

S

Европейска железопътна агенция	
Ръководство за прилагане на ТСОС „Лица с намалена подвижност“	
Съгласно Решение на Комисия С(2010)2576 от 29.4.2010 относно мандат на Агенцията	
Референтен номер на ERA:	ERA/GUI/02-2013/INT
Версия на ERA:	1.1
Дата:	18 май 2015 г.

Документ, изготвен от:	European Railway Agency Rue Marc Lefrancq, 120 BP 20392 F-59307 Valenciennes Cedex France
Вид документ:	Ръководство
Статус на документа:	Публичен

Данни за измененията

Дата на версията	Автор (автори)	Версия	Номер за раздел	Описание на изменението
3 декември 2014 г.	Звено за оперативна съвместимост на ERA	1.0		Първо публикуване
18 май 2015 г.	Звено за оперативна съвместимост на ERA	1.1		Промени въведени от Звено за оперативна съвместимост на ERA н°25 от 22/04/2015

1. ОБХВАТ НА НАСТОЯЩОТО РЪКОВОДСТВО	4
1.1. Обхват	4
1.2. Съдържание на ръководството	4
1.3. Справочни документи	4
1.4. Определения и съкращения	5
2. ПОЯСНЕНИЯ ОТНОСНО ТСОС „ЛИЦА С НАМАЛЕНА ПОДВИЖНОСТ“	6
2.1. Обхват на ТСОС	6
2.2. Определения	6
2.3. Общи параметри	7
2.4. Подсистема „Инфраструктура“	10
2.5. Подсистема „Подвижен състав“	23
2.6. Правила за експлоатация (точки 4.4.1 и 4.4.2)	33
2.7. Означения във връзка с лица с намалена подвижност (допълнение Н)	34
3. ОЦЕНКА НА СЪОТВЕТСТВИЕТО	36
3.1. Оценка на параметрите от категория 2	36
3.2. Етапи на оценката	38
4. ПРИЛАГАНЕ	40
4.1. Прилагане на настоящата ТСОС за нова инфраструктура (точка 7.1.1)	40
5. ПРИЛОЖИМИ СПЕЦИФИКАЦИИ И СТАНДАРТИ	41

1. ОБХВАТ НА НАСТОЯЩОТО РЪКОВОДСТВО

1.1. Обхват

Настоящият документ е приложение към „Ръководството за прилагане на Техническите спецификации за оперативна съвместимост (ТСОС)“. Той съдържа информация относно прилагането на Регламент (ЕС) № 1300/2014 на Комисията от 18 ноември 2014 година относно техническите спецификации за оперативна съвместимост, свързани с достъпността на железопътната система на Съюза за лица с увреждания и лица с намалена подвижност .

Ръководството следва да се чете и използва само във връзка с ТСОС „Лица с намалена подвижност“. То е предназначено да улесни прилагането на тази техническа спецификация за оперативна съвместимост, а не да я замени.

Следва да се взема предвид и общата част от „Ръководството за прилагане на ТСОС“.

1.2. Съдържание на ръководството

В следващите раздели на настоящия документ в заштриховани карета са поместени извлечения от оригиналния текст на ТСОС „Лица с намалена подвижност“, които са придружени с текст, съдържащ насоки.

Не са дадени насоки по отношение на точките, във връзка с които оригиналният текст на ТСОС не се нуждае от допълнително обяснение.

Прилагането на насоките е доброволно. Те не съдържат нови изисквания в допълнение към предвидените в ТСОС.

Насоките са предоставени във вид на допълнителен обяснителен текст и, където е уместно, на препратки към стандарти, с които се доказва съответствие с ТСОС. Съответните стандарти са изброени в глава 5 от настоящия документ.

Посочените стандарти не трябва в никакъв случай да се разглеждат като единствено приемливо средство за осигуряване на съответствие с изискванията на ТСОС.

Наред с горното ръководството съдържа и някои насоки за стратегията за прилагане.

1.3. Справочни документи

Справочните документи са изброени в общата част на „Ръководството за прилагане на ТСОС“.

Потребителите на ръководството следва да използват техническите становища и страницата със съвети на ERA, където редовно се публикуват допълнителни уточнения, обяснения и поправки на текста на ТСОС:

[Становища и съвети](#)

И накрая, издаваните от NB-Rail (Асоциацията на нотифицираните органи) въпроси, пояснения и препоръки за употреба също са полезен източник на пояснения:

[Документи на Nb-rail](#)

1.4. Определения и съкращения

Определенията и съкращения са дадени в точки 2.2 и 2.3 от ТСОС „Лица с намалена подвижност“, както и в общата част на „Ръководството за прилагане на ТСОС“.

2. ПОЯСНЕНИЯ ОТНОСНО ТСОС „ЛИЦА С НАМАЛЕНА ПОДВИЖНОСТ“

2.1. Обхват на ТСОС

Обхват във връзка с подсистема „Инфраструктура“

Настоящата ТСОС е приложима за всички обществено достъпни зони на гарите, предназначени за транспорт на пътници, които се управляват от железопътното предприятие, управителя на инфраструктурата или управителя на гарата. Това включва предоставянето на информация, закупуването на билет и неговото проверяване, ако това е необходимо, както и възможността да се чака пристигането на влака.

Това определение на обхвата във връзка с инфраструктурата пояснява, че ТСОС се отнася само до тези части от гарите, **които са предназначени за транспорт** (а не например до частите, използвани като търговски центрове). Освен това е уточнено, че ТСОС се прилага само към гарите, но не (например) към аварийните изходи, безопасните зони в тунели или прелезите, които не са част от безпрепятствения маршрут на съответната гара.

Зоните, които не се управляват от железопътното предприятие, управителя на инфраструктурата или управителя на гарата (пряко или чрез подизпълнители), са изключени от обхвата на ТСОС. Това се отнася например за паркингите.

2.2. Определения

2.2.1. Определение за лица с намалена подвижност

„Лице с увреждания и лице с намалена подвижност“ е всяко лице с постоянно или временно физическо, психическо, умствено или сетивно увреждане, което в съчетание с различни пречки може да му попречи изцяло и ефективно да използва транспорта наравно с другите пътници, или лице, чиято подвижност при използването на транспорт е намалена поради възрастта.

Транспортирането на товари с големи размери (например велосипеди и обемист багаж) не попада в обхвата на настоящата ТСОС.

Горното определение е изведено от текста на член 1 от Конвенцията на Организацията на обединените нации за правата на хората с увреждания. В неговия обхват не са изрично включени лицата с деца, лицата с обемист багаж и чужденците, които не познават местния език. В обхвата на определението не са включени автоматично възрастните хора и бременните жени.

Що се отнася до последните две категории, те не се характеризират системно с намалена подвижност, но очевидно в резултат напредналата възраст може да намали скоростта на придвижване и способността на пътниците да се движат в гарата и в подвижния състав. Поради това възрастните пътници могат да се считат за лица с намалена подвижност в сравнение със

средния пътник. Аналогично бременността не във всички случаи поражда намалена подвижност. Когато обаче подвижността на бременна пътничка е ограничена (напр. когато такава пътничка не е в състояние да се придвижва лесно и бързо), такава пътничка може да се счита за лице с намалена подвижност.

С оглед на горното изменението на определението няма за резултат промяна на броя на седалките за ползване с предимство. Не са променени и пиктограмите, използвани за обозначаване на седалките за ползване с предимство: символите, изобразяващи бременна жена и възрастно лице са приети в целия свят.

2.2.2. Други определения

Достъп на едно ниво

Достъпът на едно ниво е достъп от перона до входната врата на подвижния състав, за който може да се докаже, че:

- пролуката между ръба на прага на вратата (или отворената мостова плоскост на тази врата) и ръба на перона не е повече от 75 mm, измерена хоризонтално, и не е повече от 50 mm, измерена вертикално, и*
- подвижният състав няма вътрешно стъпало между прага и вестибюла.*

За да бъде доказано изпълнението на горните изисквания, пролуката следва да бъде изчислена в съответствие с изискванията на ТСОС „Лица с намалена подвижност“, точка 4.2.2.11.1, параграфи 1 и 2 (δh = хоризонтална пролука, а δv = вертикална пролука), и точка 2.5.10 от настоящото ръководство за прилагане при радиус на кривата на коловоза от 300 m и прав и равен коловоз.

2.3. Общи параметри

2.3.1. Пояснение на двете категории, посочени за подсистемата „Инфраструктура“ (точка 4.2.1)

2) *Основните параметри, които са посочени в точки 4.2.1.1—4.2.1.15, се прилагат за обхвата на подсистемата „Инфраструктура“, определен в точка 2.1.1. Те могат да бъдат разделени на две категории:*

- такива, за които трябва да се определят технически подробности, като например параметрите по отношение на перона и как да бъдат достигнати пероните. В този случай основните параметри са описани поотделно, а техническите подробности, които да бъдат спазени, за да е изпълнено изискването, са уточнени;*
- такива, за които не е необходимо да се определят технически подробности, като например наклонът на рампи или характеристиките на места за паркиране. В този*

случай основният параметър е определен като функционално изискване, което може да бъде изпълнено чрез използване на няколко технически решения.

По отношение на втората категория основни параметри работната група, която изготви ТСОС „Лица с намалена подвижност“, предвиди възможността тези параметри във всички случаи да попадат в обхвата на международни (ISO) или европейски (EN) стандарти, с няколко изключения¹.

Поради това за тези параметри в ТСОС е предвидено функционално изискване на високо ниво: в настоящото ръководство за прилагане са изброени някои международни и европейски стандарти, които заявителят може да приложи, за да изпълни това функционално изискване.

Прилагането на тези стандарти е доброволно и заявителят може във всички случаи да прилага други стандарти, за да изпълни изискванията. Всъщност мерките, които са предмет на функционалните изисквания, по правило попадат в обхвата на национални, регионални или местни стандарти, а в някои случаи и на вътрешни правила на търговски дружества.

Принципите относно прилагането на стандарти, различни от изброените в настоящото ръководство за прилагане, са, както следва:

- национални/регионални/местни стандарти могат да се прилагат, когато осигуряват решение, което е равностойно на посоченото в изброените в настоящото ръководство стандарти;
- национални/регионални/местни стандарти могат да се прилагат само на територията, включена в техния териториален обхват: едно от основанията за заличаване на някои от подробните изисквания в ТСОС е стремежът към известно хармонизиране на местно равнище. Заявител, който желае да прилага „чуждестранен“ стандарт, би влязъл в изрично противоречие с тази цел;
- вътрешни правила на търговски дружества могат да се прилагат, когато тези правила се основават на посочените по-горе стандарти или са валидирани от представителна група потребители.

