	Mesta dostopov Širina dostopa brez ovir Prag Dvojna oprijemala Vrsta dvigala Višina reliefnih črk in števil v Braillovi pisavi	Podrobne značilnosti
	4.2.1.3(2): Širina vrat 4.2.1.3(4): Višina naprave za upravljanje vrat	4.2.1.3(1) 4.2.1.3(3)

Osnovni parameter	Zagotovljene tehnične podrobnosti	Samo funkcionalna zahteva
Talne površine		Celotna točka 4.2.1.4
		Celotna točka 4.2.1.5
Stranišča in previjalnice		Celotna točka 4.2.1.6
Pohištvo in prostostoječe naprave		Celotna točka 4.2.1.7
Sistem izdaje vozovnic, prostori za informacije in točke za pomoč potnikom	4.2.1.8(5): Prehod za avtomate za kontrolo vozovnic	4.2.1.8(1)–(4) 4.2.1.8(6)
Razsvetljava	4.2.1.9(3): Razsvetljava na peronu	4.2.1.9(1), 4.2.1.9(2), 4.2.1.9(4): Razsvetljava na drugih mestih
Vidne informacije: oznake, piktogrami, natisnjene ali dinamične informacije	Raven podrobnosti informacij, ki jih je treba zagotoviti Mesto informacij	Podrobne značilnosti vidnih informacij
Zvočne informacije	Celotna točka 4.2.1.11	
Širina in rob perona	Celotna točka 4.2.1.12	
Konec perona	Celotna točka 4.2.1.13	
Pripomočki za vstop, ki so shranjeni na peronih	Celotna točka 4.2.1.14	
Nivojski prehod čez progo za potnike na postajah	Celotna točka 4.2.1.15	

4.2.1.1 Parkirna mesta za invalide in funkcionalno ovirane osebe

- (1) Če ima postaja posebno parkirišče, je na njem rezervirano zadostno število parkirnih mest, prilagojenih za invalide in funkcionalno ovirane osebe, ki so upravičeni do uporabe teh mest, in sicer na tistem delu parkirišča, ki je najbližje vhodu, dostopnem tem uporabnikom.

4.2.1.2 Dostop brez ovir

- (1) Zagotovijo se dostopi brez ovir, ki povezujejo naslednja javna območja infrastrukture, če so zagotovljena:
- prestopne točke na druge oblike prevoza na območju postaje (na primer taksi, avtobus, tramvaj, podzemno železnico, trajekt ipd.),
 - parkirišča,
 - dostopne vhode in izhode,
 - prostore za informacije,
 - sisteme vidnega in zvočnega obveščanja,
 - prostore za izdajo vozovnic,
 - točke za pomoč potnikom,
 - čakalnice,
 - stranišča,
 - perone.

- (2) Dostopi brez ovir potekajo tako, da so čim krajši.
- (3) Odsevnost talnih površin na dostopih brez ovir je majhna.

4.2.1.2.1 Horizontalni pretok

- (1) Svetla širina vseh dostopov brez ovir, naddhodov in podhodov znaša najmanj 160 cm, razen v območjih, ki so opredeljena v točkah 4.2.1.3(2) (vrata), 4.2.1.12(3) (peroni) in 4.2.1.15(2) (nivojski prehodi).
- (2) Pragovi, ki so nameščeni na horizontalni poti, se vidno razlikujejo od tal v okolici in niso višji od 2,5 cm.

4.2.1.2.2 Vertikalni pretok

- (1) Če dostop brez ovir vključuje spremembo nivoja, se poleg stopnic zagotovi tudi dostop brez stopnic za funkcionalno ovirane osebe.
- (2) Širina stopnic na dostopih brez ovir, izmerjena med oprijemali, je najmanj 160 cm. Vsaj prva in zadnja stopnica sta označeni s trakom v kontrastni barvi in namestijo se vsaj otipne opozorilne oznake na površini pred prvo stopnico navzdol.
- (3) Če niso na voljo dvigala, se za invalide in funkcionalno ovirane osebe, ki ne morejo uporabljati stopnic, namestijo klančine. Naklon klančin je zmeren. Strm naklon je dovoljen samo za klančine na kratkih razdaljah.
- (4) Stopnice in klančine so opremljene z oprijemali na obeh straneh in na dveh višinah.
- (5) Če klančine niso na voljo, se zagotovijo dvigala, ki so vsaj tipa 2 v skladu s specifikacijo iz zaporedne številke 1 Dodatka A. Dvigala tipa 1 so dovoljena samo med prenovo ali nadgradnjo postaj.
- (6) Tekoče stopnice in tekoče klančine so zasnovane v skladu s specifikacijo iz zaporedne številke 2 Dodatka A.
- (7) Nivojski prehodi čez progo so lahko del dostopa brez ovir, če izpolnjujejo zahteve iz točke 4.2.1.15.

4.2.1.2.3 Označevanje dostopov

- (1) Dostopi brez ovir so jasno označeni z vidnimi informacijami, kot je podrobno opisano v točki 4.2.1.10.
- (2) Za slabovidne osebe se informacije o dostopu brez ovir zagotovijo vsaj z oznakami na pohodni površini, ki so otipne in v kontrastni barvi. Ta odstavek se ne uporablja za dostope brez ovir do parkirišč.
- (3) Poleg tega ali kot alternativo je dovoljeno uporabljati tehnične rešitve z daljinsko upravljanimi napravami, ki oddajajo zvok, ali telefonskimi aplikacijami. Če so predvidene za uporabo kot alternativa, se obravnavajo kot inovativne rešitve.
- (4) Če so vzdolž dostopov brez ovir do peronov na dosegu oprijemala ali stene, so ti opremljeni s kratkimi informacijami (na primer o številki perona ali smeri) v Braillovi ali reliefni pisavi na oprijemalu ali steni v višini med 145 cm in 165 cm.

4.2.1.3 Vrata in vhodi

- (1) Ta točka se uporablja za vsa vrata in vhode, ki so na dostopih brez ovir, razen za vrata z dostopom do stranišč, ki niso namenjena invalidom in funkcionalno oviranim osebam.
- (2) Svetla širina vrat znaša najmanj 90 cm in vrata lahko uporabljajo invalidi in funkcionalno ovirane osebe.
- (3) Dovoljena so vrata z ročnim odpiranjem, polavtomatska ali avtomatska vrata.
- (4) Naprave za odpiranje in zapiranje vrat so na višini 80 cm do 110 cm.

4.2.1.4 Talne površine

- (1) Vse talne obloge, talne površine in vse pohodne površine stopnic so neдрseče.
- (2) V postajnem poslopju na pohodnih površinah ni nikjer neravnin, višjih od 0,5 cm, razen pragov, odtočnih kanalov in otipnih oznak na pohodni površini.

4.2.1.5 Označevanje prozornih ovir

- (1) Prozorne ovire na dostopih za potnike ali vzdolž njih, npr. steklena vrata ali prozorne stene, se označijo. S temi oznakami se prozorne ovire naredijo opazne. Te oznake niso obvezne, če so potniki pred trkom zavarovani kako drugače – npr. z oprijemali ali neprekinjenim nizom klopi.

4.2.1.6 Stranišča in previjalnice

- (1) Če je postaja opremljena s stranišči, je najmanj ena kabina za oba spola dostopna z invalidskim vozičkom.
- (2) Če je postaja opremljena s stranišči, je na voljo tudi previjalnica, namenjena ženskam in moškim.

4.2.1.7 Pohištvο in prostostoječe naprave

- (1) Vsi kosi pohištva in vse prostostoječe naprave na postajah se vidno razlikujejo od ozadja in imajo zaobljene robove.
- (2) Na območju postaje so pohištvo in prostostoječe naprave (vključno s predmeti na konzolah in obešenimi predmeti) razporejeni tako, da ne ovirajo slepih in slabovidnih oseb, in so razpoznavni za osebe z dolgo palico.
- (3) Na vsakem peronu, na katerem lahko potniki čakajo na vlak, in v vsaki čakalnici je najmanj eno območje s sedeži in prostorom za invalidski voziček.
- (4) Če je to območje zaščitenο pred vremenskimi vplivi, je dostopno za uporabnika invalidskega vozička.

4.2.1.8 Sistem izdaje vozovnic, prostori za informacije in točke za pomoč potnikom

- (1) Če so vzdolž dostopov brez ovir prodajna okna, prostori za informacije in točke za pomoč potnikom, je vsaj en prostor dostopen za uporabnike invalidskega vozička in osebe nižje rasti ter vsaj en prostor opremljen s sistemom indukcijske zanke kot slušnim pripomočkom.
- (2) Če prodajalca vozovnic pri prodajnem oknu od potnika ločuje vmesna zasteklitev, je ta odstranljiva, v nasprotnem primeru pa je opremljena z zvočnikom. Vsaka taka steklena pregrada je iz prozornega stekla.
- (3) Če je okno opremljeno z elektronsko napravo za prikaz cene prodajalcu vozovnic, je okno opremljeno tudi z napravo za prikaz cene potniku, ki kupuje vozovnico.
- (4) Če so na dostopu brez ovir na postaji nameščeni avtomati za prodajo vozovnic, ima vsaj eden od teh avtomatov vmesnik, ki ga lahko dosežejo uporabniki invalidskega vozička in osebe nižje rasti.
- (5) Če so nameščeni avtomati za kontrolo vozovnic, vsaj pri enem od teh širina prostega prehoda znaša najmanj 90 cm in gre skozenj lahko uporabnik invalidskega vozička z dolžino, ki znaša največ 1 250 mm. Če se postaja nadgrajuje ali prenavlja, je dovoljena najmanjša širina, ki znaša 80 cm.
- (6) Če se uporabljajo vrtljivi križi, je ves čas obratovanja postaje na voljo vsaj en prehod brez take ovire za invalide in funkcionalno ovirane osebe.

4.2.1.9 Razsvetljava

- (1) Stopnja osvetljenosti zunanjih območij postaje je zadostna, da olajša iskanje poti ter označuje spremembe nivoja, vrata in vhode.
- (2) Stopnja osvetljenosti vzdolž dostopov brez ovir je prilagojena vizualnim potrebam potnikov. Pozornost se posveti zlasti spremembam nivoja, pisarnam in avtomatom za prodajo vozovnic, prostorom za informacije in prikazovalnikom informacij.

- (3) Peroni so osvetljeni v skladu s specifikacijami iz zaporednih števil 3 in 4 Dodatka A.
- (4) Razsvetljava v sili zagotavlja zadostno vidljivost za evakuacijo in identifikacijo opreme za gašenje požara in varnostne opreme.

4.2.1.10 Vidne informacije: oznake, piktogrami, natisnjene ali dinamične informacije

- (1) Zagotovijo se naslednje informacije:
 - varnostne informacije in varnostna navodila,
 - oznake za opozorila, prepovedi in obveznosti,
 - informacije o odhodih vlakov,
 - oznake storitev na postaji, ki so na voljo, in dostopa do teh storitev.
- (2) Pisava, simboli in piktogrami, ki so uporabljeni za vidne informacije, se jasno razlikujejo od ozadja.
- (3) Označevanje se zagotovi na vseh točkah, kjer se poti ločijo, in v intervalih na poti sami. Oznake, simboli in piktogrami so dosledno uporabljeni na celotni poti.
- (4) Informacije o odhodih vlakov (vključno s končno postajo, vmesnimi postajami, številko perona in uro) so na voljo na višini, ki znaša največ 160 cm, vsaj na enem mestu na postaji. Ta zahteva se uporablja tako za natisnjene kot za dinamične informacije.
- (5) Pisava, uporabljena za besedila, je lahko berljiva.
- (6) Vse varnostne oznake, oznake za opozorila, obveznosti in prepovedi vključujejo piktograme.
- (7) Oznake za otipne informacije so zagotovljene v:
 - straniščih za informacije o načinu uporabe in za klic na pomoč, če je potrebno,
 - dvigalah v skladu s specifikacijo iz zaporedne številke 1 Dodatka A.
- (8) Za prikaz informacij o času, predstavljenih s števkami, se uporabi 24-urni sistem.
- (9) Naslednji posebni grafični simboli in piktogrami so zagotovljeni skupaj s simbolom za invalidski voziček v skladu z Dodatkom N:
 - informacije o smeri za poti, posebej namenjene invalidskim vozičkom,
 - oznake za stranišča, dostopna z invalidskim vozičkom, in drugo opremo, če je ta na voljo,
 - če so na peronu objavljene informacije o sestavi vlaka, oznake za mesto vstopa z invalidskim vozičkom.

Simboli se lahko uporabijo skupaj z drugimi simboli (na primer za dvigalo, stranišče itd.).

- (10) Če so nameščene indukcijske zanke, so označene, kot je opisano v Dodatku N.
- (11) V straniščih, dostopnih z invalidskim vozičkom, ki so opremljena z oprijemali na tečajih, je zagotovljen grafični simbol, ki prikazuje oprijemalo v zloženem in nameščenem položaju.
- (12) Na enem mestu je drug ob drugem nameščenih največ pet piktogramov, vključno z usmerjevalno puščico za eno samo smer.
- (13) Prikazovalniki so v skladu z zahtevami iz točke 5.3.1.1. Pojem „prikazovalnik“ iz te točke se nanaša na kakršno koli podporo dinamičnih informacij.

4.2.1.11 Zvočne informacije

- (1) Najmanjša vrednost zvočnih informacij po indeksu STI-PA znaša 0,45 v skladu s specifikacijo iz zaporedne številke 5 Dodatka A.

4.2.1.12 Širina in rob perona

- (1) Nevarno območje perona se začne na robu perona ob progi in je opredeljeno kot območje, kjer potniki ne smejo stati, ko mimo vozijo ali prispeje vlaki.
- (2) Širina perona je lahko vzdolž perona različna.

- (3) Najmanjša širina perona brez ovir je vsota širine nevarnega območja in širine dveh prostih površin po 80 cm v nasprotnih smereh (160 cm). Na koncih perona se lahko ta širina klinasto zoži na 90 cm.
- (4) Na tej prosti površini, ki meri 160 cm, so dovoljene ovire. V tej točki se oprema, ki je zahtevana za sistem signalizacije, in varnostna oprema, ne obravnavata kot ovire. Najmanjša razdalja od ovir do nevarnega območja v skladu z naslednjo preglednico znaša:

Preglednica 4

Najmanjša razdalja od ovir do nevarnega območja

Dolžina ovir (merjena vzporedno z robom perona)	Najmanjša razdalja do nevarnega območja
< 1 m (opomba 1) – majhna ovira	80 cm
1 m do < 10 m – velika ovira	120 cm

Opomba 1 : Če je razdalja med dvema manjšima ovirama manjša od 2,4 m, merjeno vzporedno z robom perona, se ti dve oviri obravnavata kot ena velika ovira.

Opomba 2 : Na tej najmanjši razdalji od velike ovire do nevarnega območja so dovoljene dodatne majhne ovire, če so izpolnjene zahteve za majhne ovire (najmanjša razdalja do nevarnega območja in najmanjša razdalja do naslednje majhne ovire).

- (5) Če so na vlaku ali na peronu pripomočki za vstop in izstop uporabnikov invalidskega vozička, je na mestih, kjer se bodo ti pripomočki verjetno uporabljali, zagotovljen prostor (brez ovir), ki meri 150 cm od roba pripomočka v smeri, kjer se uporabnik invalidskega vozička spusti na peron ali dvigne z njega. Nove postaje to zahtevo izpolnjujejo za vse vlake, ki se bodo predvidoma ustavljali na njih.
- (6) Meja nevarnega območja na strani, ki je najdlje od roba perona ob progi, je označena z vidnimi in otipnimi oznakami na pohodni površini.
- (7) Vidna oznaka je opozorilni pas v kontrastni barvi, z nedrsečo površino in širino, ki znaša najmanj 10 cm.
- (8) Otipne oznake na pohodni površini so lahko dveh vrst:
- vzorec, ki vzbuja pozornost in označuje mejo nevarnega območja,
 - vzorec, ki usmerja in označuje smer poti po varni strani perona.
- (9) Material roba perona ob progi se vidno razlikuje od temne barve vmesnega prostora med peronom in progo.

4.2.1.13 Konec perona

- (1) Konec perona je opremljen z oviro, ki potnikom preprečuje dostop, ali vidno oznako in otipnimi oznakami na pohodni površini ter vzorcem, ki vzbuja pozornost in označuje nevarnost.

4.2.1.14 Pripomočki za vstop, ki so shranjeni na peronih

- (1) Če se na peronu uporablja klančina, izpolnjuje zahteve iz točke 5.3.1.2.
- (2) Če se na peronu uporablja dvižna ploščad, izpolnjuje zahteve iz točke 5.3.1.3.
- (3) Zagotovi se varno shranjevanje pripomočkov za vstop, tudi prenosnih klančin, tako da ne ovirajo potnikov in zanje niso nevarne, ko so shranjene na peronu.

4.2.1.15 Prehod čez progo na perone za potnike

- (1) Nivojski prehodi čez progo na postajah so dovoljeni v sklopu dostopa brez stopnic ali ovir v skladu z nacionalnimi predpisi.
- (2) Če se nivojski prehodi čez progo uporabljajo kot del dostopov brez stopnic do drugih poti:
- so široki najmanj 120 cm (če so dolgi manj kot 10 m) ali 160 cm (če so dolgi 10 m ali več),
 - je njihov naklon zmeren; strm naklon je dovoljen samo za klančine na kratkih razdaljah,

- so zasnovani tako, da se na površini prehoda ali na tiru ne more zagoditi niti najmanjše kolo invalidskega vozička, kot je opredeljeno v Dodatku M,
 - je na mestih, kjer so dostopi do nivojskih prehodov opremljeni z varnostnimi labirintnimi ograjami, da se ljudem prepreči nenameren/nenadzorovan prehod čez tire, širina pohodnih poti v ravni liniji in znotraj labirintne ograje znaša najmanj 90 cm, lahko pa je manjša od 120 cm; manevrski prostor je dovolj velik za uporabnika invalidskega vozička.
- (3) Če se nivojski prehodi čez progo uporabljajo kot del dostopov brez ovir, ki so enotna rešitev za vse potnike:
- izpolnjujejo vse zgoraj navede specifikacije,
 - sta začetek in konec površine prehoda označena z vidnimi in otipnimi oznakami,
 - so pod nadzorom ali se na podlagi nacionalnih prepisov zagotovi oprema za varno prečkanje slepih in slabovidnih oseb in/ali se nivojski prehod upravlja tako, da je zagotovljeno varno prečkanje slabovidnih oseb.
- (4) Če ni mogoče izpolniti vseh navedenih zahtev, nivojski prehod čez progo ni del dostopa brez stopnic ali ovir.

4.2.2 *Podsistem tirna vozila*

- (1) V skladu z bistvenimi zahtevami iz oddelka 3 so funkcionalne in tehnične specifikacije za podsistem tirna vozila v zvezi z dostopnostjo za invalide in funkcionalno ovirane osebe naslednje:
- sedeži,
 - prostori za invalidske vozičke,
 - vrata,
 - razsvetljava,
 - stranišča,
 - prehodi,
 - informacije za potnike,
 - spremembe višine,
 - oprijemala,
 - spalniki, dostopni z invalidskimi vozički,
 - položaj stopnic za vstop in izstop iz vozila.

