

Evropska agencija za železniški promet

Navodilo za uporabo tehničnih specifikacij za interoperabilnost v zvezi z dostopnostjo železniškega sistema Unije za invalide in funkcionalno ovirane osebe

V skladu s Sklepom Komisije C (2010)2576 z dne 29.4.2010 o mandatu za agencije

Referenca agencije ERA:	ERA/GUI/02-2013/INT
Različica agencije ERA:	1.1
Datum:	18. maj 2015

Dokument pripravila:	Evropska agencija za železniški promet Rue Marc Lefrancq 120 BP 20392 F-59307 Valenciennes Cedex France
Vrsta dokumenta:	Navodila
Status dokumenta:	Javno

Seznam sprememb

Datum različice	Avtor(-ji)	Različica	Številka razdelka	Opis spremembe
3. 12. 2014	ERA, EI	1.0		Prva objava
18. 5. 2015	ERA, EI	1.1		Revizija dalje zasedanju radne skupine PRM n°25 na 22/04/2015

1. PODROČJE UPORABE NAVODIL	4
1.1. Področje uporabe	4
1.2. Vsebina navodil	4
1.3. Referenčni dokumenti	4
1.4. Opredelitve pojmov in okrajšave	5
2. POJASNILA GLEDE TSI PRM	6
2.1. Področje uporabe TSI	6
2.2. Opredelitve pojmov	6
2.3. Splošni parametri	7
2.4. Podsystem infrastruktura	10
2.5. Podsystem tirna vozila	21
2.6. Operativni predpisi (točki 4.4.1 in 4.4.2)	29
2.7. Oznake za funkcionalno ovirane osebe (Dodatek N)	30
3. OCENA SKLADNOSTI	32
3.1. Ocenjevanje skladnosti parametrov druge kategorije	32
3.2. Faze ocenjevanja	34
4. IZVAJANJE	36
4.1. Uporaba te TSI za novo infrastrukturo in tirna vozila (točka 7.1.1)	36
5. VELJAVNE SPECIFIKACIJE IN STANDARDI	37

1. PODROČJE UPORABE NAVODIL

1.1. Področje uporabe

Ta dokument je priloga k „Navodilom za uporabo tehničnih specifikacij za interoperabilnost“. V njem so predstavljene informacije o uporabi uredbe Komisije (UE) 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.

Navodila je treba brati in uporabljati samo skupaj s TSI PRM. Njihov namen je olajšati uporabo TSI PRM, ne pa je nadomestiti.

Upoštevati je treba tudi splošni del z naslovom „Navodila za uporabo tehničnih specifikacij za interoperabilnost“.

1.2. Vsebina navodil

V naslednjih razdelkih tega dokumenta so v zasenčenih besedilnih poljih navedeni deli iz izvirnega besedila TSI PRM, ki jim sledi besedilo z navodili.

Navodila niso zagotovljena za tiste točke TSI, ki jih ni treba dodatno pojasniti.

Uporaba navodil je neobvezna. Ne predpisujejo nobenih zahtev, ki bi dopolnjevale tiste, ki so določene v TSI.

Navodila so navedena v obliki dodatnega pojasnjevalnega besedila in, kadar je ustrezno, s sklici na standarde, ki dokazujejo skladnost s TSI; ustrezni standardi so navedeni v poglavju 5 tega dokumenta.

Navedeni standardi se v nobenem primeru ne obravnavajo kot edino sprejemljivo sredstvo za izpolnjevanje zahtev TSI.

Navodila vključujejo tudi nekatere navedbe v zvezi z izvedbeno strategijo.

1.3. Referenčni dokumenti

Referenčni dokumenti so navedeni v splošnem delu „Navodil za uporabo tehničnih specifikacij za interoperabilnost“.

Uporabnikom navodil je na voljo tudi spletna stran agencije ERA o tehničnih mnenjih in nasvetih, na kateri se redno objavljajo dodatna pojasnila, obrazložitve ali popravki TSI:

[Mnenja in nasveti](#)

Dober vir za pojasnila so tudi vprašanja, pojasnila in priporočila glede uporabe, ki jih izdaja združenje priglasiženih organov (NB-Rail):

[Nb-rail dokumenti](#)

1.4. Opredelitve pojmov in okrajšave

Opredelitve pojmov in okrajšave so navedene v točkah 2.2 in 2.3 TSI PRM ter v splošnem delu „Navodil za uporabo tehničnih specifikacij za interoperabilnost“.

2. POJASNILA GLEDE TSI PRM

2.1. Področje uporabe TSI

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.

V navedeni opredelitvi področja uporabe v zvezi s podsistemom infrastruktura je pojasnjeno, da se upoštevajo samo tisti deli postaj, ki so **namenjeni prevozu** (ne pa na primer nakupovalna središča). Poleg tega je v njej pojasnjeno, da se TSI uporablja samo za postaje in ne za (na primer) zasilne izhode, varna območja v predorih ali nivojske prehode, ki niso del dostopa brez ovir na postaji.

Območja, ki jih ne upravlja prevoznik v železniškem prometu, upravljavec infrastrukture ali upravljavec postaje (neposredno ali prek podizvajalcev), so zunaj področja uporabe; to lahko velja na primer za parkirišča.

2.2. Opredelitve pojmov

2.2.1. 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 (npr. koles ali velike prtljage) ni zajet v področje uporabe te TSI.

Zgornja opredelitev pojma je izpeljana iz člena 1 Konvencije Združenih narodov o pravicah invalidov. Ljudje z otroki, ljudje z veliko prtljage in tujci s pomanjkanjem znanja lokalnega jezika niso izrecno omenjeni. Starejši ljudje in nosečnice niso samodejno vključeni.

Zadnji dve kategoriji ne pomenita sistematično zmanjšanja mobilnosti, vendar je očitno, da se lahko zaradi starosti hitrost in sposobnost premikanja potnikov znotraj postaje ali okolja tirnih vozil zmanjšata. Zato se lahko starejši potniki štejejo za funkcionalno ovirane osebe, kadar jih primerjamo s povprečnim potnikom. Podobno nosečnost ni sistematično vzrok za zmanjšano mobilnost. Kljub temu se nosečnica lahko šteje za funkcionalno ovirano osebo, kadar nosečnost vpliva na njeno mobilnost (npr. kadar se ne more preprosto in hitro gibati).

Zato sprememba opredelitve pojma ni vplivala na število prednostnih sedežev. Nespremenjeni so ostali tudi piktogrami, ki se uporabljajo za označevanje prednostnih sedežev: simboli, ki prikazujejo nosečnico in starejšo osebo, so priznani po vsem svetu.

2.2.2. Druge opredelitve pojmov

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.*

Za ta dokaz je treba vmesni prostor izračunati v skladu z zahtevami iz točk 4.2.2.11.1(1) in (2) TSI PRM (z uporabo δh = vodoravni vmesni prostor in δv = navpični vmesni prostor) ter točko 2.5.10 teh navodil za uporabo, pri čemer se upoštevata proga s polmerom loka zavoja 300 m in ravna proga brez naklona.

2.3. Splošni parametri

2.3.1. Pojasnila glede dveh kategorij, navedenih za podsistem infrastruktura (točka 4.2.1)

(2) Osnovni parametri, ki so navedeni v točkah od 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.*

Delovna skupina, ki pripravlja TSI PRM, je v zvezi z drugo kategorijo osnovnih parametrov zagotovila, da lahko zanje vedno velja mednarodni (ISO) ali evropski (EN) standard z nekaterimi izjemami¹.

Zato je v TSI za navedene parametre namenoma določena pomembna funkcionalna zahteva: v teh navodilih za uporabo so navedeni nekateri mednarodni in evropski standardi, ki jih lahko vložnik uporabi za izpolnitev te funkcionalne zahteve.

¹ V izjemnih primerih, kadar za parameter ne velja noben mednarodni, evropski standard ali lokalni standard, je mogoče uporabiti standarde drugih držav članic EU ali druge regije države članice.

Uporaba teh standardov ostaja prostovoljna, vložnik pa lahko za izpolnitev zahtev vedno uporabi druge standarde. Dejansko za funkcionalne zahteve na splošno veljajo tudi nacionalni, regionalni ali lokalni standardi ter včasih celo predpisi družbe.

Načela za uporabo drugih standardov, ki niso navedeni v teh navodilih za uporabo, so naslednja:

- nacionalni/regionalni/lokalni standardi se lahko uporabljajo, kadar zagotavljajo rešitev, enakovredno tisti, ki je določena v standardih, navedenih v teh navodilih;
- nacionalni/regionalni/lokalni standardi se lahko uporabljajo le na ozemlju, za katerega veljajo: eden od razlogov za izločitev nekaterih podrobnih zahtev iz TSI je, da se omogoči določeno usklajevanje na lokalni ravni. Vložnik, ki bi uporabil „tuj“ standard, bi bil izrecno v nasprotju s tem ciljem;
- predpise družbe je mogoče uporabiti, kadar so izpeljani iz zgornjih standardov ali kadar jih je potrdila skupina predstavnikov uporabnikov.