Понятието „равностоен“ означава „който има същите или сходни последици“ съгласно определението в речника „Collins“:

равностоен, прилагателно име

1. *еднакъв или взаимно заменяем по отношение на своята стойност, количество, значение и т.н.,*
2. *който има същите или сходни последици или значение.*

Примери за равностойни решения са дадени в допълнение 1.

В следващите точки тези изисквания са обозначени като „параметри от категория 2“.

Насоки за оценка на параметрите от категория 2 са дадени в глава 3.

¹ В изключителни случаи, когато даден параметър не е предмет на международен, европейски или или дори на местен стандарт, е възможно да се приложат стандарти от други държави — членки на ЕС, или от други региони в същата държава членка.

2.3.2. Контраст

Контрастът е параметър от категория 2.

Изискването за „контрастен цвят спрямо фона“ се среща често в текста на ТСОС. Казано общо, видимият контраст се изразява в разлика между коефициентите на отразяване на светлината или разлика по отношение на яркостта.

Съдържащите се в ТСОС изисквания за осигуряване на контраст могат да бъдат изпълнени посредством прилагане на стандартите, посочени в глава 5, индекс А.

Може да се използва и методиката, представена в Препоръка за използване № 053, издадена от NB-Rail (вж. точка 1.3), която може да бъде адаптирана посредством пряко използване на коефициентите на отразяване съгласно RAL.

Други стандарти могат да се прилагат в съответствие с правилата, посочени в точка 2.3.1.

За оценка на този параметър е достатъчно да се предостави техническото досие за продукта (продуктите). За оценката не трябва да се вземат предвид фактори като сняг, лед, дъжд и различни условия на осветяване (сенки).

В някои точно определени случаи ТСОС изисква поставяне на самоконтрастиращи маркировки на елементи като помощни средства за качване: тъй като помощните средства за качване представляват препятствия за останалите пътници, когато са в работно положение, те често биват премествани и поради това не могат да бъдат възприети въз основа на техния „контраст спрямо фона“. Методика за поставяне на самоконтрастиращи маркировки е дадена в стандартите, посочени в глава 5, индекс Б.

2.3.3. Тактилна маркировка

Изискването за „тактилно“ обозначаване се среща често в текста на ТСОС. Тактилното обозначаване е параметър от категория 2.

Съдържащите се в ТСОС изисквания за осигуряване на тактилни знаци и тактилно управление могат да бъдат изпълнени посредством прилагане на стандартите, посочени в глава 5, индекс В.

Изискванията съгласно ТСОС за осигуряване на тактилни обозначения на пешеходната повърхност могат да бъдат изпълнени посредством прилагане на стандартите, посочени в глава 5, индекс Г.

Други стандарти могат да се прилагат в съответствие с правилата, посочени в точка 2.3.1.

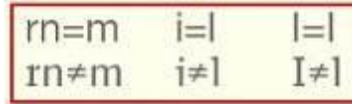
2.3.4. Четливост на типографски шрифт

Четливостта на даден типографски шрифт е свързана с лекотата, с която даден символ може да бъде отличен от останалите символи. Четливостта е параметър от категория 2.

Съдържащите се в ТСОС изисквания за осигуряване на четливостта на шрифтове могат да бъдат изпълнени посредством прилагане на стандартите, посочени в глава 5, индекс Д.

Други стандарти могат да се прилагат в съответствие с правилата, посочени в точка 2.3.1.

В стандартите обикновено се препоръчва използването на безсерифни шрифтове („серифи“ са малките завършващи чертички в краищата на буквите; „безсерифните“ шрифтове са лишени от такива завършващи чертички). Някои шрифтове обаче използват хоризонтални линии за постигане на по-добра четливост. Такива шрифтове не следва да се бъркат със серифни шрифтове.



Фигура 1: пример за използване на хоризонтални линии (на втория ред) за постигане на по-добра четливост, които не са серифи.

2.3.5. Задействане с ръце

Съдържащите се в ТСОС изисквания за осигуряване на устройства, които могат да се задействат с ръце, могат да бъдат изпълнени посредством прилагане на стандартите, посочени в глава 5, индекс Е.

2.3.6. Противоплъзгащи свойства на подовите повърхности

Противоплъзгащите свойства са параметър от категория 2.

Противоплъзгащите свойства на подовите настилки на елементите от инфраструктурата могат да се оценяват в съответствие със стандартите, посочени в 5, индекс Ж.

За външни площи противоплъзгащите свойства могат да се оценяват в съответствие със стандартите, посочени в глава 5, индекс 3.

Други стандарти могат да се прилагат в съответствие с правилата, посочени в точка 2.3.1.

За оценка на този параметър е достатъчно да се предостави техническото досие за продукта (продуктите), използвани за подовата настилка (настилки). При провеждане на изпитвания оценката не трябва да отчита фактори като наличие на сняг, лед, пясък, дъжд и паднали листа.

Оценката на противоплъзгащите свойства на помощните средства за качване и стъпалата за качване в подвижния състав може да се извърши в съответствие с методиката, дадена в глава 5, индекс И.

2.4. Подсистема „Инфраструктура“

2.4.1. Съоръжения за паркиране за лица с увреждания и лица с намалена подвижност (точка 4.2.1.1)

1) *На гарите, които имат зона за паркиране, трябва да има достатъчно приспособени паркоместа, резервирани за ползване от лица с увреждания и лица с намалена*

подвижност, имащи съответни права, разположени възможно най-близо до достъпен вход в рамките на зоната за паркиране.

Броят и характеристиките на паркоместата са параметри от категория 2.

Допустимите технически средства, които могат да се използват за изпълнение на изискването, са описани в стандартите, посочени в 5, индекс Й.

Други стандарти могат да се прилагат в съответствие с правилата, посочени в точка 2.3.1.

2.4.2. Безпрепятствен маршрут (точка 4.2.1.2)

1) *Трябва да се осигурят безпрепятствени маршрути, които свързват следните обществено достъпни зони на инфраструктурата, когато са налице:*

- (...)

Съгласно изискването, формулирано с това изречение, всички маршрути, свързващи обществено достъпните зони на дадена гара, попадащи в обхвата на ТСОС, трябва да са безпрепятствени маршрути.

Това не означава, че всички части на даден маршрут трябва да са еднакво достъпни за всички пътници: съгласно определението, съдържащо се в точка 2.3 от ТСОС „*маршрутът може да се раздели на части, така че да се удовлетворят по-добре потребностите на всички лица с увреждания и лица с намалена подвижност. Комбинацията от всички части на безпрепятствения маршрут е маршрутът, достъпен за лица с увреждания и лица с намалена подвижност*“.

Например безпрепятствен маршрут може да представлява комбинация от част без стъпала, втора част с тактилно обозначена пътека и допълнителни части. Не е задължително тези допълнителни части да са безстъпални или оборудвани с насочващи тактилни обозначения на пешеходната повърхност и те могат да включват стълби, при условие че тези стълби съответстват на изискванията на ТСОС (контраст, предупредителни тактилни обозначения на пешеходната повърхност, двоен парапет).

1) *Трябва да се осигурят безпрепятствени маршрути, които свързват следните обществено достъпни зони на инфраструктурата, когато са налице:*

- (..)
- *чакални помещения*
- (..)

Чакалните помещения могат да бъдат определени като места за изчакване на заминаването на влака, които имат следните характеристики:

- осигурени са места за сядане;

- осигурена е информация за заминаващите влакове;
- пътниците са защитени от метеорологичните въздействия (дъжд, слънце, вятър).

В ТСОС е направено разграничение между „чакално помещение“ и „перон, където е разрешено чакането на влакове от пътниците“ (вж. точка 4.2.1.7, параграф 3).

В текста на ТСОС е използван и терминът „подслон“ (вж. точка 6.2.4). С този термин се обозначава конструкция с покрив за защита от метеорологичните въздействия, но не непременно и стени. Обикновен подслон, изграден на перона, не следва да се приравнява на чакално помещение, освен ако има всички изброени по-горе характеристики.

3) Подовите повърхности и настилки на безпрепятствените маршрути трябва да са с нисък коефициент на отразяване.

Коефициентът на отразяване на подовата повърхност и/или настилката е параметър от категория 2.

Допустимите технически средства, които могат да се използват за изпълнение на изискването за бои и лакове, са описани в стандартите, посочени в глава 5, индекс К. За всички други видове материали и/или настилки на земната повърхност не е необходимо да се извършва оценка.

Други стандарти могат да се прилагат в съответствие с правилата, посочени в точка 2.3.1.

2.4.3. Вертикално придвижване (точка 4.2.1.2.2)

2) Стълбите по безпрепятствения маршрут трябва да имат минимална ширина от 160 см, измерена между парапетите. Най-малко първото и последното стъпало трябва да са означени с контрастна лента, а тактилни предупредителни указатели трябва да се поставят най-малко преди първото низходящо стъпало.

Характеристиките на контрастната лента и тактилните предупредителни указатели на повърхността са параметри от категория 2. За информация относно контрастните и тактилните характеристики вж. точки 2.3.2 и 2.3.3.

3) за лицата с увреждания и лицата с намалена подвижност, които не могат да ползват стълби, трябва да се инсталират рампи, когато не са осигурени асансьори. Те трябва да имат умерен наклон. Стръмен наклон е позволен само за рампи на къси разстояния.

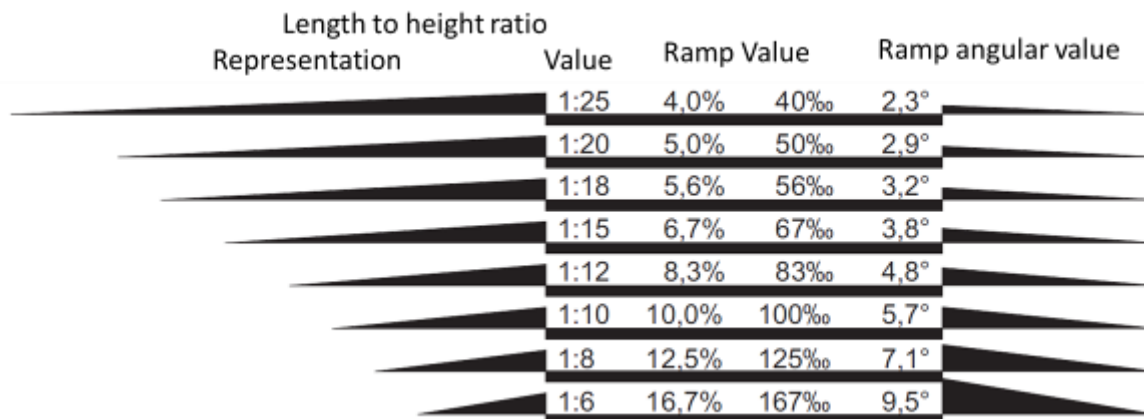
Характеристиките на рампите са параметри от категория 2.

