

Europska agencija za željeznice

Vodič za primjenu tehničkih specifikacija za interoperabilnost za osobe s ograničenom pokretljivošću (PRM TSI)

**u skladu sa Odlukom Evropske Komisije C(2010)2576
29.4.2010 vezanom za Mandat Agenciji**

Referenca u ERA-i:	ERA/GUI/02-2013/INT
Verzija u ERA-i:	1.1
Datum:	18. svibnja 2015.

Dokument je izradila	Europska agencija za željeznice Rue Marc Lefrancq 120 BP 20392 F-59307 Valenciennes Cedex Francuska
Vrsta dokumenta:	Vodič
Status dokumenta:	Javan

Evidencija o izmjenama

Verzija datum	Autor(i)	Verzija	Broj odjeljka	Opis izmjena
3. prosinca 2014.	ERA IU	1.0		Prvo izdanje
18. svibnja 2015.	ERA IU	1.1		Revizija u suglasnosti sa radnom grupom PRM N°25 organizirana 22.04.2015

1. PODRUČJE PRIMJENE OVOG VODIČA.....	4
1.1. Područje primjene	4
1.2. Sadržaj vodiča.....	4
1.3. Referentni dokumenti	4
1.4. Definicije i kratice	5
2. POJAŠNJENJA TSI-JA ZA OSOBE S OGRANIČENOM POKRETLJIVOŠĆU	6
2.1. Područje primjene TSI-ja.....	6
2.2. Definicije	6
2.3. Opći parametri.....	7
2.4. Podsustav infrastrukture	10
2.5. Podsustav željezničkih vozila.....	22
2.6. Operativni propisi (točke 4.4.1. i 4.4.2.)	30
2.7. Oznake za osobe s ograničenom pokretljivošću (Dodatak N).....	31
3. OCJENJIVANJE SUKLADNOSTI	33
3.1. Ocjenjivanje parametara druge kategorije	33
3.2. Faze ocjenjivanja.....	35
4. PROVEDBA	37
4.1. Primjena ovog TSI-ja na novu infrastrukturu (točka 7.1.1.)	37
5. PRIMJENJIVE SPECIFIKACIJE I NORME.....	38

1. PODRUČJE PRIMJENE OVOG VODIČA

1.1. Područje primjene

Ovaj je dokument prilog Vodiču za primjenu TSI-jeva. Pruža informacije o primjeni uredbe Komisije (EU) br. 1300/2014 od 18. studenoga 2014. o tehničkoj specifikaciji za interoperabilnost u vezi s pristupačnošću željezničkog sustava Unije osobama s invaliditetom i osobama s ograničenom pokretljivošću.

Vodič treba tumačiti i upotrebljavati samo u kombinaciji s TSI-jem za osobe s ograničenom pokretljivošću. Njegova je namjena olakšati njegovu primjenu, ali ne i zamijeniti ga.

Opći dio „Vodiča za primjenu TSI-jeva” također treba uzeti u obzir.

1.2. Sadržaj vodiča

U sljedećim odjeljcima ovog dokumenta pruženi su izvaci iz izvornog teksta TSI-ja za osobe s ograničenom pokretljivošću prikazani u zasjenjenom okviru za tekst, a slijedi ih tekst u kojem su navedene smjernice.

Smjernice nisu osigurane za točke u pogledu kojih TSI ne zahtijeva dodatna objašnjenja.

Primjena smjernica nije obvezna. One ne podrazumijevaju dodatne obvezne zahtjeve uz one utvrđene u TSI-ju.

Smjernice su osigurane u obliku dodatnih objašnjenja i, po potrebi, u obliku upućivanja na norme s pomoću kojih se dokazuje usklađenost s TSI-jem. Mjerodavne norme navedene su u popisu u poglavlju 5. ovog dokumenta.

Popisane norme ne smatraju se jedinim prihvatljivim načinom usklađivanja sa zahtjevima TSI-ja.

Vodič također sadrži neke pokazatelje za provedbenu strategiju.

1.3. Referentni dokumenti

Referentni dokumenti navedeni su u općem dijelu „Vodiča za primjenu TSI-jeva”.

Korisnici vodiča pozivaju se također da posjećuju ERA-inu internetsku stranicu s tehničkim mišljenjima i savjetima na kojoj se redovito objavljuju dodatna pojašnjenja, objašnjenja ili ispravci TSI-ja:

[Mišljenja i savjeti](#)

Osim toga, Pitanja i pojašnjenja i Preporuke za uporabu koje je izdala koordinacijska skupina prijavljenih tijela za željezničke proizvode i sustave (udruženje prijavljenih tijela) također predstavljaju dobar izvor za pojašnjenja:

[Nb-rail dokumenti](#)

1.4. Definicije i kratice

Definicije i kratice nalaze se u TSI-ju za osobe s ograničenom pokretljivošću, točkama 2.2. i 2.3., te u općem dijelu „Vodiča za primjenu TSI-jeva”.

2. POJAŠNJENJA TSI-ja ZA OSOBE S OGRANIČENOM POKRETLJIVOŠĆU

2.1. Područje primjene TSI-ja

Područje primjene povezano s podsustavom infrastrukture

Ovaj se TSI primjenjuje na sva javna područja postaja namijenjenih za prijevoz putnika koja nadziru željeznički prijevoznik, upravitelj infrastrukture ili upravitelj postaje. To uključuje pružanje informacija, kupnju vozne karte i njezino potvrđivanje ako je potrebno te mogućnost čekanja vlaka.

U ovoj definiciji područja primjene povezanog s podsustavom infrastrukture pojašnjeno je da se u obzir uzimaju samo oni dijelovi postaja koji su **namijenjeni prijevozu** (a ne, na primjer, trgovački centri). Isto tako, u njoj je pojašnjeno da se TSI primjenjuje samo na postaje, a ne i na, primjerice, izlaze u slučaju opasnosti, sigurna područja u tunelima ili pružne prijelaze koji nisu dio puta bez prepreka postaje.

Područja kojima ne upravljaju željeznički prijevoznik, upravitelj infrastrukture ili upravitelj postaje (bilo izravno bilo putem podizvođača) nisu obuhvaćena područjem primjene. To, na primjer, može biti područje parkirališta za automobile.

2.2. Definicije

2.2.1. Definicija osoba s ograničenom pokretljivošću

„Osoba s invaliditetom i osoba s ograničenom pokretljivošću” znači svaka osoba koja ima trajno ili privremeno tjelesno, duševno, intelektualno ili osjetilno oštećenje koje, u interakciji s različitim preprekama, može ometati njezino potpuno i učinkovito korištenje prijevoznim sredstvima na ravnopravnoj osnovi s ostalim putnicima ili čija je pokretljivost u prometu ograničena zbog dobi.

Prijevoz tereta vangabaritnih dimenzija (na primjer: bicikli ili velika prtljaga) nije obuhvaćen područjem primjene ovog TSI-ja.

Prethodno navedena definicija izvedena je iz članka 1. Konvencije Ujedinjenih naroda o pravima osoba s invaliditetom. Ona ne uključuje posebno osobe s djecom, osobe s velikom prtljagom i strance koji ne poznaju lokalni jezik. Ona ne uključuje automatski osobe starije dobi i trudnice.

Što se tiče posljednjih dviju kategorija, one ne podrazumijevaju, sustavno govoreći, ograničenu pokretljivost, no očito je da starost može umanjiti brzinu i sposobnost kretanja putnika na postaji ili u okruženju željezničkog vozila. Stoga se putnici starije dobi mogu smatrati osobama s ograničenom pokretljivošću u usporedbi s prosječnim putnikom. Slično tomu, trudnoća nije, sustavno govoreći, uzrok ograničene pokretljivosti. Međutim, ako stanje trudnoće utječe na pokretljivost putnice (na primjer ako ona nije u mogućnosti jednostavno se i brzo kretati), u tom se slučaju ona može smatrati osobom s ograničenom pokretljivošću.

Posljedično, izmjena definicije nije utjecala na broj sjedala rezerviranih za invalide. Isto tako, nisu promijenjeni ni piktogrami koji se upotrebljavaju za označavanje sjedala rezerviranih za invalide. Simboli koji označuju trudnicu i osobu starije dobi prepoznatljivi su diljem svijeta.

2.2.2. Ostale definicije

Pristup u razini

Pristup u razini jest pristup s perona u ulazni dio željezničkog vozila za koji se može dokazati da:

- *razmak između praga vrata tog ulaznog dijela (ili proširene ploče za premošćivanje tog ulaznog dijela) i perona ne premašuje 75 mm izmjerenih horizontalno i 50 mm izmjerenih vertikalno i*
- *željeznička vozila nemaju unutarnju stepenicu između praga vrata i pretprostora.*

Za potrebe tog dokazivanja razmak se izračunava sukladno zahtjevima u TSI-ju za osobe s ograničenom pokretljivošću, točki 4.2.2.11.1. podtočkama 1. i 2. (s δh = horizontalni razmak i δv = vertikalni razmak), i točki 2.5.10. ovog Vodiča za primjenu, uzimajući u obzir radijus kolosijeka od 300 m i ravnu prugu u razini.

2.3. Opći parametri

2.3.1. Pojašnjenje dviju kategorija posebno navedenih za podsustav infrastrukture (točka 4.2.1.)

(2) Osnovni parametri iz točaka 4.2.1.1. – 4.2.1.15. primjenjuju se na područje primjene podsustava infrastrukture definirano u točki 2.1.1.; može ih se podijeliti u dvije kategorije:

- *one za koje je potrebno navesti tehničke detalje, poput parametara u odnosu na perone i kako doći do perona. U tom prvom slučaju opisani su osnovni parametri i tehnički detalji koje treba zadovoljiti da bi se ispunio zahtjev.*
- *one za koje ne treba navesti tehničke detalje, poput vrijednosti rampi ili značajki parkirališta. U ovom drugom slučaju osnovni je parametar definiran kao funkcionalni zahtjev koji se može ispuniti primjenom nekoliko tehničkih rješenja.*

U pogledu druge kategorije osnovnih parametara, radna skupina koja je izradila nacrt TSI-ja za osobe s ograničenom pokretljivošću osigurala je da oni uvijek mogu biti obuhvaćeni međunarodnom (ISO) ili europskom (EN) normom uz nekoliko iznimaka¹.

¹ U iznimnim slučajevima kada parametar nije obuhvaćen međunarodnom ili europskom normom, a ni normom koja je više lokalna, moguće je upotrebljavati norme iz neke druge države članice EU-a ili iz neke druge regije države članice.

Stoga je za takve parametre u TSI-ju promišljeno posebno naveden funkcionalni zahtjev visoke razine. U ovom Vodiču za primjenu naveden je popis nekih međunarodnih i europskih normi koje podnositelj zahtjeva može primijeniti kako bi ispunio taj funkcionalni zahtjev.

Primjena tih normi ostaje neobvezatna i podnositelj zahtjeva može primijeniti druge norme kako bi ispunio zahtjeve. Zapravo, funkcionalni su zahtjevi također općenito obuhvaćeni nacionalnim, regionalnim ili lokalnim normama i ponekad čak pravilima poduzeća.