4.2.2.1 *Sedeži*

4.2.2.1.1 *Splošno*

- (1) Na vseh sedežih ob prehodu so nameščeni držaji ali navpična oprijemala ali drugi pripomočki, ki jih potnik lahko uporabi za stabilnost pri gibanju po prehodu, razen če je sedež, v vzravnem položaju oddaljen manj kot 200 mm od:
- hrbtišča drugega, v nasprotno smer obrnjenega sedeža, ki je opremljen z držajem ali navpičnim oprijemalom ali drugim pripomočkom, ki ga lahko potnik uporabi za stabilnost,
 - oprijemala ali pregradne stene.
- (2) Držaji ali drugi pripomočki, ki jih potnik lahko uporabi za stabilnost, so nameščeni na višini od 800 mm do 1 200 mm nad tlemi, merjeno od središča uporabnega dela držaja, ne segajo v prehod in se vidno razlikujejo od sedeža.
- (3) V predelkih vagonov z vzdolžno razporejenimi sedeži se za zagotavljanje stabilnosti uporabljajo oprijemala. Ta oprijemala so med seboj oddaljena največ 2 000 mm, nameščena na višini od 800 mm do 1 200 mm nad tlemi in se vidno razlikujejo od druge notranje opreme vozila.
- (4) Držaji ali drugi pripomočki nimajo ostrih robov.

4.2.2.1.2 Prednostni sedeži

4.2.2.1.2.1 Splošno

- (1) Najmanj 10 odstotkov sedežev v stalni vlakovni kompoziciji ali posameznem vozilu in v vsakem razredu je označenih kot prednostni sedeži za invalide in funkcionalno ovirane osebe.
- (2) Prednostni sedeži in vozila s takimi sedeži so opremljeni z oznakami v skladu z Dodatkom N. Navede se, da morajo drugi potniki take sedeže prepustiti osebam, ki so upravičene do teh sedežev, če jih želijo uporabiti.
- (3) Prednostni sedeži so v prostoru za potnike v neposredni bližini zunanjih vrat. V dvonivojskih vozilih ali vlakovnih kompozicijah so lahko prednostni sedeži na obeh nivojih.
- (4) Raven opreme, ki je nameščena na prednostnih sedežih je najmanj enaka ravni opreme, ki je nameščena na običajnih sedežih istega tipa.
- (5) Če so sedeži določenega tipa opremljeni z nasloni za roke, so prednostni sedeži istega tipa opremljeni s premičnimi nasloni; to ne velja za naslone za roke ob bočni strani vozila ali vzdolž pregradne stene v oddelkih. Premični naslon se lahko premakne do naklona hrbtišča sedeža, tako da omogoča neoviran dostop do sedeža ali katerega koli sosednjega prednostnega sedeža.
- (6) Prednostni sedeži niso prekucni sedeži.
- (7) Vsak prednostni sedež in prostor, ki je na voljo uporabniku sedeža, je v skladu s slikami H1 do H4 iz Dodatka H.
- (8) Celotna uporabna sedalna površina prednostnega sedeža je široka najmanj 450 mm (glej sliko H1).
- (9) Na sprednjem robu sedeža je zgornji del blazine prednostnega sedeža med 430 mm in 500 mm nad tlemi.
- (10) Svetla višina prostora nad vsakim sedežem znaša najmanj 1 680 mm nad tlemi, razen pri dvonivojskih vlakih, kjer so nad sedeži police za prtljago. V takem primeru je pod policami za prtljago dovoljena manjša višina prostora nad sedežem za prednostne sedeže, in sicer 1 520 mm, pod pogojem, da se pri vsaj 50 % prednostnih sedežev ohrani višina prostora nad sedežem, ki znaša 1 680 mm.
- (11) Pri sedežih s premičnim hrbtnim naslonom dimenzije veljajo za sedež v povsem vzravnem položaju.

4.2.2.1.2.2 Sedeži, obrnjeni v isto smer

- (1) Pri prednostnih sedežih, obrnjenih v isto smer, je prostor pred vsakim sedežem skladen s sliko H2.
- (2) Razdalja med sprednjo površino hrbtnega naslona in navpično ravnino skozi zadnjo točko sedeža spredaj znaša najmanj 680 mm, pri čemer se razdalja med sedeži meri na sredini sedeža, 70 mm nad stičiščem sedežne blazine in hrbtnega naslona.
- (3) Razdalja med sprednjim robom sedežne blazine in isto navpično ravnino na sedežu spredaj znaša najmanj 230 mm.

4.2.2.1.2.3 Sedeži, obrnjeni drug proti drugemu

- (1) Pri prednostnih sedežih, obrnjenih drug proti drugemu, znaša razdalja med sprednjima robovoma sedežnih blazin najmanj 600 mm (glej sliko H3). Taka razdalja se ohranja, tudi če eden od sedežev, obrnjenih drug proti drugemu, ni prednostni sedež.
- (2) Če sta drug proti drugemu obrnjena prednostna sedeža opremljena z mizico, znaša vodoravna razdalja med sprednjim robom sedežne blazine in sprednjim robom mizice najmanj 230 mm (glej sliko H4). Če eden od sedežev, obrnjenih drug proti drugemu, ni prednostni sedež, je razdalja od tega sedeža do mizice lahko manjša, če se med sprednjima robovoma sedežnih blazin ohrani razdalja, ki znaša 600 mm. Skladnost s tem odstavkom se ne zahteva za mizice, ki so pritrjene na steno in katerih dolžina ne presega središnice sedeža ob oknu.

4.2.2.2 Prostori za invalidske vozičke

- (1) Glede na dolžino enote, brez upoštevanja lokomotive ali pogonske glave, ima enota najmanj toliko prostorov, dostopnih z invalidskim vozičkom, kot je navedeno v naslednji preglednici:

Preglednica 5

Najmanjše število prostorov za invalidski voziček na dolžino enote

Dolžina enote	Število prostorov za invalidske vozičke na enoto
Manj kot 30 m	1 prostor za invalidski voziček
30 do 205 metrov	2 prostora za invalidski voziček
Več kot 205 do 300 metrov	3 prostori za invalidski voziček
Več kot 300 metrov	4 prostori za invalidski voziček

- (2) Za zagotovitev stabilnosti je prostor za invalidski voziček zasnovan tako, da je invalidski voziček obrnjen v smer vožnje ali v nasprotno smer.
- (3) Po celotni dolžini prostora za invalidski voziček znaša širina 700 mm, in sicer od tal do višine najmanj 1 450 mm, z dodatnim prostorom za roke v širini 50 mm na vsaki strani, ob kateri stoji kakršna koli ovira za prosto gibanje rok uporabnikov invalidskega vozička (npr. stena ali konstrukcija) v višini od 400 mm do 800 mm nad tlemi (če je ena stran invalidskega vozička ob prehodu, ni treba izpolniti zahteve po dodatnih 50 mm na tej strani invalidskega vozička, kjer je že prostor).
- (4) Najmanjša razdalja na vzdolžni ravnini med zadnjim delom prostora za invalidski voziček in naslednjo površino je v skladu s slikami I1 do I3 iz Dodatka I.
- (5) Na prostoru za invalidski voziček med tlemi in stropom vozila ni nobenih ovir, razen police za prtljago, vodoravnega oprijemala v skladu z zahtevami iz točke 4.2.2.9, ki je pritrjeno na steno ali na strop vozila, ali mizice.
- (6) V zadnjem delu prostora za invalidski voziček je konstrukcija ali druga ustrezna oprema, ki je široka najmanj 700 mm. Višina konstrukcije ali opreme je taka, da se invalidski voziček, ki je nanjo naslonjen s hrbtno stranjo, ne more prevrniti vznak.
- (7) V prostoru za invalidski voziček so lahko vgrajeni prekucni sedeži, vendar ti v zloženem položaju ne zmanjšujejo najmanjših predpisanih mer prostora za invalidski voziček.
- (8) V prostor za invalidski voziček ali neposredno pred njega ni dovoljeno namestiti nobene stalne opreme, kot so nosilci za kolesa ali smuči.
- (9) Ob vsakem prostoru za invalidski voziček ali nasproti njega je na voljo vsaj en sedež za spremljevalca, ki potuje z uporabnikom invalidskega vozička. Ta sedež zagotavlja enako raven udobja kot drugi potniški sedeži in je lahko tudi na nasprotni strani prehoda.
- (10) Na vlakih, katerih konstrukcijsko določena hitrost presega 250 km/h, razen na dvonivojskih vlakih, se lahko uporabnik invalidskega vozička na prostoru za invalidski voziček, premesti na potniški sedež, ki je opremljen s premičnim naslonom za roke. Uporabnik invalidskega vozička se na potniški sedež premesti sam. V tem primeru je dovoljeno, da se sedež za spremljevalca prestavi v drugo vrsto. Ta zahteva velja za število prostorov za invalidski voziček na enoto iz preglednice 5.
- (11) Prostor za invalidski voziček je opremljen z napravo za klic na pomoč, s katero lahko uporabnik invalidskega vozička v primeru nevarnosti obvesti osebo, ki lahko ustrezno ukrepa.
- (12) Naprava za klic na pomoč je nameščena tako, da jo lahko uporabnik invalidskega vozička enostavno doseže, kot je prikazano na sliki L1 v Dodatku L.

- (13) Naprava za klic na pomoč ni nameščena v ozki vdolbini, ki onemogoča takojšnje in namerno upravljanje z dlanjo, vendar je lahko zaščitena pred nenamerno uporabo.
- (14) Vmesnik naprave za klic na pomoč ustreza opredelitvi iz točke 5.3.2.6.
- (15) Neposredno ob prostoru za invalidski voziček ali v njem je kot oznaka prostora za invalidski voziček zagotovljena oznaka, ki je v skladu z Dodatkom N.

4.2.2.3 Vrata

4.2.2.3.1 Splošno

- (1) Te zahteve se uporabljajo samo za vrata, ki zagotavljajo dostop do drugega javno dostopnega dela vlaka, razen za vrata stranišč.
- (2) Naprava za odpiranje ali zapiranje vrat, ki se upravlja ročno in jo uporabljajo potniki, se upravlja z dlanjo in s silo, ki ne presega 20 N.
- (3) Elementi za upravljanje vrat, ročni, na tipke ali drugi, se vidno razlikujejo od površine, na kateri so nameščeni.
- (4) Njihov vmesnik za potnike je v skladu s specifikacijami iz točke 5.3.2.1.
- (5) Če sta napravi za odpiranje in zapiranje vrat nameščeni druga nad drugo, je naprava za odpiranje vedno na vrhu.

4.2.2.3.2 Zunanja vrata

- (1) Svetla širina vseh zunanjih odprtih vrat, namenjenih potnikom, znaša v odprtem položaju najmanj 800 mm.
- (2) Na vlakih, katerih konstrukcijsko določena hitrost je manjša od 250 km/h, znaša svetla širina vrat za dostop z invalidskim vozičkom, ki omogočajo nivojski dostop, kot je opredeljen v točki 2.3, v odprtem položaju najmanj 1 000 mm.
- (3) Vse zunanje odprtine potniških vrat so na zunanji strani označene tako, da se vidno razlikujejo od preostalega stranskega dela vozila.
- (4) Zunanje odprtine vrat za dostop z invalidskim vozičkom so odprtine vrat, ki so najbližje prostorom za invalidski voziček.
- (5) Vrata za dostop z invalidskim vozičkom so jasno označena z oznako v skladu z Dodatkom N.
- (6) Na notranji strani vozila je mesto zunanje odprtine vrat jasno označeno s kontrastno barvo tal ob vratih.
- (7) Da je vrata mogoče odpreti, osebam v vlaku in zunaj njega sporoči dobro slišen in dobro viden signal. Ta opozorilni signal traja najmanj pet sekund, če pa se vrata v tem času odprejo, lahko signal ugasne po 3 sekundah.
- (8) Če se vrata odpirajo avtomatsko ali jih daljinsko odpira strojevodja ali drug član vlakovnega osebja, traja opozorilni signal najmanj 3 sekunde od začetka odpiranja.
- (9) Pred začetkom zapiranja vrat, ki se zapirajo avtomatsko ali daljinsko, se potnike na vlaku in zunaj njega opozori z zvočnim in vidnim opozorilnim signalom. Opozorilni signal se začne najmanj 2 sekundi pred začetkom zapiranja vrat in se nadaljuje med zapiranjem vrat.
- (10) Zvočni vir opozorilnih signalov vrat je nameščen v območju lokalne naprave za upravljanje vrat, če take naprave ni, pa ob odprtini vrat.
- (11) Vidni signal je viden v vlaku in zunaj njega ter je na takem mestu, da je čim manj možnosti, da ga zakrijejo potniki v predprostoru.
- (12) Opozorilni zvočni signali potniških vrat so v skladu s specifikacijami iz Dodatka G.
- (13) Vrata upravlja vlakovno osebje ali se upravlja polavtomatsko (tj. s tipkami, na katere pritisnejo potniki) ali avtomatsko.
- (14) Elementi za upravljanje vrat so na krilu vrat ali ob njem.

- (15) Sredina elementov za upravljanje zunanjih vrat s perona ni manj kot 800 mm in ne več kot 1 200 mm nad peroni, merjeno navpično nad vsemi peroni, za katere je vlak zasnovan. Če je vlak zasnovan za eno višino perona, sredina elementov za upravljanje zunanjih vrat ni manj kot 800 mm in ne več kot 1 100 mm nad navedeno višino perona, merjeno navpično.
- (16) Sredina elementov za upravljanje zunanjih vrat z notranje strani ni manj kot 800 mm in ne več kot 1 100 mm nad tlemi vozila, merjeno navpično.

4.2.2.3.3 Notranja vrata

- (1) Avtomatska in polavtomatska notranja vrata so opremljena z napravami, ki preprečujejo zagozditev potnikov med premikanjem vrat.
- (2) Svetla širina notranjih vrat, ki so namenjena uporabnikom invalidskega vozička, znaša najmanj 800 mm.
- (3) Sila, potrebna za odpiranje ali zapiranje ročnih vrat, ne presega 60 N.
- (4) Sredina elementov za upravljanje notranjih vrat ni manj kot 800 mm in ne več kot 1 100 mm nad tlemi vozila, merjeno navpično.
- (5) Avtomatska vrata, ki povezujejo vozila, delujejo sočasno v paru, ali pa druga vrata avtomatsko zaznajo, da se jim približuje potnik, in se odprejo.
- (6) Če je več kot 75 % površine vrat prozornih, je jasno označena z vidnimi oznakami.

4.2.2.4 Razsvetljava

- (1) Najmanjše vrednosti povprečne osvetljenosti v območjih za potnike so v skladu s točko 4.1.2 specifikacije iz zaporedne številke 6 Dodatka A. Zahteve v zvezi z enotnostjo teh vrednosti se ne uporabljajo za skladnost s to TSI.

4.2.2.5 Stranišča

- (1) Če je vlak opremljen s stranišči, je s prostora za invalidski voziček zagotovljen dostop do univerzalnega stranišča.
- (2) Standardna stranišča izpolnjujejo zahteve iz točk 5.3.2.2 in 5.3.2.3.
- (3) Univerzalna stranišča izpolnjujejo zahteve iz točk 5.3.2.2 in 5.3.2.4.
- (4) Če je vlak opremljen s stranišči, je zagotovljena previjalnica. Če ločena previjalnica ni zagotovljena ali če je zagotovljena, vendar ni dostopna za uporabnika invalidskega vozička, so univerzalna stranišča opremljena s previjalno mizo. Previjalna miza izpolnjuje zahteve iz točke 5.3.2.5.

4.2.2.6 Prehodi

- (1) Od vhoda v vozilo del prehoda poteka, kot sledi:
 - skozi vozila v skladu s sliko J1 iz Dodatka J,
 - med sosednjimi vozili enotne vlakovne kompozicije v skladu s sliko J2 iz Dodatka J,
 - od in do vrat za dostop z invalidskim vozičkom, prostorov za invalidski voziček in območij, dostopnih z invalidskim vozičkom, vključno s spalniki in univerzalnimi stranišči, če so ti zagotovljeni, v skladu s sliko J3 iz Dodatka J.
- (2) Zahteve glede najmanjše višine ni treba preverjati na:
 - vseh območjih dvonivojskih vozil,
 - sredinskih prehodih in območjih vrat enonivojskih vozil.

Na navedenih območjih je dovoljen manjši prostor nad glavo zaradi strukturnih omejitev (profila, fizičnega prostora).

- (3) Ob prostoru za invalidski voziček in na drugih mestih, kjer se mora invalidski voziček obrniti za 180°, je zagotovljen prostor za obračanje s premerom, ki znaša najmanj 1 500 mm. Del tega prostora za obračanje je lahko tudi prostor za invalidski voziček.
- (4) Če mora uporabnik invalidskega vozička spremeniti smer, je širina prehoda obeh hodnikov v skladu s preglednico K1 iz Dodatka K.

4.2.2.7 Informacije za potnike

4.2.2.7.1 Splošno

- (1) Zagotovijo se naslednje informacije:
 - varnostne informacije in varnostna navodila,
 - zvočna varnostna navodila skupaj z vidnimi signali v izrednih primerih,
 - oznake za opozorila, prepovedi in obveznosti,
 - informacije v zvezi s potjo vlaka, vključno z informacijami o zamudah in nenačrtovanih postankih,
 - informacije v zvezi z razvrstitvijo prostorov in opreme na vlaku.
- (2) Vidne informacije se jasno razlikujejo od ozadja.
- (3) Pisava, uporabljena za besedila, je lahko berljiva.
- (4) Za prikaz informacij o času, predstavljenih s števkami, se uporabi 24-urni sistem.

4.2.2.7.2 Oznake, piktogrami in otipne informacije

- (1) Vse varnostne oznake, oznake za opozorila, prepovedi in obveznosti vključujejo piktograme in so oblikovane v skladu s specifikacijo iz zaporedne številke 7 Dodatka A.
 - (2) Na enem mestu je drug ob drugem nameščenih največ pet piktogramov, vključno z usmerjevalno puščico za eno samo smer.
 - (3) Naslednji posebni piktogrami so zagotovljeni skupaj s simbolom za invalidski voziček v skladu z Dodatkom N:
 - usmerjevalne informacije za opremo, dostopno z invalidskim vozičkom,
 - oznake lokacije vrat, ki so dostopna z invalidskim vozičkom, na zunanji strani vlaka,
 - oznake za prostore za invalidski voziček na vlaku,
 - oznake za univerzalna stranišča.
- Simboli se lahko uporabijo skupaj z drugimi simboli (na primer: za številko vagona, stranišča itd.).
- (4) Če so zagotovljene indukcijske zanke, so označene s piktogramom v skladu z Dodatkom N.
 - (5) V univerzalnih straniščih, ki so opremljena z oprijemali na tečajih, je zagotovljen piktogram, ki prikazuje oprijemalo v zloženem in nameščenem položaju.
 - (6) Če vozilo zagotavlja rezervirane sedeže, je številka ali črka vozila (ki se uporablja v sistemu rezervacij) prikazana na zunanji strani vsakih vstopnih vrat ali ob njih. Številka ali črka je prikazana s pisavo, ki je visoka vsaj 70 mm in vidna, ko so vrata odprta ali zaprta.
 - (7) Če so sedeži označeni s črkami ali števkami, je številka ali črka sedeža prikazana na vsakem sedežu ali ob njem, s pisavo, ki je visoka vsaj 12 mm. Take številke in črke se vidno razlikujejo od ozadja.
 - (8) Oznake z otipnimi informacijami so zagotovljene v:
 - straniščih in spalnikih, dostopnih z invalidskim vozičkom, za informacije o načinu uporabe in napravo za klic na pomoč, če je ustrezno,
 - tirnih vozilih, za tipko za odpiranje/zapiranje vrat, ki so dostopna potnikom, in naprave za klic na pomoč.