Допустимите технически средства, които могат да се използват за изпълнение на изискването, са описани в стандартите, посочени в глава 5, индекс Л.

Други стандарти могат да се прилагат в съответствие с правилата, посочени в точка 2.3.1.

На следната графика е представено преобразуването на наклона на рампите, както и други интересни данни:

- в лявата част на графиката е представено съотношението между височината и дължината, въз основа на което може да се получи необходимата дължина на рампите за преодоляване на определено вертикално разстояние;
- в дясната част на графиката са дадени данни за ъгловия наклон, като е показано вертикалното разстояние, преодоляно от рампи с еднаква дължина и различен ъгъл на наклона.



Фигура 2: таблица за преобразуване и нагледно представяне на рампите

EN	BG
Length to height ratio	Съотношение между височината и дължината
Representation	Представяне
Value	Наклон
Ramp	Рампа
Value	Наклон
Ramp angular value	Ъглов наклон на рампата

4) Стълбите и рампите трябва да са оборудвани с парапети от двете страни и на две нива.

Височината на парапетите е параметър от категория 2.

Допустимите технически средства, които могат да се използват за изпълнение на изискването, са описани в стандартите, посочени в глава 5, индекс Л1.

Други стандарти могат да се прилагат в съответствие с правилата, посочени в точка 2.3.1.

2.4.4. Обозначаване на маршрута (точка 4.2.1.2.3)

2) *Информация за безпрепятствените маршрути трябва да се предоставя на хора със зрителни увреждания най-малко чрез тактилни обозначения и контрастни обозначения върху пешеходната повърхност. Настоящата точка не се прилага за безпрепятствени маршрути от и до паркинги.*

Характеристиките на тактилните и контрастните обозначения на пешеходната повърхност са параметри от категория 2. Вж. точки 2.3.2 и 2.3.3 от настоящото ръководство.

Като допълващи средства за предоставяне на информация могат да се използват звукови и тактилни знаци, сигнализиращи устройства с говор или планове, изобразени с брайлово писмо.

2.4.5. Врати и входи (точка 4.2.1.3)

2) *Вратите трябва да имат минималната използваема ширина от 90 см и да могат да се задействат от лица с увреждания и лица с намалена подвижност.*

Характеристиките на устройствата за задействане на вратите са параметри от категория 2.

Приложимите технически средства, които могат да се използват за изпълнение на изискването, са описани в стандартите, посочени в глава 5, индекс М.

Други стандарти могат да се прилагат в съответствие с правилата, посочени в точка 2.3.1.

2.4.6. Обозначаване на прозрачни препятствия (точка 4.2.1.5)

1) *Прозрачните препятствия, разположени по маршрутите, използвани от пътниците, или край тях, напр. стъклени врати или прозрачни стени, трябва да са маркирани. Тези маркировки сигнализират за наличието на прозрачни препятствия. Те не се изискват, ако пътниците са защитени от сблъскване с прозрачните препятствия по друг начин — например чрез парпети или непрекъснати скамейки.*

Характеристиките на маркировките, поставяни върху прозрачни препятствия, са параметри от категория 2.

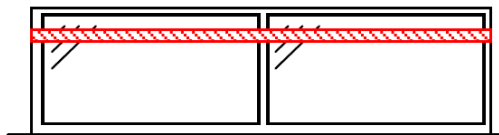
Допустимите технически средства, които могат да се използват за изпълнение на изискването, са описани в стандартите, посочени в глава 5, индекс Н.

Други стандарти могат да се прилагат в съответствие с правилата, посочени в точка 2.3.1.

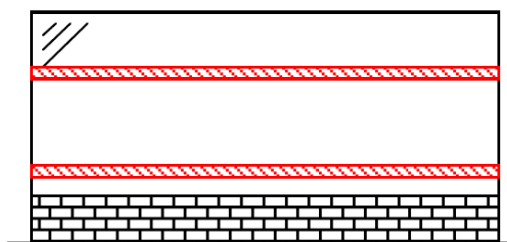
Не се изисква маркиране на следните частично остъклени повърхности:

- обекти за търговия на дребно на трети лица в зоната, управлявана от управителя на гарата (например витрини на магазини, използвани за представяне на продаваните в тях продукти).

Частично остъклени стени и перила се оценяват, само когато е възможно да бъдат маркирани с една или повече контрастни ленти с оглед на височината на елемента (вж. примерите по-долу).



Фигура 3: пример за стъклени перила



Фигура 4: пример за частично остъклена стена

Не се изисква маркиране на прозрачни препятствия с височина под 950 mm.

Може да се приеме, че парапетът и рамката на стъклени перила отговарят на изискванията за такива маркировки, когато са достатъчно широки (височина от 100 mm и контраст спрямо фоновата повърхност).

2.4.7. Тоалетни и съоръжения за смяна на пелени (точка 4.2.1.6)

1) Ако на гарата има тоалетни, най-малко една кабина, обща и за двата пола, трябва да е достъпна за инвалидна количка.

Характеристиките на тоалетните, достъпни за инвалидни колички, са параметри от категория 2.

Допустимите технически средства, които могат да се използват за изпълнение на изискването, са описани в стандартите, посочени в глава 5, индекс О.

Други стандарти могат да се прилагат в съответствие с правилата, посочени в точка 2.3.1.

2) Ако на гарата има тоалетни, трябва да са осигурени съоръжения за смяна на пелени, които да са достъпни както за мъже, така и за жени.

Съоръженията за смяна на пелени трябва да са достъпни за лица, използващи инвалидни колички (както мъже, така и жени).

2.4.8. Мебелировка и свободно стоящи устройства (точка 4.2.1.7)

1) *Всички мебели и свободно стоящи устройства на гарите трябва да контрастират спрямо околния фон и да имат заоблени ръбове.*

Свободно стоящи устройства са тези фиксирани или подвижни елементи, които не са част от конструкцията на сградата и могат да представляват препятствия: осветителни стълбове, информационни табла или колони, кошове за отпадъци и т.н. Елементите, които не попадат в обхвата на това определение, са оборудването за сигнализация, асансьорите, външните стълбища, стените, всякакви висящи съоръжения, които са окачени на височина над 210 cm от пешеходната повърхност, и елементи с ширина повече от 200 cm, перпендикулярна на посоката на движение (например огради, подслони за изчакване и т.н.). Околният фон в контекста на тази разпоредба е подовата повърхност около елемента от мебелировката и/или свободното стоящо устройство, както и намиращите се в съседство стени или конструкции, ако има такива.

Контрастът с фона е параметър от категория 2. Вж. точка 2.3.2 от настоящото ръководство за прилагане.

Понятието „заоблени ръбове“ има обратно значение на понятието „остри ръбове“, определено в точка 2.5.1.

2) *На територията на гарата мебелировката и свободно стоящите устройства (включително конзоли и окачени обекти) трябва да са разположени на места, където не затрудняват слепите или хората със зрителни увреждания, или могат да бъдат открити от лица, използващи бастун за слепи.*

В този параграф свободно стоящите устройства (поставени на пода) и конзолите/окачените елементи (които обикновено са закрепени за стени или тавани) са разгледани заедно, защото всички те са препятствия. Важно е те да бъдат разположени правилно, встрани от безпрепятствените маршрути.

Освен това, когато конзоли и окачени елементи са разположени твърде ниско, те могат да представляват неподлежащи на откриване препятствия за хората със зрителни увреждания. Същото важи и за елементи като наклонени стълбове, колони или стълби, които могат да представляват опасност. Например по отношение на стълбите, когато пространството под тях е отворено, е необходимо да бъде монтирано предпазно устройство, което да блокира пространството, в което свободната височина под стълбите не е достатъчна.

По принцип за всеки конзолно или висящ окачен или наклонен елемент следва да бъде оценена необходимостта от монтиране на предпазни устройства на нивото на пода.

Минималната височина и другите характеристики на предпазните устройства са параметри от категория 2.

Приложимите технически средства, които могат да се използват за изпълнение на изискването, са описани в стандартите, посочени в глава 5, индекс П.

Други стандарти могат да се прилагат в съответствие с правилата, посочени в точка 2.3.1.

Алтернативна възможност е конзолно окачените елементи, монтирани на височина под 2100 mm, които навлизат на повече от 150 mm в пешеходното пространство, да се обозначават с

препятствие с максимална височина 300 mm, което може да бъде открито от слепи лица, които използват бастун за слепи.

2.4.9. Продажба на билети, информационни гишета и места за оказване на помощ на потребителите (точка 4.2.1.8)

1) *Когато по протежение на безпрепятствен маршрут има гишета за ръчна продажба на билети, информационни гишета и места за оказване на помощ на потребителите, най-малко едно гише трябва да е достъпно за инвалидни колички и за хора с нисък ръст и най-малко едно гише трябва да е оборудвано със система с индуктивен контур за слухов апарат.*

Характеристиките на достъпните гишета са параметри от категория 2.

Допустимите технически средства, които могат да се използват за изпълнение на изискването, са описани в стандартите, посочени в глава 5, индекс Р.

Други стандарти могат да се прилагат в съответствие с правилата, посочени в точка 2.3.1.

2) *Ако има стъклена преграда между пътника и продавача на билети на гишето за продажба, тя трябва да е подвижна, или, ако не е подвижна, гишето трябва да е снабдено с разговорно устройство. Стъклените прегради трябва да са от прозрачно стъкло.*

Използват се много различни видове прегради, не всички от които са от стъкло. Следователно под „стъкло“ в контекста на този параметър следва да се разбира прозрачен материал. Значението на термина може да обхваща и други материали като ПММК или поликарбонат.

За целите на оценката на този параметър терминът „прозрачен“ означава, че материалът е прозрачен и позволява преминаване на поне 50 % от светлината.

Ако в прозрачната преграда са пробити отвори, които позволяват преминаване на звука, не е необходимо да се монтира разговорно устройство.

4) *Когато на гарата по протежение на безпрепятствен маршрут са поставени автомати за продажба на билети, поне един от тях трябва да има интерфейс, който е достъпен за лица в инвалидни колички и хора с нисък ръст.*

Характеристиките на достъпните автомати за продажба на билети са параметри от категория 2.

Приложимите технически средства, които могат да се използват за изпълнение на изискването, са описани в стандартите, посочени в глава 5, индекс С.

Други стандарти могат да се прилагат в съответствие с правилата, посочени в точка 2.3.1.

