Този текст служи само за информационни цели и няма правно действие. Институциите на Съюза не носят отговорност за неговото съдържание. Автентичните версии на съответните актове, включително техните преамбюли, са версиите, публикувани в Официален вестник на Европейския съюз и налични в EUR-Lex. Тези официални текстове са пряко достъпни чрез връзките, публикувани в настоящия документ

►**B** **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

(текст от значение за ЕИП)

(ОВ L 356, 12.12.2014 г., стр. 110)

Изменен със:

		Официален вестник		
		№	страница	дата
►**M1**	Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/772 на Комисията от 16 май 2019 година	L 139 I	1	27.5.2019 г.

Поправен със:

►**C1** Поправка, ОВ L 211, 8.8.2015 г., стр. 46 (1300/2014)

▼B

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

(текст от значение за ЕИП)

Член 1

Предмет

В приложението към настоящия регламент се определя техническата спецификация за оперативна съвместимост (ТСОС) по отношение на достъпността на железопътната система на Съюза за лица с увреждания и лица с намалена подвижност.

Член 2

Обхват

1. Посочената ТСОС се прилага за подсистемите „Инфраструктура“, „Експлоатация и управление на движението“, „Телематични приложения“ и „Подвижен състав“, както е описано в точка 2 от приложение II към Директива 2008/57/ЕО и в точка 2.1 от приложението към настоящия регламент. Това включва всички елементи на тези подсистеми, които са от значение за достъпа на лицата с увреждания и лицата с намалена подвижност.

2. Тази ТСОС се прилага за следните мрежи:

а) мрежата на трансевропейската конвенционална железопътна система, както е описана в раздел 1.1 от приложение I към Директива 2008/57/ЕО;

б) мрежата на трансевропейската високоскоростна железопътна система, както е описана в раздел 2.1 от приложение I към Директива 2008/57/ЕО;

в) всички други части на мрежата.

В тази ТСОС не са включени случаите, посочени в член 1, параграф 3 от Директива 2008/57/ЕО.

3. Тази ТСОС се прилага за всички нови подсистеми на железопътната система на Съюза от вида „Инфраструктура“ или „Подвижен състав“, посочени в параграф 1, които са пуснати в експлоатация след датата на прилагане, предвидена в член 12, като се вземат предвид точки 7.1.1 и 7.1.2 от приложението.

4. Тази ТСОС не се прилага за съществуваща инфраструктура или подвижен състав на железопътната система на Съюза, посочени в параграф 1, които вече са пуснати в експлоатация по мрежата (или част от нея) на която и да е държава членка към датата на прилагане, предвидена в член 12.

5. Независимо от това тази ТСОС се прилага за съществуваща инфраструктура и подвижен състав на железопътната система на

▼B

Съюза, посочени в параграф 1, когато те подлежат на обновяване или модернизация в съответствие с член 20 на Директива 2008/57/ЕО, като се вземат предвид член 8 от настоящия регламент и точка 7.2 от приложението към настоящия регламент.

Член 3

Оценка на съответствието

1. Процедурите за оценка на съответствието на съставни елементи на оперативната съвместимост и подсистеми, определени в точка 6 от приложението, трябва да се основават на модулите, определени в Решение 2010/713/ЕС на Комисията ([1]).

2. Сертификатът за изследване на типа или техническия проект на съставни елементи на оперативната съвместимост трябва да бъде валиден за период от пет години. През този период могат да бъдат пускани в експлоатация нови съставни елементи от същия тип, без да бъдат подлагани на нова оценка на съответствието.

3. Сертификатите, посочени в параграф 2, които са издадени съгласно изискванията на Решение 2008/164/ЕО, остават валидни, без необходимост от нова оценка на съответствието, до датата на изтичане на срока на валидност, определен първоначално. При подновяване на сертификат конструктивният проект или типът се оценяват повторно само ако има нови или изменени изисквания, определени в приложението към настоящия регламент.

4. Модулите за универсална тоалетна, които са оценени спрямо изискванията на Решение 2008/164/ЕО на Комисията, не се подлагат на повторна оценка, когато са предназначени за подвижен състав по съществуващ конструктивен проект, както е определено в Регламент (ЕС) № 1302/2014 ([2]) на Комисията.

Член 4

Специфични случаи

1. По отношение на специфичните случаи, посочени в глава 7.3 от приложението, условията, които следва да се спазват при проверка на оперативната съвместимост съгласно член 17, параграф 2 от Директива 2008/57/ЕО, са приложимите технически правила, използвани в държавата членка, издаваща разрешение за въвеждането в експлоатация на подсистемите, обхванати от настоящия регламент.

2. До 1 юли 2015 г. всяка държава членка съобщава на другите държави членки и Комисията:

а) националните правила, посочени в параграф 1;

б) процедурите за оценка и проверка на съответствието, които трябва да бъдат изпълнявани при прилагането на националните правила, посочени в параграф 1;

([1]) Решение 2010/713/ЕС на Комисията от 9 ноември 2010 година относно модули за процедурите за оценяване на съответствието, на годността за употреба, както и за проверката на ЕО, които да се използват в техническите спецификации за оперативна съвместимост, приети с Директива 2008/57/ЕО на Европейския парламент и на Съвета (ОВ L 319, 4.12.2010 г., стр. 1).