Enakovrednost je treba razumeti kot „imeti enak ali podoben učinek“ v skladu z opredelitvijo pojma iz slovarja Collins:

Enakovreden, pridevnik

1. *enak ali zamenljiv glede na vrednost, količino, pomen itd.*
2. *imeti enak ali podoben učinek ali pomen.*

Primeri enakovrednih rešitev so navedeni v Dodatku 1.

V naslednjih točkah se navedene zahteve imenujejo „parametri druge kategorije“.

Navodila za ocenjevanje parametrov druge kategorije so podana v poglavju 3.

2.3.2. Vidno razlikovanje

Vidno razlikovanje je parameter druge kategorije.

Zahteva glede „vidnega razlikovanja od ozadja“ je v TSI pogosto navedena. Vidno razlikovanje na splošno pomeni imeti drugačne odsevne vrednosti svetlobe ali drugačno osvetljenost.

Kadar se na podlagi TSI zahteva zagotovitev vidnega razlikovanja, se to lahko doseže z uporabo standardov, navedenih pod oznako A v poglavju 5.

Uporabiti je mogoče tudi metodologijo, navedeno v Priporočilu za uporabo 053, ki ga je izdalo združenje NB-Rail (glej točko 1.3), pri čemer jo je mogoče prilagoditi z neposredno uporabo odsevnosti po barvni lestvici RAL.

Druge standarde je mogoče uporabiti v skladu s pravili, opisanimi v točki 2.3.1.

Za oceno tega parametra zadostuje predložitev lista s tehničnimi podatki proizvoda(-ov). Pri ocenjevanju se ne smejo upoštevati dejavniki, kot so sneg, led, dež in različni pogoji osvetlitve (sence).

V nekaterih natančno določenih primerih se na podlagi TSI zahteva zagotovitev oznake različnih kontrastnih barv na elementih, kot so pripomočki za vstop: pripomočki za vstop se pogosto predstavljajo, saj so pri uporabi ovira drugim potnikom, zato jih ni mogoče oceniti na podlagi „vidnega razlikovanja od

ozadja“. Metodologija za zagotavljanje oznake različnih kontrastnih barv je opisana v standardih, navedenih pod oznako B v poglavju 5.

2.3.3. Otipna oznaka

Zahteva glede „otipne oznake“ je v TSI pogosto navedena. Otipna oznaka je parameter druge kategorije.

Kadar se na podlagi TSI zahteva zagotovitev otipnih oznak in otipnih elementov za upravljanje, se to lahko doseže z uporabo standardov, navedenih pod oznako C v poglavju 5.

Kadar se na podlagi TSI zahtevajo otipne oznake na pohodni površini, se to lahko doseže z uporabo standardov, navedenih pod oznako D v poglavju 5.

Druge standarde je mogoče uporabiti v skladu s pravili, opisanimi v točki 2.3.1.

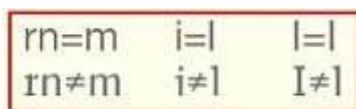
2.3.4. Berljivost pisave

Berljivost pisave je povezana z lažjim razlikovanjem ene črke od druge. Berljivost je parameter druge kategorije.

Kadar se na podlagi TSI zahteva zagotovitev berljivosti pisave, se to lahko doseže z uporabo standardov, navedenih pod oznako E v poglavju 5.

Druge standarde je mogoče uporabiti v skladu s pravili, opisanimi v točki 2.3.1.

Po navadi se na podlagi standardov priporoča uporaba brezserifne pisave („serifi“ so majhne zaključne poteze na koncu črke; brezserifne pisave nimajo teh majhnih zaključnih potez). Vendar se pri nekaterih pisavah za doseganje boljše berljivosti uporabljajo vodoravne črte, ki pa se ne smejo zamenjevati za serife.



Slika 1: Primer vodoravnih črt (druga vrstica) za doseganje boljše berljivosti, ki niso serifi.

2.3.5. Upravljanje z dlanjo

Kadar se na podlagi TSI zahteva zagotovitev naprave, ki jo je mogoče upravljati z dlanjo, se to lahko doseže z uporabo standardov, navedenih pod oznako F v poglavju 5.

2.3.6. Nedrsljivost talnih površin

Nedrsljivost je parameter druge kategorije.

Kar zadeva talne obloge na infrastrukturi, je mogoče značilnosti nedrsljivosti oceniti v skladu s standardi, navedenimi pod oznako G v poglavju 5.

Pri zunanjih območjih se lahko nedrsljivost oceni v skladu s standardi, navedenimi pod oznako H v poglavju 5.

Druge standarde je mogoče uporabiti v skladu s pravili, opisanimi v točki 2.3.1.

Za oceno tega parametra zadostuje predložitev lista s tehničnimi podatki proizvoda(-ov), ki se uporablja(-jo) kot talna(-e) obloga(-e). Pri izvedbi preskusov se za ocenjevanje ne smejo upoštevati dejavniki, kot so sneg, led, pesek, dež in listje.

Kar zadeva pripomočke za vstop in vstopne stopnice tirnih vozil, se lahko ocenjevanje nedrsljivosti izvede v skladu z metodologijo, predloženo pod oznako I v poglavju 5.

2.4. Podsistem infrastruktura

2.4.1. Parkirna mesta za invalide in funkcionalno ovirane osebe (točka 4.2.1.1)

(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, dostopnemu tem uporabnikom.

Število in značilnosti parkirnih mest so parametri druge kategorije.

Sprejemljiva tehnična sredstva za izpolnjevanje zahteve so opisana v standardih, navedenih pod oznako J v poglavju 5.

Druge standarde je mogoče uporabiti v skladu s pravili, opisanimi v točki 2.3.1.

2.4.2. Dostop brez ovir (točka 4.2.1.2)

(1) Zagotovijo se dostopi brez ovir, ki povezujejo naslednja javna območja infrastrukture, če so zagotovljena:

- (...)

Zahteva iz tega stavka pomeni, da morajo biti vsi dostopi, ki povezujejo javna območja postaje, znotraj področja uporabe TSI dostopi brez ovir.

To ne pomeni, da morajo biti vse poti, ki predstavljajo dostop, enako dostopne vsem potnikom: v opredelitvi pojma iz oddelka 2.3 TSI je pojasnjeno: „dostop se lahko razdeli tako, da bolje izpolnjuje potrebe vseh invalidov in funkcionalno oviranih oseb. Kombinacija vseh delov dostopa brez ovir je pot, dostopna za vse invalide in funkcionalno ovirane osebe.“

Dostop brez ovir je lahko na primer kombinacija dela brez stopnic, drugega dela, ki vključuje pot z otipnimi oznakami, in nadaljnjih delov; za slednje se ne zahteva, da so brez stopnic ali opremljeni z usmerjevalnimi otipnimi oznakami na pohodni površini, ter lahko vključujejo stopnišče, če je to stopnišče v skladu z zahtevami TSI (vidno razlikovanje, opozorilne otipne oznake na pohodni površini, dvojno oprijemalo).

(1) Zagotovijo se dostopi brez ovir, ki povezujejo naslednja javna območja infrastrukture, če so zagotovljena:

- (...)
- čakalnice
- (...)

Čakalnica se lahko opredeli kot mesto za čakanje na odhod vlaka, ki vključuje vse naslednje značilnosti:

- na voljo so sedeži;
- na voljo so informacije o odhodih vlakov;
- ljudje so zaščiteni pred vremenskimi vplivi (tj. dež, sonce, veter).

TSI razlikuje med „čakalnicami“ in „peronom, na katerem lahko potniki čakajo na vlak“ (glej točko 4.2.1.7(3)).

V TSI je naveden tudi izraz „območje, zaščiteno pred vremenskimi vplivi“ (glej točko 6.2.4). Območje, zaščiteno pred vremenskimi vplivi, je konstrukcija s streho za zaščito pred vremenskimi vplivi, vendar ne nujno tudi s stenami. Preprosto območje na peronu, zaščiteno pred vremenskimi vplivi, ne pomeni čakalnice, razen če vključuje vse navedene značilnosti.

(3) Odsevnost talnih površin na dostopih brez ovir je majhna.

Odsevnost talne površine je parameter druge kategorije.

Sprejemljiva tehnična sredstva za izpolnjevanje zahteve glede barv in lakov so opisana v standardih, navedenih pod oznako K v poglavju 5. Za vse druge talne in/ali površinske materiale se ocenjevanje ne zahteva.