4.2.2.7.3 Dinamične vidne informacije

- (1) Končna postaja ali pot je prikazana na zunanji strani vlaka na strani perona, ob vsaj enih vratih za dostop potnikov, na vsaj vsakem drugem vozilu vlaka.
- (2) Če vlaki obratujejo v železniškem sistemu, v katerem so na peronih postaj vsakih 50 m ali pogosteje prikazane dinamične vidne informacije, in če so informacije o končni postaji ali poti prikazane tudi na sprednji strani vlaka, prikaz teh informacij na bočni strani vozil ni obvezen.
- (3) Končna postaja ali pot vlaka je prikazana v vsakem vozilu.
- (4) Naslednja postaja vlaka je prikazana tako, da jo je mogoče prebrati z najmanj 51 % potniških sedežev v vsakem vozilu, vključno z 51 % prednostnih sedežev in z vseh prostorov za invalidski voziček.
- (5) Ta informacija se prikaže najmanj dve minuti pred prihodom vlaka na zadevno postajo. Če je naslednja postaja oddaljena manj kot dve minuti predvidene vožnje, se prikaže takoj po odhodu s prejšnje postaje.
- (6) Zahteva, da so informacije o končni in naslednji postaji vidne z 51 % potniških sedežev, se ne uporablja za vagona z oddelki, ki imajo največ 8 sedežev in hodnik ob strani. Vendar pa so te informacije vidne osebam, ki stojijo zunaj oddelka na hodniku, in potnikom na prostoru za invalidski voziček.
- (7) Informacije o naslednji postaji so lahko prikazane na istem prikazovalniku kot končna postaja. Takoj po zaustavitvi vlaka pa se na prikazovalniku znova prikaže končna postaja.
- (8) Če je sistem avtomatski, omogoča preklice in popravke nepravilnih ali zavajajočih informacij.
- (9) Notranji in zunanji prikazovalniki so v skladu z zahtevami iz točke 5.3.2.7. Pojem „prikazovalnik“ iz te točke se razume kot kakršna koli podpora dinamičnih informacij.

4.2.2.7.4 Dinamične zvočne informacije

- (1) Vlak je opremljen s sistemom za obveščanje potnikov, ki ga za redno obveščanje ali obveščanje v izrednih primerih uporablja strojevodja ali drug član osebja, ki je izrecno odgovoren za potnike.
- (2) Sistem za obveščanje potnikov lahko deluje ročno, avtomatsko ali se programira vnaprej. Če je sistem za obveščanje potnikov avtomatski, omogoča preklice in popravke nepravilnih ali zavajajočih informacij.
- (3) S sistemom za obveščanje potnikov je mogoče najaviti končno in naslednjo postajo vlaka na vsaki postaji ali ob odhodu z nje.
- (4) S sistemom za obveščanje potnikov je mogoče najaviti naslednjo postajo vlaka vsaj dve minuti pred prihodom vlaka na to postajo. Če je naslednja postaja oddaljena manj kot dve minuti predvidene vožnje, se najavi takoj po odhodu s prejšnje postaje.
- (5) Najmanjša vrednost zvočnih informacij po indeksu STI-PA znaša 0,45 v skladu s specifikacijo iz zaporedne številke 5 Dodatka A. Sistem za obveščanje potnikov izpolnjuje zahtevo za vse sedeže in prostore za invalidske vozičke.

4.2.2.8 Spremembe višine

- (1) Višina notranjih stopnic (razen stopnic za zunanji dostop) znaša največ 200 mm, najmanjša globina pa 280 mm, merjeno na vzdolžni srednjici stopnic. Za dvonivojske vlake lahko ta vrednost za stopnice za dostop v zgornji in spodnji nivo znaša 270 mm.
- (2) Prva in zadnja stopnica sta označeni vsaj s trakom v kontrastni barvi in z globino, ki znaša 45 mm do 55 mm po celotni širini stopnice na sprednji in zgornji površini čelnega vogala stopnice.
- (3) Stopnišče z več kot tremi stopnicami je opremljeno z oprijemali na obeh straneh in na dveh višinah. Višje oprijemalo je nameščeno na višini od 850 mm do 1 000 mm nad tlemi. Nižje oprijemalo je nameščeno na višini od 500 mm do 750 mm nad tlemi.

- (4) Stopnišče z eno, dvema ali tremi stopnicami je opremljeno najmanj z enim oprijemalom na obeh straneh ali drugim pripomočkom, ki ga lahko potnik uporabi za stabilnost.
- (5) Oprijemala so v skladu s točko 4.2.2.9.
- (6) Med predprostorom zunanjih vrat za dostop z invalidskim vozičkom, prostorom za invalidski voziček, univerzalnim spalnikom in univerzalnim straniščem ne sme biti nobenih stopnic razen pragov vrat, ki pa niso višji od 15 mm, razen če je za premostitev stopnice zagotovljeno dvigalo. Dvigalo je v skladu z zahtevami iz točke 5.3.2.10.
- (7) Največji naklon klančin v tirnih vozilih ne presega naslednjih vrednosti:

Preglednica 6

Največji naklon za klančine v tirnih vozilih

Dolžina klančine	Največji naklon (v stopinjah)	Največji naklon (v %)
Poti med predprostorom zunanjih vrat za dostop z invalidskim vozičkom, prostorom za invalidski voziček, spalnikom, dostopnim z invalidskim vozičkom, in univerzalnim straniščem		
Do 840 mm v enonivojskih vagonih	6,84	12
Do 840 mm v dvonivojskih vagonih	8,5	15
> 840 mm	3,58	6,25
Druga območja na vlaku		
> 1 000 mm	6,84	12
Od 600 mm do 1 000 mm	8,5	15
Manj kot 600 mm	10,2	18
<i>Opomba:</i> Ti nakloni se merijo, ko vozilo stoji na ravni progi brez naklona.		

4.2.2.9 Oprijemala

- (1) Vsa oprijemala v vozilu imajo okrogel prerez z zunanjim premerom od 30 mm do 40 mm in so najmanj 45 mm oddaljena od vseh sosednjih površin, razen svojih nosilcev.
- (2) Če je oprijemalo ukrivljeno, znaša polmer krivine na notranji površini najmanj 50 mm.
- (3) Vsa oprijemala se vidno razlikujejo od ozadja.
- (4) Zunanje odprtine vrat so na obeh straneh opremljene z oprijemali, ki so nameščena na notranji strani, kolikor je mogoče blizu zunanji steni vozila. Izjemoma to ne velja za eno stran odprtine vrat, če je opremljena z napravo, kot je dvigalo na vozilu.
- (5) Ta oprijemala so:
 - navpična oprijemala, ki segajo od 700 mm do 1 200 mm nad prag prve stopnice, za vse zunanje odprtine vrat,
 - dodatna oprijemala na višini od 800 mm do 900 mm nad prvo uporabno stopnico in so vzporedna s črto čelnih vogalov stopnice, za odprtine vrat z več kot dvema vstopnima stopnicama.
- (6) Če je sredinski prehod med vozili, ki ga uporabljajo potniki, ožji od 1 000 mm in daljši od 2 000 mm, je opremljen z oprijemali ali držaji v samem prehodu ali ob njem.

- (7) Če je sredinski prehod širok 1 000 mm ali širši, so v sredinskem prehodu zagotovljena oprijemala ali držaji.

4.2.2.10 Spalniki, dostopni z invalidskim vozičkom

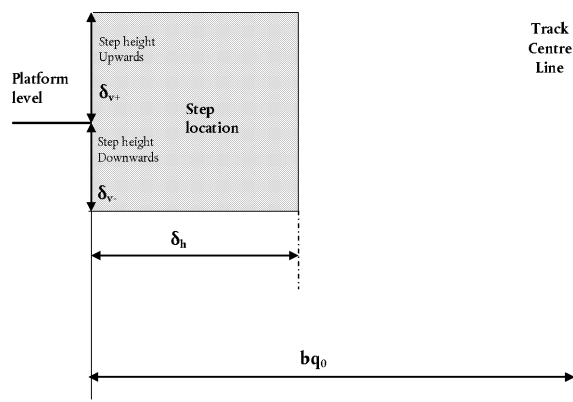
- (1) Če je vlak opremljen s spalniki za potnike, je zagotovljeno vozilo z najmanj enim spalnikom, dostopnim z invalidskim vozičkom.
- (2) Če ima vlak več kot eno vozilo s spalniki za potnike, sta na vlaku zagotovljena najmanj dva spalnika, dostopna z invalidskim vozičkom.
- (3) Če je v železniškem vozilu spalnik, dostopen z invalidskim vozičkom, je na zunanji strani vrat zadevnega vozila in vrat spalnika, dostopnega z invalidskim vozičkom, oznaka v skladu z Dodatkom N.
- (4) Za notranji prostor spalnika, dostopnega z invalidskim vozičkom, se upoštevajo zahteve iz točke 4.2.2.6 v zvezi s tem, kaj se v spalniku pričakuje od uporabnika invalidskega vozička.
- (5) Spalnik je opremljen z najmanj dvema napravama za klic na pomoč, ki v primeru uporabe pošljeta signal osebi, ki lahko ustrezno ukrepa; vzpostavitev komunikacije ni potrebna.
- (6) Vmesnik naprav za klic na pomoč ustreza opredelitvi iz točke 5.3.2.6.
- (7) Ena naprava za klic na pomoč je nameščena največ 450 mm nad tlemi, merjeno navpično od površine tal do sredine elementa za upravljanje. Nameščena je tako, da jo lahko doseže na tleh ležeča oseba.
- (8) Druga naprava za klic na pomoč je nameščena najmanj 600 mm in največ 800 mm nad tlemi, merjeno navpično do sredine elementa za upravljanje.
- (9) Ti dve napravi za klic na pomoč sta nameščeni na dveh različnih navpičnih površinah spalnika.
- (10) Naprave za klic na pomoč se razlikujejo od vseh drugih elementov za upravljanje opreme v spalniku, so drugačne barve kot vse druge naprave za upravljanje in se vidno razlikujejo od ozadja.

4.2.2.11 Položaj stopnic za vstop in izstop iz vozila

4.2.2.11.1 Splošne zahteve

- (1) Dokaže se, da je točka na sredini čelnega vogala stopnice za dostop ob vseh vratih za dostop potnikov, na obeh straneh vozila, ki pravilno deluje in ki z novimi kolesi osredinjeno stoji na tirih, znotraj površine, ki je opredeljena kot položaj stopnice („Step location“) na spodnji sliki 1.

SLIKA 1



- (2) Vrednosti bq_0 , δ_h , δv_+ in δv_- so odvisne od tipa perona, na katerem se bo tirno vozilo predvidoma ustavljalo. Te vrednosti so naslednje:
- bq_0 se izračuna na podlagi tirne širine, po kateri naj bi vozil vlak, v skladu s specifikacijo iz zaporedne številke 8 Dodatka A. Svetli profili so opredeljeni v poglavju 4.2.3.1 TSI infrastruktura (TSI INF),
 - δ_h , δv_+ in δv_- so opredeljene v preglednicah 7 do 9.

Preglednica 7 za vsa tirna vozila, ki se bodo med normalnim obratovanjem predvidoma ustavljala na peronih višine 550 mm:

Preglednica 7

Vrednosti δ_h , δv_+ in δv_- za peron višine 550 mm

	δ_h mm	δv_+ mm	δv_- mm
Na ravni progi brez naklona	200	230	160
Na progi s polmerom loka zavoja 300 m	290	230	160

Preglednica 8 za vsa tirna vozila, ki se bodo med normalnim obratovanjem predvidoma ustavljala na peronih višine 760 mm:

Preglednica 8

Vrednosti δ_h , δv_+ in δv_- za peron višine 760 mm

	δ_h mm	δv_+ mm	δv_- mm
Na ravni progi brez naklona	200	230	160
Na progi s polmerom loka zavoja 300 m	290	230	160

Preglednica 9 za vsa tirna vozila, ki se bodo med normalnim obratovanjem predvidoma ustavljala na peronih višine 760 mm in na peronih višine 550 mm ter ki imajo dve ali več vstopnih stopnic:

Za eno stopnico se uporabljajo že navedene vrednosti iz preglednice 7, za naslednjo stopnico proti notranjosti vozila pa se uporabljajo naslednje vrednosti glede na peron z nazivno višino 760 mm:

Preglednica 9

Vrednosti δ_h , δv_+ in δv_- za drugo stopnico za peron višine 760 mm

	δ_h mm	δv_+ mm	δv_- mm
Na ravni progi brez naklona	380	230	160
Na progi s polmerom loka zavoja 300 m	470	230	160

- (3) Tehnična dokumentacija, ki se zahteva v točki 4.2.12 TSI lokomotive in potniška tirna vozila (TSI LOC&PAS), vključuje informacije o višini in odmiku teoretičnega perona, katerih rezultat je navpični vmesni prostor (δv_+), ki meri 230 mm, in vodoravni vmesni prostor (δ_h), ki meri 200 mm, s točke na sredini čelnega vogala najnižje stopnice tirnega vozila na ravni progi brez naklona.

4.2.2.11.2 Stopnice za vstop/izstop

- (1) Vse stopnice za vstop in izstop imajo neдрsečo površino in njihova dejanska svetla širina je enaka širini odprtine vrat.
- (2) Notranje stopnice za zunanji dostop so globoke najmanj 240 mm med navpičnimi robovi stopnice in visoke največ 200 mm. Višina posamezne stopnice se lahko poveča na največ 230 mm, če se dokaže, da se s tem število vseh potrebnih stopnic zmanjša za eno.
- (3) Dvižna višina vseh stopnic je enaka.
- (4) Prva in zadnja stopnica sta označeni vsaj s trakom v kontrastni barvi z globino od 45 mm do 55 mm, ki zavzema najmanj 80 % celotne širine stopnice na zgornji površini čelnega vogala stopnice. Podoben trak označuje sprednjo površino zadnje stopnice ob vstopu v enoto.
- (5) Zunanja vstopna stopnica, fiksna ali premična, je med stopnicami visoka največ 230 mm in globoka najmanj 150 mm.
- (6) Če je vgrajena stopniščna ploščad in je podaljsek praga vrat na zunanji strani vozila ter če med to ploščadjo in tlemi vozila ni nobene spremembe višine, se taka ploščad v okviru te specifikacije ne šteje za stopnico. Dopustno je tudi majhno zmanjšanje višine, za največ 60 mm, med tlemi ob pragu vrat in površino zunaj vozila, ki se uporablja kot vodilo in tesnilo vrat, in tak prehod se ne šteje za stopnico.
- (7) Do predprostora vozila se povzpne po največ 4 stopnicah, od katerih je ena lahko zunanja.
- (8) Za tirna vozila, ki naj bi se med normalnim obratovanjem ustavljala na obstoječih peronih, nižjih od 380 mm, na katerih so vstopna vrata za potnike nad podstavnimi vozički, ni zahtevana skladnost z navedenima točkama (2) in (5), če se lahko dokaže, da je zaradi tega porazdelitev višine stopnic enakomernejša.

4.2.2.12 Pripomočki za vstop

- (1) Zagotovljen je varen sistem shranjevanja, tako da pripomočki za vstop, vključno s prenosnimi klančini, ne ovirajo potnikovega invalidskega vozička ali pripomočka za gibanje ali da ob nenadnem zavihanju ne ogrožajo potnikov.
- (2) V skladu s predpisi iz točke 4.4.3 so v tirnih vozilih lahko zagotovljene naslednje vrste pripomočkov za vstop:

4.2.2.12.1 Premična stopnica in premostitvena plošča

- (1) Premična stopnica je zložljiva naprava, ki je vgrajena v vozilo na nivoju, nižjem od praga vrat, je povsem avtomatska in se aktivira skupaj s programom odpiranja/zapiranja vrat.
- (2) Premostitvena plošča je zložljiva naprava, ki je vgrajena v vozilo tako, da je čim bližje nivoju praga vrat, je povsem avtomatska in se aktivira skupaj s programom odpiranja/zapiranja vrat.
- (3) Če iztegnjene premične stopnice ali premostitvene plošče presegajo predpisane mere, se premikanje vlaka ob iztegnjeni stopnici ali plošči onemogoči.
- (4) Premična stopnica ali premostitvena plošča se povsem iztegne, preden se vrata odprejo in lahko potniki stopijo nanjo, ter se lahko začne zlagati šele takrat, ko potniki ne morejo več stopiti skozi odprto vrata.
- (5) Premične stopnice in premostitvene plošče so v skladu z zahtevami iz točke 5.3.2.8.

4.2.2.12.2 Klančina na vozilu

- (1) Klančina na vozilu je naprava, ki je nameščena med pragom vrat vozila in peronom. Lahko je ročna, polavtomatska ali avtomatska.
- (2) Klančine na vozilu izpolnjujejo zahteve iz točke 5.3.2.9.

4.2.2.12.3 Dvigalo na vozilu

- (1) Dvigalo na vozilu je naprava, ki je vgrajena v odprtino vrat vozila in omogoča premostitev največje razlike v višini med tlemi vozila in peronom postaje, na kateri se uporablja.
- (2) Ko je dvigalo v zloženem položaju, je najmanjša svetla širina odprtine vrat v skladu s točko 4.2.2.3.2.
- (3) Dvigala na vozilu izpolnjujejo zahteve iz točke 5.3.2.10.

4.3 Funkcionalne in tehnične specifikacije vmesnikov

4.3.1 Vmesniki s podsistemom infrastruktura

Preglednica 10

Vmesnik s podsistemom infrastruktura

Vmesnik s podsistemom infrastruktura			
TSI PRM		TSI INF	
Parameter	Točka	Parameter	Točka
Položaj stopnic za vstop in izstop iz vozila	4.2.2.11	Peroni	4.2.9
Posebni primeri glede položaja stopnic za vstop in izstop iz vozila	7.3.2.6	Posebni primeri glede peronov	7.7

4.3.2 Vmesniki s podsistemom tirna vozila

Preglednica 11

Vmesnik s podsistemom tirna vozila

Vmesnik s podsistemom tirna vozila			
TSI PRM		TSI LOC&PAS	
Parameter	Točka	Parameter	Točka
Podsistem tirna vozila	4.2.2	Postavke v zvezi s potniki	4.2.5

4.3.3 Vmesniki s podsistemom telematske aplikacije za potniški promet

Preglednica 12

Vmesnik s podsistemom telematske aplikacije za potnike

Vmesnik s podsistemom TAP			
TSI PRM		TSI TAP	
Parameter	Točka	Parameter	Točka
Dostopnost postaje Pomoč pri vstopu na vlak in izstopu iz njega	4.4.1	Obravnavanje informacij v zvezi s prevozom ter pomočjo za invalide in funkcionalno ovirane osebe	4.2.6

Vmesnik s podsistemom TAP			
TSI PRM		TSI TAP	
Parameter	Točka	Parameter	Točka
Pomoč pri vstopu na vlak in izstopu iz njega	4.4.2	Obravnavanje informacij v zvezi s prevozom ter pomočjo za invalide in funkcionalno ovirane osebe	4.2.6
Dostop in rezervacije	4.4.2	Obravnavanje razpoložljivosti/rezervacij	4.2.9
Vidne informacije	4.2.1.10	Obravnavanje zagotavljanja informacij na območju postaje	4.2.12
Zvočne informacije	4.2.1.11	Obravnavanje zagotavljanja informacij na območju postaje	4.2.12
Informacije za potnike	4.2.2.7	Obravnavanje zagotavljanja informacij na območju vozila	4.2.13

4.4 Operativni predpisi

V nadaljevanju opisani operativni predpisi niso del ocenjevanja podsistemov.

Ta TSI ne določa operativnih predpisov za evakuacijo v primerih nevarnosti, ampak le ustrezne tehnične zahteve. Namen tehničnih zahtev za infrastrukturo in tirna vozila je olajšati evakuacijo za vse, tudi invalide in funkcionalno ovirane osebe.

4.4.1 Podsistem infrastruktura

Ob upoštevanju bistvenih zahtev iz oddelka 3 so operativni predpisi, ki veljajo posebej za podsistem infrastruktura v zvezi z dostopnostjo za invalide in funkcionalno ovirane osebe, naslednji:

— Splošno

Upravljevec infrastrukture ali upravljevec postaje ima pisne smernice, ki zagotavljajo, da imajo vsi invalidi in vse funkcionalno ovirane osebe ves čas obratovanja dostop do potniške infrastrukture v skladu s tehničnimi zahtevami te TSI. Poleg tega so te smernice, če je to ustrezno, združljive z vsemi smernicami prevoznika v železniškem prometu, ki bi želel uporabljati prostore (glej točko 4.4.2). Smernice se izvajajo z ustreznim obveščanjem osebja, postopki in usposabljanjem. Smernice za infrastrukturo med drugim vključujejo operativne predpise za naslednje primere:

— Dostopnost postaje

Sprejmejo se operativni predpisi, da se zagotovijo informacije o ravni dostopnosti vseh postaj.