([2]) Регламент (ЕС) № 1302/2014 от 18 ноември 2014 г. на Комисията относно техническа спецификация за оперативна съвместимост по отношение на подсистемата „Подвижен състав — локомотиви и пътнически подвижен състав“ на железопътната система в Европейския съюз (Вж. страница 228 от настоящия брой на Официален вестник).

▼B

в) определените съгласно член 17, параграф 3 от Директива 2008/57/ЕО органи, натоварени с изпълнението на процедурите за оценка и проверка на съответствието по отношение на специфичните случаи, посочени в раздел 7.3 от приложението.

Член 5

Проекти в напреднал стадий на разработване

В съответствие с член 9, параграф 3 от Директива 2008/57/ЕО, всяка държава членка трябва да изпрати до Комисията в срок от една година след влизането в сила на настоящия регламент списък на проектите, които се изпълняват на нейна територия и са в напреднал стадий на разработване.

Член 6

Новаторски решения

1. Техническият напредък може да наложи използването на новаторски решения, които не съответстват на спецификациите, формулирани в приложението, или за които не могат да се използват посочените в приложението методи за оценка.

2. Новаторските решения могат да са свързани с подсистемите „Инфраструктура“ и „Подвижен състав“, техните части и техните съставни елементи на оперативна съвместимост.

3. Ако бъде предложено новаторско решение, производителят или неговият упълномощен представител в ЕС заявяват какви са неговите отклонения от съответната разпоредба на настоящата ТСОС, определена в приложението, и го представят на Комисията за анализ. Комисията може да поиска становището на Агенцията относно предложеното новаторско решение и, когато е уместно, може да се консултира със съответните заинтересовани страни.

4. Комисията дава становище относно предложеното новаторско решение. Ако становището е положително, се разработват подходящи функционални и интерфейсни спецификации и метод за оценка, които трябва да са налични в ТСОС, за да може да се използва съответното новаторско решение, след което те се включват в ТСОС в процеса на преразглеждане. Ако становището е отрицателно, предлаганото новаторско решение не може да се прилага.

5. В периода до преразглеждането на ТСОС даденото от Комисията положително становище се счита като допустимо доказателство, че са спазени съществените изисквания на Директива 2008/57/ЕО, и може да се използва при оценката на подсистемите и проектите.

Член 7

Списък на активите

1. Всяка държава членка осигурява съставянето и използването на списък на активите с цел:

а) идентифициране на пречките пред достъпността;

б) предоставяне на информация за потребителите;

в) наблюдаване и оценяване на напредъка относно достъпността.

▼B

2. Агенцията създава и управлява работна група, която отговаря за изготвянето на предложение за препоръка относно минималната структура и данните, които трябва да бъдат включени в списъците на активи. Агенцията представя препоръка на Комисията, включително относно съдържанието, формата на данните, функционалната и техническата архитектура, режима на експлоатация, правилата за въвеждане на данни и консултации, както и правилата за самооценка и определяне на субектите, които са отговорни за предоставяне на данните. За да се определи най-уместното решение, в препоръката се вземат предвид очакваните разходи и ползи от всички разглеждани технически решения. Тя включва предложение за график за създаването на списъци на активи.

3. Въз основа на посочената в параграф 2 препоръка точка 7 от приложението се актуализира в съответствие с изискванията на член 6 на Директива 2008/57/ЕО.

4. Тези списъци на активи обхващат най-малко:

а) обществено достъпни зони в гарите, предназначени за транспорт на пътници, както е определено в точка 2.1.1 от приложението;

б) подвижен състав, както е определено в точка 2.1.2 от приложението.

5. Списъкът на активите се актуализира, така че да включва данни за нова инфраструктура и подвижен състав, както и за дейности по обновяване или модернизация на съществуваща инфраструктура и подвижен състав.

▼M1

Член 7 а

Събиране, поддържане и обмен на данни за достъпността

1. В срок от девет месеца, считано от 16 юни 2019 г., всяка държава членка решава кои субекти отговарят за събирането, поддържането и обмена на данни за достъпността.

2. Държавите членки може да поискат от Комисията удължаване на срока. Удължаването се прави по изключение и трябва да е обосновано надлежно и ограничено във времето. То се счита за обосновано по-специално, ако Агенцията за железопътен транспорт на Европейския съюз не предостави на разположение и не приведе изцяло в действие инструмента за събиране на данни и режимите на експлоатация, посочени в приложението към настоящия регламент, два месеца след неговото влизане в сила.

3. За всяка гара трябва да има субект, който отговаря за обмена на данни за достъпността.

4. Събирането и преобразуването на данни трябва да приключи в срок от 36 месеца от влизането в сила на настоящия регламент.