2.4.10. Осветление (точка 4.2.1.9)

- 1) *Осветеността на външните площи на гарата трябва да е достатъчна, за да улеснява намирането на пътя и да подчертае промените на ниво, вратите и входовете.*
- 2) *Осветеността по протежение на безпрепятствените маршрути трябва да бъде адаптирана към визуалната необходимост на пътника. Специално внимание трябва да се обръща на промените на нивата, гишетата и автоматите за продажба на билети, информационните гишета и информационните екрани.*

Осветеността на описаните зони е параметър от категория 2.

Приложимите технически средства, които могат да се използват за изпълнение на изискването, са описани в стандартите, посочени в глава 5, индекс Т.

Други стандарти могат да се прилагат в съответствие с правилата, посочени в точка 2.3.1.

- 4) *Аварийното осветление трябва да осигурява достатъчна видимост за евакуация и за намиране на противопожарното оборудване и оборудването за безопасност.*

Аварийното осветление е параметър от категория 2.

Приложимите технически средства, които могат да се използват за изпълнение на изискването, са описани в стандартите, посочени в глава 5, индекс У.

Други стандарти могат да се прилагат в съответствие с правилата, посочени в точка 2.3.1.

2.4.11. Визуална информация: означения, пиктограми, печатна и-динамична информация (точка 4.2.1.10)

- 1) *Трябва да се предоставя следната информация:*
 - *Информация и инструкции за безопасност.*
 - *Знаци за предупреждение, забрана и задължително действие.*
 - *Информация относно заминаването на влакове.*
 - *Информация за съоръженията, с които разполага гарата, и за пътя за достъп до тях.*

Информацията за заминаването на влакове включва като минимум информация за планирания час на заминаване. Не е задължително да се посочва действителният час на заминаване. На гарите и пероните не е задължително да се монтира система за динамична визуална информация.

2) Шрифтовете, символите и пиктограмите, използвани като визуална информация, трябва да контрастират със своя фон.

Контрастът с фона е параметър от категория 2. Вж. точка 2.3.2 от настоящото ръководство за прилагане.

3) Обозначения се поставят във всички точки, където пътниците трябва да вземат решение за маршрута, и на определени интервали по маршрута. Указателите, символите и пиктограмите трябва да са разположени последователно по целия маршрут.

Това изискване изразява необходимостта от предоставяне на достатъчна информация, за да могат пътниците да вземат решение. Например надписът „Към пероните“ по принцип е подходящо да бъде поставен на първия пункт на вземане на решение за маршрута при влизането в гарата, но не и на местата, където трябва да бъдат поставени знаци, указващи всеки отделен перон.

Когато маршрутът, водещ към определена зона, е дълъг, се препоръчва съответните обозначения да се повтарят през определени интервали (приблизително не по-рядко от всеки 100 m), за да се даде увереност на пътниците, че следват правилния маршрут.

4) Информацията относно заминаването на влаковете (включително местоназначение, междинни спирки, номер на перон и време) трябва да е разположена на височина максимално 160 cm, най-малко на едно място на дадена гара. Това изискване се отнася както за печатна, така и за динамична информация, в зависимост от това каква се предлага.

Предоставянето на визуална информация на височина максимум 160 cm е предназначено за хора със зрителни увреждания, за които, в случай на предоставяне на динамична информация, формулата, определяща областта на приложение на екраните (точка 5.3.1.1, параграф 3 от ТСОС) не е приложима, поради това че те могат да виждат само на много късо разстояние. Поради това тези хора трябва да имат възможност да разгледат съвсем отблизо изобразената информация.

За тези хора трябва да бъде предоставено подходящо и достъпно средство за изобразяване на визуална информация на едно място във всяка гара. Управителят на гарата/инфраструктурата е компетентен да определи дали да бъде предоставена печатна или динамична информация.

Хората със зрителни увреждания следва да бъдат насочени към това място посредством подходяща насочваща система.

б) Всички знаци за безопасност, предупреждение, задължително действие и забрана трябва да включват пиктограми.

Пиктограмите са обозначения, които съдържат само графични символи и/или изображения в рамка с определено значение.

Приложимите технически средства, които могат да се използват за изпълнение на изискването, са описани в стандартите, посочени в глава 5, индекс Ф.

Други стандарти могат да се прилагат в съответствие с правилата, посочени в точка 2.3.1.

9) Следните специфични графични символи и пиктограми трябва да се монтират заедно със символа за инвалидна количка в съответствие с допълнение Н:

- В случай, че на перона има информация за композицията на влака — указание за мястото на качване на инвалидните колички.

Указанието за мястото на качване на инвалидните колички, илюстрирано със символ за инвалидна количка, следва да бъде включено само в информацията за композицията на влака. Не е задължително да се поставя маркировка на повърхността на перона.

2.4.12. Ширина на перона и ръб на перона (точка 4.2.1.12)

1) Опасната зона на перона започва от ръба от страна на релсите на перона и се дефинира като пространството, където на пътниците не е позволено да стоят при пристигане или преминаване на влакове.

Границите на опасната зона се определят в съответствие с националните правила.

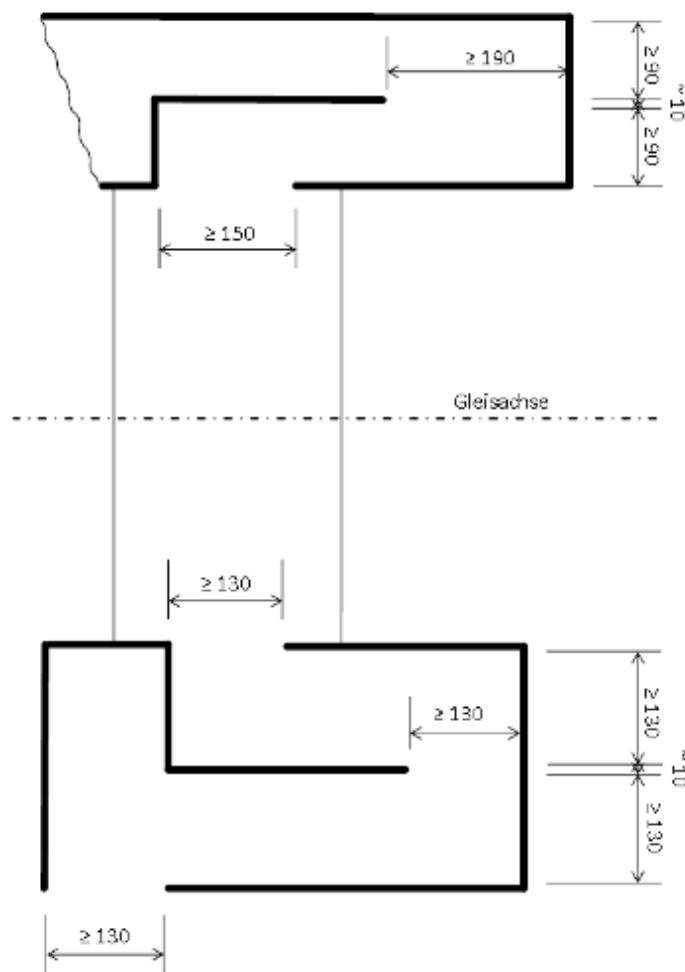
Минималната ширина на перона без препятствия трябва да е ширината на опасната зона плюс ширината на две противоположни свободни пътеки по 80 ст (160 ст). Този размер може да намалее до 90 ст в двата края на перона.

Изискването относно ширината се прилага както към пероните, обслужващи един коловоз, така и към островните перони.

2.4.13. Прелези за пресичане на коловозите между пероните от пътници (точка 4.2.1.15)

– където подходите към прелезите са оборудвани с възпиращи съоръжения за безопасност, за да се предотврати неволно/неконтролирано пресичане на железопътните линии, минималната ширина на пътеките в права линия и в съоръжението може да бъде по-малка от 120 см, но трябва да не е по-малка от 90 см; тя трябва да е достатъчна, за да позволява на ползвателя на инвалидна количка да маневрира.

На следния чертеж са илюстрирани допустимите решения, осигуряващи на ползвателите на инвалидни колички достатъчно пространство за маневриране. Първото решение е съобразено с перони с конструктивни ограничения.



Фигура 5: пътека за преминаване и възпиращи съоръжения на прелез за пресичане на коловозите

2.4.14. Съставен елемент на оперативната съвместимост: Екрани (точка 5.3.1.1)

1) *Екраните трябва да са с размер, подходящ за показване на наименованията на отделните гари или думи от съобщенията. Всяко наименование на гара или дума от съобщение трябва да се изобразява на екрана в продължение най-малко на 2 секунди.*

Наименованията на гарите могат да се изобразяват в пълен или в съкратен вид, ако това е удобно и ако съкращението е разбираемо. За оценката на съставния елемент на оперативната съвместимост обаче не е необходимо да е известно кои наименования на гари ще изобрази устройството.

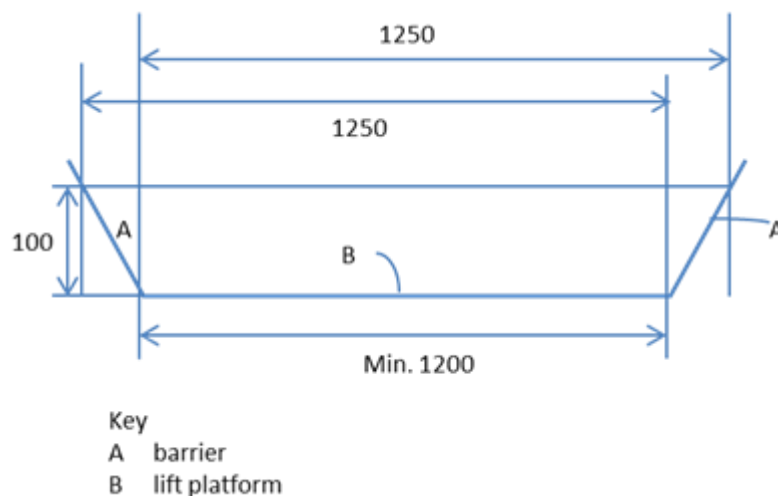
2.4.15. Съставен елемент на оперативната съвместимост: Асансьори на перона (точка 5.3.1.3)

5) *На нивото на повърхността, платформата на асансьора трябва да има вътрешна ширина минимум 800 mm и дължина 1200 mm. Съгласно допълнение М на височина 100 mm над платформата на асансьора трябва да има допълнителна дължина от 50 mm за поместване на краката, като се отчитат както вътрешната, така и външната ориентация на ползвателя на инвалидна количка.*

14) *Преградата на товарния ръб (външната преграда), която функционира като товарна рампа, когато асансьорът е на нивото на земята, когато е повдигната или затворена трябва да е достатъчна (или в противен случай за целта се осигурява допълнителна система), за да предотврати излизането на електрическа инвалидна количка извън платформата и да не поддаде на натиска ѝ.*

Следният чертеж илюстрира допустимо средство за изпълнение на изискванията.