Druge standarde je mogoče uporabiti v skladu s pravili, opisanimi v točki 2.3.1.

2.4.3. Vertikalni pretok (točka 4.2.1.2.2)

(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.

Značilnosti traka v kontrastni barvi in otipne opozorilne oznake na površini so parametri druge kategorije. Značilnosti vidnega razlikovanja in otipnih oznak so navedene v točkah 2.3.2 in 2.3.3.

(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.

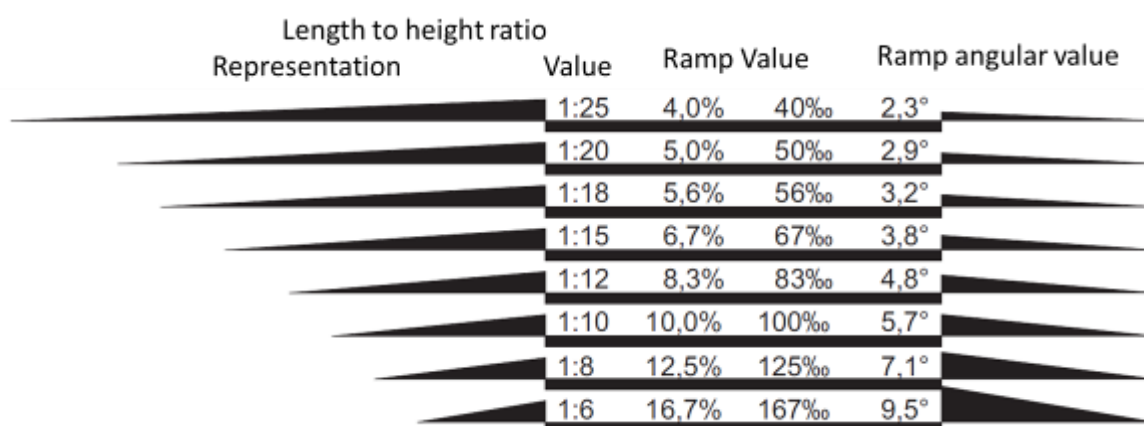
Značilnosti klančin so parametri druge kategorije.

Sprejemljiva tehnična sredstva za izpolnjevanje zahteve so opisana v standardih, navedenih pod oznako L v poglavju 5.

Druge standarde je mogoče uporabiti v skladu s pravili, opisanimi v točki 2.3.1.

Naslednja slika prikazuje pretvorbe vrednosti klančin. Vsebuje tudi zanimive vizualne prikaze:

- na levi strani je iz prikaza razmerja med višino in dolžino razvidna dolžina klančin za premostitev enake višinske razlike;
- na desni strani je iz prikaza kotne vrednosti razvidna navpična razdalja, ki se premosti z uporabo klančin enake dolžine, vendar različnih kotov.



Slika 2: Pretvorbena tabela in vizualni prikaz klančin

EN	SL
Length to height ratio	Razmerje dolžine glede na višino
Representation	Prikaz
Value	Vrednost
Ramp	Klančina
Value	Vrednost
Ramp angular value	Kotna vrednost klančine

(4) Stopnice in klančine so opremljene z oprijemali na obeh straneh in na dveh višinah.

Višina oprijemala je parameter druge kategorije.

Sprejemljiva tehnična sredstva za izpolnjevanje zahteve so opisana v standardih, navedenih pod oznako L1 v poglavju 5.

Druge standarde je mogoče uporabiti v skladu s pravili, opisanimi v točki 2.3.1.

2.4.4. Označevanje dostopov (točka 4.2.1.2.3)

(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.

Značilnosti oznak na površini, ki so otipne in v kontrastni barvi, so parametri druge kategorije. Glej točki 2.3.2 in 2.3.3 teh navodil.

Kot dopolnilna sredstva za zagotavljanje informacij se lahko uporabijo zvočne in otipne oznake, govorna komunikacija ali zemljevidi v Braillovi pisavi.

2.4.5. Vrata in vhodi (točka 4.2.1.3)

(2) Svetla širina vrat znaša najmanj 90 cm in vrata lahko uporabljajo invalidi in funkcionalno ovirane osebe.

Značilnosti naprav za upravljanje vrat so parametri druge kategorije.

Primerna tehnična sredstva za izpolnjevanje zahteve so opisana v standardih, navedenih pod oznako M v poglavju 5.

Druge standarde je mogoče uporabiti v skladu s pravili, opisanimi v točki 2.3.1.

2.4.6. Označevanje prozornih ovir (točka 4.2.1.5)

(1) Prozorne ovire na dostopih za potnike ali vzdolž njih, na primer 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, na primer z oprijemali ali neprekinjenim nizom klopi.

Značilnosti oznak na prozornih ovirah so parametri druge kategorije.

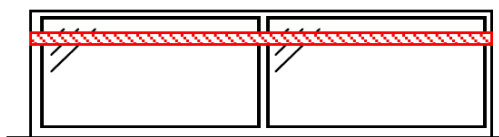
Sprejemljiva tehnična sredstva za izpolnjevanje zahteve so opisana v standardih, navedenih pod oznako N v poglavju 5.

Druge standarde je mogoče uporabiti v skladu s pravili, opisanimi v točki 2.3.1.

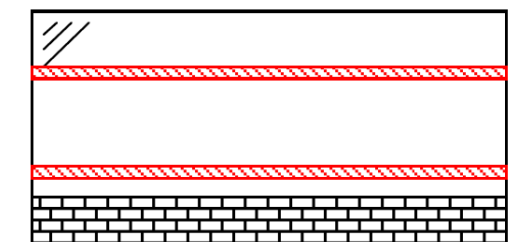
Oznake se ne zahtevajo za naslednjo delno zastekljeno površino:

- prodajne enote tretjih oseb na območju, ki je pod nadzorom upravljavca postaje (npr. izložbena okna, v katerih so predstavljeni izdelki, ki so na voljo v prodajalni).

Delno zastekljene stene in ograje se ocenijo le, kadar je zaradi višine objekta mogoče uporabiti enega ali več trakov v kontrastni barvi (glej spodnja primera).



Slika 3: Primer steklenih ograj



Slika 4: Primer delno zastekljene stene

V zvezi s prozornimi ovirami, nižjimi od 950 mm, ni nobene zahteve.

Oprijemalo in okvir steklenih ograj se lahko štejeta kot skladna z zahtevami glede teh oznak, kadar sta dovolj široka (v višini 100 mm, z vidnim razlikovanjem od ozadja, pred katerim sta nameščena).

2.4.7. Stranišča in previjalnice (točka 4.2.1.6)

(1) Če je postaja opremljena s stranišči, je najmanj ena kabina za oba spola dostopna z invalidskim vozičkom.

Značilnosti stranišč, dostopnih z invalidskim vozičkom, so parametri druge kategorije.

Sprejemljiva tehnična sredstva za izpolnjevanje zahteve so opisana v standardih, navedenih pod oznako O v poglavju 5.

Druge standarde je mogoče uporabiti v skladu s pravili, opisanimi v točki 2.3.1.

(2) Če je postaja opremljena s stranišči, je na voljo tudi previjalnica, namenjena ženskam in moškim.

Uporabnikom invalidskih vozičkov (moškim in ženskam) morajo biti na voljo previjalnice.

2.4.8. Pohišstvo in prostostoječe naprave (točka 4.2.1.7)

(1) Vsi kosi pohištva in vse prostostoječe naprave na postajah se vidno razlikujejo od ozadja in imajo zaobljene robove.

Prostostoječe naprave so tisti fiksni ali odstranljivi elementi, ki niso del strukture poslopja in ki lahko pomenijo ovire: stebri za razsvetljavo, informativni stebrički ali stebri, koši za smeti itd. Elementi, ki niso vključeni v to opredelitev pojma, so signalizacijska oprema, dvigala, zunanje stopnišče, stene, kakršne koli prostoviseče naprave v višini 210 cm nad pohodno površino in predmeti, ki so pravokotno na smer hoje daljši od 200 cm (npr. ograja, čakalnica, zaščitena pred vremenskimi vplivi). Ozadje v okviru tega oddelka pomeni talno površino okoli pohištv in/ali prostostoječe naprave ter vsako bližnjo steno ali strukturo, če obstaja.

Vidno razlikovanje od ozadja je parameter druge kategorije. Glej točko 2.3.2 teh navodil za uporabo.

Zaobljen rob je nasprotje ostrega roba, opredeljenega v točki 2.5.1.

(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.