5. Докато архитектурата за обмен на данни, описана в раздели 7.2, 7.3 и 7.4 от приложение I към Регламент (ЕС) № 454/2011 на Комисията ([1]), започне да функционира пълноценно, обменът на данни за достъпността представлява предаването на тези данни до базата данни за достъпността на европейските железопътни гари (*European Railway Stations Accessibility Database* — ERSAD), която се поддържа от Агенцията за железопътен транспорт на Европейския съюз.

([1]) Регламент (ЕС) № 454/2011 на Комисията от 5 май 2011 г. относно техническата спецификация за оперативна съвместимост на подсистемата „Телематични приложения за пътнически услуги“ на трансевропейската железопътна система (ОВ L 123, 12.5.2011 г., стр. 11).

▼B

Член 8

Национални планове за изпълнение

1. Държавите членки приемат национални планове за изпълнение, включващи най-малко данните, изброени в допълнение В към приложението, с цел да се премахнат последователно всички идентифицирани пречки пред достъпността.

2. Националните планове за изпълнение се основават на съществуващите национални планове и на списъците на активите (ако има такива), посочени в член 7, или на която и да било друга необходима информация от достоверен източник.

Обхватът и скоростта на прилагане на националните планове се определят от държавите членки.

3. Националните планове за изпълнение са с продължителност най-малко десет години и се актуализират редовно — най-малко веднъж на всеки пет години.

4. Националните планове за изпълнение съдържат стратегия, включително правило за задаване на приоритети, определящо критериите и приоритетите за избор на гари и единици от подвижния състав с цел обновяване или модернизация. Тази стратегия следва да бъде формулирана в сътрудничество с управителите на инфраструктурата, управителите на гари, железопътните предприятия и, ако е необходимо, други местни органи (включително местните транспортни власти). Провеждат се консултации с представителните сдружения на потребители, включително с тези на лица с увреждания и лица с намалена подвижност.

5. Във всяка държава членка правилото за задаване на приоритети, посочено в параграф 4, заменя правилото, посочено в допълнение Б към приложението, което се прилага до приемането на националния план за изпълнение в тази държава членка.

6. Държавите членки нотифицират своите национални планове за изпълнение в Комисията не по-късно от 1 януари 2017 г. Комисията публикува на своята интернет страница националните планове за изпълнение, както и всички последващи преразглеждания, нотифицирани в съответствие с параграф 9, и информира държавите членки за тях чрез Комитета, създаден с Директива 2008/57/ЕО.

7. В срок от шест месеца след завършването на процеса на нотификация Комисията изготвя сравнителен преглед на стратегиите, които се съдържат в националните планове за изпълнение. Въз основа на този преглед и в сътрудничество с консултативния орган, посочен в член 9, тя определя общите приоритети и критерии, подпомагащи внедряването на ТСОС. Тези приоритети ще бъдат интегрирани в глава 7 от приложението по време на процеса на преразглеждане съгласно член 6 от Директива 2008/57/ЕО.

8. Държавите членки трябва да преразгледат своите национални планове за изпълнение в съответствие с приоритетите, посочени в параграф 7, в срок от дванадесет месеца след приемането на преразгледаната ТСОС.

9. Държавите членки нотифицират в Комисията преразгледаните национални планове за изпълнение, посочени в параграф 8, и всякакви други актуализации на националните планове за изпълнение, посочени в параграф 3, не по-късно от четири седмици след тяхното одобрение.

Член 9

Консултативен орган

1. Комисията създава консултативен орган, който да я подпомага при строгото наблюдение на прилагането на ТСОС. Този консултативен орган се председателства от Комисията.

▼B

2. Консултативният орган се определя не по-късно от 1 февруари 2015 г. и се състои от:

а) държавите членки, които желаят да участват,

б) представителни органи от железопътния сектор,

в) представителни организации на потребителите,

г) Европейската железопътна агенция.

3. Задачите на консултативния орган включват:

а) проследяване на развитието на минималната структура от данни за списъка на активите,

б) подпомагане на държавите членки при приключването на техните списъци на активи и планове за изпълнение,

в) подпомагане на Комисията при наблюдението на прилагането на ТСОС,

г) улесняване на обмена на добри практики,

д) подпомагане на Комисията при определянето на общи приоритети и критерии за прилагане на ТСОС, както е посочено в член 8,

е) когато е целесъобразно, изготвяне на препоръки към Комисията, по-специално за подобряване на прилагането на ТСОС.

4. Комисията информира редовно държавите членки за дейностите на консултативния орган чрез Комитета, създаден с Директива 2008/57/ЕО.

Член 10

Заключителни разпоредби

Пълното съответствие с ТСОС е задължително за проектите, които получават финансовата подкрепа на Съюза за обновяване или модернизиране на съществуващия подвижен състав или части от него или за обновяване или модернизация на съществуваща инфраструктура, по-специално на гара или нейни компоненти и платформи или на техни съставни части.