Изисквана допълнителна дължина за поместване на краката: 1250 mm, която следва да бъде осигурена в двата края на платформата (за ориентация на инвалидната количка с лице навън и с лице навътре).



Фигура 6: свободна дължина на платформата на асансьора

EN	BG
Min. 1200	Мин. 1200
Key	Легенда
A - barrier	A — преграда
B - lift platform	B — платформа на асансьора

За да се предотврати излизането на електрическа инвалидна количка извън преградата, се препоръчва височината на преградите да е 100 mm (такава височина е предвидена например в стандарт EN 1756-2:2004+A1:2009: Заден товароподемен борд. Платформени подемници за монтиране към превозни средства на колела. Изисквания за безопасност. Част 2: Заден товароподемен борд за пътници).

2.5. Подсистема „Подвижен състав“

2.5.1. Седалки (точка 4.2.2.1)

1) На всички седалки от страната на пътеката трябва да има монтирани ръкохватки или вертикални парапети или други приспособления, които могат да се ползват за постигане на индивидуална стабилност при ползване на пътеката, освен ако седалката в изправено положение е на разстояние 200 mm от:

- облегалката на друга седалка, разположена в обратна посока, която е оборудвана с ръкохватка или вертикален парапет или други приспособления, които могат да се ползват за постигане на индивидуална стабилност
- парапет или преграда.

Когато на седалките са монтирани ръкохватки (т.е. компоненти, които са закрепени с двата си края към седалката), не се изисква тези ръкохватки да отговарят на изискванията по отношение на парапетите, посочени в точка 4.2.2.9 от ТСОС.

4) *Ръкохватките или другите приспособления не трябва да имат остри ръбове.*

Под остър ръб се разбира тънък ръб, който може да причини порязване, или рязко очертан край или прекъсване на повърхност, който създава потенциален риск от нараняване на пътниците при нормална употреба.

2.5.2. Седалки за ползване с предимство (точка 4.2.2.1.2.1)

1) *Не по-малко от 10 процента от седалките в дадена влакова композиция или отделно возило, както и в съответните класи, трябва да са проектирани като седалки за ползване с предимство от лица с увреждания и лица с намалена подвижност.*

Броят на седалките (от който се изчислява 10-процентният дял) включва всички видове седалки с изключение на сгъваемите седалки във вестибюла и нормативно определените места за инвалидни колички. Местата за инвалидни колички, приспособленията за стабилизиране на правостоящи пътници и всякакво друго оборудване, което не е предназначено за пълноценно сядане на ползвателите, не се считат за седалки.

Когато 10-процентният дял от общия брой на седалките не е цяло число, броят на седалките за ползване с предимство се закръгля нагоре.

Когато подвижният състав е оборудван със седалки за прехвърляне от инвалидни колички, тези седалки може да бъдат включени в 10-процентния дял от седалки за ползване с предимство, ако отговарят на съответните изисквания.

Когато подвижният състав е оборудван със сгъваеми и неподвижни седалки, делът на седалките за ползване с предимство, които са сгъваеми, не следва да е по-голям от дела на седалките за обща употреба, които са сгъваеми.

3) *Седалките за ползване с предимство се разполагат в салона за пътници и в близост до външните врати. В двуетажни возила или влакови композиции седалки за ползване с предимство могат да се разполагат и на двата етажа.*

Това изискване не означава, че всички седалки, които са разположени в близост до вратите за качване, са седалки за ползване с предимство. Освен това няма изискване всички седалки за ползване с предимство да бъдат разположени в непосредствена близост до вратите за качване.

За оценката на този параметър на етапа на проектиране нотифицираните органи следва да проверят само дали седалките за ползване с предимство са обозначени като такива в общия план на оценяваното возило.

4) *Нивото на оборудването, монтирано на седалките за ползване с предимство, трябва да е най-малко същото като това на монтираното на общите седалки от същия вид оборудване.*

5) *Когато седалките от даден вид са оборудвани с подлакътници, седалките за ползване с предимство от същия вид трябва да са оборудвани с подвижни подлакътници.*

Терминът „вид“ в контекста на тази разпоредба се отнася например до седалки от първа или от втора класа, седалки, разположени на редове или една срещу друга и т.н.

Например когато седалки от втора класа, разположени на редове, са оборудвани със съгъваеми масички и джобове за списания, седалките за ползване с предимство във втора класа също трябва да са оборудвани със съгъваеми масички и джобове за списания.

б) *Седалките за ползване с предимство не трябва да са съгъваеми.*

Съгъваема седалка е седалка, която се премества нагоре във вертикално положение, когато никой не я използва.

2.5.3. Места за инвалидни колички (точка 4.2.2.2)

1) *Броят на местата за инвалидни колички във влаковата композиция, зависи от нейната дължина (без локомотива или челния моторен вагон) и не трябва да е по-малък от броя, посочен в следната таблица:*

<i>Дължина на влаковата композиция</i>	<i>Брой на местата за инвалидни колички във всяка влакова композиция</i>
<i>Под 30 m</i>	<i>1 място за инвалидни колички</i>
<i>От 30 до 205 m</i>	<i>2 места за инвалидни колички</i>
<i>Над 205 метра — до 300 метра</i>	<i>3 места за инвалидни колички</i>
<i>Над 300 метра</i>	<i>4 места за инвалидни колички</i>

Таблица 5, Брой на местата за инвалидни колички според дължината на влаковата композиция

В този контекст под „влакова композиция“ се разбира моторен вагон или неделим влаков състав или няколко такива единици, които се експлоатират като влак или като състав от пътнически вагони в предварително установена композиция. Съгласно точка 6.2.7 от глава 6 на ТСОС „Лица с намалена подвижност“ не е необходимо единиците, предназначени за обща експлоатация, които се доставят като индивидуални возила, да отговарят на тези изисквания.

Следователно във връзка с оценяването на такива единици, предназначени за обща експлоатация (т.е. оценяване на пътнически вагони), не е необходимо във всеки вагон да са предвидени места за инвалидни колички.

Както е посочено в точка 6.2.7 от настоящата ТСОС, железопътното предприятие носи отговорност при композирането на влак да бъдат изпълнени изискванията на ТСОС. Следователно посочените по-горе изисквания подлежат на изпълнение на експлоатационно ниво.

б) Задната част на инвалидна количка трябва да е конструктивен елемент или друго приемливо приспособление с ширина най-малко 700 mm. Височината на конструктивния елемент или приспособлението трябва да може да предпазва инвалидната количка, разположена с гръб към него, от обръщане назад.

В някои държави обикновено мястото за инвалидни колички в допълнение към задължителните елементи включва и облегалка. Облегалката е по-висока и по-тясна от конструктивния елемент. Такова оформление не е забранено, стига конструктивният елемент под облегалката да е в съответствие с горното изискване.

10) При влаковете с проектна скорост над 250 km/h, с изключение на двуетажните влакове, трябва да бъде възможно за ползвател на инвалидна количка, който заема място за инвалидна количка, да се прехвърли на пътническа седалка, която е оборудвана с подвижни подлакътници. Такова прехвърляне се извършва самостоятелно от ползвателя на инвалидната количка. В този случай, се допуска седалката за придружаващия да се намира в друг ред. Това изискване се прилага до достигане на броя на местата за инвалидни колички за влакова единица, посочени в таблица 5.

Този параметър има отражение върху разпределението на мястото за инвалидни колички. За разлика от разпоредбите относно достъпа до тоалетна, тук не е задължително да се осигури както страничен, така и фронтален достъп до седалките за прехвърляне. Достатъчно е осигуряването на един от двата вида достъп. Няма изискване прехвърлянето да се осъществява с помощта на персонала. Прехвърлянето се извършва самостоятелно или с помощта на личен асистент.

След прехвърлянето инвалидната количка може да остане в близост до седалката, така че да не пречи на останалите пътници. Не се изисква наличието на място за багаж или устройство за прикрепяне. Разбирането ни е, че от седалката за прехвърляне може да няма достъп до устройството за повикване на помощ.

Седалките за прехвърляне може да се съгваеми (с две фиксирани положения — работно и сгънато). Те не могат да са от вида със съгваема седалка.

13) Устройството за повикване на помощ не трябва да е поставено в тясна ниша, която възпрепятства извършването на непосредствено преднамерено действие с ръце, но може да бъде защитено от случайно включване.

14) Интерфейсът на това устройство за повикване на помощ трябва да съответства на определеното в точка 5.3.2.6.

В точка 5.3.2.6 са определени изискванията за съставен елемент на оперативната съвместимост „устройство за повикване на помощ“. По конкретно устройството трябва „да е обозначено със знак, имащ зелен или жълт фон (съгласно спецификацията, посочена в допълнение А, индекс 10 от ТСОС), върху който е разположен бял символ, представляващ звънец или телефон“. Този символ е специфичен за устройствата за повикване на помощ, намиращи се на места за инвалидни

колички, в универсални тоалетни и спални купета, достъпни за инвалидни колички. Не се изисква тези устройства да са разположени в близост до други комуникационни устройства, намиращи се във влака.

Под „*непосредствено преднамерено действие с ръце*“ следва да се разбира действие с ръце, което се изпълнява от потребителя чрез уникално действие. В този случай „*непосредствено*“ има значението на „без да е извършвано преди това“, а не „в рамките на определен брой секунди“.

2.5.4. Външни врати (точка 4.2.2.3.2)

1) *Вратите, които се използват за достъп на инвалидни колички, трябва да са ясно обозначени със знак в съответствие с допълнение Н.*

Изискваният знак е международният символ за инвалидна количка в съответствие със спецификацията, посочена в допълнение А, индекс 12 към ТСОС. Изисква се единствено знакът да бъде поставен върху вратата за качване на инвалидни колички или много близо до нея. Не е необходимо знакът да се поставя на всеки вагон заедно със стрелка, указваща посоката, в която се намира вратата за качване на инвалидни колички.

2.5.5. Вътрешни врати (точка 4.2.2.3.3)

б) *Ако над 75 % от повърхността на вратата е от прозрачен материал, тя трябва да е маркирана ясно с визуални обозначения.*

Съществуват няколко възможности за ясно маркиране на такива прозрачни врати. Примери могат да бъдат намерени в стандартите, посочени в глава 5, индекс Н.

За параметрите на подвижния състав са приложими принципите, обяснени в точка 2.3.1. Следователно са допустими и технически решения, които съответстват на посочените по-горе стандарти.