V tem odstavku so združene prostostoječe naprave (stojijo na tleh) in predmeti na konzolah/obešeni predmeti (po navadi pritrjeni na steno ali strop), saj vsi pomenijo ovire. Pomembna je njihova ustrezna postavitve, ki je stran od dostopov brez ovir.

Poleg tega so lahko predmeti na konzolah in obešeni predmeti, kadar so nameščeni prenizko, za slabovidne osebe nerazpoznavna ovira. Enako velja za elemente, kot so nagnjeni stebri ali stebrički ali stopnišča, ki lahko pomenijo nevarnost. Pri stopniščih je na primer treba zagotoviti varnostnika, kadar je prostor pod stopniščem odprt in dokler svetla višina pod stopniščem ni zadostna.

Na splošno je treba pri vsakem predmetu na konzolah, obešenem predmetu ali nagnjenem predmetu razmisliti o potrebi po varnostniku.

Najnižja višina in druge značilnosti varovanja so parametri druge kategorije.

Sprejemljiva tehnična sredstva za izpolnjevanje zahteve so opisana v standardih, navedenih pod oznako P v poglavju 5.

Druge standarde je mogoče uporabiti v skladu s pravili, opisanimi v točki 2.3.1.

Predmeti na konzolah, ki so nameščeni pod višino 2100 mm in ki štrlijo za več kot 150 mm, se označijo z oviro na najvišji višini 300 mm, ki jo lahko zazna slepa oseba s palico.

2.4.9. Sistem izdaje vozovnic, prostori za informacije in točka za pomoč potnikom (točka 4.2.1.8)

(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.

Značilnosti dostopnega prostora so parametri druge kategorije.

Sprejemljiva tehnična sredstva za izpolnjevanje zahteve so opisana v standardih, navedenih pod oznako Q v poglavju 5.

Druge standarde je mogoče uporabiti v skladu s pravili, opisanimi v točki 2.3.1.

(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.

Uporablja se veliko različnih pregrad in niso vse izdelane iz stekla. Zato „steklo“ v okviru tega parametra pomeni prozoren material. Pomen je mogoče razširiti na druge materiale, kot je polimetil metakrilat (PMMA) ali polikarbonat.

„Prozoren“ v okviru ocenjevanja tega parametra pomeni, transparenten i da omogoča najmanj 50-odstotno prepustnost svetlobe.

Če so v prozorni pregradi luknje, ki omogočajo širjenje zvoka, se zvočnik ne zahteva.

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.

Značilnosti dostopnih avtomatov za prodajo vozovnic so parametri druge kategorije.

Sprejemljiva tehnična sredstva za izpolnjevanje zahteve so opisana v standardih, navedenih pod oznako R v poglavju 5.

Druge standarde je mogoče uporabiti v skladu s pravili, opisanimi v točki 2.3.1.

2.4.10. Razsvetljava (točka 4.2.1.9)

(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.

Stopnje osvetljenosti na opisanih območjih so parametri druge kategorije.

Primerna tehnična sredstva za izpolnjevanje zahteve so opisana v standardih, navedenih pod oznako S v poglavju 5.

Druge standarde je mogoče uporabiti v skladu s pravili, opisanimi v točki 2.3.1.

(4) Razsvetljava v sili zagotavlja zadostno vidljivost za evakuacijo in identifikacijo opreme za gašenje požara in varnostne opreme.

Razsvetljava v sili je parameter druge kategorije.

Primerna tehnična sredstva za izpolnjevanje zahteve so opisana v standardih, navedenih pod oznako T v poglavju 5.

Druge standarde je mogoče uporabiti v skladu s pravili, opisanimi v točki 2.3.1.

2.4.11. Vidne informacije: oznake, piktogrami, natisnjene ali dinamične informacije (točka 4.2.1.10)

(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.

Informacije o odhodih vlakov vključujejo vsaj načrtovan odhod. Zagotovitev dejanskega časa odhoda ni obvezna. Namestitvev sistema vidnih dinamičnih informacij na postajah in peronih ni obvezna.

(2) Pisava, simboli in piktogrami, ki so uporabljeni za vidne informacije, se jasno razlikujejo od ozadja.

Vidno razlikovanje od ozadja je parameter druge kategorije. Glej točko 2.3.2 teh navodil za uporabo.

(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.

V tej zahtevi je izražena potreba po zagotovitvi ustrezne ravni informacij, potrebnih za odločitev o smeri. Oznaka „Peroni“ je lahko na primer na prvi točki odločanja pri vstopu v postajo na splošno ustrežnejša od posebnih oznak za vsak posamezni peron.

Kadar je pot, ki vodi do določenega območja, dolga, se priporoča ponovitev oznake v rednih razmikih (približno največ vsakih 100 m), da se potnik lažje orientira.

(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 za natisnjene in tudi za dinamične informacije.

Zagotovitev vidnih informacij na višini, ki znaša največ 160 cm, je namenjena slabovidnim osebam, za katere v primeru dinamičnih informacij enačba, ki opredeljuje območje uporabe prikazovalnikov (točka 5.3.1.1(3) TSI), ni ustrežna, saj vidijo le na zelo kratke razdalje. Zato jim mora biti omogočeno, da se prikazanemu sporočilu čim bolj približajo.

Za navedene osebe mora biti na vsaki postaji ustrezno in razpoložljivo mesto z vidnimi informacijami. Upravljavec postaje/upravljavec infrastrukture se odloči, ali se zagotovijo natisnjene ali dinamične informacije.

Slabovidne osebe je treba do navedenega mesta usmeriti z ustreznim sistemom za usmerjanje.

(6) Vse varnostne oznake, oznake za opozorila, obveznosti in prepovedi vključujejo piktograme.

Piktogrami so oznake, ki znotraj okvira vključujejo samo grafične simbole in/ali slike s posebnim pomenom.

Primerna tehnična sredstva za izpolnjevanje zahteve so opisana v standardih, navedenih pod oznako U v poglavju 5.

Druge standarde je mogoče uporabiti v skladu s pravili, opisanimi v točki 2.3.1.

(9) Naslednji posebni grafični simboli in piktogrami so zagotovljeni skupaj s simbolom za invalidski voziček v skladu z Dodatkom N:

- če so na peronu objavljene informacije o sestavi vlaka, oznake za mesto vstopa z invalidskim vozičkom.

Samo informacije o sestavi vlaka vsebujejo oznako za mesto vstopa z invalidskim vozičkom, pri čemer se uporabi simbol za invalidski voziček. Označitev površine perona ni potrebna.

2.4.12. Širina in rob perona (točka 4.2.1.12)

(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 prispejo vlaki.

Meje nevarnega območja so opredeljene v nacionalnih predpisih.

(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.

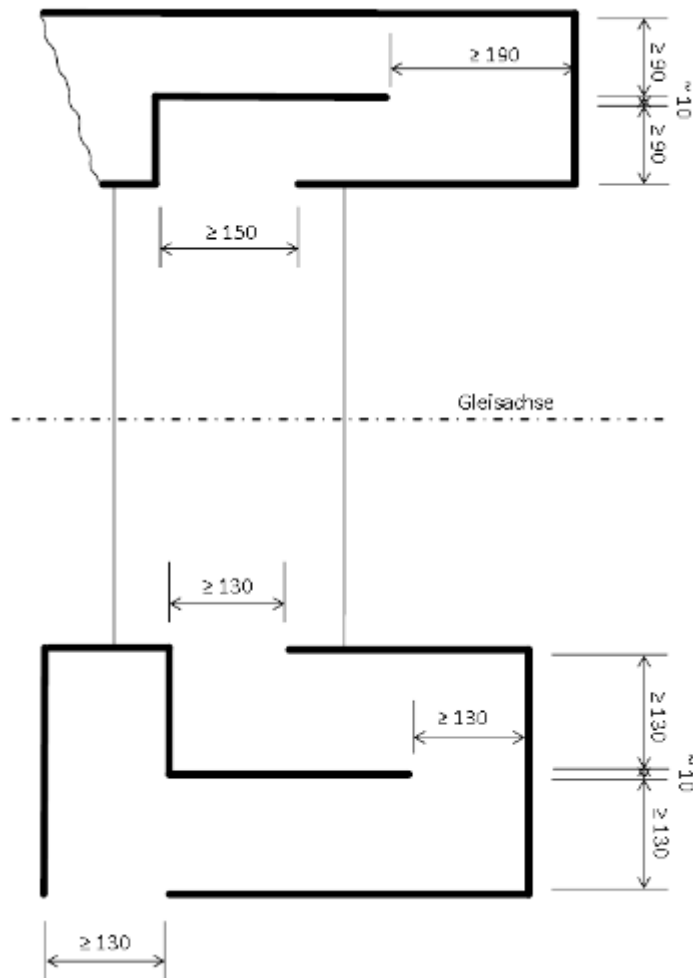
Zahteva glede širine velja za peron z enim tirom in otočni peron.