Член 11

Отмяна

Решение 2008/164/ЕО се отменя, считано от 1 януари 2015 г.

Въпреки това, то продължава да се прилага за:

а) подсистемите, получили разрешение в съответствие с него;

б) проектите за нови, обновени или модернизирани подсистеми, които към датата на публикуване на настоящия регламент са в напреднал стадий на разработване или са предмет на текущ договор;

▼B

в) проектите за нов подвижен състав със съществуващ конструктивен проект, както е посочено в точка 7.1.2 от приложението към настоящия регламент.

Член 12

Влизане в сила

Настоящият регламент влиза в сила на двадесетия ден след публикуването му в *Официален вестник на Европейския съюз*.

Той се прилага от 1 януари 2015 г. Възможно е обаче да се издават разрешения за въвеждане в експлоатация в съответствие с ТСОС, определена в приложението към настоящия регламент, и преди 1 януари 2015 г.

Настоящият регламент е задължителен в своята цялост и се прилага пряко във всички държави членки.

▼B

ПРИЛОЖЕНИЕ

СЪДЪРЖАНИЕ

1. ВЪВЕДЕНИЕ

1.1. Технически обхват

1.2. Географски обхват

2. ОБХВАТ НА ПОДСИСТЕМИТЕ И ОПРЕДЕЛЕНИЯТА

2.1. Обхват на подсистемите

2.1.1. Обхват във връзка с подсистема „Инфраструктура“

2.1.2. Обхват във връзка с подсистема „Подвижен състав“

2.1.3. Обхват във връзка с подсистемата, засягаща оперативни аспекти

2.1.4. Обхват във връзка с подсистема „Телематични приложения за пътници“

2.2. Определение за „лице с увреждания и лице с намалена подвижност“

2.3. Други определения

3. СЪЩЕСТВЕНИ ИЗИСКВАНИЯ

4. ОПРЕДЕЛЯНЕ НА ХАРАКТЕРИСТИКИТЕ НА ПОДСИСТЕМИТЕ

4.1. Въведение

4.2. Функционални и технически спецификации

4.2.1. Подсистема „Инфраструктура“

4.2.2. Подсистема „Подвижен състав“

4.3. Функционални и технически спецификации на интерфейсите

4.3.1. Интерфейси с подсистема „Инфраструктура“

4.3.2. Интерфейси с подсистема „Подвижен състав“

4.3.3. Интерфейси с подсистемата „Телематични приложения за пътниците“

4.4. Правила за експлоатация

4.4.1. Подсистема „Инфраструктура“

4.4.2. Подсистема „Подвижен състав“

4.4.3. Предоставяне на помощни средства за качване и предоставяне на помощ

4.5. Правила за провеждането на техническо обслужване

4.5.1. Подсистема „Инфраструктура“

4.5.2. Подсистема „Подвижен състав“

4.6. Професионални квалификации

4.7. Условия относно опазване на здравето и безопасността

4.8. Регистри на инфраструктурата и на подвижния състав

4.8.1. Регистър на инфраструктурата

4.8.2. Регистър на подвижния състав

▼B

5. СЪСТАВНИ ЕЛЕМЕНТИ НА ОПЕРАТИВНАТА СЪВМЕСТИМОСТ

5.1. Определение

5.2. Новаторски решения

5.3. Списък и характеристики на съставните елементи

5.3.1. Инфраструктура

5.3.2. Подвижен състав

6. ОЦЕНКА НА СЪОТВЕТСТВИЕТО И/ИЛИ ГОДНОСТТА ЗА УПОТРЕБА

6.1. Съставни елементи на оперативната съвместимост

6.1.1. Оценка на съответствието

6.1.2. Прилагане на модули

6.1.3. Специфични процедури на оценяване

6.2. Подсистеми

6.2.1. Проверка „ЕО“ (общи разпоредби)

6.2.2. Модули за проверка „ЕО“ за подсистемите

6.2.3. Специфични процедури на оценяване

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

6.2.5. Оценка на ремонта и техническото обслужване

6.2.6. Оценка на правилата за експлоатация

6.2.7. Оценка на влаковите съставни единици, предназначени за обща експлоатация

7. ПРИЛАГАНЕ НА ТСОС

7.1. Прилагане на настоящата ТСОС за нова инфраструктура и нов подвижен състав

7.1.1. Нова инфраструктура

7.1.2. Нов подвижен състав

7.2. Прилагане на настоящата ТСОС за съществуваща инфраструктура и съществуващ подвижен състав

7.2.1. Етапи на постепенното преминаване към целевата система

7.2.2. Прилагане на настоящата ТСОС за съществуваща инфраструктура

7.2.3. Прилагане на настоящата ТСОС към съществуващ подвижен състав

7.3. Специфични случаи

7.3.1. Общи положения

7.3.2. Списък на специфичните случаи

▼B

Допълнение А: Стандарти или нормативни документи, които са цитирани в настоящата ТСОС