— Postaje brez osebja – izdaja vozovnic slabovidnim potnikom

Sprejmejo in izvajajo se operativni predpisi glede postaj brez osebja, opremljenih z avtomati za prodajo vozovnic (glej točko 4.2.1.8). V takih primerih se vedno zagotovi drugačen način izdajanja vozovnic, ki je primeren za slabovidne potnike (na primer dovoljen nakup vozovnice na vlaku ali na končni postaji).

— Kontrola vozovnic – vrtljivi križi

Če se za kontrolo vozovnic uporabljajo vrtljivi križi, se izvajajo operativni predpisi, ki invalidom in funkcionalno oviranim osebam omogočajo vzporeden prehod skozi te kontrolne točke. Ta posebni prehod je primeren za uporabnike invalidskega vozička; upravlja ga lahko osebje ali avtomat.

— Razsvetljava na peronu

Na peronih, kjer se ne pričakuje noben vlak, je dovoljeno ugasniti razsvetljavo.

— Vidne in zvočne informacije – zagotavljanje doslednosti

Izvajajo se operativni predpisi, da se zagotovi usklajenost bistvenih vidnih in zvočnih informacij (glej točki 4.2.1.10 in 4.2.1.11). Osebe, ki obvešča potnike, upošteva standardne postopke, da zagotovi popolno doslednost bistvenih informacij.

Informacije o poti se ne združujejo z oglasi.

Opomba: Splošne informacije o storitvah javnega prevoza se v okviru te točke ne obravnavajo kot oglasi.

— Sistem za zvočno obveščanje potnikov na zahtevo

Če na postaji zvočnih informacij ne zagotavlja sistem javnega ozvočenja (glej 4.2.1.11), se z izvajanjem operativnih predpisov zagotovi druga oblika sistema zvočnega obveščanja potnikov na postaji (npr. telefonska služba za informacije z informatorjem ali odzivnikom).

— Peron – območje uporabe pripomočka za vstop uporabnikov invalidskih vozičkov

Prevoznik v železniškem prometu in upravljavec infrastrukture ali upravljavec postaje skupaj določita eno ali več območij na peronu, kjer se bo pripomoček verjetno uporabljal, pri čemer upoštevata različne sestave vlaka.

Izvajajo se operativni predpisi, da se določi, kjer je to mogoče, mesto zaustavitve vlakov glede na območja uporabe pripomočkov za vstop.

— Varnost ročnih pripomočkov in pripomočkov na mehanski pogon za vstop uporabnikov invalidskih vozičkov

Osebe postaje izvaja operativne predpise o upravljanju pripomočkov za vstop (glej točko 4.2.1.14).

Izvaja se operativni predpis glede tega, kako osebe uporablja premično varnostno pregrado, s katero so opremljena dvigala za invalidske vozičke (glej točko 4.2.1.14).

Izvajajo se operativni predpisi, ki zagotavljajo, da lahko osebe varno upravlja klančine za vstop pri nameščanju, zavarovanju, dviganju, spuščanju in shranjevanju (glej točko 4.2.1.14).

— Pomoč pri vstopu na vlak in izstopu iz njega

Izvajajo se operativni predpisi, ki zagotavljajo, da se osebe zaveda, da invalidi in funkcionalno ovirane osebe morda potrebujejo pomoč pri vstopanju na vlak in izstopanju iz njega, ter po potrebi zagotovi tako pomoč.

Pogoji, pod katerimi se invalidom in funkcionalno oviranim osebam zagotovi pomoč, so opredeljeni v Uredbi (ES) št. 1371/2007 Evropskega parlamenta in Sveta ⁽¹⁾.

— Nadzorovan nivojski prehod čez progo

Če so dovoljeni nadzorovani nivojski prehodi čez progo, se izvajajo operativni predpisi, ki zagotavljajo, da osebe na takih prehodih čez progo ponuja ustrezno pomoč invalidom in funkcionalno oviranim osebam, vključno z obveščanjem, kdaj je varno prečkati progo.

4.4.2 *Podsistem tirna vozila*

Ob upoštevanju bistvenih zahtev iz oddelka 3 so operativni predpisi, ki veljajo posebej za podsistem tirna vozila v zvezi z dostopnostjo za invalide in funkcionalno ovirane osebe, naslednji:

— Splošno

Prevoznik v železniškem prometu ima pisne smernice, ki zagotavljajo, da je dostop do potniških tirnih vozil ves čas obratovanja v skladu s tehničnimi zahtevami te TSI. Poleg tega so te smernice združljive s

⁽¹⁾ Uredba (ES) št. 1371/2007 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 23. oktobra 2007 o pravicah in obveznostih potnikov v železniškem prometu (UL L 315, 3.12.2007, str. 14–41).

smernicami upravljavca infrastrukture ali upravljavca postaje (glej točko 4.4.1). Smernice se izvajajo z ustreznim obveščanjem osebja, postopki in usposabljanjem. Smernice za tirna vozila med drugim vključujejo operativne predpise za naslednje primere:

— Dostop do prednostnih sedežev in njihova rezervacija

V zvezi s sedeži, ki so razvrščeni kot „prednostni sedeži“, sta dve možnosti: (i) nerezervirano in (ii) rezervirano (glej točko 4.2.2.1.2). V primeru (i) so operativni predpisi namenjeni drugim potnikom (tj. z oznakami), od katerih zahtevajo, da dajo prednost invalidom in funkcionalno oviranim osebam, ki so upravičeni do uporabe teh sedežev, in da jim ustrezno odstopijo zasedene sedeže. V primeru (ii) prevoznik v železniškem prometu izvaja operativne predpise, ki zagotavljajo enakopravno obravnavo invalidov in funkcionalno oviranih oseb v sistemu rezervacij vozovnic. Ti predpisi zagotavljajo, da so prednostni sedeži do določenega časa pred odhodom vlaka za rezervacije na voljo samo invalidom in funkcionalno oviranim osebam. Po tem času pred odhodom lahko prednostne sedeže rezervirajo vsi potniki, vključno z invalidi in funkcionalno oviranimi osebami.

— Prevoz psov pomočnikov

Sprejmejo se operativni predpisi, ki zagotavljajo, da se invalidom in funkcionalno oviranim osebam prevoz psa pomočnika ne zaračunava dodatno.

— Dostop do prostorov za invalidske vozičke in njihova rezervacija

Predpisi za dostop do prednostnih sedežev in njihovo rezervacijo veljajo tudi za prostore za invalidski voziček, pri čemer imajo prednost samo uporabniki invalidskega vozička. Operativni predpisi tudi zagotavljajo, da spremljevalec (ki ni funkcionalno ovirana oseba) lahko sedi na (i) rezerviranem ali (ii) nerezerviranem sedežu ob ali nasproti prostora za invalidski voziček.

— Dostop do univerzalnih spalnikov in njihova rezervacija

Predpisi za rezervacijo prednostnih sedežev veljajo tudi za univerzalne spalnike (glej točko 4.2.2.10). Operativni predpisi pa prepovedujejo uporabo univerzalnih spalnikov brez rezervacije (tj. vedno je obvezna vnaprejšnja rezervacija).

— Aktiviranje zunanjih vrat, ki ga izvede vlakovno osebje

Izvajajo se operativni predpisi o postopku aktiviranja zunanjih vrat, ki ga izvede vlakovno osebje, da se zagotovi varnost za vse potnike, vključno z invalidi in funkcionalno oviranimi osebami (glej točko 4.2.2.3.2).

— Naprava za klic na pomoč na prostoru za invalidski voziček, v univerzalnih straniščih ali spalnikih, dostopnih z invalidskim vozičkom

Izvajajo se operativni predpisi, da se zagotovita ustrezno odzivanje in ukrepanje vlakovnega osebja ob aktiviranju naprave za klic na pomoč (glej odstavke 4.2.2.2, 4.2.2.5 in 4.2.2.10). Odzivanje in ukrepanje se lahko razlikuje glede na vir klica na pomoč.

— Zvočna varnostna navodila v izrednih primerih

Izvajajo se operativni predpisi o prenosu zvočnih varnostnih navodil za potnike v izrednih primerih (glej točko 4.2.2.7.4). Ti predpisi vključujejo tudi naravo navodil in način prenosa.

— Vidne in zvočne informacije – nadzor oglasov

Na voljo so podatki o poti ali omrežju, v katerem vozi vlak (prevoznik v železniškem prometu se odloči, kako se zagotovijo te informacije).

Informacije o poti se ne združujejo z oglasi.

Opomba: splošne informacije o storitvah javnega prevoza se v okviru te točke ne obravnavajo kot oglasi.

— Avtomatski informacijski sistemi – ročno popravljanje napačnih ali zavajajočih informacij

Izvajajo se operativni predpisi, na podlagi katerih lahko vlakovno osebje preveri ali popravi napačne avtomatsko predvajane informacije (glej točko 4.2.2.7).

- Predpisi za najavljanje končne in naslednje postaje

Izvajajo se operativni predpisi, ki zagotavljajo, da se naslednja postaja najavi vsaj 2 minuti pred prihodom nanjo (glej točko 4.2.2.7).

- Predpisi o sestavi vlaka, ki zagotavljajo uporabnost pripomočkov za vstop uporabnikov invalidskih vozičkov glede na ureditev peronov

Izvajajo se operativni predpisi, da se ob upoštevanju sprememb sestave vlaka lahko določijo varna območja uporabe pripomočkov za vstop uporabnikov invalidskega vozičkov glede na mesto zaustavitve vlaka.

- Varnost ročnih pripomočkov in pripomočkov na mehanski pogon za vstop uporabnikov invalidskih vozičkov

Izvajajo se operativni predpisi o upravljanju pripomočkov za vstop, za kar je odgovorno vlakovno in postajno osebje. Pri ročno upravljanih napravah postopki zagotavljajo, da se od osebja zahteva kar najmanj fizičnega napora. Pri električnih napravah postopki zagotavljajo zanesljivo delovanje v izrednih primerih ob izpadu energije. Izvaja se operativni predpis o uporabi premične varnostne pregrade na dvigalih za invalidske vozičke, za kar je odgovorno vlakovno ali postajno osebje.

Izvajajo se operativni predpisi, ki zagotavljajo, da lahko vlakovno in postajno osebje varno upravlja klančine za vstop pri nameščanju, zavarovanju, dviganju, spuščanju in shranjevanju.

- Pomoč pri vstopu na vlak in izstopu iz njega

Izvajajo se operativni predpisi, ki zagotavljajo, da se osebje zaveda, da invalidi in funkcionalno ovirane osebe morda potrebujejo pomoč pri vstopanju na vlak in izstopanju iz njega, ter po potrebi zagotovi tako pomoč.

Pogoji, pod katerimi se invalidom in funkcionalno oviranim osebam zagotovi pomoč, so opredeljeni v Uredbi (ES) št. 1371/2007.

Peron – območje uporabe pripomočka za vstop uporabnikov invalidskega vozička

Prevoznik v železniškem prometu in upravljavec infrastrukture ali upravljavec postaje skupaj določita območje na peronu, kjer se bo pripomoček verjetno uporabljal, in dokažeta veljavnost namena tega območja. To območje je združljivo z obstoječimi peroni, na katerih so predvideni postanki vlaka.

Iz navedenega izhaja, da se za izpolnitev zahteve mesto zaustavitve vlaka v nekaterih primerih prilagodi.

Izvajajo se operativni predpisi, da se ob upoštevanju različnih sestav vlaka (glej točko 4.2.1.12) lahko določi mesto zaustavitve vlaka glede na območja uporabe pripomočkov za vstop.

- Zasilna namestitvev premičnih stopnic

Izvajajo se operativni predpisi za zasilno shranjevanje ali namestitvev premostitvene plošče ob izpadu energije.

- Obratovalne sestave tirnih vozil, ki so ali niso v skladu s to TSI

Pri sestavljanju vlaka iz skladnih in neskladnih tirnih vozil se izvajajo operativni postopki, ki zagotavljajo, da sta na vlaklu zagotovljena vsaj dva prostora za invalidske vozičke v skladu s to TSI. Če so na vlaklu na voljo stranišča, se zagotovi, da imajo uporabniki invalidskih vozičkov dostop do univerzalnega stranišča.

Pri takih sestavah tirnih vozil se z ustreznimi postopki zagotovi, da so v vseh vozilih na voljo vidne in zvočne informacije o poti.

Pri takih sestavah vlaka je dopustno, da sistemi dinamičnih informacij in naprave za klic na pomoč na prostoru za invalidski voziček/v univerzalnih straniščih/spalnikih, dostopnih z invalidskim vozičkom, ne delujejo v celoti.

- Sestavljanje vlakov iz posameznih vozil, ki so skladna s to TSI

Če je vlak sestavljen iz vozil, ki so bila posamično ocenjena v skladu s točko 6.2.7, se izvajajo operativni postopki, da se zagotovi skladnost celotnega vlaka s točko 4.2 te TSI.

4.4.3 *Zagotavljanje pripomočkov za vstop in zagotavljanje pomoči*

Upravljevec infrastrukture ali upravljevec postaje in prevoznik v železniškem prometu se dogovorita o zagotavljanju in upravljanju pripomočkov za vstop ter zagotavljanju pomoči in drugih oblik prevoza v skladu z Uredbo (ES) št. 1371/2007, da se določi, kdo je odgovoren za upravljanje pripomočkov za vstop in drugih oblik prevoza. Upravljevec infrastrukture (ali eden ali več upravljavcev postaje) in prevoznik v železniškem prometu zagotovita, da je dogovorjena delitev odgovornosti najbolj sprejemljiva in izvedljiva rešitev za vse.

Taki dogovori opredeljujejo:

- postajne perone, na katerih mora pripomoček za vstop upravljati upravljevec infrastrukture ali upravljevec postaje, in tirna vozila, za katera se uporablja,
- postajne perone, na katerih mora pripomoček za vstop upravljati prevoznik v železniškem prometu, in tirna vozila, za katera se uporablja,
- tirna vozila, na katerih mora pripomoček za vstop zagotoviti in upravljati prevoznik v železniškem prometu, ter postajni peron, na katerem se bo uporabljal,
- tirna vozila, na katerih mora pripomoček za vstop zagotoviti prevoznik v železniškem prometu, upravljati pa ga mora upravljevec infrastrukture ali upravljevec postaje, in postajne perone, na katerih se bo uporabljal,
- pogoje za zagotavljanje drugih oblik prevoza, če:
 - perona ni mogoče doseči preko dostopa brez ovir ali
 - ni mogoče zagotoviti pomoči pri nameščanju pripomočka za vstop med peronom in tirnim vozilom.

4.5 **Predpisi glede vzdrževanja**

4.5.1 *Podsistem infrastrukture*

Upravljevec infrastrukture ali upravljevec postaje izvaja postopke, ki vključujejo zagotavljanje drugih vrst pomoči za invalide in funkcionalno ovirane osebe med vzdrževanjem, menjavo ali popravili opreme, ki je namenjena invalidom in funkcionalno oviranim osebam.

4.5.2 *Podsistem tirna vozila*

Če oprema, ki je bila zagotovljena za invalide in funkcionalno ovirane osebe, odpove ali se poškoduje (vključno z otipnimi oznakami), prevoznik v železniškem prometu zagotovi postopke za popravilo ali zamenjavo opreme v 6 delovnih dneh od prejete poročila o dogodku.

4.6 **Poklicne kvalifikacije**

Poklicne kvalifikacije osebja, ki so zahtevane za upravljanje in vzdrževanje podsistema infrastrukture ali tirna vozila, v skladu s tehničnim področjem uporabe, ki je opredeljen v točki 1.1, in v skladu s točko 4.4, ki vsebuje seznam operativnih predpisov, na katerega se nanaša ta TSI, so naslednje:

Poklicno usposabljanje osebja, ki opravlja naloge spremljanja vlakov, izvajanja storitev in zagotavljanja pomoči potnikom na postaji ter prodaje vozovnic, zajema ozaveščanje o invalidnosti in enakopravnosti, vključno s posebnimi potrebami vseh invalidov in funkcionalno oviranih oseb.

Poklicno usposabljanje tehnikov in vodstvenih delavcev, odgovornih za vzdrževanje in upravljanje infrastrukture ali tirnih vozil, zajema ozaveščanje o invalidnosti in enakopravnosti, vključno s posebnimi potrebami vseh invalidov in funkcionalno oviranih oseb.

4.7 **Zdravstveni in varnostni pogoji**

V okviru te TSI ni posebnih zahtev glede zdravstvenih in varnostnih pogojev za osebe, ki so potrebni za upravljanje podsistema infrastruktura ali tirna vozila ali za izvajanje TSI.

4.8 **Registra infrastrukture in tirnih vozil**

4.8.1 *Register infrastrukture*

Značilnosti infrastrukture, ki jih je treba zabeležiti v „registru železniške infrastrukture“, so navedene v Izvedbenem sklepu Komisije 2011/633/EU ⁽¹⁾.

4.8.2 *Register tirnih vozil*

Značilnosti tirnih vozil, ki jih je treba zabeležiti v „evropskem registru dovoljenih tipov vozil“, so navedene v Izvedbenem sklepu Komisije 2011/665/EU ⁽²⁾.

5. KOMPONENTE INTEROPERABILNOSTI

5.1 **Opredelitev**

V skladu s členom 2(f) Direktive 2008/57/ES „komponente interoperabilnosti“ pomenijo vsako osnovno komponento, skupino komponent, podsklop ali celoten sklop opreme, vgrajene ali namenjene vgradnji v podsistem, od katerega je neposredno ali posredno odvisna interoperabilnost železniškega sistema. Pojem „komponenta“ zajema opredmetena in neopredmetena sredstva, kot je npr. programska oprema.

5.2 **Inovativne rešitve**

Kot je navedeno v točki 4.1 te TSI, lahko inovativne rešitve zahtevajo nove specifikacije in/ali nove metode ocenjevanja. Te specifikacije in metode ocenjevanja se razvijejo po postopku, opisanem v členu 6 Uredbe.

5.3 **Seznam in značilnosti komponent**

Komponente interoperabilnosti so zajete v ustreznih določbah Direktive 2008/57/ES in so navedene spodaj.

5.3.1 *Infrastruktura*

Naslednje postavke so opredeljene kot komponente interoperabilnosti za infrastrukturo:

5.3.1.1 Prikazovalniki

- (1) Prikazovalniki so tako veliki, da lahko prikažejo imena posameznih postaj ali besede sporočil. Vsako ime postaje ali besede sporočil so prikazani najmanj 2 sekundi.
- (2) Če se uporablja (vodoravno ali navpično) drseči prikaz, je vsaka cela beseda prikazana najmanj 2 sekundi, hitrost vodoravnega drsenja pa ne presega 6 črk ali števil na sekundo.
- (3) Prikazovalniki so zasnovani in ocenjeni za območje uporabe, ki je opredeljeno glede na največjo razdaljo pri gledanju v skladu z naslednjo enačbo:

Razdalja pri branju v mm, deljena z 250 = velikost pisave (na primer: 10 000 mm/250 = 40 mm).

5.3.1.2 Klančine na peronih

- (1) Klančine so zasnovane in ocenjene za območje uporabe, opredeljeno glede na največji navpični vmesni prostor, ki ga lahko premostijo pri največjem naklonu 18 %.
- (2) Klančine so primerne za invalidski voziček z značilnostmi, ki so podrobno opisane v Dodatku M.

⁽¹⁾ Izvedbeni sklep Komisije 2011/633/EU z dne 15. septembra 2011 o skupnih specifikacijah za register železniške infrastrukture (UL L 256, 1.10.2011, str. 1).