Načela u pogledu primjene normi koje nisu norme navedene u ovom Vodiču za primjenu su sljedeća:

- Nacionalne/regionalne/lokalne norme mogu se primjenjivati u slučaju kada osiguravaju istovjetno rješenje u odnosu na ono navedeno u normama navedenima u ovom vodiču.
- Nacionalne/regionalne/lokalne norme mogu se primjenjivati samo na području koje obuhvaćaju. Jedan od razloga uklanjanja nekih detaljnih zahtjeva iz TSI-ja leži u potrebi za omogućivanjem određenog usklađivanja na lokalnoj razini. Namjera podnositelja zahtjeva da upotrijebi „stranu” normu bila bi strogo proturječna ovom cilju.
- Pravila poduzeća mogu se upotrebljavati u slučaju kada su izvedena iz prethodno navedenih normi ili u slučaju kada ih je potvrdila predstavnička skupina korisnika.

Pojam „istovjetnost” treba shvaćati u značenju „imajući isti ili sličan učinak” prema definiciji iz Collinsova rječnika:

Istovjetno, pridjev

1. *jednako ili međusobno zamjenjivo u vrijednosti, količini, značaju itd.*
2. *imajući isti ili sličan učinak ili značenje.*

Primjeri istovjetnih rješenja navedeni su u dodatku 1.

U sljedećim se točkama takvi zahtjevi nazivaju „parametrima druge kategorije”.

Upute za ocjenjivanje parametara druge kategorije navedene su u poglavlju 3.

2.3.2. Vidljivo razlikovanje

Vidljivo razlikovanje parametar je druge kategorije.

Zahtjev za „vidljivim razlikovanjem u odnosu na pozadinu” čest je u TSI-ju. Vizualni kontrast općenito podrazumijeva postojanje različitih vrijednosti refleksije svjetla (LRV) ili različitih osvjetljenja.

Kada se to zahtijeva u TSI-ju, vidljivo razlikovanje može se postići primjenom normi navedenih u poglavlju 5. indeksu A.

Također se može upotrebljavati metodologija osigurana u Preporuci za uporabu 053 koju je izdala koordinacijska skupina prijavljenih tijela za željezničke proizvode i sustave (vidi točku 1.3.), a koja se može prilagoditi izravnom uporabom refleksije iz ljestvice RAL.

Druge se norme mogu upotrebljavati sukladno pravilima opisanima u točki 2.3.1.

U ocjenjivanju tog parametra dovoljno je osigurati list s tehničkim podacima proizvoda (ili više njih). U ocjenjivanju se ne razmatraju čimbenici poput snijega, leda, kiše i različitih uvjeta osvjetljenja (sjena).

U nekim konkretnim slučajevima u TSI-ju se zahtijeva osiguravanje oznaka u kontrastnoj boji na elementima poput pomoćnih sredstava za ukrcaj. S obzirom na to da su to prepreke za ostale putnike prilikom njihove uporabe, pomoćna sredstva za ukrcaj često se sklanjaju i stoga se ne mogu ocjenjivati u okviru zahtjeva za „vidljivim razlikovanjem u odnosu na pozadinu”. Metodologija za osiguravanje oznaka u kontrastnoj boji opisana je u normama navedenima u poglavlju 5. indeksu B.

2.3.3. Taktilne oznake

Zahtjev za „taktinim oznakama” čest je u TSI-ju. Taktilnost je parametar druge kategorije.

Kada se u TSI-ju zahtijeva osiguravanje taktilnih znakova i taktilnih tipki, to se može postići primjenom normi navedenih u poglavlju 5. indeksu C.

Kada se u TSI-ju zahtijeva osiguravanje taktilnih pokazatelja površina za hodanje, to se može postići primjenom normi navedenih u poglavlju 5. indeksu D.

Druge se norme mogu upotrebljavati sukladno pravilima opisanima u točki 2.3.1.

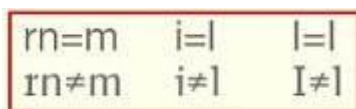
2.3.4. Čitljivost oblika slova

Čitljivost oblika slova odnosi se na mogućnost jednostavnog razlikovanja jednog slova od drugog. Čitljivost je parametar druge kategorije.

Kada se u TSI-ju zahtijeva osiguravanje čitljivosti oblika slova, to se može postići primjenom normi navedenih u poglavlju 5. indeksu E.

Druge se norme mogu upotrebljavati sukladno pravilima opisanima u točki 2.3.1.

U normama se općenito preporučuje uporaba oblika slova „sans serif” („serifs” su mali dodatni detalji na kraju znaka; fontovi „Sans serif” nemaju te male dodatne detalje). Međutim kod nekih se oblika slova upotrebljavaju horizontalne linije kako bi se postigla bolja čitljivost i njih ne treba zamijeniti za „serifs”.



Slika 1.: primjer koji pokazuje horizontalne linije (drugi redak) radi postizanja bolje čitljivosti, a koje nisu „serifs”.

2.3.5. Rukovanje dlanom

Kada se u TSI-ju zahtijeva osiguravanje uređaja koji omogućuje rukovanje dlanom, to se može postići primjenom normi navedenih u poglavlju 5. indeksu F.

2.3.6. Otpornost na klizanje podnih površina

Otpornost na klizanje parametar je druge kategorije.

Značajke otpornosti na klizanje infrastrukturnih podnih obloga mogu se ocjenjivati sukladno normama navedenima u poglavlju 5. indeksu G.

Za vanjska područja otpornost na klizanje može se ocjenjivati sukladno normama navedenima u poglavlju 5. indeksu H.

Druge se norme mogu upotrebljavati sukladno pravilima opisanima u točki 2.3.1.

U ocjenjivanju tog parametra dovoljno je osigurati list s tehničkim podacima proizvoda (ili više njih) koji se upotrebljava kao podna obloga (ili više njih). Prilikom realizacije ispitivanja, u ocjenjivanju se ne razmatraju čimbenici poput snijega, leda, pijeska, kiše i lišća.

Ocjenjivanje otpornosti na klizanje pomoćnih sredstava za ukrcaj i ulaznih stepenica za pristup željezničkom vozilu može se obaviti sukladno metodologiji iz poglavlja 5. indeksa I.

2.4. Podsustav infrastrukture

2.4.1. Parkirališta za osobe s ograničenom pokretljivošću (točka 4.2.1.1.)

(1) Tamo gdje je osigurano posebno parkiralište za postaju mora se nalaziti dovoljno prilagođenih parkiranih mjesta rezerviranih za osobe s invaliditetom i osobe s ograničenom pokretljivošću koje ih imaju pravo koristiti na onom mjestu unutar parkirališta koje je najbliže ulazu s pristupom za takvog korisnika.

Količina i značajke parkiranih mjesta parametri su druge kategorije.

Prihvatljivi tehnički načini za ispunjavanje ovog zahtjeva opisani su u normama navedenima u poglavlju 5. indeksu J.

Druge se norme mogu upotrebljavati sukladno pravilima opisanima u točki 2.3.1.

2.4.2. Put bez prepreka (točka 4.2.1.2.)

(1) Osiguravaju se putovi bez prepreka kojima se međusobno povezuju sljedeća javna područja infrastrukture, ako su ista osigurana:

- (...)

Zahtjev izražen u ovoj rečenici podrazumijeva da se zahtijeva da svi putovi kojima se međusobno povezuju javna područja postaje, u okviru područja primjene ovog TSI-ja, budu putovi bez prepreka.

To ne znači da su svi dijelovi puta jednako pristupačni svim putnicima. U definiciji u klauzuli 2.3. TSI-ja pojašnjava se da: „put može biti razdijeljen kako bi se na što bolji način zadovoljile potrebe svih osoba s invaliditetom i ograničenom pokretljivošću. Kombinacija svih dijelova puta bez prepreke čini put koji je pristupačan za sve osobe s invaliditetom i ograničenom pokretljivošću”.

Na primjer, put bez prepreka može biti kombinacija koja uključuje dio bez stepenica, pri čemu drugi dio ima taktilni put i dodatne dijelove. Za potonje nije potrebno da bude bez stepenica ili da bude opremljeno

taktilnim pokazateljima površina za hodanje (TWSI) za vođenje i mogu imati stepenice pod uvjetom da su usklađene sa zahtjevima TSI-ja (vidljivo razlikovanje, upozorenje TWSI, dvostruki rukohvati).

(1) Osiguravaju se putovi bez prepreka kojima se međusobno povezuju sljedeća javna područja infrastrukture, ako su ista osigurana:

- (...)
- čekaonice
- (...)

Čekaonica se može definirati kao mjesto za čekanje polaska vlaka, a koje ima sve sljedeće značajke:

- Dostupna su sjedala
- Dostupne su informacije o polascima vlakova
- Postoji zaštita od vremenskih utjecaja (tj. kiše, sunca, vjetra).

U TSI-ju postoji razlika između „čekaonice” i „perona na kojem je putnicima dopušteno čekanje vlaka” (vidi 4.2.1.7. točka 3.).

U TSI-ju se također spominje pojam „sklonište” (vidi 6.2.4.). Sklonište je struktura s krovom za zaštitu od vremenskih neprilika, ali ne nužno sa zidovima.” Jednostavno sklonište na peronu ne treba zamijeniti za čekaonicu, osim u slučaju kada ima sve prethodno navedene značajke.

(3) Podne površine putova bez prepreka i površine tla imaju nisku razinu odsjaja.

Odsjaj podne površine i/ili površine tla parametar je druge kategorije.

Prihvatljivi tehnički načini za ispunjavanje zahtjeva u pogledu boja i lakova opisani su u normama navedenima u poglavlju 5. indeksu K. Za druge materijale na tlu i/ili površinske materijale ocjenjivanje nije potrebno.

Druge se norme mogu upotrebljavati sukladno pravilima opisanima u točki 2.3.1.

2.4.3. Vertikalno kretanje (točka 4.2.1.2.2.)

(2) Stepenice na putovima bez prepreka širine su najmanje 160 cm mjereno između rukohvata. U najmanju se ruku prva i posljednja stepenica označuju trakom u kontrastnoj boji te se, kao minimum, taktilni pokazatelji površina za hodanje postavljaju prije prve stepenice kojom se spušta niz stubište.

Značajke trake u kontrastnoj boji i taktilnog pokazatelja površina za hodanje parametri su druge kategorije. Značajke u pogledu kontrasta i taktilnih oznaka mogu se pronaći u točkama 2.3.2. i 2.3.3.

(3) Za osobe s invaliditetom i osobe s ograničenom pokretljivošću koje nisu u mogućnosti koristiti se stubištem postavljaju se rampe ako nisu osigurana dizala. Rampe su umjerenog nagiba. Velik nagib dopušten je samo za rampe na kratkim udaljenostima.









Značajke rampa parametri su druge kategorije.

Prihvatljivi tehnički načini za ispunjavanje ovog zahtjeva opisani su u normama navedenima u poglavlju 5. indeksu L.

Druge se norme mogu upotrebljavati sukladno pravilima opisanim u točki 2.3.1.

Na sljedećoj slici prikazana je konverzija vrijednosti rampa. Ona također pruža zanimljive prikaze:

- Na lijevoj je strani prikaz visine: omjer dužine koji prikazuje dužinu rampa za prevladavanje iste vertikalne razlike
- Na desnoj je strani prikaz kutne vrijednosti koji prikazuje vertikalnu udaljenost prevladanu s pomoću rampa iste dužine, ali različitog kuta.