2.5.6. Тоалетни (точка 4.2.2.5)

1) *Когато влакът е оборудван с тоалетни, трябва да има универсална тоалетна, достъпна от мястото за инвалидни колички.*

4) *Когато влакът е оборудван с тоалетни, в тях трябва да има осигурени удобства за смяна на пелени.*

Във връзка с оценката на единици, предназначени за обща експлоатация (т.е. оценка на пътнически вагони) не се изисква всеки вагон, снабден със стандартни тоалетни, да бъде оборудван с универсални тоалетни или удобства за смяна на пелени.

Както е посочено в точка 6.2.7 от ТСОС, железопътното предприятие носи отговорност при композирането на влак да бъдат изпълнени изискванията на ТСОС. Следователно посочените по горе изисквания подлежат на изпълнение на експлоатационно ниво.

2.5.7. Свободни пътеки (точка 4.2.2.6)

- 1) *От входа на возилото участъкът от свободната пътека трябва да отговаря на следните изисквания:*
- *през возилата съгласно фигура Й.1 от допълнение Й,*
 - *между свързаните возила от една влакова композиция, съгласно фигура Й.2 от допълнение Й,*
 - *към и от вратите, достъпни за инвалидни колички, местата за инвалидни колички и зоните, достъпни за инвалидни колички, включително спални места и универсални тоалетни, ако има такива, съгласно фигура Й.3 от допълнение Й.*

Ползвателите на инвалидни колички трябва да имат възможност за достъп до различни обособени места във влака: такива са във всички случаи специално предназначеният вестибюл и места за инвалидни колички, а също тоалетните, когато са налице такива, спалните места и пр. Вътрешното разположение на влака трябва да не позволява ползвателите на инвалидни колички да се озоват в „задънена улица“.

- 2) *Изискването за минимална височина не е необходимо да се проверява във:*
- *всички зони на двуетажни возила,*
 - *зоните на проходите и вратите на едноетажни возила,*
- В тези области се допуска намалена височина, дължаща се на конструктивни ограничения (габарити, физическото пространство).*

Фигурите, поместени в допълнение Й, са приложими спрямо седящите и стоящите места за пътници в едноетажни вагони. Приема се е, че в някои конкретни места в пътническите едноетажни вагони определените изисквания за минимална височина няма да бъдат изпълнени. Такива места са зоните на проходите и вратите. Също така не е задължително спазването на изискването за минимална височина в двуетажните пътнически вагони.

В тази връзка ТСОС не посочва минимална стойност и нотифицираните органи са инструктирани да не проверяват височината, а само ширината на свободните пътеки.

- 3) *В съседство с мястото за инвалидна количка и на други места, където се очаква да завиват инвалидни колички 180°, трябва да е осигурено пространство за завиване с минимален диаметър 1500 mm. Пространството за инвалидната количка може да бъде част от кръга на завиване.*

Тази точка не се прилага по отношение на тоалетни модули, за които са валидни специфични за тях изисквания. Тя се прилага само по отношение на коридори във влака.

Забележка: дори за обръщане само на 180° е необходимо наличието на място за обръщане на 360° с диаметър 1500 mm.

2.5.8. Указателни обозначения, пиктограми и тактилна информация (точка 4.2.2.7.2)

3) Следните специфични пиктограми трябва да се монтират заедно със символа за инвалидна количка в съответствие с допълнение Н:

- Насочваща информация за достъпните за инвалидна количка приспособления и услуги
- Индикация на мястото на вратите, достъпни за инвалидни колички извън влака
- Индикация на мястото за инвалидни колички във влака
- Индикация на универсални тоалетни

Разрешено е комбинирането на символите с други такива (например номер на вагон, тоалетна и др.).

Изискваният знак е международният символ за инвалидна количка в съответствие със спецификацията, посочена в допълнение А, индекс 12 от ТСОС.

2.5.9. Парапети (точка 4.2.2.9)

5) Тези парапети трябва да са:

- вертикални парапети, разположени на височина от 700 mm до 1200 mm над прага на първото стъпало за всички външни врати.
- допълнителни парапети на височина между 800 mm и 900 mm над първото използваемо стъпало и успоредни на линията на ръба на стъпалото за входните врати с повече от две входни стъпала.

Референтна точка за всички измервания относно даден парапет е центърът на съответния парапет.

2.5.10. Положение на стъпалото за качване и слизание от возилото (точка 4.2.2.11.1)

1) Трябва да се демонстрира, че точката, разположена в средата на ръба на стъпалото на всяка врата за качване, от двете страни на возило, намиращо се в работен режим и съоръжено с нови колела, разположено централно върху релсите, е в рамките на повърхност, определена като „място на стъпалото“ на фигура 1 по-долу.

В тази разпоредба „стъпало“ означава първото стъпало на возилото, което пътникът използва при качване във влака, или последното при слизание. Обикновено това е стъпалото, което е най-близо до ръба на перона. Стъпалото може да е фиксирано или подвижно.

2) Стойностите на bq_0 , δ_h , δ_{v+} и δ_{v-} зависят от вида на перона, на който е предвидено да спира подвижният състав. Те трябва да отговарят на следните изисквания:

- bq_0 трябва да се изчислява въз основа на междурелсието, при което е предвидено да се експлоатира влакът в съответствие със спецификацията, посочена в допълнение А, индекс 8. Междурелсиата са определени в глава 4.2.3.1 от ТСОС „Инфраструктура“.
- δ_h , δ_{v+} и δ_{v-} са определени в таблици 7—9.

Разстоянието по хоризонтала δ_h се изчислява в съответствие със стандарт EN 15273-1:2013, приложение 31

Разстоянието по вертикала δ_v следва да се изчислява при:

- номинална височина на перона съгласно ТСОС „Инфраструктура“: 2013 г., точка 4.2.9.2;
- номинална височина за влизане във возилото, измерена от релсите съгласно конструктивните чертежи при проектна маса, както е определено в стандарт EN 15663:2009 (вж. също точка 6.2.3.2 от ТСОС „Лица с намалена подвижност“);
- нулево надвишение на коловоза.

2.5.11. Стъпала за качване/слизание (точка 4.2.2.11.2)

2) Вътрешните стъпала за достъп отвън трябва да имат минимална дълбочина 240 mm между вертикалните ръбове на стъпалото и максимална височина 200 mm. Височината на всяко стъпало може да бъде увеличена най-много до 230 mm, ако бъде доказано, че това води до намаляване с едно стъпало на общия брой необходими стъпала.

5) Външните стъпала за достъп, неподвижни или подвижни, трябва да имат височина максимум 230 mm и дълбочина минимум 150 mm.

8) За подвижен състав, предназначен да спира при нормална експлоатация на съществуващи перони с височина под 380 mm, чиито врати за качване на пътници са над

талигите, не се изисква да е в съответствие с точки (2) и (5) по-горе, ако може да се докаже, че така се постига по-добро разпределение на височината на стъпалата.

Основният принцип, залегнал в параметър 4.2.2.11.2, параграф 8, е, че не може да се иска подвижният състав да компенсира всички несъответствия на инфраструктурата в сравнение с целевата система.

Допустимо е, когато перонът е по-нисък от 380 mm, подвижният състав да не отговаря на изискванията на параграфи 2 и 5, ако това води до по-добро разпределение на височината на стъпалата. В този случай ТСОС не поставя изискване за наличие на четири стъпала, тъй като наличието на талигите прави това невъзможно. Също така това затруднява много изпълнението на изискването за дълбочина на стъпалата от 240 mm.

В резултат на това достъпът до такъв подвижен състав може да остане затруднен. Целта на ТСОС обаче не е да „премахне“ тази конкретна архитектура на подвижния състав, която има някои предимства от гледна точка на капацитета. Инфраструктурата следва в бъдеще да бъде адаптирана, така че да отговаря по-добре на изискванията за достъпност, отправени към железопътната система.

Следва да се отбележи също, че съгласно преразгледаната ТСОС трябва да бъдат изготвени списъци на активите и да бъде приложен план за изпълнение за подобряване на достъпността. С оглед на срока на експлоатация на подвижния състав предлагането на подобен проект за подвижен състав навярно е израз на краткосрочна стратегия.

2.5.12. Подвижно стъпало и мостова плоскост (точка 4.2.2.12.1)

4) Разтварянето на подвижното стъпало или мостовата плоскост трябва да е приключило преди отворът на вратата да позволи на пътника да премине, и обратно, прибирането на стъпалото или плоскостта може да започне едва след като разтворът на вратата повече не позволява преминаване на пътници.

Няма изискване в експлоатацията подвижното стъпало да се активира на всеки цикъл на отваряне/затваряне на вратата.

Нотифицираните органи се приканват да вземат предвид това съображение при оценката на този параметър.

2.5.13. Съставен елемент на оперативната съвместимост: интерфейс на устройството за управление на вратата (точка 5.3.2.1)

2) То трябва да може да бъде намерено чрез докосване (напр.: тактилни обозначения); тези обозначения трябва да указват функцията.

Например функцията „отваряне на вратата“ може да бъде обозначена със следните символи „< >“, а затварянето на вратата може да се обозначи с насрещните символи „> <“.

2.5.14. Съставен елемент на оперативната съвместимост: стандартни и универсални тоалетни: общи параметри (точка 5.3.2.2)

(1) Всички устройства за управление, включително това за пускане на водата, трябва да имат цвят, контрастиращ с фоновата повърхност, и да могат да бъдат разпознати чрез допир.

Следва да се направи изключение за устройствата, контролирани чрез инфрачервени лъчи. В този случай пиктограмата трябва да може да бъде разпозната чрез допир, но това не е задължително за самото устройство.

2.5.15. Съставен елемент на оперативната съвместимост: универсални тоалетни (точка 5.3.2.4)

10) Цялото оборудване трябва да е лесно достъпно за ползватели на инвалидни колички.

Елементите от оборудването са: стойка за тоалетна хартия, бутон за пускане на водата, умивалник, сапунерка за течен сапун, огледало, кран за вода и сешоар за ръце (или хартиени салфетки, когато не е предвиден сешоар за ръце).

В ТСОС умишлено не се разглежда въпросът за положението, от което ползвателят на инвалидна количка може да достигне до това оборудване: националните предпочитания по този въпрос се различават твърде много, за да може да се постигне обща европейска позиция. Следователно за осигуряване на съответствие с ТСОС е достатъчно това оборудване да може да се достигне или от положението на инвалидната количка, или от тоалетната чиния.

2.5.16. Съставен елемент на оперативната съвместимост: екрани (точка 5.3.1.1)

1) Екраните трябва да са с размер, подходящ за показване на наименованията на отделните гари или думи от съобщенията. Всяко наименование на гара или дума от съобщение трябва да се изобразява на екрана в продължение най-малко на 2 секунди.

Наименованията на гарите могат да се изобразяват в пълен или в съкратен вид, ако това е по-удобно и ако съкращението е разбираемо. За оценката на съставния елемент на оперативната съвместимост обаче не е необходимо да е известно кои наименования на гари ще изобрази устройството.