Допълнение Б: Правило за временно определяне на приоритети за модернизиране/обновяване на гари

Допълнение В: Информация, която трябва да бъде предоставена в национален план за изпълнение (НПИ)

Допълнение Г: Оценка на елементите на оперативна съвместимост

Допълнение Д: Оценяване на подсистемите

Допълнение Е: Обновяване или модернизиране на подвижен състав

Допълнение Ж: Звукови предупреждения за външните врати за пътници

Допълнение З: Диаграми на седалки за ползване с предимство

Допълнение И: Диаграми на местата за инвалидни колички

Допълнение Й: Диаграми на свободни пътеки във возилата

Допълнение К: Таблица за ширината на коридора в зони на подвижния състав, достъпни за инвалидни колички

Допълнение Л: Зона в обхвата на ползвателя на инвалидна количка

Допълнение М: Инвалидна количка, която може да се транспортира с влак

Допълнение Н: Означения във връзка с лица с намалена подвижност

Допълнение О: Списък на техническите документи

▼B

1. ВЪВЕДЕНИЕ

Целта на настоящата ТСОС е да подобри достъпността на железопътния транспорт за лицата с увреждания и лицата с намалена подвижност.

1.1. **Технически обхват**

Техническият обхват на настоящата ТСОС е определен в член 2, параграф 1 от регламента.

1.2. **Географски обхват**

Географският обхват на настоящата ТСОС е определен в член 2, параграф 2 от регламента.

2. ОБХВАТ НА ПОДСИСТЕМИТЕ И ОПРЕДЕЛЕНИЯТА

2.1. **Обхват на подсистемите**

2.1.1. *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.

2.1.2. *Обхват във връзка с подсистема „Подвижен състав“*

Настоящата ТСОС се прилага за подвижен състав, който е в обхвата на ТСОС „Локомотиви и пътнически подвижен състав“ и е предназначен за превоз на пътници.

2.1.3. *Обхват във връзка с подсистемата, засягаща оперативни аспекти*

Настоящата ТСОС се прилага за процедурите, позволяващи съгласувана експлоатация на подсистеми „Инфраструктура“ и „Подвижен състав“, когато пътниците са лица с увреждания и лица с намалена подвижност.

2.1.4. *Обхват във връзка с подсистема „Телематични приложения за пътници“*

Настоящата ТСОС се прилага за визуални и звукови системи за информиране на пътниците, разположени на гари и в подвижния състав.

2.2. **Определение за „лице с увреждания и лице с намалена подвижност“**

▼C1

„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.

▼B

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

2.3. **Други определения**

Определенията, свързани с подвижния състав препращат към ТСОС „Локомотиви и пътнически подвижен състав“, точка 2.2.

▼M1

Данни за достъпността

Данните за достъпността се състоят от информацията във връзка с достъпността на пътническите железопътни гари, която трябва да се събира, поддържа и обменя, т.е. от описание на характеристиките и оборудването на пътническите железопътни гари.

▼M1

Когато е целесъобразно, това описание се допълва от информацията относно състоянието на съответствието на гарите с настоящата ТСОС.

▼B

Безпрепятствен маршрут

Безпрепятствен маршрут е връзката между две или повече обществено достъпни зони, предназначени за превоз на пътниците, определени в точка 2.1.1. Той може да се ползва от всички лица с увреждания и лица с намалена подвижност. За тази цел 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.

Маршрут без стъпала (безстъпален маршрут)

Маршрутът без стъпала е част от безпрепятствен маршрут, която отговаря на нуждите на лица с намалена подвижност. Промени в нивото се избягват или, когато това не е възможно, за преодоляването им се използват рампи или асансьори.

„Тактилни знаци“ и „тактилно управление“

„Тактилните знаци“ и „тактилното управление“ са съответно знаци или управление, които включват изпъкнали пиктограми, изпъкнали символи или Брайлово писмо.

Управител на гарата

„Управител на гара“ е организационна единица в държава членка, на която е поверена отговорността за управлението на железопътна гара и която може да е управителят на инфраструктурата.

Информация за безопасност

Информация за безопасност е тази информация, която се предоставя на пътниците, за да знаят предварително как трябва да се държат в случай на произшествие.

Инструкции за безопасност

Инструкциите за безопасност са тези инструкции, които се предоставят на пътниците, за да могат да разберат какво трябва да правят в случай на произшествие.

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.

3. СЪЩЕСТВЕНИ ИЗИСКВАНИЯ

В следващите таблици са посочени съществените изисквания, определени в приложение III към Директива 2008/57/ЕО, които се използват в спецификациите, формулирани в раздел 4 от настоящата ТСОС.

Съществените изисквания, които не са изброени в таблицата, не са от значение в рамките на обхвата на настоящата ТСОС.