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

Slika 2.: tablica s prikazom konverzije i vizualni prikaz rampa

HR	HR
Dužina s obzirom na omjer visine	Dužina s obzirom na omjer visine
Prikaz	Prikaz
Vrijednost	Vrijednost
Rampa	Rampa
Vrijednost	Vrijednost
Kutna vrijednost rampe	Kutna vrijednost rampe

(4) Stube i rampe s obje su strane opremljene rukohvatima na dvije razine.

Visina rukohvata je parametar druge kategorije.

Prihvatljivi tehnički načini za ispunjavanje ovog zahtjeva opisani su u normama navedenima u poglavlju 5. indeksu L1.

Druge se norme mogu upotrebljavati sukladno pravilima opisanima u točki 2.3.1.

2.4.4. Označivanje puta (točka 4.2.1.2.3.)

(2) Slabovidnim se osobama informacije o putovima bez prepreka kao minimalan zahtjev pružaju s pomoću taktilnih i kontrastnih pokazatelja površina za hodanje. Ovaj se stavak ne primjenjuje na putove bez prepreka koji vode do i od parkirališta.

Značajke taktilnih i kontrastnih pokazatelja površina za hodanje parametri su druge kategorije. Vidi točke 2.3.2. i 2.3.3. ovog vodiča.

Zvučni i taktilni znakovi te govorni znakovi ili Brailleove karte mogu se upotrebljavati kao dopunski načini pružanja informacija.

2.4.5. Vrata i ulazi (točka 4.2.1.3.)

(2) Vrata moraju imati najmanju svijetlu korisnu širinu od 90 cm i njihovo upravljanje mora biti omogućeno osobama s invaliditetom i osobama s ograničenom pokretljivošću.

Značajke uređaja za upravljanje vratima parametri su druge kategorije.

Primjenjivi tehnički načini za ispunjavanje ovog zahtjeva opisani su u normama navedenima u poglavlju 5. indeksu M.

Druge se norme mogu upotrebljavati sukladno pravilima opisanima u točki 2.3.1.

2.4.6. Označivanje prozirnih prepreka (točka 4.2.1.5.)

(1) Prozirne prepreke na putovima koje koriste putnici ili uzduž njih, koji se sastoje od staklenih vrata ili prozirnih stijena, moraju biti označene. Te oznake označuju prozirne prepreke. Nisu obvezne ako su putnici na neki drugi način zaštićeni od udarca, primjerice rukohvatima ili neprekinutim nizom klupa.

Značajke oznaka na prozirnim preprekama parametri su druge kategorije.

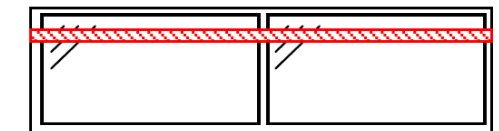
Prihvatljivi tehnički načini za ispunjavanje ovog zahtjeva opisani su u normama navedenima u poglavlju 5. indeksu N.

Druge se norme mogu upotrebljavati sukladno pravilima opisanima u točki 2.3.1.

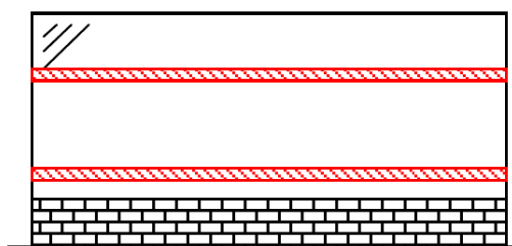
Sljedeće djelomično ostakljene površine ne trebaju imati oznake:

- maloprodajne jedinice trećih strana u području kojim upravlja upravitelj postaje (npr. izlozi trgovina koji se upotrebljavaju za prikaz proizvoda koji se unutra prodaju)

Djelomično ostakljeni zidovi i ograde ocjenjuju se samo kada je moguće primijeniti jednu ili više traka u kontrastnoj boji, i to zbog visine objekta (vidi niže navedene primjere).



Slika 3.: primjer staklene ograde



Slika 4.: primjer djelomično ostakljenog zida

Za prozirne prepreke niže od 950 mm nisu utvrđeni zahtjevi.

Mogu se razmotriti rukohvat i okvir staklene ograde radi ispunjavanja zahtjeva u pogledu tih oznaka ako su u dovoljnoj mjeri upadljivi (visoki 100 mm, uz vidljivo razlikovanje u odnosu na pozadinu s obzirom na koju se promatraju).

2.4.7. Nužnici i prostorije za previjanje (točka 4.2.1.6.)

(1) Ako je postaja opremljena nužnicima, osobe u invalidskim kolicima moraju imati pristup najmanje jednoj kabini za oba spola.

Značajke nužnika za osobe u invalidskim kolicima parametri su druge kategorije.

Prihvatljivi tehnički načini za ispunjavanje ovog zahtjeva opisani su u normama navedenima u poglavlju 5. indeksu O.

Druge se norme mogu upotrebljavati sukladno pravilima opisanima u točki 2.3.1.

(2) Ako je postaja opremljena nužnicima, moraju postojati i prostorije za previjanje, s pristupom korisnicima muškog i ženskog spola.

Prostorije za previjanje trebaju biti dostupne korisnicima invalidskih kolica (osobama i muškog i ženskog spola)

2.4.8. Namještaj i samostojeći uređaji (točka 4.2.1.7.)

(1) Svi komadi namještaja i svi samostojeći uređaji na postajama moraju se vidljivo razlikovati od pozadine te biti zaobljenih rubova.

Samostojeći uređaji su elementi, bilo trajno ugrađeni bilo uklonjivi, koji nisu dio strukture zgrade i koju mogu činiti prepreke: rasvjetni stupovi, informativni stupovi ili ograđena mjesta itd. Elementi koji nisu uključeni u ovu definiciju jesu oprema za signalizaciju, dizala, vanjsko stubište, bilo kakvi slobodno viseći uređaji koji se nalaze 210 cm iznad poda za hodanje te predmeti dimenzija većih od 200 cm okomito na smjer hodanja (npr. ograda, sklonište za čekanje itd.). Pozadinu u kontekstu ove klauzule treba shvaćati kao pod koji okružuje namještaj i/ili samostojeći uređaj te svaki postojeći susjedni zid ili strukturu.

Vidljivo razlikovanje u odnosu na pozadinu parametar je druge kategorije. Vidi točku 2.3.2. ovog vodiča za primjenu.

Zaobljeni rub podrazumijeva suprotne karakteristike od oštrog ruba koji je definiran u točki 2.5.1.

(2) Na području postaje namještaj i samostojeći uređaji (uključujući predmete na konzolama i viseće predmete) raspoređeni su tako da ne smetaju slijepim i slabovidnim osobama i moraju biti takvi da ih slijepi osobe mogu raspoznati štapom.

U ovom su odjeljku objedinjeni samostojeći uređaji (koji se nalaze na podu) i predmeti na konzolama/viseći predmeti (uglavnom trajno ugrađeni na zidu ili stropu) jer predstavljaju prepreke. Važno je da oni budu propisno smješteni, daleko od putova bez prepreka.

Osim toga, kada su predmeti na konzolama i viseći predmeti smješteni prenisko, oni mogu činiti neuočljivu prepreku za slabovidne osobe. Isto vrijedi i za elemente poput nagnutih jarbola ili stupova koji mogu predstavljati opasnost. Na primjer, kada je, u slučaju stepenica, prostor ispod stepenica otvoren, postoji potreba za čuvarom sve dok visina ispod stepenica na bude dovoljno jasna.

Općenito, za svaki je predmet na konzolama, viseći ili nagnuti predmet potrebno razmotriti potrebu za čuvarom na razini poda.

Najmanja moguća visina i ostale značajke u pogledu osiguravanja čuvanja parametri su druge kategorije.

Primjenjivi tehnički načini za ispunjavanje ovog zahtjeva opisani su u normama navedenima u poglavlju 5. indeksu P.

Druge se norme mogu upotrebljavati sukladno pravilima opisanima u točki 2.3.1.

Alternativno, predmeti na konzolama ugrađeni ispod visine od 2100 mm, a koji vire više od 150 mm, označeni su preprekom na maksimalnoj visini od 300 mm koju slijepa osoba može uočiti koristeći se štapom.

2.4.9. Blagajne, informacijski pultovi i mjesta za pomoć korisnicima (točka 4.2.1.8.)

(1) Ako se uzduž puta bez prepreka nalaze šalteri za prodaju voznih karata, informacijski pultovi i mjesta za pomoć korisnicima, najmanje jedan pult mora biti namijenjen korisniku invalidskih kolica i osobama niskog rasta i najmanje jedan pult mora biti opremljen sustavom s indukcijskom petljom za poboljšanje slušanja.

Značajke pristupačnog pulta parametri su druge kategorije.

Prihvatljivi tehnički načini za ispunjavanje ovog zahtjeva opisani su u normama navedenima u poglavlju 5. indeksu Q.

Druge se norme mogu upotrebljavati sukladno pravilima opisanima u točki 2.3.1.

(2) Ako je između djelatnika na šalteru blagajne i putnika postavljena staklena pregrada, nju mora biti moguće ukloniti, a ako to nije moguće, tada ista mora biti opremljena sustavom interne komunikacije. Svaka takva staklena pregrada mora biti napravljena od prozirnog stakla.

Postoji mnogo različitih pregrada koje se upotrebljavaju i nisu sve izrađene od stakla. Stoga „staklo” u kontekstu ovog parametra treba shvaćati kao proziran materijal. Taj pojam može biti proširen na druge materijale poput polimetmetaakrilata (PMMA) ili polikarbonata.

U ocjenjivanju ovog parametra pojam „prozirno” treba shvaćati providno tako da on podrazumijeva propusnost svjetla od minimalno 50 %.

Ako postoje rupe u prozirnoj pregradi koje omogućuju prijenos zvuka, sustav interne komunikacije nije potreban.

(4) Ako su na putu bez prepreka na postaji postavljeni automati za izdavanje voznih karata, tada najmanje jedan od njih mora imati sučelje koje je unutar dosega korisnika invalidskih kolica i osoba niskog rasta.

Značajke pristupačnih automata za izdavanje voznih karata parametri su druge kategorije.

Primjenjivi tehnički načini za ispunjavanje ovog zahtjeva opisani su u normama navedenima u poglavlju 5. indeksu R.

Druge se norme mogu upotrebljavati sukladno pravilima opisanima u točki 2.3.1.

2.4.10. Rasvjeta (točka 4.2.1.9.)

(1) Razina osvijetljenosti vanjskih područja postaje mora biti dovoljna da bi olakšala pronalazak puta i označila promjene razine, vrata i ulaze.

(2) Razina osvijetljenosti uzduž putova bez prepreka prilagođena je vizualnim zadacima putnika. Posebna pozornost pridaje se promjenama razine, šalterima i automatima za izdavanje voznih karata, informacijskim pultovima i zaslonima s informacijama.

Razine osvijetljenosti u opisanim područjima parametri su druge kategorije.

Primjenjivi tehnički načini za ispunjavanje ovog zahtjeva opisani su u normama navedenima u poglavlju 5. indeksu S.

Druge se norme mogu upotrebljavati sukladno pravilima opisanim u točki 2.3.1.