2.4.13. Prehod čez progo na perone za potnike (točka 4.2.1.15)

– je na mestih, kjer so dostopi do nivojskih prehodov opremljeni z varnostnimi labirintnimi ograjami, da se ljudem prepreči nenamern/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.

Spodnja skica prikazuje dve sprejemljivi rešitvi, pri katerih je manevrski prostor dovolj velik za invalidski voziček. Zgornja različica je prilagojena peronom s konstrukcijskimi omejitvami.



Slika 5: Pohodna pot in labirintne ograje za nivojske prehode čez progo

2.4.14. Komponenta interoperabilnosti: Prikazovalniki (točka 5.3.1.1)

(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.

Imena postaje se lahko prikažejo v celoti ali z okrajšavo, če je to primerneje in če je okrajšava jasna. Vendar pri ocenjevanju komponente interoperabilnosti ni treba vedeti, katera imena postaj se bodo prikazala na napravi.

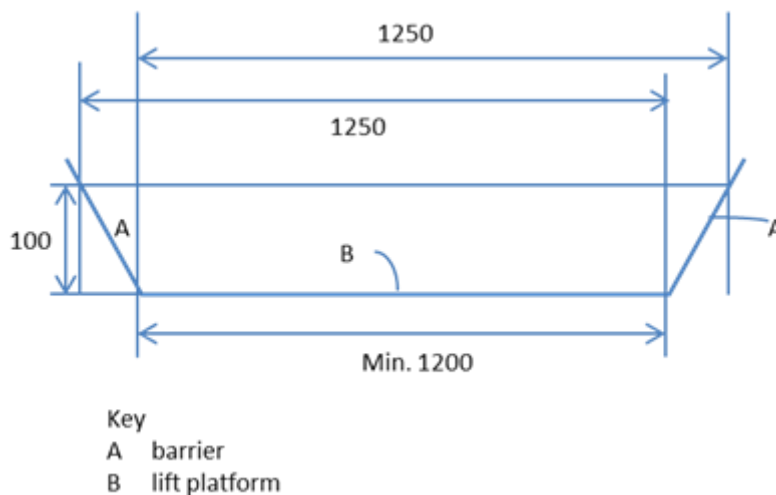
2.4.15. Komponenta interoperabilnosti: Dvižne ploščadi (točka 5.3.1.3)

(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.

(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.

Spodnja skica prikazuje sprejemljiv način za izpolnitev zahtev.

Zahtevana dodatna dolžina za noge: 1 250 mm, ki se zagotovi na obeh straneh perona (za usmerjenost naprej ali vzvratno).



Slika 6: Svetla dolžina dvižne ploščadi

EN	SL
Min. 1200	Najmanj 1 200
Key	Legenda
A - barrier	A – pregrada
B - lift platform	B – dvižna ploščad

Da se prepreči, da bi električni invalidski voziček zapeljal čez pregrado, se priporoča višina 100 mm (taka vrednost je na primer določena v standardu EN 1756-2:2004+A1:2009: Dvižne ploščadi – Dvižne ploščadi, nameščene na cestna vozila – Varnostne zahteve – 2. del: Dvižne ploščadi za potnike).

2.5. Podsystem tirna vozila

2.5.1. Sedeži (točka 4.2.2.1)

(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, opremljenega z držajem ali navpičnim oprijemalom ali drugim pripomočkom, ki ga lahko potnik uporabi za stabilnost;*
- oprijemala ali pregradne stene.*

Kadar so sedeži opremljeni z držaji (tj. komponente, ki so na obeh straneh nameščene na sedež), se za navedene držaje ne zahteva skladnost z zahtevami v zvezi z oprijemali iz točke 4.2.2.9 TSI.

(4) Držaji ali drugi pripomočki nimajo ostrih robov.

Oster rob pomeni tanek rob, na katerem se je mogoče urezati, ali nenaden konec ali prekinitev površine, ki pri normalni uporabi za potnika pomeni morebitno tveganje za poškodbo.

2.5.2. Prednostni sedeži (točka 4.2.2.1.2.1)

(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.

Število sedežev (na podlagi katerega se izračuna 10 %) vključuje vse tipe sedežev, razen tistih prekucnih sedežev v predprostoru in predpisanih prostorih za invalidske vozičke. Prostori za invalidske vozičke, opore za osebe, ki stojijo, in vsa druga oprema, ki ni namenjena sedenju, se ne štejejo za sedeže.

Kadar 10 % od celotnega števila sedežev ni celo število, je treba zahtevano število prednostnih sedežev zaokrožiti navzgor.

Če je tirno vozilo opremljeno s sedeži za premestitev, jih je mogoče vključiti med 10 % prednostnih sedežev, če so v skladu z zahtevami.

Če je tirno vozilo opremljeno z zložljivimi sedeži in fiksnimi sedeži, delež prednostnih sedežev, ki so zložljivi, ne sme biti večji od deleža običajnih zložljivih sedežev.

(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.

Tukaj se ne zahteva, da so vsi sedeži v bližini vrat za dostop prednostni sedeži. Niti se ne zahteva, da so vsi prednostni sedeži v neposredni bližini vrat za dostop.

Priglašeni organi so pozvani, da za ocenjevanje tega parametra v fazi projektiranja preverijo le, ali so prednostni sedeži kot taki označeni v splošni razporeditvi ocenjevanega vozila.

(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;

„Tip“ v tem okviru na primer pomeni sedež prvega ali drugega razreda, sedeže, postavljene v vrsto ali obrnjene drug proti drugemu itd.

Kadar so na primer sedeži drugega razreda, ki so postavljeni v vrsto, opremljeni z držalom za pladenj ali revijo, morajo biti tudi prednostni sedeži drugega razreda, ki so postavljeni v vrsto, opremljeni z držalom za pladenj ali revijo.

(6) Prednostni sedeži niso prekucni sedeži.

Prekucni sedež je sedež, ki se takrat, ko na njem nihče ne sedi, premakne v navpičen položaj.

2.5.3. Prostori za invalidske vozičke (točka 4.2.2.2)

(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:

Dolžina enote	Število prostorov za invalidske vozičke na enoto
Manj kot 30 m	1 prostor za invalidski voziček
Od 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

Preglednica 5: Najmanjše število prostorov za invalidski voziček na dolžino enote

„Enota“ v tem okviru pomeni eno ali več železniških motornih vozil ali vlakovnih kompozicij, ki obratujejo kot vlak, ali sestavo potniških vagonov v vnaprej določeni sestavi. Za enote za splošno obratovanje, dobavljene kot posamična vozila, se v skladu s točko 6.2.7 poglavja 6 TSI PRM ne zahteva izpolnjevanje te zahteve.

Zato se pri oceni takih enot, namenjenih splošnemu obratovanju (tj. ocenjevanje potniških vagonov), ne zahteva, da se prostori za invalidski voziček zagotovijo v vsakem vagonu.

Kot je navedeno v točki 6.2.7 TSI, mora prevoznik v železniškem prometu pri sestavljanju vlaka zagotoviti izpolnitev zahtev TSI. Zato je treba zgornje zahteve izpolniti na operativni ravni.

(6) V zadnjem delu prostora za invalidski voziček je konstrukcija ali druga ustrežna 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.

V nekaterih državah značilen prostor za invalidski voziček poleg te obvezne konstrukcije vključuje naslonjalo. Naslonjalo je višje in ožje od konstrukcije. Ta ureditev ni prepovedana, če je konstrukcija pod naslonjalom v skladu z zgornjo zahtevo.

(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, 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.

Ta parameter vpliva na razporeditev prostora za invalidski voziček. Za razliko od dostopa do stranišča tukaj ni treba zagotoviti dostopa do sedežev za premestitev od spredaj in od strani. Dovolj je eden od obeh načinov. Za premestitev se ne zahteva pomoč uslužbenca; opravi se samostojno ali s pomočjo osebnega pomočnika.

Po premestitvi lahko invalidski voziček ostane v bližini sedeža, če ne ovira drugih potnikov. Prostor za shranjevanje ali naprava za pritrdjevanje se ne zahteva. Razume se, da iz sedeža za premestitev morda ni mogoče doseči naprave za klic na pomoč.

Sedeži za premestitev so lahko zložitivi sedeži (z dvema stabilnima položajema – odprt ali zložen). Ne morejo biti prekucni sedeži.

(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.

V točki 5.3.2.6 so opredeljene zahteve v zvezi s komponento interoperabilnosti „naprava za klic na pomoč“. Zlasti mora biti naprava „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;“. Ta simbol je specifičen za napravo za klic na pomoč na prostoru za invalidski voziček, v univerzalnih straniščih in spalnikih, dostopnih z invalidskim vozičkom. Ni ga treba namestiti v bližino drugih komunikacijskih naprav, ki so morda nameščene na vlaku.