▼B

Таблица 1

Съществени изисквания по отношение на подсистема „Инфраструктура“

Инфраструктура		Позоваване на съществено изискване в приложение III към Директива 2008/57/ЕО					
Елемент от обхвата на ТСОС	Референтна точка от настоящото приложение	Безопасност	Надеждност и наличност	Здраве	Опазване на околната среда	Техническа съвместимост	Достъпност [1]
Съоръжения за паркиране за лица с увреждания и лица с намалена подвижност	4.2.1.1						2.1.2
Безпрепятствен маршрут	4.2.1.2	2.1.1					2.1.2
Врати и входове	4.2.1.3	1.1.1 2.1.1					2.1.2
Подови повърхности	4.2.1.4	2.1.1					2.1.2
Обозначаване на прозрачни препятствия	4.2.1.5	2.1.1					2.1.2
Тоалетни и съоръжения за смяна пелени	4.2.1.6	1.1.5 2.1.1					2.1.2
Мебелировка и свободно стоящи устройства	4.2.1.7	2.1.1					2.1.2
Продажба на билети, информационни гишета и места за оказване на помощ на потребителите	4.2.1.8	2.1.1	2.7.3			2.7.1	2.1.2 2.7.5
Осветление	4.2.1.9	2.1.1					2.1.2
Визуална информация, означения, пиктограми и динамична информация	4.2.1.10					2.7.1	2.1.2 2.7.5
Гласова информация	4.2.1.11	2.1.1	2.7.3			2.7.1	2.1.2 2.7.5
Ширина на перона и ръб на перона	4.2.1.12	2.1.1					2.1.2
Край на перона	4.2.1.13	2.1.1					2.1.2
Помощни средства за качване на пероните	4.2.1.14	1.1.1					2.1.2
Прелези на гарите за пресичане на коловозите от пътници	4.2.1.15	2.1.1					2.1.2

([1]) Съществено изискване от Директива 2013/9/ЕС на Комисията от 11 март 2013 г. за изменение на приложение III към Директива 2008/57/ЕО (ОВ L 68, 12.3.2013 г., стр. 55).

▼B

Таблица 2

Съществени изисквания по отношение на подсистема „Подвижен състав“

Подвижен състав		Позоваване на съществено изискване в приложение III към Директива 2008/57/ЕО					
Елемент от обхвата на ТСОС	Референтна точка от настоящото приложение	Безопасност	Надеждност и наличност	Здраве	Опазване на околната среда	Техническа съвместимост	Достъпност
Седалки	4.2.2.1			1.3.1			2.4.5
Места за инвалидни колички	4.2.2.2	2.4.1					2.4.5
Врати	4.2.2.3	1.1.1 1.1.5 2.4.1	1.2				2.4.5
Осветление	4.2.2.4	2.4.1					2.4.5
Тоалетни	4.2.2.5	2.4.1					2.4.5
Свободни пътеки	4.2.2.6			1.3.1			2.4.5
Информация за потребителите	4.2.2.7	2.4.1	2.7.3			2.7.1	2.4.5 2.7.5
Промени на височината	4.2.2.8	1.1.5					2.4.5
Парапети	4.2.2.9	1.1.5					2.4.5
Места за спане, достъпни за инвалидни колички	4.2.2.10	2.4.1					2.4.5
Положение на стъпалото за качване и слизане от возилото	4.2.2.11	1.1.1	2.4.2			1.5 2.4.3	2.4.5
Помощни средства за качване	4.2.2.12	1.1.1				1.5 2.4.3	2.4.5

4. ОПРЕДЕЛЯНЕ НА ХАРАКТЕРИСТИКИТЕ НА ПОДСИСТЕМИТЕ

4.1. **Въведение**

1) Железопътната система на Съюза, за която се прилага Директива 2008/57/ЕО и от която подсистемата е част, е интегрирана система, чиято съгласуваност трябва да се проверява. Тази съгласуваност трябва да се проверява особено по отношение на спецификациите на всяка подсистема, нейните интерфейси към системата, от която тя е част, както и по отношение на правилата за експлоатация и техническо обслужване.

▼B

2) Функционалните и техническите спецификации на подсистемите и техните интерфейси, описани в точки 4.2 и 4.3, не налагат използването на специфични технологични или технически решения, освен там, където това е изрично необходимо за оперативната съвместимост на железопътната мрежа на Съюза. Новаторските решения за оперативната съвместимост обаче могат да изискват нови спецификации и/или нови методи за оценка. С цел да се осигури възможност за технологични нововъведения, тези спецификации и методи за оценка трябва да се разработват съгласно процеса, описан в член 6 от регламента.

3) Като се вземат предвид всички приложими съществени изисквания, основните параметри, свързани с достъпа на лица с увреждания и лица с намалена подвижност, са посочени за подсистеми „Инфраструктура“ или „Подвижен състав“ в точка 4.2 от настоящата ТСОС. Изискванията и задълженията във връзка с експлоатацията са посочени в ТСОС „Експлоатация и управление на движението“ (ТСОС ОРЕ) и в точка 4.4 от настоящата ТСОС.