(4) Rasvjeta u slučaju opasnosti mora pružati dovoljnu vidljivost za evakuaciju i za identifikaciju opreme za gašenje požara i sigurnosne opreme.

Rasvjeta u slučaju opasnosti parametar je druge kategorije.

Primjenjivi tehnički načini za ispunjavanje ovog zahtjeva opisani su u normama navedenima u poglavlju 5. indeksu T.

Druge se norme mogu upotrebljavati sukladno pravilima opisanim u točki 2.3.1.

2.4.11. Vizualne informacije: oznake, piktogrami, ispisane ili dinamične informacije (točka 4.2.1.10.)

(1) Potrebno je osigurati sljedeće informacije:

- *sigurnosne informacije i sigurnosne upute,*
- *znakove upozorenja, zabrane i obveznog postupanja,*
- *informacije o polascima vlakova,*
- *oznake usluga na postaji, ako postoje, te pristupne putove do takvih usluga.*

Informacije o polascima vlakova podrazumijevaju minimalno informacije o planiranom polasku. Nije obvezno osigurati informacije o stvarnom vremenu polaska. Nije obvezno ugraditi dinamički vizualni informativni sustav na postajama i peronima.

(2) Fontovi, simboli i piktogrami korišteni za vizualne informacije moraju se vidljivo razlikovati od svoje pozadine.

Vidljivo razlikovanje u odnosu na pozadinu parametar je druge kategorije. Vidi točku 2.3.2. ovog vodiča za primjenu.

(3) Oznake moraju biti postavljene na svim mjestima na kojima putnici moraju odlučiti o odabiru puta te na određenim intervalima pojedinog puta. Oznake, simboli i piktogrami moraju se dosljedno primjenjivati uzduž cijelog puta.

Ovim se zahtjevom izražava potreba za osiguravanjem odgovarajuće razine informacija potrebnih za donošenje odluka. Na primjer, oznaka „Prema peronima” može općenito biti prikladna na točki na kojoj se donosi prva odluka nakon ulaska u postaju, za razliku od posebnih oznaka koje upućuju na svaki pojedinačni peron.

Ako je put koji vodi do određene zone dugačak, preporučuje se postavljanje iste oznake u pravilnim intervalima (otprilike maksimalno svakih 100 m) kako bi putnik bio siguran kamo ide.

(4) Informacije o polascima vlakova (uključujući odredište, međustajališta, broj perona i vrijeme) dostupne su na visini od najviše 160 cm najmanje na jednom mjestu u postaji. Ovaj se zahtjev primjenjuje na ispisane i dinamičke informacije, ovisno o tome koje su informacije osigurane.

Pružanje vizualnih informacija na visini od najviše 160 cm namijenjeno je slabovidnim osobama za koje, u slučaju dinamičkih informacija, formula koja utvrđuje područje uporabe zaslona (točka 5.3.1.1 podtočka 3. TSI-ja) nije prikladna jer oni vide samo ono što je na vrlo maloj udaljenosti. Stoga te osobe trebaju biti u mogućnosti primaknuti oči vrlo blizu prikazanoj informaciji.

Na svakoj postaji treba postojati barem jedna odgovarajuća i dostupna usluga pružanja vizualnih informacija za takve osobe. Upravitelj postaje/upravitelj infrastrukture odlučuje hoće li osigurati ispisane ili dinamičke informacije.

Slabovidne osobe treba uputiti do mjesta na kojem se pruža ta usluga putem odgovarajućeg sustava vođenja.

(6) Svi sigurnosni znakovi, znakovi upozorenja i obveznog postupanja i zabrane moraju uključivati piktograme.

Piktogrami su oznake koje sadrže samo grafičke simbole i/ili prikaze u okviru s posebnim značenjem.

Primjenjivi tehnički načini za ispunjavanje ovog zahtjeva opisani su u normama navedenima u poglavlju 5. indeksu U.

Druge se norme mogu upotrebljavati sukladno pravilima opisanima u točki 2.3.1.

(9) Sljedeći posebni grafički simboli i piktogrami postavljaju se zajedno sa simbolom invalidskih kolica u skladu s dodatkom N:

- ako su na peronu objavljene informacije o sastavu vlaka, oznake mjesta ukrcaja invalidskih kolica.*

Oznaku mjesta ukrcaja invalidskih kolica, putem uporabe simbola invalidskih kolica, sadrže samo informacije o sastavu vlaka. Nije potrebno označiti površinu perona.

2.4.12. Širina perona i rub perona (točka 4.2.1.12.)

(1) Opasno područje perona počinje na rubu perona uz tračnice i definirano je kao područje na kojem nije dopušteno zadržavanje putnika pri prolazu ili dolasku vlakova.

Granice opasnog područja utvrđene su u nacionalnim pravilima.

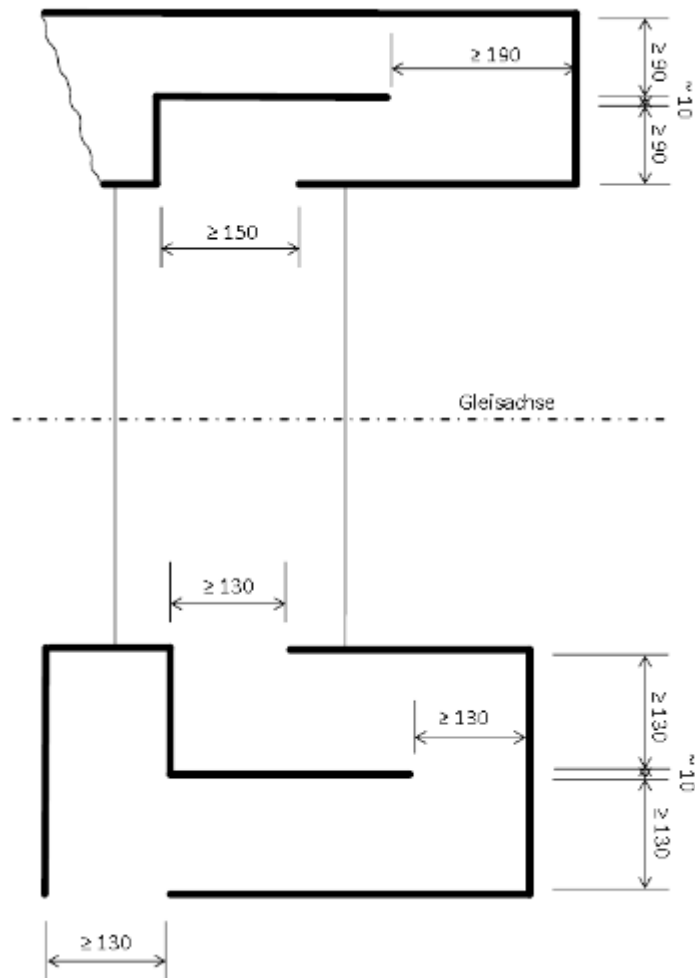
(3) Najmanja širina perona bez prepreka širina je opasnog područja i širina dvaju nasuprot postavljenih prolaza od 80 cm (160 cm). Ovu je dimenziju moguće smanjiti na 90 cm na krajevima perona.

Zahtjev u pogledu širine primjenjiv je i na peron s jednostrukim kolosijekom i na središnji peron.

2.4.13. Prijelaz preko kolosijeka na perone za putnike (točka 4.2.1.15.)

– ako se na pristupima prijelazima preko kolosijeka u razini nalaze sigurnosni zavoji da bi se spriječio nenamjerni/ nekontrolirani prijelaz kolosijeka, najmanja širina prolaza na ravnoj liniji i u zavoju može biti manja od 120 cm, a najmanje 90 cm; to je dovoljno za kretanje korisnika invalidskih kolica.

Sljedeća skica prikazuje dva prihvatljiva rješenja koja osiguravaju dovoljno prostora za kretanje invalidskih kolica. Gornja verzija prilagođena je peronima s konstrukcijskim ograničenjima.



Slika 5.: prolaz i zavoji za pružne prijelaze preko kolosijeka

2.4.14. Interoperabilni sastavni dio: Zasloni (točka 5.3.1.1.)

(1) Zasloni moraju biti dovoljno veliki da prikazuju ime pojedinačne postaje ili cijelu poruku. Svako ime postaje ili cijela poruka prikazuju se najmanje dvije sekunde.

Imena postaja mogu se prikazivati u cijelosti ili u skraćenom obliku ako je tako prikladnije te ako je kratica jasna. Međutim za ocjenjivanje interoperabilnog sastavnog dijela nije potrebno znati koja će imena postaja uređaj prikazivati.

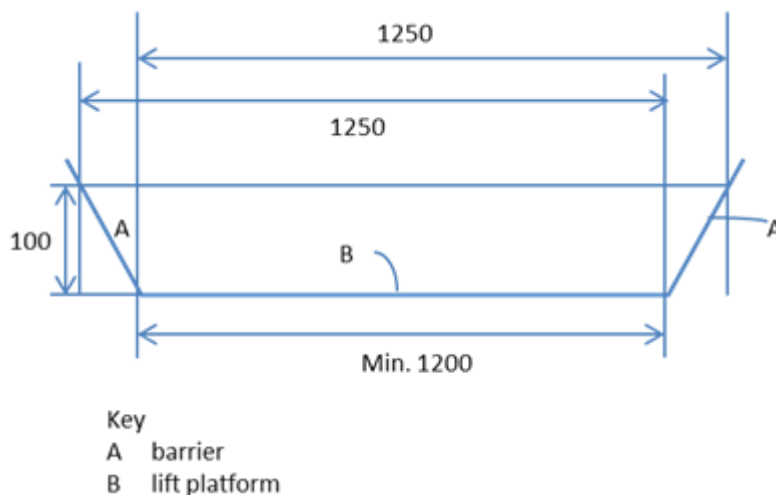
2.4.15. Interoperabilni sastavni dio: Dizala na peronima (točka 5.3.1.3.)

(5) Dizalo na površini mora imati svijetlu širinu od najmanje 800 mm i dužinu od 1 200 mm. Prema Dodatku M, osigurava se dodatna dužina od 50 mm noge iznad visine od 100 mm iznad ploče dizala, uzimajući u obzir kretanje korisnika invalidskih kolica u dizalo i iz dizala.

(14) Prepreka na rubu ukrcajne strane (vanjska prepreka) koja služi kao rampa za ukrcavanje kada je dizalo na tlu mora biti dovoljno visoka kada je podignuta ili zatvorena ili se mora osigurati dodatni sustav kojim se sprečava otklizavanje invalidskih kolica s ploče ili prijelaz kolicima preko prepreke.

Sljedeća skica prikazuje prihvatljiv način usklađivanja sa zahtjevima.

Potrebna dodatna dužina za nogu: osigurava se dodatna dužina od 1250 mm na oba kraja perona (uzimajući u obzir kretanje u dizalo i iz dizala)



Slika 6.: jasna dužina dizala na peronu

HR	HR
Min. 1200	Min. 1200
Ključno	Ključno
A – prepreka	A – prepreka
B – dizalo na peronu	B – dizalo na peronu

Kako bi se spriječilo otklizavanje invalidskih kolica preko prepreke, preporučuje se visina od 100 mm (ta je vrijednost, na primjer, propisana u normi EN 1756-2:2004+A1:2009: Stražnja dizala – Dizala na peronima za ugradnju na vozilima s kotačima – sigurnosni zahtjevi – dio 2.: stražnja dizala za putnike).