„Takojsnje in namerno upravljanje z dlanjo“ pomeni upravljanje z dlanjo, ki se izvede z enkratnim dejanjem uporabnika. „Takojsnje“ v tem okviru pomeni „brez prejšnjega dejanja“ in ne „znotraj časa x sekund“.

2.5.4. Zunanja vrata (točka 4.2.2.3.2)

(5) Vrata za dostop z invalidskim vozičkom so jasno označena z oznako v skladu z Dodatkom N.

Zahteva se mednarodna oznaka za invalidski voziček v skladu s specifikacijami iz zaporedne številke 12 Dodatka A k TSI. Namestiti jo je treba le na vrata za dostop z invalidskim vozičkom ali v njihovo neposredno bližino. Ponovitev oznake na vsakem vagonu in uporaba usmerjevalne puščice, da se označi smer proti vratom za dostop z invalidskim vozičkom, se ne zahtevata.

2.5.5. Notranja vrata (točka 4.2.2.3.3)

(6) Če je več kot 75 % površine vrat prozornih, so jasno označena z vidnimi oznakami.

Obstaja več možnosti za jasno označbo takih prozornih vrat. Primeri so na voljo v standardih, navedenih pod oznako N v poglavju 5.

Za ta parameter tirnih vozil se uporabljajo načela iz točke 2.3.1, zato so primerne tudi tehnične rešitve, ki ustrezajo navedenim standardom.

2.5.6. Stranišča (točka 4.2.2.5)

(1) Če je vlak opremljen s stranišči, je s prostora za invalidski voziček zagotovljen dostop do univerzalnega stranišča.

(4) Če je vlak opremljen s stranišči, je zagotovljena previjalnica.

Pri oceni enot, ki se bodo uporabljale v splošnem obratovanju (tj. ocenjevanje potniških vagonov), se ne zahteva zagotovitev univerzalnih stranišč ali previjalnic v vsakem vagonu, ki je opremljen s standardnimi stranišči.

Kot je navedeno v točki 6.2.7 TSI, mora prevoznik v železniškem prometu pri sestavljanju vlaka zagotoviti izpolnitev zahtev TSI. Zato je treba zgornje zahteve izpolniti na operativni ravni.

2.5.7. Prehodi (točka 4.2.2.6)

(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.*

Uporabniki invalidskih vozičkov lahko dostopajo do več prostorov na vlaku: vsaj do namenskih predprostorov in prostorov, stranišč, kadar so zagotovljena, spalnikov itd. Z razporeditvijo na vlaku se prepreči, da bi se uporabnik ali uporabnica invalidskega vozička znašel ali znašla v slepi ulici.

(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).

Številke iz Dodatka J veljajo za potniške sedeže in stojišča enonivojskih vagonov. Dovoljeno je, da se na nekaterih posebnih mestih enonivojskih vagonov navedena najmanjša višina ne upošteva: taka mesta so sredinski prehodi in območja vrat. Poleg tega najmanjše višine ni treba upoštevati v dvonivojskih vagonih.

V zvezi s tem v TSI najmanjša višina ni določena, priglšenim organom pa ni treba preveriti višine prehoda, temveč le njegovo širino.

(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.*

Ta točka ne velja za module stranišč, za katere veljajo posebne zahteve. Velja le za hodnike znotraj vlaka.

Opomba: tudi za obrat 180° se zahteva prostor za obračanje za 360°, in s premerom, ki znaša 1 500 mm.

2.5.8. Oznake, piktogrami in otipne informacije (točka 4.2.2.7.2)

(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.).

Zahteva se mednarodna oznaka za invalidski voziček v skladu s specifikacijami iz zaporedne številke 12 Dodatka A k TSI.

2.5.9. Oprijemala (točka 4.2.2.9)

(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.

Referenčna točka za kakršno koli meritev, povezano z oprijemali, je središče navedenega oprijemala.

2.5.10. Položaj stopnic za vstop in izstop (točka 4.2.2.11.1)

(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.

Stopnica za dostop v tem oddelku pomeni prvo stopnico na vozilu, ki jo potnik uporabi pri vstopanju na vlak ali izstopanju z njega. To bo po navadi stopnica, ki je najbližje robu perona. Stopnica je lahko fiksna ali premična.

(2) Vrednosti bq_0 , δ_h , δ_{v+} in δ_{v-} 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 , δ_{v+} in δ_{v-} so opredeljene v preglednicah od 7 do 9.

Vodoravni vmesni prostor δ_h se izračuna v skladu s Prilogo H1 k standardu EN 15273-1:2013.

Pri izračunu navpičnega vmesnega prostora δ_v je treba upoštevati:

- nazivno višino perona v skladu s točko 4.2.9.2 TSI INF iz leta 2013;
- nazivno višino vhoda v vozilo nad tirom v skladu z načrtom konstrukcije vozila s konstrukcijsko določeno maso, kot je določeno standardu EN 15663:2009 (glej tudi točko 6.2.3.2 TSI PRM);
- nadvišanje tira je enako nič.

2.5.11. Stopnice za vstop/izstop (točka 4.2.2.11.2)

(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.*

(5) *Zunanja vstopna stopnica, fiksna ali premična, je med stopnicami visoka največ 230 mm in globoka najmanj 150 mm.*

(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.*

Osnovno načelo za parameter 4.2.2.11.2 (8) je, da se za tirna vozila ne sme zahtevati izravnavanje vseh pomanjkljivosti, ki se glede na ciljni sistem pojavljajo na infrastrukturi.

Kadar je peron nižji od 380 mm, se za tirna vozila ne zahteva skladnost z zahtevama (2) in (5), če bo zaradi tega razporeditev višine stopnic boljša. V navedenem primeru se na podlagi TSI ne zahtevajo štiri stopnice, saj je to zaradi prisotnosti podstavnih vozičkov nemogoče. Zato je zelo težko tudi izpolnjevanje zahteve, ki predpisuje globino stopnic 240 mm.

Zato bo dostop do navedenih tirnih vozil morda še naprej težaven. Vendar namen TSI ni bil „odstraniti“ zadevno strukturo, ki predstavlja nekatere prednosti z vidika zmogljivosti. Navsezadnje je treba infrastrukturo prilagoditi, da se bolje izpolnijo zahteve v zvezi z dostopnostjo, ki veljajo za železniški sistem.

Treba je tudi poudariti, da se na podlagi revidirane TSI zahtevata izvedba popisa sredstev in izvedbenega načrta za izboljšanje dostopnosti. Glede na življenjsko dobo tirnih vozil bi uvedba take zasnove verjetno pomenila kratkoročno strategijo.

2.5.12. Premična stopnica in premostitvena plošča (točka 4.2.2.12.1)

(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.*

Pri obratovanju se ne zahteva, da se premična stopnica aktivira ob vsakem aktiviranju programa odpiranja/zapiranja vrat.

Priglašeni organi so pozvani, da pri ocenjevanju tega parametra to upoštevajo.

2.5.13. Komponenta interoperabilnosti: Vmesnik naprave za upravljanje vrat (točka 5.3.2.1)

(2) Zaznati jo je mogoče na dotik (npr. z otipnimi oznakami); ta oznaka opredeljuje funkcijo naprave.

Funkcijo odpiranja vrat je na primer mogoče označiti s simboloma „< >“, funkcijo zapiranja vrat pa z nasprotnima simboloma „> <“.

2.5.14. Komponenta interoperabilnosti: Standardna in univerzalna stranišča: skupni parametri (točka 5.3.2.2)

(4) Vse naprave za upravljanje, tudi sistem za splakovanje, se vidno razlikujejo od površine ozadja in jih je mogoče zaznati z otipom.

Izjema mora veljati za naprave, ki se upravljajo na podlagi infrardeče tehnologije. V takem primeru mora biti piktogram zaznaven z otipom, medtem ko same naprave z otipom ni mogoče zaznati.

2.5.15. Komponenta interoperabilnosti: Univerzalna stranišča (točka 5.3.2.4)

(10) Vsa oprema je uporabniku invalidskega vozička zlahka dostopna.

Med opremo spada: držalo za toaletni papir, gumb za izplakovanje, umivalnik, milnik, ogledalo, pipa in sušilnik za roke (ali papirnate brisače, če aparat za sušenje rok ni zagotovljen).

V TSI namenoma ni opredeljen položaj, iz katerega lahko uporabnik invalidskega vozička to opremo doseže: nacionalne preference se na tem področju preveč razlikujejo, da bi bilo mogoče določiti enoten evropski pristop. Zato je za skladnost s TSI sprejemljivo, da je ta oprema dosegljiva z invalidskega vozička ali straniščne školjke.