⁽²⁾ Izvedbeni sklep Komisije 2011/665/EU z dne 4. oktobra 2011 o evropskem registru dovoljenih tipov železniških vozil (UL L 264, 8.10.2011, str. 32).

- (3) Klančine imajo nosilnost najmanj 300 kg, če je breme na sredini naprave in porazdeljeno po površini 660×660 mm.
- (4) Če klančina deluje na električni pogon, omogoča način ročnega upravljanja v primeru izpada energije.
- (5) Površina klančine je neдрseča in njena dejanska svetla širina znaša najmanj 760 mm.
- (6) Klančine s svetlo širino, ki znaša manj kot 1 000 mm, imajo na obeh straneh dvignjene robove, da se prepreči zdrs koles pripomočka za gibanje.
- (7) Zaključka na obeh koncih klančine sta poševno odrezana in nista višja od 20 mm. Opremljena sta z opozorilnimi trakovi v kontrastni barvi.
- (8) Klančina je opremljena z mehanizmom za varno pritrjevanje, tako da se med vstopanjem ali izstopanjem ne more premikati.
- (9) Na klančini so oznake različnih kontrastnih barv.

5.3.1.3 Dvižne ploščadi

- (1) Dvigala so zasnovana in ocenjena za območje uporabe, ki je opredeljeno glede na največji navpični vmesni prostor, ki ga lahko premostijo.
- (2) Dvigala so primerna za invalidski voziček z značilnostmi, ki so podrobno opisane v Dodatku M.
- (3) Dvigala imajo nosilnost, ki znaša najmanj 300 kg, če je breme na sredini naprave in porazdeljeno po površini 660×660 mm.
- (4) Površina dvižne ploščadi je neдрseča.
- (5) Dvižna ploščad ima na površini svetlo širino, ki znaša najmanj 800 mm, in dolžino, ki znaša najmanj 1 200 mm. V skladu z Dodatkom M je na voljo dodatna dolžina za noge, ki znaša 50 mm in je na višini 100 mm nad dvižno ploščadjo, pri čemer se upošteva, da je lahko invalidski voziček usmerjen naprej ali vzvratno.
- (6) Premostitvena plošča nad vmesnim prostorom med dvižno ploščadjo in tlemi vagona ima svetlo širino, ki znaša najmanj 760 mm.
- (7) Če so zagotovljeni, vsi upravljalni elementi za namestitvev, spuščanje na tla, dviganje in spravljanje dvigala zahtevajo neprekinjen ročni pritisk upravljalca dvigala in preprečujejo nepravilno zaporedje operacij dvigala, ko je ploščad dvigala zasedena.
- (8) Dvigalo ima vgrajene možnosti za namestitvev, spuščanje zasedenega dvigala na tla ter dviganje in spravljanje praznega dvigala v primeru izpada energije.
- (9) Med dviganjem ali spuščanjem osebe se noben del ploščadi dvigala ne premika s hitrostjo nad 150 mm/s, med nameščanjem ali spravljanjem pa ne s hitrostjo nad 600 mm/s (razen pri ročnem nameščanju ali spravljanju).
- (10) Največji dovoljeni pospešek zasedene ploščadi v vodoravni ali navpični smeri je 0,3 g.
- (11) Ploščad dvigala je opremljena s pregradami, ki preprečujejo zdrs koles invalidskega vozička z nje med delovanjem.
- (12) Premična pregrada ali vgrajena oblikovna rešitev preprečuje, da bi invalidski voziček zdrsnil z roba, ki je najbližje vozilu, dokler ni dvigalo v povsem dvignjenem položaju.
- (13) Vse stranice ploščadi dvigala, ki v dvignjenem položaju segajo čez vozilo, so opremljene z najmanj 25 mm visokimi pregradami. Te pregrade ne ovirajo manevriranja v prehod ali iz njega.
- (14) Pregrada na dovozni stranici ploščadi (zunanja pregrada), ki se uporablja kot dovozna klančina, ko je dvigalo na tleh, je v dvignjenem ali zaprtem položaju dovolj visoka, sicer se vgradi dodatni sistem, ki preprečuje, da bi električni invalidski voziček zapeljal s ploščadi ali prevozil pregrado.
- (15) Dvigalo omogoča, da je uporabnik invalidskega vozička usmerjen naprej ali vzvratno.
- (16) Na dvigalu so oznake različnih kontrastnih barv.

5.3.2 Tirna vozila

Naslednje postavke so opredeljene kot komponente interoperabilnosti za tirna vozila:

5.3.2.1 Vmesnik naprave za upravljanje vrat

- (1) Naprava za upravljanje vrat je opremljena z vidno oznako, na ali ob njej, ko je omogočena, in se lahko upravlja z dlanjo, pri čemer sila ne presega 15 N.
- (2) Zaznati jo je mogoče na dotik (na primer: z otipnimi oznakami); ta oznaka opredeljuje funkcijo naprave.

5.3.2.2 Standardna in univerzalna stranišča: skupni parametri

- (1) Sredina vseh kljuk vrat, zaklepov ali naprav za upravljanje vrat z zunanje ali notranje strani sanitarnega prostora je na višini, ki znaša najmanj 800 mm in največ 1 100 mm nad pragom vrat stranišča.
- (2) Vidna in otipna oznaka (ali zvočni signal) v stranišču in zunaj njega kaže, da so vrata zaklenjena.
- (3) Vse naprave za upravljanje vrat in druga oprema v sanitarnem prostoru (razen opreme za previjanje in naprav za klic na pomoč) se upravljajo s silo, ki ne presega 20 N.
- (4) Vse naprave za upravljanje, tudi sistem za splakovanje, se vidno razlikujejo od površine ozadja in jih je mogoče zaznati z otipom.
- (5) Zagotovljene so jasne in natančne informacije za upravljanje vseh naprav, pri čemer se uporabijo pikto-grami in otipne oznake.
- (6) Sedež in pokrov školjke ter vsa oprijemala se vidno razlikujejo od ozadja.

5.3.2.3 Standardno stranišče

- (1) Standardno stranišče ni zasnovano za dostop uporabnikom invalidskega vozička.
- (2) Najmanjša uporabna širina vrat je 500 mm.
- (3) Ob sedežu školjke in umivalniku je pritrjeno navpično in/ali vodoravno oprijemalo v skladu s točko 4.2.2.9.

5.3.2.4 Univerzalno stranišče

- (1) Univerzalno stranišče je namenjeno vsem potnikom, vključno z invalidi in funkcionalno oviranimi osebami.
- (2) Območje uporabe univerzalnega stranišča je določeno z metodo, ki se uporabi za njegovo ocenjevanje (A ali B v skladu s točko 6.1.3.1).
- (3) Svetla širina vhodnih vrat stranišča znaša najmanj 800 mm. Če so vrata avtomatska ali polavtomatska, se lahko delno odprejo, da lahko spremljevalec uporabnika invalidskega vozička zapusti in ponovno vstopi v modul stranišča.
- (4) Na zunanji strani vrat je oznaka v skladu z Dodatkom N.
- (5) V sanitarnem prostoru je dovolj prostora, da se lahko invalidski voziček, kot je opredeljen v Dodatku M, premakne v položaj, s katerega je mogoče uporabnika invalidskega vozička stransko in prečno premestiti na sedež školjke.
- (6) Pred sedežem školjke je najmanj 700 mm prostora, ki sledi profilu sedeža školjke.
- (7) Na vsaki strani sedeža školjke je vodoravno oprijemalo, ki je v skladu z zahtevami iz točke 4.2.2.9 in sega vsaj do sprednjega roba sedeža školjke.
- (8) Oprijemalo na strani, ki je dostopna z invalidskim vozičkom, je nameščeno tako, da se lahko uporabnik invalidskega vozička neovirano premesti na sedež školjke in z njega.

- (9) Površina spuščenega sedeža školjke je na višini od 450 mm do 500 mm nad tlemi.
- (10) Vsa oprema je uporabniku invalidskega vozička zlahka dostopna.
- (11) Sanitarna kabina je opremljena z najmanj dvema napravama za klic na pomoč, ki ob uporabi pošljeta signala osebi, ki lahko ustrezno ukrepa; vzpostavitev komunikacije ni potrebna.
- (12) Vmesnik naprav za klic na pomoč ustreza opredelitvi iz točke 5.3.2.6.
- (13) Ena naprava za klic na pomoč je nameščena največ 450 mm nad tlemi, merjeno navpično od površine tal do sredine elementa za upravljanje. Nameščena je tako, da jo lahko doseže na tleh ležeča oseba.
- (14) Druga naprava za klic na pomoč je nameščena najmanj 800 mm in največ 1 100 mm nad tlemi, merjeno navpično do sredine elementa za upravljanje.
- (15) Ti dve napravi za klic na pomoč sta nameščeni na različnih navpičnih površinah kabine stranišča, tako da sta dosegljivi z različnih položajev.
- (16) Elementi za upravljanje naprav za klic na pomoč se razlikujejo od vseh drugih elementov za upravljanje v stranišču, so drugačne barve kot vse druge naprave za upravljanje in se vidno razlikujejo od ozadja.
- (17) Če je zagotovljena previjalna miza, je njena uporabna površina v spuščnem položaju od 800 mm do 1 000 mm nad tlemi.

5.3.2.5 Previjalna miza

- (1) Uporabna površina previjalne mize je široka najmanj 500 mm in dolga najmanj 700 mm.
- (2) Oblikovana je tako, da dojenček ne more po nesreči zdrseti z nje, nima ostrih robov in prenese obremenitev, ki znaša najmanj 80 kg.
- (3) Zloži se lahko samo z eno roko in silo, ki ne presega 25 N.

5.3.2.6 Vmesnik naprave za klic na pomoč

Naprava za klic na pomoč:

- (1) je označena z oznako, ki ima zeleno ali rumeno ozadje (v skladu s specifikacijo iz zaporedne številke 10 Dodatka A), in belim simbolom za zvonec ali telefon; oznaka je lahko na tipki, v okvirju ali na ločenem piktogramu;
- (2) vključuje vidne in otipne simbole;
- (3) oddaja vidne in zvočne signale za obveščanje uporabnika, da je v stanju delovanja;
- (4) po potrebi zagotavlja dodatne informacije o upravljanju;
- (5) se lahko upravlja z dlanjo in sila, ki je za to potrebna, ne presega 30 N.

5.3.2.7 Notranji in zunanji prikazovalniki

- (1) Vsako ime postaje (ki je lahko skrajšano) ali besede sporočil so prikazani najmanj 2 sekundi.
- (2) Če se uporablja (vodoravno ali navpično) drseči prikaz, je vsaka cela beseda prikazana najmanj 2 sekundi, hitrost vodoravnega drsenja pa ne presega povprečno 6 črk ali števil na sekundo.
- (3) Pisava, uporabljena za besedila, je lahko berljiva.
- (4) Velike tiskane črke in številke na zunanjih prikazovalnikih so visoke vsaj 70 mm na sprednjih prikazovalnikih in 35 mm na stranskih prikazovalnikih.

- (5) Notranji prikazovalniki so zasnovani in ocenjeni za območje uporabe, ki je opredeljeno glede na največjo razdaljo pri gledanju v skladu z naslednjo enačbo:

Preglednica 13

Območje uporabe za notranje prikazovalnike v tirnih vozilih

Razdalja pri branju	Višina velikih tiskanih črk in števil
< 8 750 mm	(razdalja pri branju/250) mm
8 750 mm do 10 000 mm	35 mm
> 10 000 mm	(razdalja pri branju/285) mm

5.3.2.8 Pripomočki za vstop: premične stopnice in premostitvene plošče

- (1) Premična stopnica ali premostitvena plošča je zasnovana in ocenjena za območje uporabe, ki je opredeljeno glede na širino odprtine vrat, ki ji ustreza.
- (2) Mehanska trdnost naprave je v skladu s specifikacijo iz zaporedne številke 11 Dodatka A.
- (3) Nameščen je ustrezen mehanizem, da se zagotovi stabilnost naprave v iztegnjenem in zloženem položaju.
- (4) Površina naprave je neдрseča in njena dejanska svetla širina je enaka širini odprtine vrat.
- (5) Naprava je opremljena s sistemom za zaznavanje ovir v skladu s specifikacijo iz zaporedne številke 11 Dodatka A.
- (6) Naprava ima vgrajene možnosti za namestitvev in spravljanje v primeru izpada energije.

5.3.2.9 Pripomočki za vstop: klančine na vozilu

- (1) Klančine so zasnovane in ocenjene za območje uporabe, opredeljeno glede na največji navpični vmesni prostor, ki ga lahko premostijo pri največjem naklonu 18 %.
- (2) Klančine imajo nosilnost najmanj 300 kg, če je breme na sredini klančine in porazdeljeno po površini 660 × 660 mm.
- (3) Klančino za dostop ročno namesti osebje, ali pa se namesti polavtomatsko z mehanskimi sredstvi, ki jih lahko upravlja osebje ali potnik.
- (4) Če klančina deluje na električni pogon, omogoča način ročnega upravljanja v primeru izpada energije.
- (5) Površina klančine je neдрseča in ima dejansko svetlo širino najmanj 760 mm.
- (6) Klančine s svetlo širino, ki znaša manj kot 1 000 mm, imajo na obeh straneh dvignjene robove, da se prepreči zdrs koles pripomočka za gibanje.
- (7) Zaključka na obeh koncih klančine sta poševno odrezana in nista višja od 20 mm. Opremljena sta z opozorilnimi trakovi v kontrastni barvi.
- (8) Med uporabo za vstopanje in izstopanje je klančina nameščena tako, da se ne more premakniti.
- (9) Polavtomatska klančina je opremljena z napravo, ki lahko ustavi gibanje premičnega dela, če njen sprednji rob pride v stik s predmetom ali osebo, medtem ko se plošča premika.
- (10) Na klančini so oznake različnih kontrastnih barv.

5.3.2.10 Pripomočki za vstop: dvigala na vozilu

- (1) Dvigala so zasnovana in ocenjena za območje uporabe, ki je opredeljeno glede na največji navpični vmesni prostor, ki ga lahko premostijo.
- (2) Površina dvižne ploščadi je nedrseča. Dvižna ploščad ima na površini svetlo širino, ki znaša najmanj 760 mm, in dolžino, ki znaša najmanj 1 200 mm. V skladu z Dodatkom M je na voljo dodatna dolžina za noge, ki znaša 50 mm in je na višini 100 mm nad dvižno ploščadjo, pri čemer se upošteva, da je lahko invalidski voziček usmerjen naprej ali vzvratno.
- (3) Premostitvena plošča nad vmesnim prostorom med dvižno ploščadjo in tlemi vagona ima svetlo širino, ki znaša najmanj 720 mm.
- (4) Dvigalo ima nosilnost, ki znaša najmanj 300 kg, če je breme na sredini naprave in porazdeljeno po površini 660 × 660 mm.
- (5) Če so zagotovljeni, vsi upravljalni elementi za nameščanje, spuščanje na tla, dviganje in spravljanje dvigala zahtevajo neprekinjen ročni pritisk in preprečujejo nepravilno zaporedje operacij dvigala, ko je ploščad dvigala zasedena.
- (6) Dvigalo omogoča načine za namestitev, spuščanje zasedenega dvigala na tla ter dviganje in spravljanje praznega dvigala v primeru izpada energije.
- (7) Med dviganjem ali spuščanjem osebe se noben del ploščadi dvigala ne premika s hitrostjo nad 150 mm/s, med nameščanjem ali spravljanjem pa ne s hitrostjo nad 600 mm/s (razen pri ročnem nameščanju ali spravljanju).
- (8) Največji dovoljeni pospešek zasedene ploščadi v vodoravni ali navpični smeri je 0,3 g.
- (9) Ploščad dvigala je opremljena s pregradami, ki preprečujejo zdrs koles invalidskega vozička s ploščadi dvigala med delovanjem.
- (10) Premična pregrada ali vgrajena oblikovna rešitev preprečuje, da bi invalidski voziček zdrsnil z roba, ki je najbližje vozilu, dokler ni dvigalo v povsem dvignjenem položaju.
- (11) Vse stranice ploščadi dvigala, ki v dvignjenem položaju segajo čez vozilo, so opremljene z najmanj 25 mm visokimi pregradami. Te pregrade ne ovirajo manevriranja v prehod ali iz njega.
- (12) Pregrada na dovozni stranici ploščadi (zunanja pregrada), ki se uporablja kot dovozna klančina, ko je dvigalo na tleh, je v dvignjenem ali zaprtem položaju dovolj visoka, sicer se vgradi dodatni sistem, ki preprečuje, da bi električni invalidski voziček zapeljal s ploščadi ali prevozil pregrado.
- (13) Dvigalo omogoča, da je invalidski voziček usmerjen naprej ali vzvratno.
- (14) Na dvigalu so oznake različnih kontrastnih barv.

6. OCENA SKLADNOSTI IN/ALI PRIMERNOSTI ZA UPORABO

Moduli za postopke ocenjevanja skladnosti, primernosti za uporabo in ES-verifikacije so opisani v Sklepu 2010/713/EU.

6.1 Komponente interoperabilnosti

6.1.1 Ocena skladnosti

Preden proizvajalec ali njegov pooblaščen zastopnik s sedežem v Uniji komponento interoperabilnosti da na trg, izda izjavo ES o skladnosti ali primernosti za uporabo v skladu s členom 13(1) in Prilogo IV Direktive 2008/57/ES.

Ocena skladnosti za komponento interoperabilnosti je v skladu s predpisanimi moduli za to komponento, ki so določeni v točki 6.1.2 te TSI.

6.1.2 Uporaba modulov

Moduli za ES-potrdilo o skladnosti komponent interoperabilnosti so navedeni v naslednji preglednici:

Preglednica 14

Moduli za ES-potrdilo o skladnosti komponent interoperabilnosti

Modul CA	Notranji nadzor proizvodnje
Modul CA1	Notranji nadzor proizvodnje in preverjanje proizvoda z individualnim pregledom
Modul CA2	Notranji nadzor proizvodnje in preverjanje proizvodov v naključno izbranih časovnih presledkih
Modul CB	ES-pregled tipa
Modul CC	Skladnost s tipom na podlagi notranjega nadzora proizvodnje
Modul CD	Skladnost s tipom na podlagi sistema vodenja kakovosti proizvodnje
Modul CF	Skladnost s tipom na podlagi preverjanja proizvoda
Modul CH	Skladnost na podlagi celovitega sistema vodenja kakovosti
Modul CH1	Skladnost na podlagi celovitega sistema vodenja kakovosti in pregleda projektiranja
Modul CV	Validacija tipa na podlagi izkušenj pri obratovanju (primernost za uporabo)

Proizvajalec ali njegov pooblaščen zastopnik s sedežem v Uniji za komponento, ki se ocenjuje, izbere enega od modulov ali kombinacije modulov iz naslednje preglednice:

Preglednica 15

Kombinacije modulov za ES-potrdilo o skladnosti komponent interoperabilnosti

Točka te priloge	Komponente, ki se ocenjujejo	Modul CA	Modul CA1 ali CA2 (*)	Modul CB + CC	Modul CB + CD	Modul CB + CF	Modul CH (*)	Modul CH1
5.3.1.1	Prikazovalniki		X	X	X		X	X
5.3.1.2 in 5.3.1.3	Klančine in dvižne ploščadi		X		X	X	X	X
5.3.2.1	Vmesnik naprave za upravljanje vrat	X		X			X	
5.3.2.2, 5.3.2.3 in 5.3.2.4	Moduli stranišč		X	X	X		X	X
5.3.2.5	Previjalna miza	X		X			X	

Točka te priloge	Komponente, ki se ocenjujejo	Modul CA	Modul CA1 ali CA2 (*)	Modul CB + CC	Modul CB + CD	Modul CB + CF	Modul CH (*)	Modul CH1
5.3.2.6	Naprave za klic na pomoč	X		X			X	
5.3.2.7	Notranji in zunanji prikazovalniki		X	X	X		X	X
5.3.2.8 do 5.3.2.10	Pripomočki za vstop		X		X	X	X	X

(*) Moduli CA1, CA2 ali CH se lahko uporabljajo samo pri proizvodih, ki so bili proizvedeni v skladu s projektiranjem, ki je bilo razvito in se je uporabljalo za trženje proizvodov že pred začetkom uporabe zadevnih TSI, ki se uporabljajo za navedene proizvode, če proizvajalec priglašenu organu dokaže, da sta bila pri predhodnih vlogah pregled tipa in projektiranja opravljena pod primerljivimi pogoji in da sta v skladu z zahtevami te TSI; ta dokaz se dokumentira in šteje za enako tehten kot modul CB ali pregled projektiranja v skladu z modulom CH1.