4.2. **Функционални и технически спецификации**

4.2.1. *Подсистема „Инфраструктура“*

1) От гледна точка на съществените изисквания в раздел 3, функционалните и техническите спецификации на подсистемата „Инфраструктура“ относно достъпа на лица с увреждания и лица с намалена подвижност са систематизирани както следва:

— Съоръжения за паркиране за лица с увреждания и лица с намалена подвижност

— Безпрепятствени маршрути

— Врати и входове

— Подови повърхности

— Обозначаване на прозрачни препятствия

— Тоалетни и съоръжения за смяна пелени

— Мебелировка и свободно стоящи устройства

— Продажба на билети, информационни гишета и места за оказване на помощ на потребителите

— Осветление

— Визуална информация, означения, пиктограми и динамична информация

— Гласова информация

— Ширина на перона и ръбове на пероните

— Край на пероните

— Помощни средства за качване, съхранявани на пероните

— Прелези за пресичане на коловозите от пътници

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;

▼B

— 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 бъдат изпълнено чрез използване на няколко технически решения.

В таблица 3 по-долу е посочена категорията на всеки от основните параметри.

Таблица 3

Категории от основни параметри

Основен параметър	Предоставени технически подробности	Само функционално изискване
Съоръжения за паркиране за лица с увреждания и лица с намалена подвижност		Цялата точка 4.2.1.1
Безпрепятствен маршрут	Разположение на маршрутите Ширина на безпрепятствения маршрут Праг Двоен парапет Вид на асансьора Височина на брайловите знаци	Подробни характеристики
	4.2.1.3 (2): Ширина на вратите 4.2.1.3 (4): Височина на устройството за управление на вратите	4.2.1.3 (1) 4.2.1.3 (3)
Подови повърхности		Цялата точка 4.2.1.4
		Цялата точка 4.2.1.5
Тоалетни и съоръжения за смяна на пелени		Цялата точка 4.2.1.6
Мебелировка и свободно стоящи устройства		Цялата точка 4.2.1.7
Продажба на билети, информационни гишета и места за оказване на помощ на потребителите	4.2.1.8 (5): Проход на автоматите за проверка на билетите	4.2.1.8 (1) – (4) 4.2.1.8 (6)
Осветление	4.2.1.9 (3): Осветление на пероните	4.2.1.9 (1), 4.2.1.9 (2), 4.2.1.9 (4): Осветление на други места
Визуална информация, означения, пиктограми и динамична информация	Подробна информация, която трябва да се предоставя Местонахождение на информацията	Подробни характеристики на визуалната информация
Гласова информация	Цялата точка 4.2.1.11	
Ширина на перона и ръб на перона	Цялата точка 4.2.1.12	
Край на перона	Цялата точка 4.2.1.13	
Помощни средства за качване, съхранявани на пероните	Цялата точка 4.2.1.14	
Прелези за пресичане на коловозите от пътници	Цялата точка 4.2.1.15	

▼B

4.2.1.1. Съоръжения за паркиране за лица с увреждания и лица с намалена подвижност

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-близко до достъпен вход в рамките на зоната за паркиране.

4.2.1.2. Безпрепятствен маршрут

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

— места за спиране на транспортни средства от други видове транспорт в границите на гарата (напр. такси, автобуси, трамваи, метро, ферибот и др.)

— автомобилни паркинги

— достъпни входове и изходи

— информационни гишета

— визуални и звукови информационни системи

— места за продажба на билети

— помощ за потребителите

— чакални помещения

— тоалетни

— перони

2) Дължината на безпрепятствените маршрути трябва да е най-краткото практически възможно разстояние.

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

4.2.1.2.1. Хоризонтално придвижване

1) Всички безпрепятствени маршрути, пешеходни мостове и подлези трябва да имат минимална ширина 160 cm, освен в зоните, които са посочени в точки 4.2.1.3, параграф 2 (врати), 4.2.1.12, параграф 3 (перони) и 4.2.1.15, параграф 2 (прелези на едно ниво).

2) Когато в хоризонталния участък са монтирани прагове, те трябва да контрастират със заобикалящия ги под и да не са по-високи от 2,5 cm.

4.2.1.2.2. Вертикално придвижване

1) Когато безпрепятствен маршрут включва промяна на нивото, за лицата с ограничена подвижност трябва да има безстъпален маршрут като алтернатива на стълбите.

2) Стълбите по безпрепятствения маршрут трябва да имат минимална ширина от 160 cm, 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.

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.

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

▼B

5) Където не могат да се поставят рампи, трябва да се осигуряват асансьори, които са най-малко от тип 2 в съответствие със спецификацията, посочена в допълнение А, индекс 1. Асансьори от тип 1 са допустими само в случаи, когато гарата се обновява или модернизира.

6) Ескалаторите и подвижните пътеки трябва да са проектирани в съответствие със спецификацията, посочена в допълнение А, индекс 2.

7) Прелезите могат да представляват част от безпрепятствен маршрут, когато отговарят на изискванията на точка 4.2.1.15.