2.5. Podsustav željezničkih vozila

2.5.1. Sjedala (točka 4.2.2.1.)

(1) Ručke ili vertikalni rukohvati ili ostala pomagala koja se mogu koristiti za održavanje stabilnosti pri korištenju prolazom postavljaju se na svim sjedalima uz prolaz osim ako se sjedalo, dok je u uspravnom položaju, nalazi unutar 200 mm od

- *naslona drugog sjedala okrenutoga u suprotnom smjeru koje ima ručku ili vertikalni rukohvat ili ostala pomagala koja se mogu koristiti za osobnu stabilnost*
- *rukohvata ili pregradne stijene.*

U slučaju da su sjedala opremljena ručkama (odnosno sastavnicama koje su pričvršćene za sjedalo na obama krajevima), nije potrebno da budu sukladni sa zahtjevima za ručke koji su navedeni u točki 4.2.2.9. TSI-ja.

(4) Ručke ili druga pomagala ne smiju imati oštre rubove.

Oštar rub tanak je rub na koji se moguće porezati ili odlomljen kraj cjelovite površine zbog koje su putnici izloženi riziku od ozljede pri uobičajenoj uporabi.

2.5.2. Sjedala rezervirana za invalide (točka 4.2.2.1.2.1.)

(1) Najmanje 10 posto sjedala u fiksnim kompozicijama vlakova ili pojedinačnim vagonima te u svakom razredu namijenjeno je osobama s invaliditetom i osobama s ograničenom pokretljivošću.

Broj sjedala (od kojeg se izračunava 10 %) uključuje sve tipove sjedala osim sjedala na rasklapanje u pretprostoru i uređenih prostora za invalidska kolica. Prostori za invalidska kolica, nasloni na stajaćim mjestima i sva ostala oprema koja nije namijenjena za to da korisnik u potpunosti sjedi ne smatra se sjedalima.

Ako se izračunom 10 % ukupnog broja sjedala ne dobije cijeli broj, broj potrebnih sjedala rezerviranih za invalide mora se zaokružiti.

U slučaju da je željezničko vozilo opremljeno sjedalima za prenošenje, ona mogu biti uključena u 10 % sjedala rezerviranih za invalide ako su usklađena sa zahtjevima.

U slučaju da je željezničko vozilo opremljeno sklopivim sjedalima i fiksnim sjedalima, omjer sjedala rezerviranih za invalide koja su sklopiva ne smije biti veći od omjera običnih sjedala koja su sklopiva.

(3) Sjedala rezervirana za invalide postavljena su u prostoru za putnike u blizini vanjskih vrata. U vagonima ili kompozicijama vlakova na dvije razine, sjedala rezervirana za invalide mogu se nalaziti na obje razine.

U ovom slučaju nije potrebno da sva sjedala smještena u blizini vrata s pristupom budu sjedala rezervirana za invalide. Također nije potrebno da sva sjedala rezervirana za invalide budu smještena u neposrednoj blizini vrata s pristupom.

Za ocjenjivanje ovog parametra u fazi projektiranja prijavljena tijela moraju provjeriti jesu li sjedala rezervirana za invalide utvrđena kao takva u općem nacrtu vagona koji se ocjenjuje.

(4) Razina opreme sjedala rezerviranih za invalide mora barem biti jednaka opremi postavljenoj na običnim sjedalima istog tipa.

(5) Ako sjedala određenog tipa imaju naslone za ruke, sjedala istog tipa rezervirana za invalide imaju pomične naslone za ruke,

„Tip” u ovom kontekstu podrazumijeva, primjerice, sjedalo prvog razreda ili sjedalo drugog razreda, sjedala okrenuta u istom smjeru, sjedala okrenuta jedno nasuprot drugom itd.

Primjerice u slučaju da sjedala prvog razreda okrenuta u istom smjeru imaju pladanj ili pretinac za časopise, sjedala drugog razreda okrenuta u istom smjeru također moraju imati pladanj i pretinac za časopise.

(6) Sjedala rezervirana za invalide ne smiju biti sjedala na rasklapanje.

Sjedalo na rasklapanje sjedalo je koje se pomiče prema gore u vertikalni položaj ako u njemu nitko ne sjedi.

2.5.3. Prostor za invalidska kolica (točka 4.2.2.2.)

(1) S obzirom na dužinu jedinice, isključujući lokomotivu ili pogonsku jedinicu, vlak mora imati najmanje onoliko prostora za invalidska kolica kako je propisano u sljedećoj tablici:

<i>Dužina jedinice</i>	<i>Broj prostora za invalidska kolica po jedinici</i>
<i>Manje od 30 metara</i>	<i>Jedan prostor za invalidska kolica</i>
<i>Od 30 do 205 metara</i>	<i>Dva prostora za invalidska kolica</i>
<i>Više od 205 do 300 metara</i>	<i>Tri prostora za invalidska kolica</i>
<i>Više od 300 metara</i>	<i>Četiri prostora za invalidska kolica</i>

Tablica 5.: Najmanji broj prostora za invalidska kolica po dužini jedinice

„Jedinica” u ovom kontekstu podrazumijeva jednodijelni motorni vlak ili kompoziciju vlakova ili nekoliko njih koji prometuju kao vlak, ili niz putničkih vagona u unaprijed određenom sastavu. Jedinice za opću

uporabu koje se nabavljaju kao pojedinačni vagoni ne moraju ispunjavati ovaj zahtjev u skladu s poglavljem 6. točkom 6.2.7. TSI-ja za podsustav za osobe s ograničenom pokretljivošću.

Stoga pri ocjenjivanju takvih jedinica namijenjenih za opću uporabu (odnosno ocjenjivanju putničkih vagona) nije potrebno u svakom vagonu osigurati prostore za invalidska kolica.

Kako je navedeno u točki 6.2.7. TSI-ja odgovornost je željezničkog prijevoznika da pri sastavljanju vlaka osigura da su zahtjevi TSI-ja ispunjeni. Stoga prethodno navedene zahtjeve treba ispuniti na operativnoj razini.

(6) Stražnji dio prostora za invalidska kolica jest konstrukcija ili druga prihvatljiva armatura širine najmanje 700 mm. Visina konstrukcije ili armature mora biti tolika da se invalidska kolica, naslonjena na nju ili armaturu leđnim naslonom, ne mogu prevrnuti unatrag.

U pojedinim zemljama tipičan prostor za invalidska kolica uz ovu obveznu konstrukciju uključuje i leđni naslon. Leđni naslon viši je i uži od konstrukcije. Takav razmještaj nije zabranjen pod uvjetom da je konstrukcija koja se nalazi ispod leđnog naslona sukladna s prethodno navedenim zahtjevom.

(10) Na vlakovima brzine veće od 250 km/h, osim vlakova na dvije razine, korisniku invalidskih kolica koji se nalazi u prostoru za invalidska kolica mora biti omogućeno premjestiti se na putničko sjedalo koje ima pomični naslon za ruke. Korisnik invalidskih kolica samostalno vrši takvo prebacivanje. U tom je slučaju dopušteno prebaciti sjedalo pratitelja u drugi red. Ovaj je zahtjev primjenjiv do broja prostora za invalidska kolica po jedinici navedenog u tablici 5.

Ovaj parametar utječe na nacrt prostora za invalidska kolica. Za razliku od pristupa nužniku u ovom slučaju nije obvezno osigurati pristup sjedalima za prenošenje s prednje i bočne strane. Dovoljan je pristup s jedne od tih strana. Pri prenošenju nije potrebna pomoć osoblja; prenošenje se vrši samostalno ili uz pomoć osobnog pomoćnika.

Nakon prenošenja invalidska kolica mogu ostati u blizini sjedala ako ne stvaraju prepreku ostalim putnicima. Nije potrebno mjesto za pohranu ili naprava za pričvršćivanje. Podrazumijeva se da sa sjedala za prenošenje pristup uređaju za pozivanje u slučaju opasnosti možda neće biti moguć.

Sjedala za prenošenje mogu biti sklopiva sjedala (s dvama stabilnim položajima – rasklopljenim i sklopljenim). Ne mogu biti sjedala na rasklapanje.

(13) Uređaj za pozivanje u slučaju opasnosti ne smije se postaviti unutar uskog prostora koji sprečava neposredno namjerno rukovanje dlanom, ali može ga se zaštititi od nenamjerne uporabe.

(14) Sučelje uređaja za pozivanje u slučaju opasnosti jednako je definiciji iz točke 5.3.2.6.

U točki 5.3.2.6. utvrđeni su zahtjevi za sučelje „uređaja za pozivanje u slučaju opasnosti”. Točnije uređaj mora „imati oznaku zelene ili žute pozadine (u skladu sa specifikacijom iz Dodatka A, indeksa 10.) i bijeli simbol koji predstavlja zvono ili telefon”. Taj je simbol specifičan za uređaj za pozivanje u slučaju opasnosti koji se nalazi u prostoru za invalidska kolica, univerzalnom nužniku i odjeljku za spavanje s pristupom za invalidska kolica. Nije potrebno da bude smješten u blizini ostalih komunikacijskih uređaja koji se mogu nalaziti u vlaku.

„Neposredno namjerno rukovanje dlanom” podrazumijeva rukovanje dlanom koje se vrši jedinstvenom radnjom korisnika. U ovom slučaju „neposredno” znači „bez prethodna rukovanja”; ne znači „u okviru x sekundi”.

2.5.4. Vanjska vrata (točka 4.2.2.3.2.)

(1) Vrata s pristupom za invalidska kolica moraju biti jasno označena oznakom u skladu s Dodatkom N.

Potrebni znak međunarodni je znak za invalidska kolica u skladu sa specifikacijama navedenima u Dodatku A, indeksu 12. TSI-ja. Treba biti postavljen na vratima s pristupom za invalidska kolica ili u njihovoj neposrednoj blizini. Nije potrebno ponavljati znak u svakom vagonu s pomoću strelice koja pokazuje u kojem se smjeru nalaze vrata s pristupom invalidskim kolicima.

2.5.5. Unutarnja vrata (točka 4.2.2.3.3.)

(6) Ako je više od 75 % površine vrata napravljeno od prozirnog materijala, mora ju se jasno označiti vizualnim pokazateljima.

Postoji nekoliko mogućnosti jasnog označivanja takvih prozirnih vrata. Primjeri se mogu pronaći u normama navedenima u poglavlju 5., indeksu N.

Na ovaj parametar željezničkog vozila primjenjiva su načela objašnjena u točki 2.3.1. i stoga su također prihvatljiva tehnička rješenja istovjetna s prethodno navedenim normama.

2.5.6. Nužnici (točka 4.2.2.5.)

(1) Kod postavljanja nužnika u vlaku mora postojati univerzalni nužnik kojem se može pristupiti iz prostora za invalidska kolica.

(4) Kod postavljanja nužnika u vlaku moraju postojati prostorije za previjanje.

Pri ocjenjivanju jedinica namijenjenih za opću uporabu (odnosno ocjenjivanju putničkih vagona) nije potrebno osigurati univerzalne nužnike ili prostorije za previjanje u svakom vagonu u kojem se nalaze standardni nužnici.