V točki 6.1.3 je določeno, kdaj se za ocenjevanje uporabi posebni postopek.

6.1.3 Posebni postopki ocenjevanja

6.1.3.1 Modul za univerzalno stranišče

Stranišni prostor, ki omogoča, da se invalidski voziček, kot je opredeljen v Dodatku M, postavi v položaj, s katerega se lahko uporabnik invalidskega vozička stransko in prečno premesti na sedež školjke, se oceni po metodi A, opisani v specifikaciji iz zaporedne številke 9 Dodatka A.

Če metode A ni mogoče uporabiti, je dovoljeno uporabiti metodo B, opisano v specifikaciji iz zaporedne številke 9 Dodatka A. To je dovoljeno samo v naslednjih primerih:

- pri vozilih, kjer je razpoložljiva širina tal manjša od 2 400 mm,
- pri obstoječih tirnih vozilih, ko se prenavljajo ali nadgrajujejo.

6.1.3.2 Modul za stranišče in modul za univerzalno stranišče

Če modul stranišča ali univerzalnega stranišča ni zgrajen kot ločen prostor, se njegove značilnosti lahko ocenijo na ravni podsistema.

6.2 Podsistemi

6.2.1 ES-verifikacija (splošno)

Postopki ES-verifikacije, ki se uporabijo za podsisteme, so opisani v členu 18 in Prilogi VI Direktive 2008/57/ES.

Postopki ES-verifikacije se izvedejo v skladu s predpisanimi moduli, ki so določeni v točki 6.2.2 te TSI.

Če vložnik za podsistem infrastrukture dokaže, da so preskusi ali ocene podsistema ali delov podsistema enaki ali da so bili uspešni pri predhodnih vlogah za projektiranje, priglašeni organ upošteva rezultate teh preskusov in ocen pri ES-verifikaciji.

Postopek odobritve in vsebino ocene določita vlagatelj in priglašeni organ v skladu z zahtevami te TSI ter v skladu s predpisi, navedenimi v oddelku 7 te TSI.

6.2.2 Postopki za ES-verifikacijo podsistema (moduli)

Moduli za ES-verifikacijo podsistemov so navedeni v naslednji preglednici:

Preglednica 16

Moduli za ES-verifikacijo podsistemov

Modul SB	ES-pregled tipa
Modul SD	ES-verifikacija na podlagi sistema vodenja kakovosti proizvodnje
Modul SF	ES-verifikacija na podlagi preverjanja proizvoda
Modul SG	ES-verifikacija na podlagi preverjanja enote
Modul SH1	ES-verifikacija na podlagi celovitega sistema vodenja kakovosti in pregleda projektiranja

Vlagatelj izbere enega od modulov ali kombinacije modulov iz preglednice 17.

Preglednica 17

Kombinacija modulov za ES-verifikacijo podsistemov

Podsistem, ki se ocenjuje	Modul SB + SD	Modul SB + SF	Modul SG	Modul SH1
Podsistem tirnih vozil	X	X		X
Podsistem infrastrukture			X	X

Značilnosti podsistema, ki se ocenjujejo v ustreznih fazah, so navedene v Dodatku E k tej TSI, in sicer v preglednici E.1 za podsistem infrastruktura in preglednici E.2 za podsistem tirna vozila. Vlagatelj potrdi, da je vsak proizveden podsistem skladen s tipom.

6.2.3 Posebni postopki ocenjevanja

6.2.3.1 Sedež za premestitev z invalidskega vozička

Ocena zahteve, da se zagotovi sedeže za premestitev, vključuje samo preverjanje, ali so ti zagotovljeni in opremljeni s premičnimi nasloni za roke. Zlasti se ne ocenjuje način premestitve.

6.2.3.2 Položaj stopnic za vstop in izstop iz vozila

Veljavnost te zahteve se preveri z izračunom, pri čemer se uporabijo nazivne vrednosti iz načrta konstrukcije vozila in nazivne vrednosti zadevnega perona ali peronov, kjer se bo tirno vozilo predvidoma ustavljalo. Zunanji konec tal ob vstopnih vratih za potnike se šteje za stopnico.

6.2.4 Tehnične rešitve, ki omogočajo domnevo o skladnosti v fazi projektiranja

V zvezi s to TSI se podsistem infrastruktura lahko obravnava kot sklop, sestavljen iz zaporedij ponavljajočih se podkomponent, kot so:

- parkirna mesta,
- vrata in vhodi, prozorne ovire s pripadajočimi oznakami,
- otipne oznake na pohodni površini, otipne informacije vzdolž dostopov brez ovir,
- klančine in stopnice z oprijemali,
- nosilci in oznake pohišva,
- prostori za izdajo vozovnic in informacije,

- avtomati za prodajo in kontrolo vozovnic,
- vidne informacije: oznake, piktogrami, dinamične informacije,
- peroni, vključno z zaključki in robovi, območja, zaščitena pred vremenskimi vplivi, in prostori za čakanje, če so zagotovljeni,
- nivojski prehodi čez progo.

Za navedene podkomponente podsistema infrastruktura se lahko domneva o skladnosti oceni v fazi projektiranja pred začetkom kakršnega koli posebnega projekta in neodvisno od njega. Vmesno izjavo o verifikaciji (VIV) izda priglašeni organ v fazi projektiranja.

6.2.5 Ocena vzdrževanja

V skladu s členom 18(3) Direktive 2008/57/ES je priglašeni organ odgovoren za sestavo tehnične dokumentacije, ki vključuje dokumentacijo, zahtevano za obratovanje in vzdrževanje.

Priglašeni organ preveri samo, ali je dokumentacija, zahtevana za obratovanje in vzdrževanje, kot je opredeljena v točki 4.5 te TSI, predložena. Priglašenemu organu ni treba preveriti informacij v predloženi dokumentaciji.

6.2.6 Ocena operativnih predpisov

V skladu s členoma 10 in 11 Direktive 2004/49/ES morajo prevozniki v železniškem prometu in upravljavci infrastrukture pri vložitvi vloge za vsako novo ali spremenjeno varnostno spričevalo ali pooblastilo dokazati, da izpolnjujejo operativne zahteve iz te TSI v okviru svojega sistema varnega upravljanja.

V okviru te TSI priglašeni organ ne preverja nobenega operativnega predpisa, čeprav so ti navedeni v točki 4.4.

6.2.7 Ocena enot, namenjenih za splošno obratovanje

Če se tirna vozila dobavljajo kot posamična vozila, ne pa v fiksni enotah, se ta vozila ocenjujejo glede na ustrezne določbe te TSI, pri čemer se upošteva, da vsako vozilo ne bo imelo prostorov za invalidske vozičke, prostorov, dostopnih z invalidskim vozičkom, ali univerzalnega stranišča.

Priglašeni organ ne preverja območja uporabe v okviru tipa tirnih vozil, ki skupaj z enoto, ki se ocenjuje, zagotavlja, da je vlak povsem skladen s TSI.

Ko taka enota prejme dovoljenje za začetek obratovanja, mora prevoznik v železniškem prometu pri sestavljanju vlaka z drugimi združljivimi vozili zagotoviti skladnost s točko 4.2 te TSI na ravni vlaka, v skladu s predpisi iz točke 4.2.2.5 o TSI vodenje in upravljanje prometa (TSI OPE) (sestava vlaka).

7. IZVAJANJE TSI

7.1 Uporaba te TSI za novo infrastrukturo in tirna vozila

7.1.1 Nova infrastruktura

Ta TSI se uporablja za vse nove postaje, ki spadajo na njeno področje uporabe.

Ta TSI se ne uporablja za nove postaje, za katere je že bilo izdano gradbeno dovoljenje ali ki so predmet pogodbe za gradbena dela, ki je na datum začetka veljavnosti te TSI že podpisana ali v zadnji fazi razpisnega postopka. V takih primerih je treba uporabiti TSI v zvezi s funkcionalno oviranimi osebami (TSI PRM) iz leta 2008 ⁽¹⁾ v okviru njenega opredeljenega področja uporabe. Za postajne projekte, pri katerih bo treba uporabiti TSI PRM iz leta 2008, je dovoljeno (vendar ne obvezno) uporabiti revidirano različico, v celoti ali za določene dele; če je vloga omejena na določene dele, mora vložnik utemeljiti in dokumentirati, da veljavne zahteve ostajajo usklajene, to pa mora odobriti priglašeni organ.

⁽¹⁾ Odločba Komisije 2008/164/ES z dne 21. decembra 2007 o tehnični specifikaciji za interoperabilnost v zvezi s funkcionalno oviranimi osebami v vseevropskem železniškem sistemu za konvencionalne in visoke hitrosti (UL L 64, 7.3.2008, str. 72).

Če postaje, ki so bile dlje časa zaprte za potnike, začnejo znova obratovati, se to lahko obravnava kot prenova ali nadgradnja v skladu s točko 7.2.

V vseh primerih gradnje nove postaje mora upravljavec postaje organizirati posvetovanja z organi, odgovornimi za upravljanje soseske, da se lahko izpolnijo zahteve v zvezi z dostopnostjo ne samo na postaji, ampak tudi na območjih z dostopom do postaje. V primeru večmodalnih postaj se je treba o dostopu do železniške postaje in z nje ter o drugih oblikah prevoza posvetovati tudi z drugimi prometnimi organi.

7.1.2 *Nova tirna vozila*

Ta TSI se uporablja za vse enote tirnih vozil, ki spadajo na njeno področje uporabe in ki so začele obratovati po datumu začetka veljavnosti te TSI, razen kadar se uporabljata točki 7.1.1.2 („Prehodno obdobje“) in 7.1.3.1 („Podsistem tirna vozila“) TSI lokomotive in potniška tirna vozila (TSI LOC&PAS).

7.2 **Uporaba te TSI za obstoječo infrastrukturo in tirna vozila**

7.2.1 *Koraki postopnega prehoda na ciljni sistem*

Ta TSI se uporablja za podsisteme, ko se prenavljajo ali nadgrajujejo.

Ta TSI se ne uporablja za prenovljene ali nadgrajene postaje, za katere je že bilo izdano gradbeno dovoljenje ali ki so predmet pogodbe za gradbena dela, ki je na datum začetka veljavnosti te TSI že podpisana ali v zadnji fazi razpisnega postopka.

Ta TSI se ne uporablja za prenovljena ali nadgrajena tirna vozila, ki so predmet pogodbe, ki je na datum začetka veljavnosti te TSI že podpisana ali v zadnji fazi razpisnega postopka.

Splošni cilj te TSI je doseči skladnost obstoječe infrastrukture in tirnih vozil s TSI, tako da se ugotovijo in postopno odpravijo obstoječe ovire za dostopnost.

Države članice zagotovijo, da se organizira popis sredstev, in sprejmejo izvedbene načrte, da se doseže cilj te uredbe.

7.2.2 *Uporaba te TSI za obstoječo infrastrukturo*

Skladnost s to TSI je obvezna za tiste dele infrastrukture, ki se prenavljajo ali nadgrajujejo. Vendar pa TSI upošteva, da se skladnost obstoječe infrastrukture zaradi značilnosti obstoječega železniškega sistema lahko doseže s postopnim izboljševanjem dostopnosti.

Ciljni sistem za obstoječo infrastrukturo poleg tega postopnega pristopa dovoljuje tudi naslednje izjeme:

- če se dostop brez ovir ustvari iz obstoječih nadvodov, stopnic in podhodov, vključno z vrati, dvigali in avtomati za kontrolo vozovnic, skladnost z zahtevami v zvezi s širino ni obvezna,
- skladnost z zahtevami v zvezi z najmanjšo širino perona za obstoječe postaje ni obvezna, če so vzrok za neskladnost določene ovire na peronu (npr. nosilni stebri, stopnišča, dvigala itd.) ali obstoječi tiri, ki jih verjetno ni mogoče premakniti,
- če je obstoječa postaja ali njen del razglašen za zgodovinski spomenik in zaščiten z nacionalno zakonodajo, je dovoljeno prilagoditi zahteve te TSI, da se ne posega v nacionalno zakonodajo za zaščito zgradbe.

7.2.3 *Uporaba te TSI za obstoječa tirna vozila*

Skladnost s to TSI za tiste dele tirnih vozil, ki se prenavljajo ali nadgrajujejo, je opisana v Dodatku F.

7.3 **Posebni primeri**

7.3.1 *Splošno*

Posebni primeri, kot so navedeni v točki 7.3.2, opisujejo posebne določbe, ki so potrebne in se odobrijo v določenih omrežjih posameznih držav članic.

Ti posebni primeri so razvrščeni kot:

- primeri „P“: „trajni“ primeri,
- primeri „T“: „začasni“ primeri, pri katerih se načrtuje, da bo ciljni sistem dosežen v prihodnosti.

7.3.2 *Seznam posebnih primerov*

7.3.2.1 Prednostni sedeži (točka 4.2.2.1)

Posebni primer za Nemčijo in Dansko „P“

10 % vseh sedežev je prednostnih. V vlakih s prostovoljno in obvezno rezervacijo je najmanj 20 % teh prednostnih sedežev opremljenih s piktogrami, preostalih 80 % prednostnih sedežev pa je mogoče rezervirati vnaprej.

V vlakih, na katerih sedežev ni mogoče rezervirati, so vsi prednostni sedeži opremljeni s posebnim piktogramom v skladu s točko 4.2.2.1.2.1.

7.3.2.2 Prostori za invalidski voziček (točka 4.2.2.2)

Posebni primer za Francijo „P“ za omrežje „Ile de France“

Število prostorov za invalidski voziček je omejeno na dva za vse enote, ki se bodo predvidoma uporabljale na progah A, B, C, D in E v omrežju Ile de France Express, ne glede na njihovo dolžino.

7.3.2.3 Zunanja vrata (točka 4.2.2.3.2)

Posebni primer za Francijo „P“ za omrežje „Ile de France“

Zaradi kratkih postankov in časa potovanja med postajami ni zahtevan zvočni signal, ko se omogoči odpiranje vstopnih vrat za potnike v vseh enotah, ki se bodo predvidoma uporabljale na progah A, B, C, D in E v omrežju Ile de France Express.

7.3.2.4 Prehodi (točka 4.2.2.6)

Posebni primer za Veliko Britanijo, Severno Irsko in Irsko „P“

Zaradi omejenega svetlega profila, ukrivljenosti prog in zato omejene širine vozil je dovoljeno, da se skladnost s točko 4.2.2.6 (1. alineo) izpolni samo za dostop do prednostnih sedežev.

Ta posebni primer tirnim vozilom, ki so v skladu s TSI, ne preprečuje dostopa do nacionalnega omrežja.

7.3.2.5 Spremembe višine (točka 4.2.2.8)

Posebni primer za Francijo „P“ za omrežje „Ile de France“

Za dvonivojske vlake višina notranjih stopnic (razen stopnic za zunanji dostop) znaša največ 208 mm, njihova najmanjša globina pa 215 mm, merjeno na vzdolžni srednjici stopnic.

7.3.2.6 Položaj stopnic za vstop in izstop (točka 4.2.2.11)

Posebni primer za Estonijo, Latvijo in Litvo „P“ za vsa tirna vozila, ki se bodo med normalnim obratovanjem predvidoma ustavljala na peronih višine 200 mm

V tem primeru so vrednosti δ_h , δv_+ in δv_- v skladu z naslednjo preglednico:

Preglednica 18

Vrednosti δ_h , δv_+ in δv_- za posebni primer za Estonijo, Latvijo in Litvo

	δ_h mm	δv_+ mm	δv_- mm
Na ravni progi brez naklona	200	400	n. r.

Posebni primer za Finsko „P“

Zahtevana je dodatna stopnica za uporabo na progah na Finskem. Prva uporabna stopnica je takšna, da največji konstrukcijski profil vozila izpolnjuje zahteve specifikacije iz zaporedne številke 14 Dodatka A, vrednosti δ_h , δv_+ in δv_- pa so v skladu z naslednjo preglednico:

Preglednica 19

Vrednosti δ_h , δv_+ in δv_- za posebni primer za Finsko

	δ_h mm	δv_+ mm	δv_- mm
Na ravni progi brez naklona	200	230	160
Na progi s polmerom loka zavoja 300 m	410	230	160

Posebni primer za Nemčijo „P“ za vsa tirna vozila, ki se bodo med normalnim obratovanjem predvidoma ustavljala na peronih višine 960 mm

V tem primeru so vrednosti δ_h , δv_+ in δv_- v skladu z naslednjo preglednico:

Preglednica 20

Vrednosti δ_h , δv_+ in δv_- za posebni primer za Nemčijo

	δ_h mm	δv_+ mm	δv_- mm
Na ravni progi brez naklona	200	230	230
Na progi s polmerom loka zavoja 300 m	290	230	230

Posebni primer za Avstrijo in Nemčijo „P“ za tirna vozila, ki se bodo med normalnim obratovanjem predvidoma ustavljala na peronih, nižjih od 550 mm

V tem primeru je poleg zahtev iz točke 4.2.2.11.1(2) na voljo stopnica, tako da so vrednosti δ_h , δv_+ in δv_- v skladu z naslednjo preglednico:

Preglednica 21

Vrednosti δ_h , δv_+ in δv_- za posebni primer za Avstrijo in Nemčijo za nizke perone

	δ_h mm	δv_+ mm	δv_- mm
Na ravni progi brez naklona	200	310	n. r.
Na progi s polmerom loka zavoja 300 m	290	310	n. r.

Posebni primer za Irsko „P“ za vsa tirna vozila, ki se bodo med normalnim obratovanjem predvidoma ustavljala na peronih višine 915 mm

V tem primeru so vrednosti δ_h , δ_{v+} in δ_{v-} v skladu z naslednjo preglednico:

Preglednica 22

Vrednosti δ_h , δ_{v+} in δ_{v-} za posebni primer za Irsko

	δ_h mm	δ_{v+} mm	δ_{v-} mm
Na ravni progi brez naklona	275	250	–
Na progi s polmerom loka zavoja 300 m	275	250	–

Posebni primer za Portugalsko „P“ za omrežje s tirno širino 1 668 mm

Pri tirnih vozilih, ki naj bi obratovala v omrežju s tirno širino 1 668 mm, je prva uporabna stopnica v skladu z vrednostmi iz točke 4.2.2.11.1(5) (preglednica 9), vključno s tirnimi vozili, ki so bila zasnovana v skladu z interoperabilnimi svetlimi profili za vožnjo po tirni širini 1 668 mm ali za vožnjo po tirni širini 1 435 mm na tiru s tremi tirnicami (1 668 mm in 1 435 mm).

V omrežju z nazivno tirno širino 1 668 mm so dovoljeni peroni z višino 685 mm ali 900 mm nad vozno površino tira.

Pragovi vstopnih vrat pri novih tirnih vozilih za dnevni prevoz na delo so zasnovani tako, da so optimizirani za dostop s peronov z višino, ki znaša 900 mm.

Posebni primer za Španijo „P“ za omrežje s tirno širino 1 668 mm

Pri tirnih vozilih, ki naj bi vozila po španskih železniških progah s tirno širino 1 668 mm, položaj prve uporabne stopnice ustreza meram iz naslednjih preglednic glede na svetli profil proge in višino perona.