2.5.16. Komponenta interoperabilnosti: Prikazovalniki (točka 5.3.1.1)

(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.

Imena postaje se lahko prikažejo v celoti ali z okrajšavo, če je to primernejše in če je okrajšava jasna. Vendar pri ocenjevanju komponente interoperabilnosti ni treba vedeti, katera imena postaj se bodo prikazala na napravi.

2.5.17. Komponenta interoperabilnosti: Previjalna miza (točka 5.3.2.5)

(3) Zloži se lahko samo z eno roko in silo, ki ne presega 25 N.

Metodologija za ocenjevanje tega parametra je na voljo v standardu, ki je naveden pod oznako V v poglavju 5.

2.5.18. Komponenta interoperabilnosti: Pripomočki za vstop: dvigala na vozilu (točka 5.3.2.10)

(2) Površina dvizne ploščadi je ne drseča. Dvizna 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 dvizno ploščadjo, pri čemer se upošteva, da je lahko invalidski voziček usmerjen naprej ali vzvratno.

(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.

Pojasnila so na voljo v točki 2.4.15.

2.6. Operativni predpisi (točki 4.4.1 in 4.4.2)

V nadaljevanju opisani operativni predpisi niso del ocenjevanja podsistemov.

Opozoriti je treba, da skladnosti s temi predpisi ni treba preveriti pri ocenjevanju podsistema ali komponente interoperabilnosti. Zato spodaj navedena pojasnila niso namenjena priglašnim organom, temveč vložnikom.

Informacije o poti se ne združujejo z oglasi.

Glede na operativne značilnosti je mogoče oglase in informacije o poti fizično ločiti (prikazati na različnih prikazovalnikih) ali prikazati na istem prikazovalniku, vendar ne sočasno.

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

Bistvene informacije so informacije, povezane z odhodi vlakov (končna postaja, čas odhoda in z njim povezane zamude, številka perona).

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. (...)

Kadar je treba sedeže obvezno rezervirati (primer (ii)), se oznaka na samem vlaku ne zahteva. V okviru sistema izdaje vozovnic bodo na voljo informacije o številkah sedežev, ki ustrezajo prednostnim sedežem.

- *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).

Možni so operativni predpisi, ki določajo, da uslužbenec potnike, ko ti prispejo na končno postajo, o tem obvesti osebno (v primeru nočnih vlakov). V tem primeru zvočnih signalov, ki se zahtevajo na podlagi točke 4.2.2.7, ni treba sprožiti.

2.7. Oznake za funkcionalno ovirane osebe (Dodatek N)

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.

Če se zahteva, da oznaka vključuje simbol, ki je „v skladu s“, se to nanaša le na simbol (slika) in ne na celotno oznako. To pomeni, da piktogram ni nujno v obliki kvadrata s pravimi koti, kot je prikazano v TSI ali referenčnih standardih, temveč lahko ima na primer zaokrožene robove. Pomembno je, da je slika na njem prisotna in skladna z zahtevami.

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

Sprejemljiva je temnomodra barva, ki se nagiba k črni, če kontrast ostane $> 0,6$.

3. OCENA SKLADNOSTI

3.1. Ocenjevanje skladnosti parametrov druge kategorije

Mednarodni in evropski standardi pomenijo najsodobnejši razvoj ali merilo uspešnosti na področju dostopnosti. Zato je skladnost s temi standardi najlažji, najbolj jasen in pogosto najcenejši pristop.

Kadar se vložnik ne odloči za uporabo takega standarda, je to sprejemljivo. Vendar lahko to vključuje dodaten napor pri dokazovanju, da je bila dosežena enakovrednost z vidika dostopnosti.

Sprejemljiva je uporaba že obstoječega nacionalnega, regionalnega ali lokalnega predpisa ali standarda ali potrjenega predpisa družbe, kadar se tak predpis splošno uporablja na drugih javnih področjih. V takem primeru je za enakovrednost treba zgolj dokazati, da se predpis ali standard že splošno uporablja v železniški infrastrukturi/infrastrukturi postaje ali na drugih javnih področjih ali da je obvezen na podlagi zakonodaje.

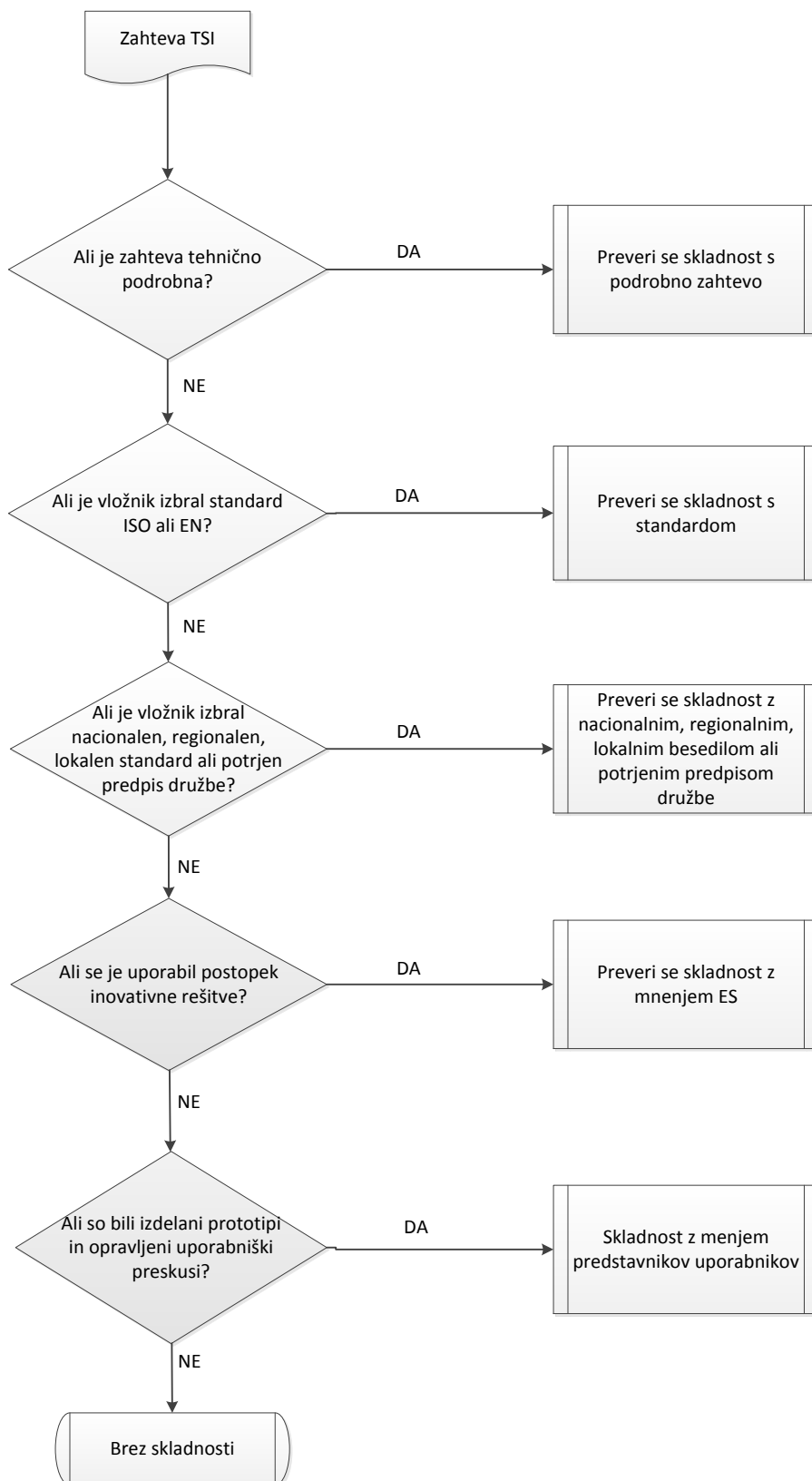
Kadar se vložnik odloči, da ne bo uporabil niti mednarodnih ali evropskih standardov niti nacionalnega, regionalnega, lokalnega predpisa ali standarda ali potrjenega predpisa ali standarda družbe, temveč drug predpis, se lahko enakovrednost dokaže z:

- uporabo postopka „inovativne rešitve“, opisanega v členu 7 uredbe Komisije (EU) št. 1300/2014, ali
- izdelavo prototipov in preskusi: preskusi vključujejo skupine predstavnikov invalidov in funkcionalno oviranih oseb, ki predstavljajo različne omejitve mobilnosti.

Spodnja slika prikazuje možnosti, ki so vložniku na voljo pri izpolnjevanju zahteve TSI, in splošno pravilo za preverjanje skladnosti s TSI v posameznem primeru.