2.5.17. Съставен елемент на оперативната съвместимост: маса за смяна на пелени (точка 5.3.2.5)

3) Тя трябва да може да се прибира само с една ръка, използвайки сила, не по-голяма от 25 N.

В стандарта, посочен в глава 5, индекс X, е представена методика за оценка на този параметър.

2.5.18. Съставен елемент на оперативната съвместимост: помощни средства за качване: бордови асансьори (точка 5.3.2.10)

2) Повърхността на платформата на асансьора трябва да е противоплъзгаща. На нивото на повърхността, платформата на асансьора трябва да има вътрешна ширина минимум 760 mm и дължина 1200 mm. Съгласно допълнение M на височина 100 mm над платформата на асансьора трябва да има допълнителна дължина от 50 mm за поместване на краката, като се отчитат както вътрешната, така и външната ориентация на ползвателя на инвалидна количка.

12) Преградата на товарния ръб (външната преграда), която функционира като товарна рампа, когато асансьорът е на нивото на земята, когато е повдигната или затворена трябва да е достатъчна (или в противен случай за целта се осигурява допълнителна система), за да предотврати излизането на електрическа инвалидна количка извън платформата и да не поддаде на натиска ѝ. Тя трябва да може да се прибира само с една ръка, използвайки сила, не по-голяма от 25 N.

За пояснения вж. точка 2.4.15.

2.6. Правила за експлоатация (точки 4.4.1 и 4.4.2)

Следните правила за експлоатация не съставляват част от оценката на подсистемите.

Напомняме, че не е необходимо да се проверява съответствието с тези правила при оценката на подсистемата или съставния елемент на оперативната съвместимост. Следователно приведените по-долу пояснения са предназначени за заявителите, а не за нотифицираните органи.

Не се допуска комбиниране на реклами и маршрутна информация.

В зависимост от експлоатационните характеристики рекламите и маршрутната информацията могат да бъдат разделени физически (да не са на един екран) или да се изобразяват на един и същи екран, но не по едно и също време.

Необходимо е да се прилагат правила за експлоатация, осигуряващи съгласуваност между съществената визуална и гласова информация (вж. точки 4.2.1.10 и 4.2.1.11). Персоналът, който изготвя съобщенията, трябва да следва стандартни процедури с цел постигане пълна съгласуваност на съществената информация.

Съществена информация е информацията, засягаща заминаването на влаковете (направлението, часът на заминаване и закъсненията, номера на перона).

Достъп и резервиране на места с предимство

Съществуват две възможни състояния във връзка с местата, класифицирани като „места с предимство“; i) свободни и ii) резервирани (вж. точка 4.2.2.1.2). В случай i) правилата за експлоатация са насочени към другите пътници (напр. осигуряването на обозначения), изисквайки от тях да дават предимство на всички категории лица с увреждания и лица с намалена подвижност, които са определени като имащи право да ползват такива седалки, и да освобождават заетите седалки за ползване с предимство, ако е необходимо. В случай ii) правилата за експлоатация трябва да се прилагат от железопътното предприятие, за да се гарантира, че системата за резервация и продажба на билети е справедлива по отношение на лица с увреждания и лица с намалена подвижност.

В случай че седалките трябва да бъдат задължително запазвани (случай ii)), не се изисква поставянето на означения в самия влак. В системата за продажба на билети ще присъства информация относно това кои номера на седалки съответстват на седалки за ползване с предимство.

- *Правила за оповестяване на крайното местоназначение и следващата спирка*

Необходимо е да се прилагат правила за експлоатация, гарантиращи оповестяване на следващата спирка не по-късно от 2 минути преди събитието (вж. точка 4.2.2.7).

Може да съществуват правила за експлоатация, които предвиждат член на персонала да информира индивидуално пътниците за следващата гара при приближаване на гарата на местоназначение (за нощни влакове). В тези случаи не е необходимо да се използват звуковите сигнали, изисквани съгласно точка 4.2.2.7.

2.7. Означения във връзка с лица с намалена подвижност (допълнение Н)

Международен знак за инвалидна количка

Знакът, обозначаващ зони, достъпни за инвалидна количка, трябва да включва символ в съответствие със спецификацията, посочена в допълнение А, индекс 12.

Знак за индуктивен контур

Знакът, указващ къде има монтирани индуктивни контури, трябва да включва символ в съответствие със спецификацията, посочена в допълнение А, индекс 13.

Знак за седалки за ползване с предимство

Знакът, указващ къде се намират седалките за ползване с предимство, трябва да включва символи в съответствие с фигура Н.1.

Когато се изисква знакът да включва символ „в съответствие с“, това се отнася само до символа (изображението), а не до целия знак. Това означава, че формата на пиктограмата не е задължително да бъде квадрат с остри ъгли, както е показано в ТСОС, или в приведените стандарти, а може да има например заоблени ъгли. Важно е изображението вътре да е налице и да е в съответствие.

Знаците, предвидени в точка 4.2.1.10, трябва да имат тъмносин фон, на който е изобразен бял символ. Тъмносиният цвят трябва да има контраст от 0,6 по отношение на белия.

Допустимо е тъмно синьо до черно, стига контрастът да остане > 0,6.

3. ОЦЕНКА НА СЪОТВЕТСТВИЕТО

3.1. Оценка на параметрите от категория 2

Международните и европейските стандарти представляват най-високите достижения или еталоните по отношение на достъпността. Следователно осигуряването на съответствие с тези стандарти е най-лесният, най-безспорният и в много случаи най-евтиният подход.

Допустимо е заявителят да избере да не приложи такъв стандарт. При прилагането на този подход обаче може да се наложи полагането на допълнителни усилия, за да се докаже, че е постигната еквивалентност по отношение на достъпността.

Допустимо е прилагането на съществуващо национално, регионално или местно правило или стандарт или валидирани вътрешни правила на дружество, когато такива правила се прилагат обичайно в други обществено достъпни зони. В такива случаи доказването на еквивалентност се състои в доказване единствено на това, че правилото или стандартът вече се прилага обичайно по отношение на железопътната/гаровата инфраструктура или на други обществено достъпни зони или че прилагането му е задължително съгласно законодателството.

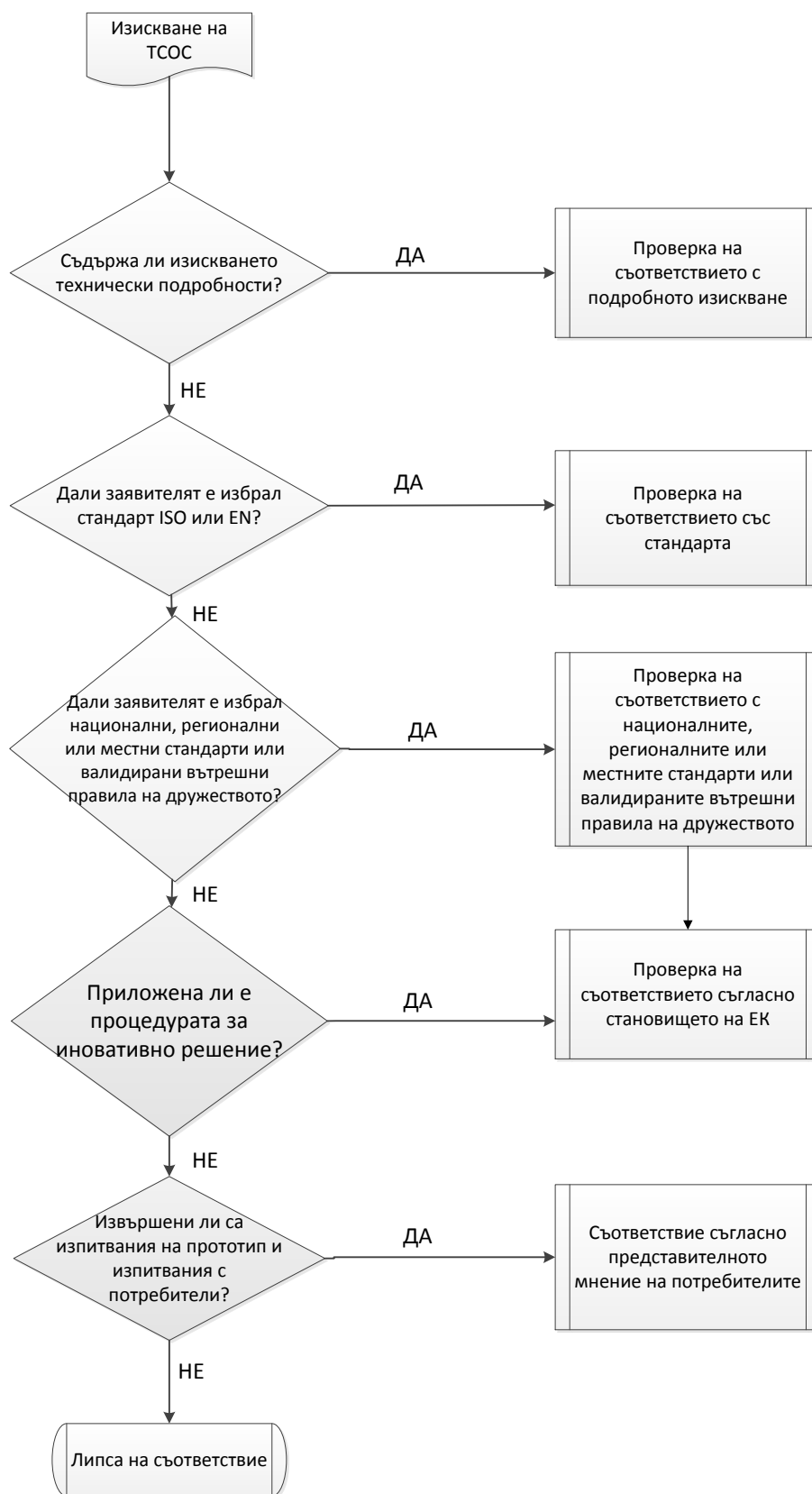
Когато заявителят избере да приложи друго правило, а не международен или европейски стандарт или национален, регионален, местен стандарт или валидирани вътрешни правила на дружество, еквивалентността може да се докаже чрез:

- прилагането на процес на „новаторско решение“, описан в член 7 от регламент (ЕС) № 1300/2014 на Комисията, или
- използване на прототипи и изпитвания: изпитванията трябва да включват представителни групи от лица с намалена подвижност, представящи различни ограничения в подвижността.

Фигурата по-долу илюстрира предоставените на заявителя възможности за покриване на изискване на ТСОС и общото правило за проверка на съответствието с ТСОС във всеки от случаите.

Единствено въпросът в първата кутийка има задължително решение, т.е. когато в изискването има технически подробности, спазването му е задължително.