Preglednica 23

Posebni primer za Španijo – vrednosti δ_h , δ_{v+} in δ_{v-} in b_{q0} na ravni progi brez naklona

Na ravni progi brez naklona				
Položaj stopnice	Svetli profil proge			
	GEC16 ali GEB16	GHE16		Tir s tremi tirnicami (opomba 1)
		760 ali 680 mm	550 mm	
δ_h mm	275	275	255	316,5
δ_{v+} mm	230			
δ_{v-} mm	160			
b_{q0}	1 725	1 725	1 705	1 766,5

Preglednica 24

Posebni primer za Španijo – vrednosti δ_h , δ_{v+} in δ_{v-} in b_{q0} na progi s polmerom loka zavoja, ki znaša 300 m

Na progi s polmerom loka zavoja 300 m				
Položaj stopnice	Svetli profil proge			
	GEC16 ali GEB16	GHE16		Tir s tremi tirnicami (opomba 1)
		760 ali 680 mm	550 mm	
δ_h mm	365	365	345	406,5
δ_{v+} mm	230			
δ_{v-} mm	160			
b_{q0}	1 737,5	1 737,5	1 717,5	1 779

Opomba 1 : Te vrednosti se uporabljajo, če je skupni tir najbližje peronu. Če je skupni tir najbolj oddaljen od perona, položaj prve uporabne stopnice ustreza meram glede na svetli profil proge in višino perona, kot je opredeljeno v stolpcih za primer s tirno širino 1 668 mm in dvema tirnicama.

Posebni primer za Združeno kraljestvo „P“ za vsa tirna vozila, ki se bodo med normalnim obratovanjem predvidoma ustavljala na peronih višine 915 mm

Vstopne stopnice za potnike so za vozilo lahko zasnovane tako, da ustrezajo naslednjim vrednostim, ko vozilo stoji na peronu GB z nazivno višino 915 mm.

Vrednosti δ_h , δ_{v+} in δ_{v-} so v skladu z naslednjo preglednico:

Preglednica 25

Vrednosti δ_h , δ_{v+} in δ_{v-} za posebni primer za Združeno kraljestvo

	δ_h mm	δ_{v+} mm	δ_{v-} mm
Na ravni progi brez naklona	200	230	160
Na progi s polmerom loka zavoja 300 m	290	230	160

Stopnice lahko namesto tega ustrezajo položaju, ki je opredeljen v nacionalnih tehničnih predpisih, priglašeni za ta namen.

Dodatek A

Standardi ali normativni dokumenti, na katere se sklicuje ta TSI

Zap. št.	TSI		Normativni dokument	
	Značilnosti, ki se ocenjujejo	Točka te priloge	Št. dokumenta	Zavezujoče določbe
1	Dimenzije dvigal Otipne oznake	4.2.1.2.2 4.2.1.10	EN 81-70:2003+A1:2004	Točka 5.3.1, preglednica 1 Priloga E.4
2	Zasnova tekočih stopnic in tekočih klančin	4.2.1.2.2	EN 115-1:2008+A1:2010	
3	Razsvetljava na peronu	4.2.1.9	EN 12464-2:2014	preglednica 5.12, razen točk 5.12.16 in 5.12.19
4	Razsvetljava na peronu	4.2.1.9	EN 12464-1:2011	Točka 5.53.1
5	Indeks prenosa govora, postaje in tirna vozila	4.2.1.11 4.2.2.7.4	EN 60268-16:2011	Priloga B
6	Razsvetljava in tirna vozila	4.2.2.4	EN 13272:2012	Točka 4.1.2
7	Varnostne oznake, oznake za opozorila, obveznosti in prepo- vedi	4.2.2.7.2	ISO 3864-1:2011	Vse
8	Izračun bq_0	4.2.2.11.1	EN 15273-1:2013	Točka H.2.1.1
9	Ocena modula za univerzalno stranišče	6.1.3.1	TS 16635:2014	Vse
10	Opredelevanje barv	5.3.2.6	ISO 3864-1:2011 ISO 3864-4:2011	Poglavje 11
11	Mehanska trdnost pripomočka za vstop Zaznavanje ovir	5.3.2.8 5.3.2.8	FprEN 14752:2014	Točka 4.2.2 Točka 5.4
12	Simbol za oznako, ki označuje območja, dostopna z invalid- skim vozičkom	Dodatek N N.3	ISO 7000:2004 ISO 7001:2007	Simbol 0100 Simbol PIPF 006
13	Simbol za oznako, ki označuje indukcijske zanke	Dodatek N N.3	ETSI EN 301 462 (2000-03)	4.3.1.2
14	Posebni primer za Finsko	7.3.2.6	EN 15273-2:2013	Priloga F

*Dodatek B***Začasno pravilo prednostnega razvrščanja za nadgradnjo/prenovo postaj**

Med prenovo ali nadgradnjo obstoječim postajam s **povprečnim skupnim dnevnim pretokom 1 000 odhajajočih in prihajajočih potnikov ali manj preko 12-mesečnega obdobja** ni treba zagotoviti dvigal ali klančin, ki bi bile sicer potrebne za zagotavljanje dostopa brez stopnic, če druga postaja na razdalji do 50 km in isti poti zagotavlja povsem skladen dostop brez ovir. V takih okoliščinah so postaje zasnovane tako, da predvidevajo prihodnjo namestitev dvigala in/ali klančin, da bo postaja dostopna za vse invalide in funkcionalno ovirane osebe. Za organiziranje prevoza invalidov in funkcionalno oviranih oseb z dostopnimi sredstvi med to postajo brez dostopa in naslednjo postajo z dostopom na isti poti se uporabljajo nacionalni predpisi.

*Dodatek C***Informacije, ki jih je treba zagotoviti v nacionalnem izvedbenem načrtu****Okvir**

- Ozadje (dejstva in številke – socialni podatki – razvoj potreb po mobilnosti in omejitve mobilnosti)
- Pravni okvir
- Metodologija za izdelavo nacionalnih izvedbenih načrtov (posvetovanja z združenji, posvetovanja z lokalnimi prometnimi organi, vmesniki z drugimi nacionalnimi izvedbenimi načrti itd.)

Trenutno stanje

- Pregled stanja: postaje
- Pregled stanja: tirna vozila
- Pregled stanja: operativni predpisi

Opredelitev strategije

- Pravilo prednostnega razvrščanja
- Merila, po katerih se obravnavajo podsistemi v načrtu

Tehnična in operativna sredstva

- Obseg nadgradnje in prenove postaj ter tirnih vozil
- Vsa druga dela, namenjena odpravi ovir za dostopnost, ki ne sodijo na področje uporabe člena 20 Direktive 2008/57/ES
- Uvedba operativnih ukrepov (pomoči), da se nadomesti preostalo pomanjkanje dostopnosti

Financiranje

- Navzkrižno sklicevanje na pogodbene sporazume (Direktiva 2012/34/EU, člen 30 ⁽¹⁾) in javna naročila storitev (Uredba (ES) št. 1370/2007 ⁽²⁾)
- Drugi viri

Nadaljnje spremljanje in povratne informacije

- Posodobitev popisa sredstev in primerjava s cilji
- Posodobitev načrta

⁽¹⁾ Direktiva 2012/34/EU Evropskega parlamenta in Sveta z dne 21. novembra 2012 o vzpostavitvi enotnega evropskega železniškega območja (UL L 342, 14.12.2012, str. 32).

⁽²⁾ Uredba (ES) št. 1370/2007 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 23. oktobra 2007 o javnih storitvah železniškega in cestnega potniškega prevoza ter o razveljavitvi uredb Sveta (EGS) št. 1191/69 in št. 1107/70 (UL L 315, 3.12.2007, str. 1).

Dodatek D

Ocena komponent interoperabilnosti

D.1 PODROČJE UPORABE

Ta dodatek navaja oceno skladnosti in primernosti za uporabo za komponente interoperabilnosti.

D.2 ZNAČILNOSTI

Značilnosti komponent interoperabilnosti, ki se ocenjujejo v različnih fazah projektiranja, razvoja in proizvodnje, so v preglednici D.1 označene z X.

Preglednica D.1

Ocena komponent interoperabilnosti

1	2	3	4	5
Komponente interoperabilnosti in značilnosti, ki se ocenjujejo	Ocena v naslednji fazi			
	Faza projektiranja in razvoja			Faza proizvodnje
	Pregled in/ali proučitev projektiranja	Pregled proizvodnega procesa	Preskus tipa	Preverjanje skladnosti s tipom
5.3.1.1 Prikazovalniki	X		X	X
5.3.1.2 Klančine na peronih	X		X	X
5.3.1.3 Dvižne ploščadi	X		X	X
5.3.2.1 Vmesnik naprave za upravljanje vrat	X		X	X
5.3.2.2 in 5.3.2.3 Standardna stranišča	X		X	X
5.3.2.2 in 5.3.2.4 Univerzalna stranišča	X		X	X
5.3.2.5 Enota za previjanje	X		X	X
5.3.2.6 Naprava za klic na pomoč	X		X	X
5.3.2.7 Prikazovalniki	X		X	X
5.3.2.8 Premična stopnica in premostitvena plošča	X		X	X
5.3.2.9 Klančina na vozilu	X		X	X
5.3.2.10 Dvigalo na vozilu	X		X	X

Dodatek E

Ocena podsistemov

E.1 PODROČJE UPORABE

Ta dodatek navaja oceno skladnosti podsistemov.

E.2 ZNAČILNOSTI IN MODULI

Značilnosti podsistema, ki se ocenjujejo v različnih fazah projektiranja, razvoja in proizvodnje, so v preglednici E.1 za podsistem infrastruktura in v preglednici E.2 za podsistem tirna vozila označene z X.

Preglednica E.1

Ocena podsistema infrastruktura (zgrajen in dobavljen kot en subjekt)

1	2	3
Značilnosti, ki se ocenjujejo	Faza projektiranja in razvoja	Faza izgradnje
	Pregled in/ali proučitev projektiranja	Inšpekcijski pregled na terenu
Parkirna mesta za invalide in funkcionalno ovirane osebe	X	(X) (*)
Dostopi brez ovir	X	(X) (*)
Označevanje dostopov	X	(X) (*)
Vrata in vhodi	X	(X) (*)
Talne površine	X	(X) (*)
Prozorne ovire	X	(X) (*)
Stranišča	X	(X) (*)
Pohištvo in prostostoječe naprave	X	(X) (*)
Sistem izdaje vozovnic/prostor ali avtomat za prodajo vozovnic/prostor za informacije/avtomat za kontrolo vozovnic/vrtljivi križi/točke za pomoč potnikom	X	(X) (*)
Razsvetljava	X	X
Vidne informacije: oznake, piktogrami, dinamične informacije	X	(X) (*)
Zvočne informacije	X	X
Širina in rob perona	X	(X) (*)
Konec perona	X	(X) (*)
Nivojski prehod čez progo na postaji	X	(X) (*)

(*) Če se izvedba razlikuje od predpisov za projektiranje ali pregledanih načrtov, se zagotovijo načrti gradnje ali se izvede inšpekcijski pregled na terenu.

Preglednica E.2

Ocena podsistema tirnih vozil (zgrajeni in dobavljeni kot serijski proizvodi)

1	2	3	4
Značilnosti, ki se ocenjujejo	Faza projektiranja in razvoja		Faza proizvodnje
	Pregled in/ali proučitev projektiranja	Preskus tipa	Redni preskus
Sedeži			
Splošno	X	X	
Prednostni sedeži, splošno	X		
Sedeži, obrnjeni v isto smer	X	X	
Sedeži, obrnjeni drug proti drugemu	X	X	
Prostori za invalidski voziček	X	X	
Vrata			
Splošno	X	X	
Zunanja vrata	X	X	
Notranja vrata	X	X	
Razsvetljava		X	
Stranišča	X		
Prehodi	X		
Informacije za potnike			
Splošno	X	X	
Oznake, piktogrami in otipne informacije	X	X	
Dinamične vidne informacije	X	X	
Dinamične zvočne informacije	X	X	
Spremembe višine	X		
Oprijemala	X	X	
Spalniki, dostopni z invalidskim vozičkom	X	X	
Položaj stopnic za vstop in izstop iz vozila			
Splošne zahteve	X		
Stopnice za vstop/izstop	X		
Pripomočki za vstop	X	X	X

*Dodatek F***Prenova ali nadgradnja tirnih vozil**

Če se tirna vozila prenovijo ali nadgradijo, so v skladu z zahtevami te TSI; skladnost z vsebino te TSI ni obvezna v naslednjih primerih:

Konstrukcije

Skladnost ni obvezna, če bi dela zahtevala konstrukcijske spremembe okvirov vrat (notranjih ali zunanjih), podvozja, varnostnih stebričkov, karoserije vozila ali odbojnikov ali če bi zahtevala ponovno preverjanje veljavnosti konstrukcijske celovitosti.

Sedeži

Skladnost s točko 4.2.2.1 glede držajev na hrbtnih naslonih sedežev je obvezna le pri prenovi ali nadgradnji konstrukcije sedežev celotnega vozila.

Skladnost s točko 4.2.2.1.2 glede dimenzij prednostnih sedežev in prostora okoli teh sedežev je obvezna le pri spremembi razporeda sedežev v celotnem vlaku, če se to lahko doseže brez zmanjšanja obstoječe zmogljivosti vlaka. V zadnjem primeru se zagotovi največje število prednostnih sedežev pri katerem se še lahko ohrani obstoječa zmogljivost.

Skladnost z zahtevami v zvezi s svetlim prostorom nad prednostnimi sedeži ni obvezna, če je omejevalni dejavnik polica za prtljago, ki se v okviru prenove ali nadgradnje konstrukcijsko ne spreminja.

Prostori za invalidski voziček

Prostore za invalidski voziček je obvezno zagotoviti le, če se spreminja razpored sedežev v celotni sestavi vlaka. Če ni mogoče predelati vstopne odprtine vrat ali prehodov tako, da bi omogočali dostop z invalidskim vozičkom, prostorov za invalidski voziček ni treba zagotoviti niti pri spreminjanju razporeda sedežev. Prostore za invalidski voziček, zagotovljene v obstoječih tirnih vozilih, je dovoljeno razvrstiti v skladu s sliko I4 iz Dodatka I.

Zagotovitev naprave za klic na pomoč v prostoru za invalidski voziček ni obvezna, če vozilo nima električnega komunikacijskega sistema, ki bi ga bilo mogoče prilagoditi tako, da bi lahko vanj vključili tako napravo.

Sedež za premestitev je obvezno zagotoviti le, če se s tem ne spremeni ureditev obstoječega prostora za invalidski voziček.

Zunanja vrata

Skladnost z zahtevami glede označevanja mesta zunanje odprtine vrat v notranjosti z vidnim razlikovanjem površine tal je obvezna le pri prenovi ali nadgradnji talnih oblog.

Skladnost z zahtevami glede zagotavljanja signalov za odpiranje in zapiranje vrat je obvezna le pri prenovi ali nadgradnji sistema za upravljanje vrat.

Popolna skladnost z zahtevami glede položaja in osvetlitve elementov za upravljanje vrat je obvezna le pri prenovi ali nadgradnji sistema za upravljanje vrat, če se lahko elementi za upravljanje prestavijo brez spreminjanja konstrukcije vozila ali vrat. Vendar pa se v tem primeru prenovljeni ali nadgrajeni elementi za upravljanje namestijo kolikor je mogoče blizu predpisanemu položaju.

Notranja vrata

Skladnost z zahtevami glede sil, potrebnih za upravljanje vrat, in položaja elementov za upravljanje je obvezna le pri prenovi ali nadgradnji mehanizma vrat in/ali elementov za upravljanje vrat.

Razsvetljava

Skladnost z zahtevo ni obvezna, če se lahko dokaže, da električni sistem ni dovolj zmogljiv za priključitev dodatnega bremena ali da take razsvetljave ni mogoče vgraditi brez konstrukcijskih sprememb (odprtih vrat itd.).

Stranišča

Povsem skladno univerzalno stranišče je obvezno zagotoviti le pri popolni prenovi ali nadgradnji obstoječih stranišč, če je zagotovljen prostor za invalidski voziček in če se lahko skladno univerzalno stranišče zagotovi brez konstrukcijskih sprememb karoserije vozila.

Zagotovitev naprave za klic na pomoč v univerzalnem stranišču ni obvezna, če vozilo nima električnega komunikacijskega sistema, ki bi ga bilo mogoče prilagoditi tako, da bi lahko vanj vključili tako napravo.

Prehodi

Skladnost z zahtevami točke 4.2.2.6 je obvezna le pri spremembah razporeda sedežev v celotnem vozilu in če je zagotovljen prostor za invalidski voziček.

Skladnost z zahtevami glede prehodov med sosednjimi vozili je obvezna le pri prenovi ali nadgradnji sredinskega prehoda med vozili.

Informacije

Skladnost z zahtevami točke 4.2.2.7 glede informacij o poti pri prenovi ali nadgradnji ni obvezna. Če pa se v okviru programa prenove ali nadgradnje namesti avtomatski sistem za informacije o poti, je ta v skladu z zahtevami iz te točke.

Skladnost z drugimi deli točke 4.2.2.7 je obvezna pri prenovi ali nadgradnji oznak ali notranje opreme vozila.

Spremembe višin

Skladnost z zahtevami točke 4.2.2.8 ni obvezna pri prenovi ali nadgradnji, razen pri prenovi ali nadgradnji materialov pohodnih površin, ko se zagotovi opozorilni trak v kontrastni barvi na čelnih vogalih stopnic.

Oprijemala

Skladnost z zahtevami točke 4.2.2.9 je obvezna le pri prenovi ali nadgradnji obstoječih oprijemal.

Spalniki, dostopni z invalidskim vozičkom

Skladnost z zahtevo po zagotovitvi spalnika, dostopnega z invalidskim vozičkom, je obvezna le pri prenovi ali nadgradnji obstoječih spalnikov.

Zagotovitev naprave za klic na pomoč v spalniku, dostopnem z invalidskim vozičkom, ni obvezna, če vozilo nima električnega komunikacijskega sistema, ki se lahko prilagodi tako, da bi lahko vanj vključili tako napravo.

Položaji stopnic, stopnice in pripomočki za vstop

Skladnost z zahtevami točk 4.2.2.11 in 4.2.2.12 pri prenovi ali nadgradnji ni obvezna, razen kadar se nameščajo premične stopnice ali drugi v vozilo vgrajeni pripomočki za vstop, ki morajo biti skladni z ustreznimi poddoločbami iz te točke TSI.

Če se pri prenovi ali nadgradnji zagotovi prostor za invalidski voziček v skladu z točko 4.2.2.3, je obvezno zagotoviti tudi pripomoček za vstop v skladu s točko 4.4.3.

Dodatek G

Opozorilni zvočni signali zunanjih vrat za potnike**Odpiranje vrat – značilnosti**

- Počasi pulzirajoč večtonski signal (do 2 pulza na sekundo), ki ga sestavljata dva, v zaporedju oddana tona.
- Frekvence
 - 2 200 Hz +/- 100 Hz
- in:
 - 1 760 Hz +/- 100 Hz
- Raven zvočnega tlaka
 - Zagotovi se s:
 - prilagodljivo zvočno opozorilno napravo, nastavljeno na najmanj 5 dB L_{Aeq} nad hrupom okolja do največ 70 dB $L_{Aeq,T}$ (+ 6/- 0),
 - ali neprilagodljivo napravo, nastavljeno na 70 dB $L_{Aeq,T}$ (+ 6/- 0),
 - notranjo meritvijo v središčni točki predprostora 1,5 m nad tlemi. (T = celotno trajanje signala) s serijo meritev (vodoravnih in nato navpičnih) in povprečnih vrednosti meritev,
 - zunanjo meritvijo, 1,5 m stran od središčnice stranskih vrat karoserije 1,5 m nad nivojem perona. (T = celotno trajanje signala) s serijo meritev (vodoravnih) in povprečnih vrednosti meritev.