Kako je navedeno u točki 6.2.7. TSI-ja odgovornost je željezničkog prijevoznika da pri sastavljanju vlaka osigura da su zahtjevi TSI-ja ispunjeni. Stoga prethodno navedene zahtjeve treba ispuniti na operativnoj razini.

2.5.7. Prolazi (točka 4.2.2.6.)

(1) Od ulaza u vozilo, odjeljak prolaza mora biti kako slijedi:

- *kroz vozila u skladu sa slikom J1 iz Dodatka J,*
- *između susjednih vozila jedne kompozicije vlaka, prema slici J2 Dodatka J,*
- *prema vratima i od vrata s pristupom za invalidska kolica, prostora za invalidska kolica i područja s pristupom za invalidska kolica uključujući prostorije za spavanje i univerzalne nužnike, ako postoje, prema slici J3 Dodatka J.*

Korisnici invalidskih kolica mogu pristupiti većem broju prostora u vlaku: u najmanju ruku namijenjenom pretprostoru i namijenjenim prostorima, nužnicima ako postoje, prostorijama za spavanje itd. Nacrtom vlaka mora se osigurati da se korisnik invalidskih kolica uvijek može nesmetano kretati.

(2) Zahtjev najmanje visine nije potrebno potvrditi u:

- *svim područjima vozila na dvije razine,*
- *prolazima između vozila i područjima uz vrata vozila od jedne razine.*

U tim je područjima smanjeni prostor za glavu posljedica strukturalnih ograničenja (profil, fizički prostor).

Brojčani podaci iz Dodatka J primjenjivi su na putnička stajanja i sjedeća mjesta vagona od jedne razine. Prihvatljivo je da na određenim mjestima vagona od jedne razine najmanja navedena visina ne bude zadovoljena. Takva su mjesta prolazi između vozila i područja uz vrata. Najmanja visina ne treba biti zadovoljena ni u vagonima na dvije razine.

U tom slučaju u TSI-ju nije određena najmanja visina, a prijavljena tijela ne trebaju provjeriti visinu nego samo širinu prolaza.

(3) Pored prostora za invalidska kolica i na ostalim mjestima na kojima bi se invalidska kolica trebala zakrenuti za 180° potrebno je predvidjeti prostor za okretanje, s promjerom od najmanje 1 500 mm. Dio tog prostora za okretanje može biti i prostor za invalidska kolica.

Ta se točka ne primjenjuje na module nužnika. Primjenjuje se samo na hodnike u vlaku.

Napomena: čak i za okret za 180° potreban je prostor za okretanje za 360° s promjerom od 1 500 mm.

2.5.8. Oznake, piktogrami i taktilne informacije (točka 4.2.2.7.2.)

(3) Sljedeći posebni piktogrami postavljaju se zajedno sa simbolom invalidskih kolica u skladu s Dodatkom N:

- informacije o usmjeravanju prema opremi s pristupom za invalidska kolica
- znakovi za vrata za invalidska kolica izvan vlaka
- znakovi za prostore za invalidska kolica u vlaku
- znakovi za univerzalne nužnike

Simboli mogu biti u kombinaciji s drugim simbolima (npr.: broj vagona, nužnik itd.).

Potrebni znak međunarodni je znak za invalidska kolica u skladu sa specifikacijama navedenima u Dodatku A, indeksu 12. TSI-ja.

2.5.9. Rukohvati (točka 4.2.2.9.)

(5) Ti rukohvati:

- moraju dosezati visinu od 700 do 1 200 mm iznad praga prve stepenice za sva vanjska vrata,
- moraju biti dodatni rukohvati na visini od 800 do 900 mm iznad prve stepenice koja se koristi za ulazak i moraju se protezati paralelno s linijom gazišta za vrata s više od dvije ulazne stepenice.

Referentna točka za bilo kakvo mjerenje povezano s rukohvatima središte je tog rukohvata.

2.5.10. Položaj stepenica za ulazak i izlazak iz vozila (točka 4.2.2.11.1.)

(1) Potrebno je dokazati da se točka na sredini ruba ulazne stepenice svih ulaznih vrata za putnike s obje strane vozila koje stoji spremno za vožnju, s novim kotačima na sredini tračnica, nalazi unutar površine označene kao „položaj stepenice” na slici 1. u nastavku.

Ulazna stepenica u ovoj odredbi odnosi se na prvu stepenicu vozila koju putnik upotrebljava pri ukrcaju ili iskrcaju iz vlaka. Obično je to stepenica koja se nalazi najbliže rubu perona. Može biti fiksna ili pomična stepenica.

(2) Vrijednosti bq_0 , δ_h , δ_{v+} i δ_v ovise o tipu perona na kojem bi se željezničko vozilo trebalo zaustaviti. Vrijednosti su kako slijedi:

- bq_0 se izračunava na temelju profila kolosijeka kojim bi vlak trebao prometovati u skladu sa specifikacijom iz Dodatka A, indeksa 8. Profili su definirani u poglavlju 4.2.3.1. TSI-ja za infrastrukturu.
- δ_h , δ_{v+} i δ_v definirani su u tablicama 7. – 9.

Horizontalni razmak δ_h izračunava se u skladu s normom EN 15273-1:2013 Prilogom H1.

Vertikalni razmak δ_v izračunava se uzimajući u obzir:

- nominalnu visinu perona u skladu s TSI-jem za infrastrukturu iz 2013. točkom 4.2.9.2.
- nominalnu visinu ulaza u vozilo iznad kolosijeka u skladu s crtežom konstrukcije vozila uz projektiranu težinu kako je definirano u normi EN 15663:2009 (vidi također točku 6.2.3.2. TSI-ja za osobe s ograničenom pokretljivošću)
- nulto nadvišenje kolosijeka

2.5.11. Stepenice za ulazak/izlazak (točka 4.2.2.11.2.)

(2) Unutarnje stepenice za pristup izvana moraju imati najmanju dubinu od 240 mm između vertikalnih rubova stepenice i najveću visinu od 200 mm. Visina pojedinačne stepenice može se povećati na najviše 230 mm ako se dokaže da se s time smanjuje ukupan broj potrebnih stepenica za jednu stepenicu.

(5) Vanjska ulazna stepenica, fiksna ili pomična, može imati najveću visinu od 230 mm između stepenica i najmanju dubinu od 150 mm.

(8) Željeznička vozila za koja je u uobičajenom prometu predviđeno zaustavljanje na postojećim peronima visine manje od 380 mm koja imaju vrata namijenjena putnicima iznad podvozja vagona ne trebaju biti u skladu s prethodnim točkama (2) i (5) ako se može pokazati da se time postiže ravnomjernija raspodjela visine stepenica.

Osnovno načelo na kojem se temelji parametar 4.2.2.11.2. točka (8) činjenica je da se za željezničko vozilo ne može zahtijevati da nadoknadi nedostatke infrastrukture u usporedbi s ciljanim sustavom.

Ako je peron niži od 380 mm željezničko vozilo ne mora biti sukladno sa zahtjevima (2) i (5) pod uvjetom da se time postiže ravnomjernija raspodjela visine stepenica. U skladu s TSI-jem u tom se slučaju ne nalaže prisutnost četiriju stepenica jer je zbog prisutnosti podvozja to neizvedivo. Iz istoga je razloga vrlo teško postići sukladnost sa zahtjevom o dubini stepenica od 240 mm.

Stoga bi se takvim željezničkim vozilima moglo teže pristupiti. Ipak namjera u okviru TSI-ja nije bila „uništavanje” takve konstrukcije kojom se omogućuju određene prednosti u pogledu kapaciteta. Naposljetku infrastrukturu treba prilagoditi kako bi se na bolji način ispunili zahtjevi pristupačnosti željezničkog sustava.

Valja napomenuti da se u skladu s revidiranim TSI-jem nalažu inventari imovine koje treba obaviti i plan provedbe za unapređenje pristupačnosti koji treba izvršiti. S obzirom na vijek trajanja željezničkog vozila prijedlog takvog načina projektiranja vjerojatno predstavlja kratkoročnu strategiju.

2.5.12. Pomična stepenica i ploča za premošćivanje (točka 4.2.2.12.1.)

(4) Izvlačenje pomične stepenice ili ploče za premošćivanje mora biti u potpunosti završeno prije nego što se vrata otvore kako bi kroz njih prošli putnici; uvlačenje stepenice ili ploče može započeti samo ako vrata više ne dopuštaju da putnici prođu kroz njih.

Na operativnoj razini nije potrebno da se pomična stepenica aktivira pri svakom programu otvaranja/zatvaranja vrata.

Pri ocjenjivanju ovog parametra prijavljena tijela moraju to uzeti u obzir.

2.5.13. Interoperabilni sastavni dio: sučelje uređaja za upravljanje vratima (točka 5.3.2.1.)

(2) Može se razaznati dodirom (npr. s pomoću taktilnih oznaka); takva oznaka označuje funkciju.

Primjerice funkcija „otvaranje vrata” može se razaznati sljedećim simbolima „< >”, dok se funkcija „zatvaranje vrata” može razaznati obratnim simbolima „> <”.

2.5.14. Interoperabilni sastavni dio: standardni i univerzalni nužnici: zajednički parametri (točka 5.3.2.2.)

(1) Svi uređaji za upravljanje, uključujući sustav za ispiranje, moraju se vidno razlikovati od pozadine i razaznaje ih se dodirom.

Iznimku čine uređaji kojima se upravlja infracrvenim odašiljačem. U takvom slučaju piktogram se mora razaznati dodirom, no sam se uređaj na taj način ne može razaznati.

2.5.15. Interoperabilni sastavni dio: Univerzalni nužnici (točka 5.3.2.4.)

(10) Sva oprema mora biti lako pristupačna korisniku invalidskih kolica.

Opremu čine: držač toaletnog papira, dugme za ispiranje, umivaonik, dozator tekućeg sapuna, ogledalo, dozator vode i sušilo za ruke (ili papirnati ručnici u slučaju da sušilo za ruke nije dostupno).

U TSI-ju s namjerom nije naveden položaj iz kojeg korisnik invalidskih kolica može dosegnuti tu opremu: nacionalne se sklonosti u vezi s tom temom u prevelikoj mjeri razlikuju te nije moguće postići zajednički

europski dogovor. Stoga je radi sukladnosti s TSI-jem prihvatljivo da je tu opremu moguće dosegnuti iz položaja invalidskih kolica ili toaletne školjke.

2.5.16. Interoperabilni sastavni dio: Zaslони (točka 5.3.1.1.)

(1) *Zaslони moraju biti dovoljno veliki da prikazuju ime pojedinačne postaje ili cijelu poruku. Svako ime postaje ili cijela poruka prikazuju se najmanje dvije sekunde.*

Imena postaja mogu se prikazati u potpunom ili skraćenom obliku ako je tako prikladnije i ako je kratica jasna. Međutim za ocjenjivanje interoperabilnog sastavnog dijela nije potrebno znati koja će imena uređaj prikazati.

2.5.17. Interoperabilni sastavni dio: Stolić za previjanje (točka 5.3.2.5.)

(3) *Moguće ga je izvući samo jednom rukom i koristeći silu koja ne premašuje 25 N.*

Metodologija za ocjenjivanje ovog parametra navedena je u normi u poglavlju 5. indeksu V.