По-нататък са посочени различни възможности, подредени в съответствие с леснотата на доказване на съответствието, а не на допустимостта на решенията: всички решения са еднакво допустими и никое от тях не може да се счита за предпочитано пред другите.



Фигура 7: допустими средства за доказване на съответствие

3.2. Етапи на оценката

6.2.4. Технически решения, позволяващи да се предположи постигането на съответствие на етапа на проектиране

По отношение на настоящата ТСОС подсистема „Инфраструктура“ може да се разглежда като съвкупност от последователности от повтарящи се подкомпоненти като:

- паркинги,*
- врати и входове, прозрачни препятствия и тяхната маркировка,*
- тактилни обозначения на пешеходната повърхност, тактилна информация по протежение на безпрепятствените маршрути,*
- рампи и стълби с парапети,*
- монтиране и обозначаване на мебелировка,*
- гишета за продажба на билети или информационни гишета,*
- автомати за продажба и проверка на билети,*
- визуална информация: означения, пиктограми и динамична информация,*
- перони, включително краища и ръбове, подслони и чакални, когато има такива,*
- прелези за пресичане на коловозите от пътници*

За тези подкомпоненти на подсистемата „Инфраструктура“ презумпцията за съответствие може да се оценява на етапа на проектиране преди началото на който и да е конкретен проект и независимо от него. Междинна декларация за проверка (ISV) се издава от нотифициран орган на етапа на проектиране.

Заявителят може да определи стандартно решение, обхващащо всички изброени по-горе точки (които не са изчерпателно изброени). Например заявителят може да проектира стандартно достъпно гише и да поиска проверка на проекта от нотифицирания орган, който в резултат да издаде междинна декларация за проверка на това „достъпно гише“.

След като бъде издадена междинна декларация за проверка, заявителят може да инсталира провереното „достъпно гише“ на всяка нова, обновена или модернизирана гара без допълнителни проверки.

Характеристиките на подсистемата за оценяване по време на съответните фази са посочени в допълнение Д на настоящата ТСОС, в таблица Д.1 за подсистемата „Инфраструктура“ и таблица Д.2 за подсистемата „Подвижен състав“. Заявителят потвърждава за всяка подсистема, че тя съответства на типа.

В таблица Д1, редът „безпрепятствен маршрут“ се отнася както до точка 4.2.1.2.1 „Хоризонтално придвижване“, така и до точка 4.2.1.2.2 „Вертикално придвижване“ от ТСОС.

Що се отнася до помощните средства за качване на пероните (точка 4.2.1.14 от ТСОС), единственият параметър, който подлежи на проверка, е сигурното съхранение на тези помощни средства и липсата на препятствия и опасност за пътниците. Точка 4.2.1.14 не е спомената в таблицата, защото няма изискване да бъде проверявана от нотифициран орган.

4. ПРИЛАГАНЕ

4.1. Прилагане на настоящата ТСОС за нова инфраструктура (точка 7.1.1)

Настоящата ТСОС не се отнася за нови гари, за които вече е издадено разрешение за строеж или които са предмет на договор за строителни работи, който или вече е подписан или се намира във финалния етап на тържбна процедура към датата на прилагане на настоящата ТСОС. Независимо от това, в такива случаи се прилага ТСОС „Лица с намалена подвижност“ от 2008 г. в рамките на нейния обхват. За проектите, при които ще трябва да се прилага ТСОС „Лица с намалена подвижност“ от 2008 г., се допуска (но не е задължително) да се използва преработената версия — или изцяло, или отделни раздели от нея. В случай на заявление, ограничено до конкретни раздели, заявителят трябва да обоснове и документира, че приложимите изисквания са адекватни, като това трябва да бъде одобрено от нотифицирания орган.

Преразгледаната ТСОС може да се прилага по отношение на проекти за гари, които нормално следва да бъдат оценявани съгласно ТСОС от 2008 г. В тези случаи невинаги е необходимо техническата спецификация да се прилага в нейната цялост. Може да са налице основания преразгледаната ТСОС да не бъде приложена изцяло: например строителните работи са напреднали или вече са инсталирани входни врати с ширина 800 mm, което затруднява прилагането на преразгледаната ТСОС, съгласно която се изискват 90 см. Това не означава, че например заявителят не може да използва новата ТСОС за обозначаването на тези врати.

В тези случаи е необходимо да се гарантира, че съвместното прилагане на различните ТСОС е последователно и не води до противоречия или до неприлагането на някои от параметрите. Заявителят следва да обоснове такова съвместно прилагане, а нотифицираният орган следва да го одобри.

Когато гари, които дълго време са били закрити за услуги за превоз на пътници, се пускат отново в експлоатация, това може да се разглежда като обновяване или модернизиране в съответствие с точка 7.2.

Предназначението на това изречение е да разясни случая на повторно пускане в експлоатация на гари в контекста например на повторно пускане в експлоатация на линии. В случаите, когато дадена гара е пусната повторно в експлоатация след като е била затворена поради прекратяване на транспортната услуга, такава гара не следва да се разглежда като нова гара, която подлежи на пълно съответствие с изискванията на глава 4, а като модернизирана съществуваща гара, която подлежи на постепенно подобряване на достъпността, включително на осигуряване на съответствие с ТСОС само по отношение на частите, които са били модернизирани.

5. ПРИЛОЖИМИ СПЕЦИФИКАЦИИ И СТАНДАРТИ

Установените в процеса на изготвяне на настоящата ТСОС международни и европейски стандарти, подлежащи на доброволно прилагане, са изброени в таблицата в колона „Точка (точки) от стандарт N°“. До колкото е възможно е определена разпоредбата от стандарта, която е относима към оценката на съответствието с изискването на ТСОС. Освен това в колоната „Предназначение“ е предоставено писмено обяснение относно основанието за позоваване на стандарта.

Таблицата подлежи на редовно преразглеждане, за да се вземат предвид новите или преразгледаните хармонизирани стандарти.

По специално през 2015 или 2016 г. се очаква публикуването на поредица европейски стандарти относно достъпността. Настоящото приложение ще бъде адаптирано след тяхното публикуване. До публикуването на тези стандарти някои специфични методики от тези стандарти ще са достъпни в допълнение 2.

Индекс	Характеристики, подлежащи на оценка	Точка (точки) от стандарт N°	Предназначение
А	Контраст	ISO 21542:2011, параграфи 13.5, 35 и 40.6	
		Вж. допълнение 2, параграф 1	
Б	Самоконтрастираща маркировка	Вж. допълнение 2, параграф 1	
В	Тактилна маркировка	ISO 21542:2011, параграф 40.10—40.13	За подробните характеристики на тилната маркировка.
Г	Тактилни обозначения на пешеходната повърхност	ISO 21542:2011, приложение А	
		ISO 23599:2012	
		ISO 21542:2011, параграф 13.5	За подробните характеристики на тактилните обозначения на пешеходната повърхност за стълби
Д	Четливост на типографски шрифт	Вж. допълнение 2, параграф 2	
		ISO 21542:2011, параграф 40.5	Освен параграфа относно разстоянието за четене и височината на буквите

Индекс	Характеристики, подлежащи на оценка	Точка (точки) от стандарт N°	Предназначение
Е	Задействане с ръце	Вж. допълнение 2, параграф 3	
Ж	Противоплъзгащи свойства на подовите повърхности	Вж. допълнение 2, параграф 4	Приложимо във връзка с оценката на помощните средства за качване и стъпалата за качване в подвижния състав
		EN 14041:2004	
		DIN 51130	Допустима е категория R9 или по-висока и категория R10 и по-висока за тоалетни помещения. За защитени от метеорологични условия зони извън сгради (например перони) е допустима минимум категория R10. За външни зони (например перони), които не са защитени от метеорологичните условия, се прилага категория R11 или R10 / V4.
		NF XP 05-011	Допустима е категория PC6 или по-висока и категория PC10 или по-висока за тоалетни помещения, когато има такива
		EN 13893:2002	Допустим е динамичен коефициент на триене от 0,3 или по-висок
		CEN/TS 16165:2012	Определяне на противоплъзгащите свойства на пешеходни повърхности. Методи за оценка
З	Противоплъзгащи свойства на външните настилки	EN 1338 Бетонни блокчета за външно павиране. Изисквания и методи за изпитване	
		EN 1339 Бетонни плочи за външно павиране. Изисквания и методи за изпитване	

Индекс	Характеристики, подлежащи на оценка	Точка (точки) от стандарт N°	Предназначение
		EN 1341 Плочи от естествени скални материали за външно павиране. Изисквания и методи за изпитване	
		CEN/TS 16165:2012	Определяне на противоплъзгащите свойства на пешеходни повърхности. Методи за оценка
И	Противоплъзгачи свойства на помощните средства за качване	Вж. допълнение 2, параграф 4	Приложим за оценка на помощни средства за качване и стъпала за качване в подвижен състав
Й	Паркоместа	ISO 21542:2011, параграф 6	Параграфи 6.2 и 6.3 се прилагат за оценка. Други параграфи могат да се използват за сведение, но не се изисква извършване на оценка.
К	Коефициентът на отразяване на подовата повърхност	ISO 2813:1999	Допустимо е ниво на отразяване от 50 или по-ниско.
Л	Рампи	ISO 21542:2011, параграф 8.2	Таблицы 2 и 3 за максималния наклон и дължина на рамките
Л1	Височина на парапетите	ISO 21542:2011, параграф 14.5	
М	Устройства за задействане на вратите	ISO 21542:2011, параграф 18.1, параграфи 36.1—36.6	С изключение на параграф 18.1.1 за ширината на вратите и параграфи 18.1.5, 18.1.6, 18.1.7 и 18.1.13
Н	Обозначаване на прозрачни препятствия	ISO 21542:2011, параграф 18.1.5	
О	Дотъпни тоалетни	ISO 21542:2011, параграфи 26.1—26.15	Параграфи 26.4 и 26.6—26.9 се прилагат за оценка. Други параграфи могат да се използват за сведение, но не се изисква извършване на оценка.
П	Обезопасяване на окачени елементи	ISO 21542:2011, параграф 7.14	

Индекс	Характеристики, подлежащи на оценка	Точка (точки) от стандарт N°	Предназначение
P	Достъпни гишета	ISO 21542:2011, параграф 19	
C	Достъпни автомати за продажба на билети	ISO 21542:2011, 36.8	
T	Осветеност	EN 12464-1 и -2.	
		ISO 21542:2011, 33	
У	Аварийно осветление	EN 1838:2013	
Ф	Пиктограми	ISO 3864-1:2011	За цвета и формата на символите
Х	Маса за смяна на пелени	Вж. допълнение 2, параграф 5	