Zapiranje vrat – značilnosti

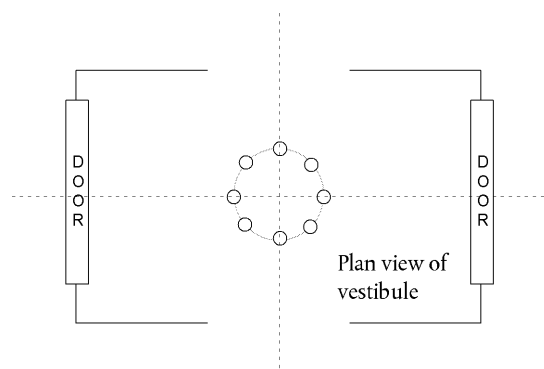
- Hitro pulzirajoč ton (6–10 pulzov na sekundo)
- Frekvenca
 - 1 900 Hz +/- 100 Hz
- Raven zvočnega tlaka
 - Zagotovi se s:
 - prilagodljivo zvočno opozorilno napravo, nastavljeno na najmanj 5 dB L_{Aeq} nad hrupom okolja do največ 70 dB $L_{Aeq,T}$ (+ 6/- 0),
 - ali neprilagodljivo napravo, nastavljeno na 70 dB $L_{Aeq,T}$ (+ 6/- 0),
 - notranjo meritvijo v središčni točki predprostora 1,5 m nad tlemi. (T = celotno trajanje signala) s serijo meritev v polmeru (vodoravnih in nato navpičnih) in povprečnih vrednosti meritev,
 - zunanjo meritvijo, 1,5 m stran od središčnice stranskih vrat karoserije 1,5 m nad nivojem perona. (T = celotno trajanje signala) s serijo meritev v polmeru (vodoravnih in nato navpičnih) in povprečnih vrednosti meritev.

Metoda notranjega merjenja za opozorilne zvočne signale potniških vrat (odpiranje in zapiranje)

- Preskusi v predprostoru se izvedejo s povprečno vrednostjo meritev, opravljenih s serijo mikrofонов (zasnovanih za merjenje hrupa hupe v kabini v skladu s TSI hrup iz Odločbe Komisije 2006/66/ES ⁽¹⁾) na različnih mestih; serija vključuje 8 enakomerno razporejenih mikrofонов, nameščenih v krogu s polmerom 250 mm.
- Preskusi se izvedejo s serijo, ki je razvrščena vodoravno (vsi mikrofoni so na isti razdalji nad tlemi, kot je prikazano na sliki G1). Za oceno bo uporabljena povprečna vrednost meritev, opravljenih z vsemi 8 mikrofoni.

⁽¹⁾ Odločba Komisije z dne 23. decembra 2005 o tehnični specifikaciji za interoperabilnost v zvezi s podsistemom vozni park – hrup vseevropskega železniškega sistema za konvencionalne hitrosti (UL L 37, 8.2.2006, str. 1).

Slika G1

Vodoravna postavitev serije mikrofонов**Metoda zunanjega merjenja za opozorilne zvočne signale potniških vrat (odpiranje in zapiranje)**

- Preskusi se izvedejo s povprečno vrednostjo meritev, opravljenih s serijo mikrofонов (zasnovanih za merjenje hrupa hupe v kabini v skladu s TSI hrup iz 2006/66/ES) na različnih mestih; serija vključuje 8 enakomerno razporejenih mikrofонов, nameščenih v krogu s polmerom 250 mm.
- Za zunanji preskus je predvidena višina perona odvisna od proge, na kateri naj bi vozilo obratovalo (če ta proga vključuje več kot 1 višino perona, je treba uporabiti nižjo višino, torej če sta na progi perona z višino 760 mm in 550 mm, se preskus izvede za nižjo, tj. za 550 mm).
- Preskusi se izvedejo s serijo, ki je razvrščena vodoravno (vsi mikrofoni so na isti razdalji nad peronom). Za oceno bo uporabljena povprečna vrednost meritev, opravljenih z vsemi 8 mikrofoni.

Če se uporabi prilagodljiva zvočna opozorilna naprava, naprava pred opozorilno sekvenco ugotovi raven hrupa okolja. Upošteva se frekvenčni pas od 500 Hz do 5 000 Hz.

Za dokazovanje skladnosti se izvedejo meritve ob treh vratih na vlaku.

Opomba: vrata morajo biti povsem odprta za preskus zapiranja in povsem zaprta za preskus odpiranja.

Dodatek H

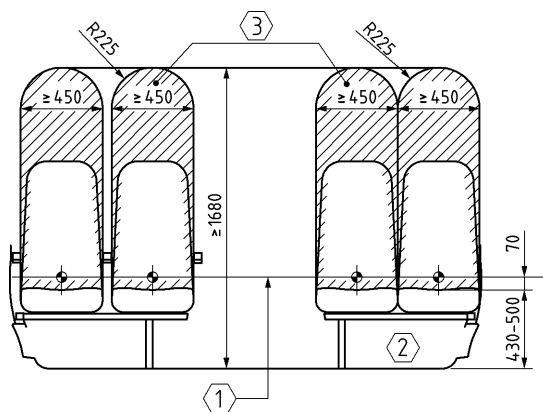
Diagrami prednostnih sedežev

Legenda za slike H1 do H4

- 1 Višina površin sedežev
- 2 Razdalja med sedeži, obrnjenih drug proti drugemu
- 3 Svetli prostor nad sedežem

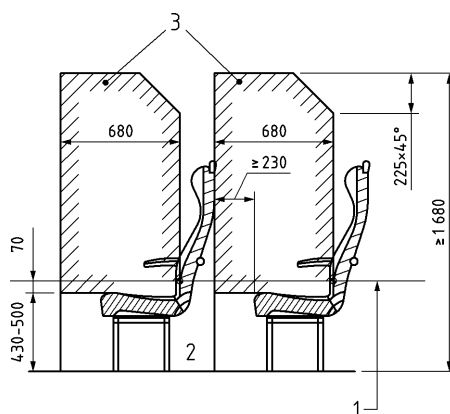
Slika H1

Svetli prostor za prednostni sedež

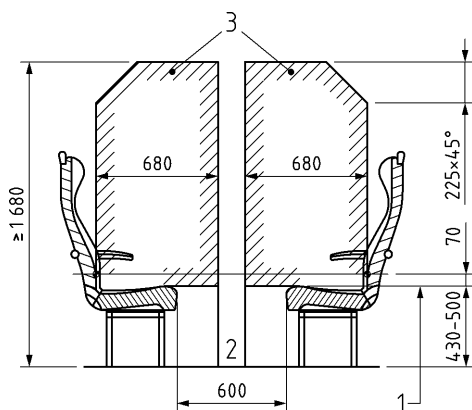


Slika H2

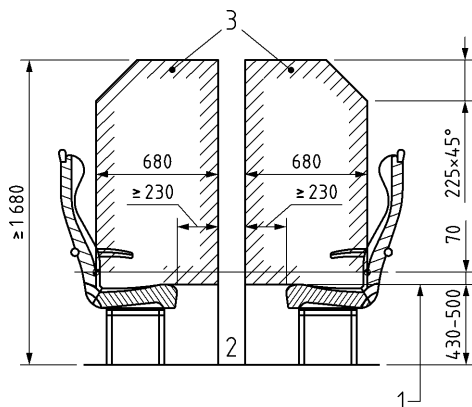
Prednostni sedeži, obrnjeni v isto smer



Slika H3

Prednostni sedeži, obrnjeni drug proti drugemu

Slika H4

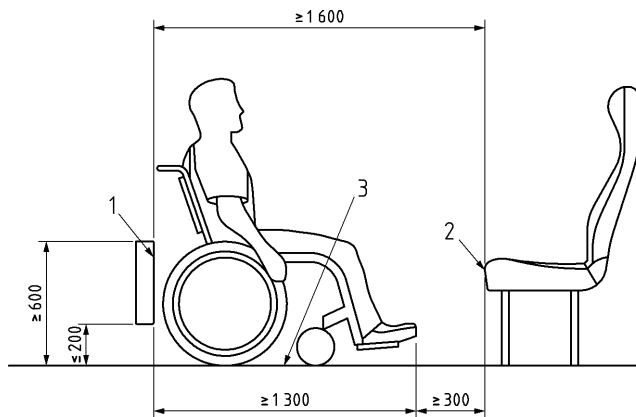
Prednostni sedeži, obrnjeni drug proti drugemu, z mizico v zloženem položaju

Dodatek I

Diagrami prostorov za invalidski voziček

Slika I1

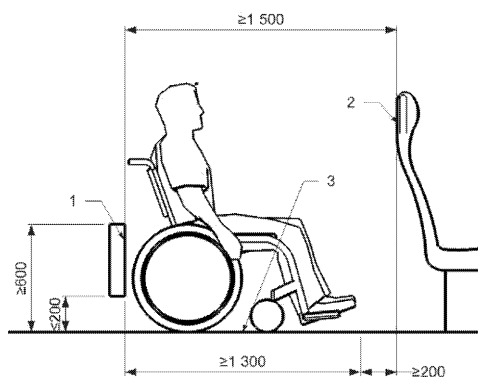
Prostor za invalidski voziček pri razvrstitvi s sedeži, obrnjenimi drug proti drugemu



- 1 Konstrukcija na koncu prostora za invalidski voziček
- 2 Sprednji rob blazine potniškega sedeža
- 3 Prostor za invalidski voziček

Slika I2

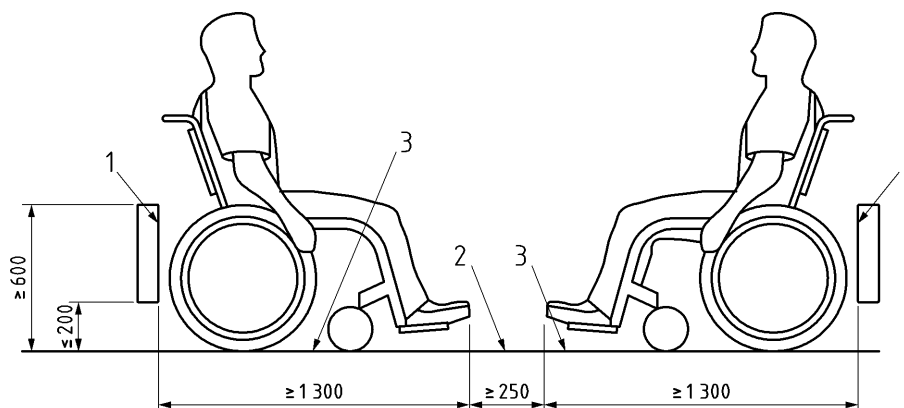
Prostor za invalidski voziček pri razvrstitvi s sedeži, obrnjenimi v isto smer



- 1 Konstrukcija na koncu prostora za invalidski voziček
- 2 Hrbišče sprednjega potniškega sedeža
- 3 Prostor za invalidski voziček

Slika I3

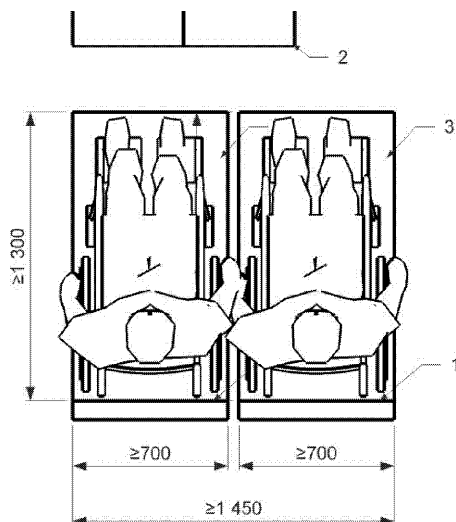
Dva prostora za invalidski voziček, obrnjena drug proti drugemu



- 1 Konstrukcija na koncu prostora za invalidski voziček
- 2 Razdalja med prostoroma za invalidski voziček je najmanj 250 mm
- 3 Prostor za invalidski voziček

Slika I4

Dva sosednja prostora za invalidski voziček (uporablja se samo za nadgrajena/prenovljena tirna vozila)



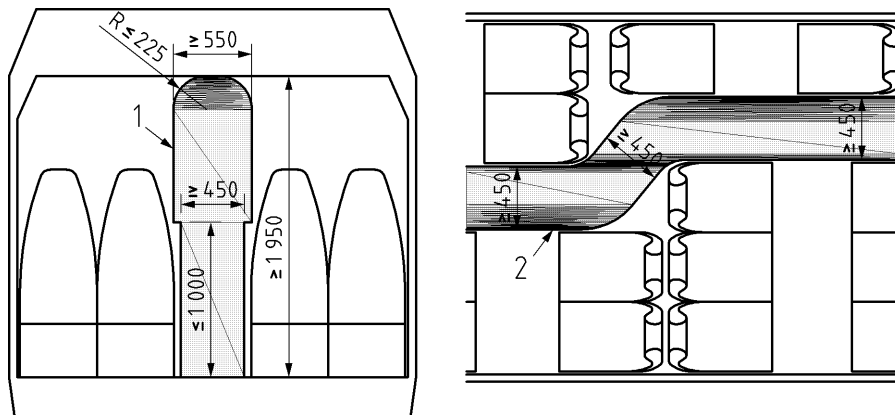
- 1 Konstrukcija na koncu prostora za invalidski voziček
- 2 Konstrukcija pred prostorom za invalidski voziček
- 3 Dvojni prostor za invalidski voziček

Dodatek J

Diagrami prehodov

Slika J1

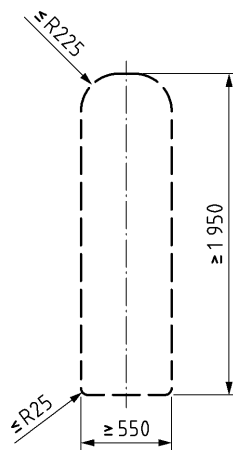
Najmanjša širina prehoda od tal do višine 1 000 mm



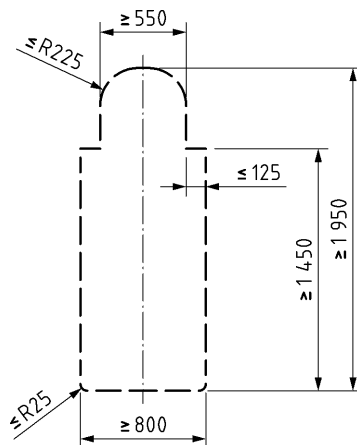
- 1 Prostor za prehod
- 2 Tloris na višini od 25 mm do 975 mm od tal

Slika J2

Najmanjši profil prehoda med sosednjima voziloma iste vlakovne kompozicije



Slika J3

Najmanjši profil prehoda do prostorov za invalidski voziček

Dodatek K

Preglednica s širinami hodnika za območja, dostopna z invalidskim vozičkom, v tirnih vozilih

Preglednica K1

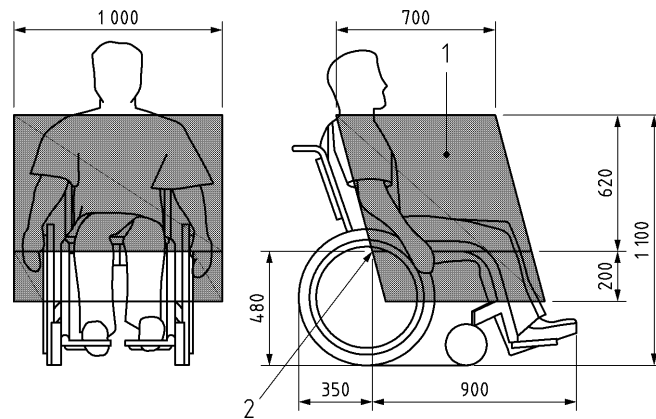
Širina prehoda v hodniku (mm)	1 200	1 100	1 000	900	850	800
Uporabna širina vrat ali pravokotna širina prehoda v hodniku (mm)	800	850	900	1 000	1 100	1 200

Dodatek L

Območje v dosegu uporabnika invalidskega vozička

Slika L1

Območje v dosegu osebe na invalidskem vozičku



- 1 – območje enostavnega dosega
- 2 – referenčna točka sedeža

Dodatek M

Invalidski voziček, s katerim se lahko potuje na vlaku

M.1 PODROČJE UPORABE

Ta dodatek opredeljuje najvišje tehnične mejne vrednosti za invalidski voziček, s katerim se lahko potuje na vlaku.

M.2 ZNAČILNOSTI

Minimalne tehnične zahteve so:

Osnovne dimenzije

- Širina 700 mm in najmanj dodatnih 50 mm na vsaki strani za roke med premikanjem.
- Dolžina 1 200 mm in dodatnih 50 mm za noge.

Kolesa

- Najmanjše kolo premosti vmesni prostor z dimenzijami 75 mm v vodoravni smeri in 50 mm v navpični smeri.

Višina

- Največ 1 375 mm, vključno z uporabnikom, ki je znotraj 95 odstotkov moške populacije.

Obračalni krog

- 1 500 mm.

Teža

- Skupna teža 300 kg za voziček in uporabnika (vključno z morebitno prtljago) za električni invalidski voziček, pri katerem ni potrebna pomoč pri prečkanju pripomočka za vstop.
- Skupna teža 200 kg za voziček in uporabnika (vključno z morebitno prtljago) za ročni invalidski voziček.

Višina ovir, ki jo je mogoče premostiti, in svetla višina od tal

- Višina ovir, ki jo je mogoče premostiti, 50 mm (največ).
- Svetla višina od tal 60 mm (najmanj) s kotom naklona navzgor 10°, na vrhu v smeri naprej (pod naslonom za noge).

Največji varni naklon, pri katerem invalidski voziček ostane stabilen:

- je dinamično stabilen v vseh smereh pod kotom 6 stopinj,
- je statično stabilen v vseh smereh (tudi pri uporabljeni zavori) pod kotom 9 stopinj.

Dodatek N

Oznake za funkcionalno ovirane osebe

N.1 PODROČJE UPORABE

Ta dodatek opredeljuje posebne oznake, ki se uporabljajo za infrastrukturo in tirna vozila.

N.2 DIMENZIJE OZNAK

Dimenzije oznak za funkcionalno ovirane osebe na infrastrukturi se izračunajo po naslednji formuli:

— bralna razdalja v mm, deljeno z 250, pomnoženo z 1,25 = velikost okvira v mm, če se uporablja okvir.

Najmanjša velikost ploščic z oznakami za funkcionalno ovirane osebe v notranjosti tirnih vozil je 60 mm, razen pri oznakah za opremo v straniščih ali v previjalnici, ki so lahko manjše.

Najmanjša velikost ploščic z oznakami za funkcionalno ovirane osebe na zunanji strani tirnih vozil je 85 mm.

N.3 SIMBOLI, KI SE UPORABLJAJO NA OZNAKAH

Oznake iz točke 4.2.1.10 imajo temnomodro ozadje in bel simbol. Kontrast temnomodre barve glede na belo barvo je 0,6.

Če so navedene oznake nameščene na temnomodri plošči, je dovoljeno obrniti barve simbola in ozadja (tj. temnomoder simbol na belem ozadju).

Mednarodna oznaka za invalidski voziček

Oznaka, ki označuje območja, dostopna z invalidskim vozičkom, vključuje simbol v skladu s specifikacijami iz zaporedne številke 12 Dodatka A.

Oznaka za indukcijsko zanko

Oznaka, ki označuje mesta, kjer so nameščene indukcijske zanke, vključuje simbol v skladu s specifikacijami iz zaporedne številke 13 Dodatka A.

Oznaka za prednostne sedeže

Oznaka, ki označuje, kje so prednostni sedeži, vključuje simbole v skladu s sliko N1.

Slika N1

Simboli za prednostne sedeže