2.5.18. Interoperabilni sastavni dio: Pomoćna sredstva za ukrcaj: dizala u vozilu (točka 5.3.2.10.)

(2) *Površina ploče dizala mora biti otporna na klizanje. Ploča dizala na površini mora imati svijetlu širinu od najmanje 760 mm i dužinu od 1 200 mm. Prema Dodatku M, osigurava se dodatna dužina od 50 mm noge iznad visine od 100 mm iznad ploče dizala, uzimajući u obzir kretanje korisnika invalidskih kolica u dizalo i iz dizala.*

(12) *Prepreka na rubu ukrcajne strane (vanjska prepreka) koja služi kao rampa za ukrcavanje kada je dizalo na tlu mora biti dovoljno visoka kada je podignuta ili zatvorena ili se mora osigurati dodatni sustav kojim se sprečava otklizavanje invalidskih kolica s ploče ili prijelaz kolicima preko prepreke. Moguće ga je izvući samo jednom rukom i koristeći silu koja ne premašuje 25 N.*

Vidi točku 2.4.15. radi objašnjenja.

2.6. Operativni propisi (točke 4.4.1. i 4.4.2.)

Sljedeći operativni propisi ne čine dio ocjenjivanja podsustava.

Valja podsjetiti da sukladnost s tim propisima ne treba provjeriti pri ocjenjivanju podsustava ili interoperabilnog sastavnog dijela. Stoga pojašnjenja koja se nalaze u nastavku nisu namijenjena prijavljenim tijelima nego podnositeljima zahtjeva.

Smjerokazi se ne smiju kombinirati s reklamnim oglasima.

Ovisno o operativnim značajkama reklamne oglase i smjerokaze moguće je fizički rastaviti (tako da se ne nalaze na istom zaslonu) ili ih prikazati na istom zaslonu, ali ne u istom trenutku.

Provode se operativni propisi kojima se jamči usklađenost vizualnih i govornih informacija (vidi točke 4.2.1.10. i 4.2.1.11.). Osoblje koje daje govorne informacije mora pratiti standardne postupke radi postizanja potpune usklađenosti temeljnih informacija.

Temeljne informacije jesu informacije o polascima vlakova (odredištu, vremenu polaska i kašnjenjima, broju perona).

Pristup i rezervacije sjedala rezerviranih za invalide

Dva su moguća uvjeta povezana sa sjedalima razvrstanim u kategoriju „sjedala rezerviranih za invalide”; (i) nerezervirano i (ii) rezervirano (vidi točku 4.2.2.1.2.). U slučaju (i) operativni će propisi biti usmjereni prema drugim putnicima (tj. postavljanje oznaka), zahtijevajući od njih da ustupe prednost osobama s invaliditetom i osobama s ograničenom pokretljivošću koje imaju pravo na korištenje tih sjedala, te da im primjereno tome ustupe sjedalo ako je zauzeto. U slučaju (ii) željeznički prijevoznik provodi operativne propise kojima se u sustavu rezervacija voznih karata osigurava pravedna obrada za osobe s invaliditetom i osobe s ograničenom pokretljivošću.

U slučaju da sjedala treba obvezno rezervirati (slučaj (ii)), oznake u samom vlaku nisu potrebne. U sustavu rezervacije voznih karata nalazit će se informacije o brojevima sjedala koja odgovaraju sjedalima rezerviranim za invalide.

• *Pravila za najavljanje posljednje odredišne postaje i sljedeće postaje*

Provode se operativni propisi kojima se osigurava najavljanje sljedeće postaje najkasnije dvije minute prije zaustavljanja (vidi točku 4.2.2.7.).

Mogu postojati operativni propisi kojima se predviđa da član osoblja pojedinačno obavijesti putnike o sljedećoj postaji u trenutku dolaska na odredište (u slučaju noćnih vlakova). U takvim slučajevima zvučne signale koji se zahtijevaju u točki 4.2.2.7. ne treba uključiti.

2.7. Oznake za osobe s ograničenom pokretljivošću (Dodatak N)

Međunarodni znak za invalidska kolica

Znak kojim se označuju područja s pristupom za invalidska kolica mora sadržavati simbol u skladu sa specifikacijama iz Dodatka A, indeksa 12.

Oznaka za indukcijske petlje

Oznaka za mjesta na koja su postavljene indukcijske petlje mora sadržavati simbol u skladu sa specifikacijama iz Dodatka A, indeksa 13.

Oznake za sjedala rezervirana za invalide i trudnice

Znak kojim se označuju mjesta na kojima se nalaze sjedala rezervirana za invalide i trudnice mora sadržavati simbole u skladu sa slikom N1.

U slučaju da je potrebno da oznaka uključuje simbol „u skladu s”, to se odnosi samo na simbol (crtež), a ne na oznaku u cijelosti. To znači da piktogram ne mora nužno biti u obliku četverokuta s pravim kutovima kako je prikazano u TSI-ju ili u normama na koje se upućuje, ali može imati, primjerice, zaobljene kutove. Važno je da je unutrašnjost crteža prisutna i usklađena.

Oznake iz točke 4.2.1.10. imaju tamnoplavu pozadinu i bijeli simbol. Tamnoplava boja ima kontrast od 0,6 u odnosu na bijelu.

Tamnoplava boja koja naginje crnoj prihvatljiva je pod uvjetom da kontrast ostane $> 0,6$.

3. OCJENJIVANJE SUKLADNOSTI

3.1. Ocjenjivanje parametara druge kategorije

Međunarodne i europske norme predstavljaju najnovija dostignuća i mjerila za pristupačnost. Stoga je sukladnost s tim normama najlakši, najjasniji i u mnogim slučajevima najjeftiniji pristup.

U slučaju da je podnositelj zahtjeva odlučio da neće primjenjivati takvu normu, taj je pristup prihvatljiv. Međutim to može uključivati dodatne napore kako bi se dokazalo da je postignuta istovjetnost u smislu pristupačnosti.

Primjena postojećeg nacionalnog, regionalnog ili lokalnog pravila ili norme, ili potvrđenog pravila poduzeća, u slučaju da se to pravilo obično primjenjuje u ostalim javnim područjima, prihvatljiva je. U tom slučaju istovjetnost podrazumijeva dokaz o tome da se pravilo ili norma obično primjenjuje u okviru infrastrukture željeznice/postaje ili u okviru ostalih javnih područja, ili da se nalaže u okviru zakonodavstva.

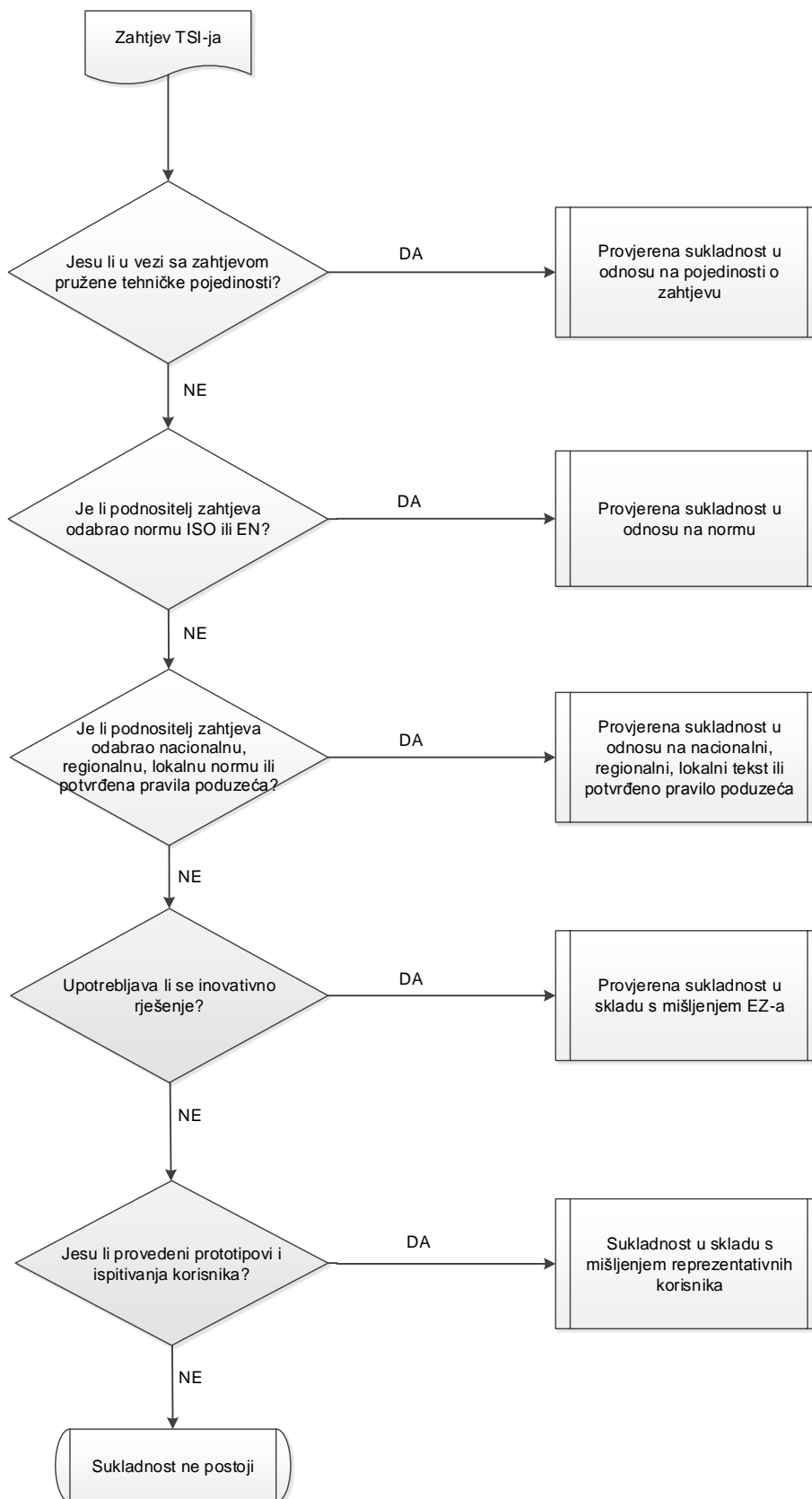
U slučaju da podnositelj zahtjeva odluči da neće primjenjivati međunarodne ili europske norme ni nacionalno, regionalno, lokalno ili potvrđeno pravilo ili normu poduzeća, nego će primjenjivati drugo pravilo, istovjetnost je moguće dokazati:

- primjenom postupka „inovativnog rješenja” opisanog u članku 7. Uredbe Komisije (EU) br. 1300/2014 ili
- prototipovima i ispitivanjima: ispitivanja uključuju reprezentativne skupine osoba s ograničenom pokretljivošću različita oblika ograničene pokretljivosti.

Na slici u nastavku prikazane su mogućnosti koje se pružaju podnositelju zahtjeva za ispunjavanje zahtjeva TSI-ja i opće pravilo za provjeru sukladnosti s TSI-jem u svakom pojedinom slučaju.

Prva kućica za odluku jedina je obvezna kućica, odnosno ako su u vezi sa zahtjevom pružene tehničke pojedinosti, s tim zahtjevom valja postići sukladnost.