Obvezen je samo prvi odločitveni simbol, tj. kadar je zahteva tehnično podrobna, jo je treba izpolniti.

Nato so po vrsti navedene različne možnosti glede na enostavnost dokazovanja skladnosti in ne glede na sprejemljivost rešitve: vse rešitve so enako sprejemljive in nobena ne sme veljati za bolj zaželeno od druge.



Slika 7: Sprejemljivi načini zagotavljanja skladnosti

3.2. Faze ocenjevanja

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 oprjemali;
- nosilci in oznake pohišstva;
- prostori za izdajo vozovnic in informacije;
- automati 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.

Vložnik lahko opredeli standardno rešitev, ki velja za vsako od navedenih točk (ki niso predložene izčrpno). Vložnik lahko na primer projektira standarden dostopen prostor, to zasnovo pa predloži v preverjanje priglašenemu organu, ki za ta „dostopen prostor“ izda vmesno izjavo o verifikaciji.

Po izdaji te vmesne izjave o verifikaciji lahko vložnik preverjen „dostopen prostor“ brez nadaljnjih preverjanj postavi v kateri koli novi, prenovljeni ali nadgrajeni postaji.

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.

Vrstica „Dostopi brez ovir“ v preglednici E.1 vključuje točki TSI 4.2.1.2.1 Horizontalni pretok in 4.2.1.2.2 Vertikalni pretok.

V zvezi s pripomočki za vstop na peronih (točka 4.2.1.14 TSI) se preveri samo parameter o varnem shranjevanju navedenih pripomočkov za vstop in o odsotnosti nevarnosti ali ovir za potnike. Ta točka 4.2.1.14 v preglednici ni omenjena, saj je priglašenemu organu ni treba preveriti.

4. IZVAJANJE

4.1. Uporaba te TSI za novo infrastrukturo in tirna vozila (točka 7.1.1)

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 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.

Revidirana TSI se lahko uporablja za postajne projekte, ki bi jih bilo treba običajno oceniti v skladu s TSI 2008; v takem primeru je ni treba uporabiti v celoti. Obstajajo lahko primeri, v katerih se revidirana TSI ne uporablja v celoti: kadar so na primer gradbena dela v napredni fazi, pri čemer so vhodna vrata s širino 800 mm že nameščena, zaradi česar je otežena uporaba revidirane TSI, ki zahteva širino 90 cm. To vložniku ne bi smelo preprečiti, da novo TSI uporabi na primer za označevanje navedenih vrat.

Pri tem je treba zagotoviti, da je sočasna uporaba obeh TSI dosledna in da ne vodi do protislovij ali neupoštevanja nekaterih parametrov. Navedeno mora vložnik utemeljiti, priglašeni organ pa odobriti.

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.

Namen tega stavka je pojasniti primer, ko postaja začne znova obratovati, na primer ob ponovnem začetku obratovanja prog. Če postaja, ki je bila zaprta, ker se niso ponujale nobene storitve, začne znova obratovati za potnike, se ne sme obravnavati za novo postajo, za katero velja obveznost popolne skladnosti z zahtevami iz poglavja 4, temveč za nadgrajeno obstoječo postajo, za katero velja obveznost postopnega izboljševanja dostopnosti, vključno s skladnostjo s TSI, zgolj za tiste dele, ki so nadgrajeni.

5. VELJAVNE SPECIFIKACIJE IN STANDARDI

Mednarodni in evropski standardi, ki se uporabljajo prostovoljno in so bili opredeljeni v postopku priprave TSI, so navedeni v stolpcu „Oddelki standarda št.“ v preglednici; čim večji bolj je bil naveden tisti oddelek standarda, ki je pomemben za ocenjevanje skladnosti z zahtevo TSI. Poleg tega so v stolpcu „Namen“ na voljo pisna pojasnila glede namena sklica na standard.

Preglednico bodo redno pregledovali in dopolnjevali, da se bodo upoštevali novi ali revidirani usklajeni standardi.

V letih 2015 in 2016 naj bi se objavil sklop evropskih standardov v zvezi z dostopnostjo; ta priloga bo po njihovi objavi prilagojena. Do njihove objave so v Dodatku 2 na voljo nekatere posebne metodologije iz teh standardov.

Oznaka	Značilnosti, ki se ocenjujejo	Oddelki standarda št.	Namen
A	Vidno razlikovanje	13.5, 35, 40.6 ISO 21542:2011	
		Glej oddelek 1 Dodatka 2	
B	Oznake različnih kontrastnih barv	Glej oddelek 1 Dodatka 2	
C	Otipna oznaka	40.10 do 40.13 ISO 21542:2011	Za podrobne značilnosti otipne oznake.
D	Otipne oznake na pohodni površini	Priloga A k ISO 21542:2011	
		ISO 23599:2012	
		13.5 ISO 21542:2011	Za podrobnosti v zvezi z otipnimi oznakami na pohodni površini za stopnice.
E	Berljivost pisave	Glej oddelek 2 Dodatka 2	
		40.5 ISO 21542:2011	Razen odstavka glede bralne razdalje in višine črk.
F	Upravljanje z dlanjo	Glej oddelek 3 Dodatka 2	
G	Nedrsljivost talnih površin	Glej oddelek 4 Dodatka 2	Velja za ocenjevanje pripomočkov za vstop in vstopnih stopnic tirnih vozil.
		EN 14041:2004	

Oznaka	Značilnosti, ki se ocenjujejo	Oddelki standarda št.	Namen
		DIN 51130	Sprejemljiva je kategorija R9 ali višja, v straniščih, če so zagotovljena, pa kategorija R10 ali višja. Za območja zunaj zgradbe (npr. peroni), zaščitena pred vremenskimi vplivi, velja najmanj kategorija R10. Za zunanja območja (npr. peroni), ki niso zaščitena pred vremenskimi vplivi, velja kategorija R11 ali R10/V4.
		NF XP 05-011	Sprejemljiva je kategorija PC6 ali višja, v straniščih, če so zagotovljena, pa kategorija PC10 ali višja.
		EN 13893:2002	Sprejemljiv je dinamični koeficient trenja 0,3 ali več.
		CEN/TS 16165:2012	Določitev nedrsljivosti površin za pešce – Metode vrednotenja
H	Nedrsljivost talnih površin	EN 1338 Betonski tlakovci – Zahteve in preskusne metode	
		EN 1339 Betonske plošče za tlakovanje – Zahteve in preskusne metode	
		EN 1341 Plošče iz naravnega kamna za zunanje tlakovanje – Zahteve in preskusne metode	
		CEN/TS 16165:2012	Določitev nedrsljivosti površin za pešce – Metode vrednotenja
I	Nedrsljivost pripomočkov za vstop in vstopnih stopnic	Glej oddelek 4 Dodatka 2	Velja za ocenjevanje pripomočkov za vstop in vstopnih stopnic tirnih vozil.
J	Parkirna mesta	6 ISO 21542:2011	Za ocenjevanje se uporabljata oddelka 6.2 in 6.3. Drugi odstavki se lahko uporabljajo kot smernica, vendar jih ni treba oceniti.
K	Odsevnost talne površine	ISO 2813:1999	Sprejemljiva stopnja sijaja je 50 ali nižja.

Oznaka	Značilnosti, ki se ocenjujejo	Oddelki standarda št.	Namen
L	Klančine	8.2 ISO 21542:2011	Preglednici 2 in 3 za največji naklon in dolžino klančin.
L1	Višina oprijemala	14.5 ISO 21542:2011	
M	Naprave za upravljanje vrat	18.1 in 36.1 do 36.6 ISO 21542:2011	Razen 18.1.1 za širino vrat, 18.1.5, 18.1.6, 18.1.7 in 18.1.13.
N	Označevanje prozornih ovir	18.1.5 ISO 21542:2011	
O	Dostopna stranišča	26.1 do 26.15 ISO 21542:2011	Za ocenjevanje se uporabljajo oddelek 26.4 in oddelki od 26.6 do 26.9. Drugi odstavki se lahko uporabljajo kot smernica, vendar jih ni treba oceniti.
P	Varovanje v primeru obešenih predmetov	7.14 ISO 21542:2011	
Q	Dostopen prostor	19 ISO 21542:2011	
R	Dostopni avtomati za prodajo vozovnic	36.8 ISO 21542:2011	
S	Stopnje osvetljenosti	EN 12464-1 in EN 12464-2	
		33 ISO 21542:2011	
T	Razsvetljava v sili	EN 1838:2013	
U	Piktogrami	ISO 3864-1:2011	Za barve in oblike oznak.
V	Previjalna miza	Glej oddelek 5 Dodatka 2	