Zatim su navedene različite mogućnosti redoslijedom jednostavnosti dokazivanja sukladnosti, umjesto redoslijedom rješenja: sva su rješenja jednako prihvatljiva i nijednome se ne daje prednost pred ostalima.



Slika 7.: prihvatljiva sredstva za postizanje sukladnosti

3.2. Faze ocjenjivanja

6.2.4. Tehnička rješenja pod pretpostavkom sukladnosti u fazi projektiranja

U pogledu ovog TSI-ja, podsustav infrastrukture može se smatrati sklopom niza potkomponenti koje se ponavljaju poput:

- parkirališta,
- vrata i ulaza, prozirnih prepreka i njihovih oznaka,
- taktilnih pokazatelja površina za hodanje, taktilnih informacija uzduž putova bez prepreka,
- rampi i stubišta s rukohvatima,
- nosača i oznaka namještaja,
- blagajni ili informacijskih pultovi,
- automata za izdavanje i kontrolu voznih karata,
- vizualnih informacija: oznaka, piktograma, dinamičnih informacija,
- perona, uključujući završetke i rubove, skloništa i čekaonica ako postoje,
- prijelaza preko kolosijeka u razini.

U odnosu na te potkomponente podsustava infrastrukture pretpostavka sukladnosti može se ocijeniti u fazi projektiranja prije i nezavisno od bilo kojeg posebnog projekta. Prijavljeno tijelo u fazi projektiranja izdaje privremenu izjavu o provjeri (ISV).

Podnositelj zahtjeva može utvrditi standardno rješenje kako bi obuhvatio svaku od prethodno navedenih točaka (čiji popis nije konačan). Primjerice podnositelj zahtjeva može projektirati standardni pristupačni pult, a njegov projekt može provjeriti prijavljeno tijelo koje izdaje privremenu izjavu o provjeri (ISV) za taj „pristupačni pult“.

Nakon izdavanja privremene izjave o provjeri (ISV) podnositelj zahtjeva može postaviti provjereni „pristupačni pult“ u bilo kojoj novoj, obnovljenoj ili moderniziranoj postaji bez daljnje provjere.

Značajke podsustava koji se ocjenjuje u odgovarajućim fazama navedene su u Dodatku E ovom TSI-ju, u tablici E1 za podsustav infrastrukture i tablici E2 za podsustav željezničkih vozila. Podnositelj zahtjeva potvrđuje da je svaki proizvedeni podsustav sukladan s tipom.

U tablici E1 red pod nazivom „put bez prepreka“ obuhvaća točke 4.2.1.2.1., Horizontalno kretanje i 4.2.1.2.2., Vertikalno kretanje TSI-ja.

U odnosu na pomoćna sredstva za ukrcaj (točka 4.2.1.14. TSI-ja) jedini je parametar koji treba provjeriti sigurna pohrana tih sredstava i odsustvo opasnosti ili prepreka putnicima. Točka 4.2.1.14. ne spominje se u tablici zbog toga što nije potrebno da je provjeri prijavljeno tijelo.

4. PROVEDBA

4.1. Primjena ovog TSI-ja na novu infrastrukturu (točka 7.1.1.)

Ovaj TSI ne primjenjuje se na nove postaje kojima je već dodijeljena građevinska dozvola ili koje su predmet ugovora za izvođenje građevinskih radova koji je već potpisan ili je u tijeku završna faza natječajnog postupka na datum primjene ovog TSI-ja. Unatoč tome, u takvim se slučajevima mora primijeniti TSI za osobe s ograničenom pokretljivošću (PRM TSI 2008) unutar njegova definiranog područja primjene. Kod projekata koji se odnose na postaje u kojima će se primjenjivati TSI za osobe s ograničenom pokretljivošću (PRM TSI 2008), dopušteno je (ali ne i obvezno) upotrebljavati revidiranu verziju, bilo u cijelosti ili određene odjeljke. Ako je primjena ograničena na određene odjeljke, podnositelj zahtjeva mora to opravdati i na uvid dati dokumente kojima će pokazati da su primjenjivi zahtjevi i dalje dosljedni, a to treba odobriti prijavljeno tijelo.

Revidirani TSI može se upotrebljavati kod projekata koji se odnose na postaje koji bi se obično ocjenjivali u skladu s TSI-jem iz 2008. U tom slučaju ne treba se nužno primjenjivati u cijelosti. Mogu postojati razlozi zbog kojih se TSI ne treba primjenjivati u cijelosti: primjerice građevinski radovi mogu već biti u naprednoj fazi, odnosno ulazna vrata od 800 mm već mogu biti postavljena čime se otežava primjena revidiranog TSI-ja u skladu s kojim se zahtijeva 90 cm. To ne bi trebalo spriječiti podnositelja zahtjeva u uporabi novog TSI-ja, primjerice, za označivanje tih vrata.

U takvim slučajevima potrebno je osigurati da kombinacija TSI-jeva ostane usklađena i da ne dovede do proturječnosti ili nestanka pojedinih parametara. Podnositelj zahtjeva to treba opravdati, a prijavljeno tijelo odobriti.

Kada se postaje koje su dugo bile zatvorene za putnički promet ponovno puste u rad, to se može smatrati obnovom ili modernizacijom u skladu s točkom 7.2.

Svrha ove rečenice pojašnjavanje je slučaja ponovnog otvaranja postaja u kontekstu kao što je ponovno otvaranje pruga. U slučaju da je postaja ponovno otvorena za putnički promet nakon njezina zatvaranja zbog toga što se promet nije odvijao, ne treba se smatrati novom postajom koja podliježe potpunoj sukladnosti sa zahtjevima iz poglavlja 4. nego moderniziranom postojećom postajom koja podliježe postupnom razvoju pristupačnosti uključujući sukladnost s TSI-jem samo za modernizirane dijelove.

5. PRIMJENJIVE SPECIFIKACIJE I NORME

Međunarodne i europske norme za dobrovoljnu uporabu, utvrđene tijekom postupka izrade ovog TSI-ja, navedene su u tablici u stupcu „Klauzula/klauzule Norme br.“. Koliko je to moguće, utvrđuje se klauzula norme koja je relevantna za ocjenjivanje sukladnosti zahtjeva TSI-ja. Usto u stupcu „Svrha” navodi se pisano objašnjenje o svrsi upućivanja na normu.

Tablicu treba redovito revidirati kako bi se uzele u obzir nove ili revidirane usklađene norme.

Točnije očekuje se da će se niz europskih normi o pristupačnosti objaviti 2015. ili 2016. Ovaj prilog prilagodit će se nakon njihove objave. Do trenutka njihove objave pojedine specifične metodologije koje proizlaze iz tih normi dostupne su u Dodatku 2.

Indeks	Značajke koje se ocjenjuju	Klauzula/klauzule Norme br.	Svrha
A	Kontrast	ISO 21542:2011, § 13.5., 35., 40.6.	
		Vidi Dodatak 2., §1.	
B	Kontrastne boje	Vidi Dodatak 2., §1.	
C	Taktilne oznake	ISO 21542:2011, § 40.10. do 40.13.	Za pojedinosti o značajkama taktilnih oznaka.
D	Taktilni pokazatelji površina za hodanje	ISO 21542:2011, Prilog A	
		ISO 23599:2012	
		ISO 21542:2011, § 13.5.	Za pojedinosti o taktilnim pokazateljima površina za hodanje za stepenice
E	Čitljivost slova	Vidi Dodatak 2., §2.	
		ISO 21542:2011, § 40.5.	Osim stavka o udaljenosti s koje je moguće razaznati tekst i visini slova
F	Rukovanje dlanom	Vidi Dodatak 2., §13	
G	Otpornost na klizanje podnih površina	Vidi Dodatak 2., §4.	Primjenjivo za ocjenjivanje pomoćnih sredstava za ukrcaj i ulaznih stepenica željezničkog vozila
		EN 14041:2004	

Indeks	Značajke koje se ocjenjuju	Klauzula/klauzule Norme br.	Svrha
		DIN 51130	Prihvatljiva je kategorija R9 i viša kategorija; u područjima nužnika ako postoje kategorija R10 i viša kategorija; za područja izvan zgrade zaštićena od vremenskih uvjeta (npr. perone) primjenjuje se najmanje kategorija R10. Za područja izvan zgrade (npr. perone) koja nisu zaštićena od vremenskih uvjeta primjenjuje se kategorija R11 ili R10/V4.
		NF XP 05-011	Prihvatljiva je kategorija PC6 i viša kategorija, PC10 i viša kategorija u područjima nužnika ako postoje
		EN 13893:2002	Prihvatljiv je koeficijent dinamičnog trenja koji iznosi 0,3 i više
		CEN/TS 16165:2012	Utvrđivanje otpornosti na klizanje pješačkih područja – metode ocjenjivanja
H	Otpornost na klizanje površina tla	EN 1338 betonski blokovi za popločivanje – zahtjevi i metode ispitivanja	
		EN 1339 betonske ploče za popločivanje – zahtjevi i metode ispitivanja	
		EN 1341 Rubnjaci od prirodnog kamena za vanjsko popločivanje – zahtjevi i metode ispitivanja	
		CEN/TS 16165:2012	Utvrđivanje otpornosti na klizanje pješačkih područja – metode ocjenjivanja
I	Otpornost za klizanje pomoćnih sredstava za ukrcaj i ulaznih stepenica	Vidi Dodatak 2., §4.	Primjenjivo za ocjenjivanje pomoćnih sredstava za ukrcaj i ulaznih stepenica željezničkog vozila
J	Parkirališta	ISO 21542:2011, § 6.	Za ocjenjivanje se upotrebljavaju § 6.2. i 6.3. Ostali stavci mogu se upotrebljavati kao smjernice, ali ne treba ih ocjenjivati.

Indeks	Značajke koje se ocjenjuju	Klauzula/klauzule Norme br.	Svrha
K	Razina odsjaja podne površine	ISO 2813:1999	Prihvatljiva je razina odsjaja od 50 ili niža.
L	Rampe	ISO 21542:2011, § 8.2.	Tablice 2. i 3. za najveći nagib i dužinu rampa
L1	Visina rukohvata	ISO 21542:2011, § 14.5.	
M	Uređaji za upravljanje vratima	ISO 21542:2011, § 18.1., § 36.1. do § 36.6.	Osim § 18.1.1. za širinu vrata, 18.1.5., 18.1.6., 18.1.7. i 18.1.13.
N	Označivanje prozirnih prepreka	ISO 21542:2011, § 18.1.5.	
O	Pristupačni toaleti	ISO 21542:2011, § 26.1. do 26.15.	Za ocjenjivanje se upotrebljavaju § 26.4. i 26.6 do 26.9. Ostali stavci mogu se upotrebljavati kao smjernice, ali ne treba ih ocjenjivati.
P	Zaštita visećih predmeta	ISO 21542:2011, § 7.14.	
Q	Pristupačan pult	ISO 21542:2011, § 19.	
R	Pristupačni automati za izdavanje voznih karata	ISO 21542:2011, 36.8.	
S	Razine osvjetljenosti	EN 12464-1 i -2.	
		ISO 21542:2011, 33.	
P	Rasvjeta u slučaju opasnosti	EN 1838:2013	
U	Piktogrami	ISO 3864-1:2011	Za boje i oblike oznaka
V	Stolić za previjanje	Vidi Dodatak 2., §5.	