4.2.1.2.3. Обозначаване на маршрута

1) Безпрепятствените маршрути трябва да са ясно обозначени чрез визуална информация, както е описано подробно в т. 4.2.1.10.

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.

3) В допълнение или като алтернатива се допуска използването на технически решения с дистанционно управлявани устройства за звукова сигнализация или телефонни приложения. Когато са предназначени да бъдат използвани като алтернатива, те трябва да се разглеждат като новаторски решения.

4) Ако в близост до безпрепятствения маршрут за достъп до перона има парапети или стени, то на парапета или на стената на височина между 145 cm и 165 cm трябва да е нанесена кратка информация (напр. номер на перона или посока) с брайлово писмо или с призматични букви или числа.

4.2.1.3. Врати и входове

1) Тази точка се отнася за всички врати и входове, които се намират по безпрепятствените маршрути, с изключение на врати, които осигуряват достъп до тоалетни, които не са предназначени за лица с увреждания и лица с намалена подвижност.

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

3) Разрешено е ползването на ръчни, полуавтоматични и автоматични врати.

4) Средствата за задействане на вратите трябва да са достъпни на височина между 80 cm и 110 cm.

4.2.1.4. Подови повърхности

1) Всички подови настилки, наземни повърхности и стълбищни покрития трябва да имат противоплъзгащи свойства.

2) В гаровите постройки не трябва да има неравности, превишаващи 0,5 cm в която и да е точка на пода в зоната за пешеходно движение, с изключение на праговете, отводнителните канали и тактилните обозначения на пешеходната повърхност.

4.2.1.5. Обозначаване на прозрачни препятствия

(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 парапети или непрекъснати скамейки.

▼B

4.2.1.6. Тоалетни и съоръжения за смяна пелени

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

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.

4.2.1.7. Мебелировка и свободно стоящи устройства

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

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.

3) На всеки перон, където е разрешено чакането на влакове от пътниците, както и на всички места за чакане, трябва да има поне една зона, оборудвана с места за сядане и място за инвалидна количка.

4) Когато тази зона е защитена от метеорологични въздействия, тя трябва да е достъпна за ползвателите на инвалидни колички.

4.2.1.8. Продажба на билети, информационни гишета и места за оказване на помощ на потребителите

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 малък ръст и най-малко едно гише трябва да е оборудвано със система с индуктивен контур за слухов апарат.

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.

3) Ако има монтирани електронни устройства, които дават на продавача визуална информация за цената на билетите, трябва да има също такива устройства, които показват цената и на купувача.

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 малък ръст.

5) Ако има монтирани автомати за проверка на билетите, поне при един от тях трябва да има пътека за преминаване с минимална ширина 90 cm и трябва да може да приеме инвалидна количка с дължина до 1 250 mm. В случай на модернизиране или обновяване се разрешава минимална ширина 80 cm.

6) Ако се използват турникети, по всяко работно време трябва да е налице точка за достъп без турникет, която да се ползва от лица с увреждания и лица с намалена подвижност.

4.2.1.9. Осветление

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.

▼B

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.

3) Пероните трябва да се осветяват съгласно спецификацията, посочена в допълнение А, индекс 3 и индекс 4.

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

4.2.1.10. Визуална информация, означения, пиктограми и динамична информация

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.

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

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.

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.

5) Типографският шрифт, използван за текстове, трябва да е четлив.

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

7) Тактилни информационни обозначения трябва да има в:

— тоалетните, с цел предоставяне на функционална информация и обозначаване на устройството за повикване на помощ, ако е уместно

— асансьорите, в съответствие със спецификацията, посочена в допълнение А, индекс 1.

8) Информация за точното време в цифров вид трябва да се представя в 24-часов формат.

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

— Насочваща информация за достъпните за инвалидна количка специфични маршрути

— Информация за тоалетни, достъпни за инвалидни колички, и други места за отдих, ако са налични

▼B

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

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

10) Когато има индуктивни контури, това трябва да се обозначава със знак, както е описано в допълнение Н.

11) В достъпните за инвалидна количка тоалетни, където има сгъваеми парапети, трябва да се осигури графичен символ, показващ парапета в прибрано и разгънато състояние.

12) Заедно със стрелката за указване на посоката, броят на пиктограмите, поставени една до друга на едно място не може да надвишава пет.

13) Екраните трябва да отговарят на изискванията на точка 5.3.1.1. В настоящата точка терминът „екран“ трябва да се разбира като всяко устройство, представящо динамична информация.

4.2.1.11. Гласова информация

1) Във всички зони нивото на гласовата информация трябва да е най-малко 0,45 по STI-PA в съответствие със спецификацията, посочена в допълнение А, индекс 5.

4.2.1.12. Ширина на перона и ръб на перона

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.

2) Разрешено е ширината на перона да се променя по протежението на перона.

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

4) Позволено е да се поставят препятствия в свободната пътека от 160 cm. Оборудването, необходимо за системата за сигнализация, и оборудването за безопасност не трябва да се считат за препятствия в това отношение. Минималното разстояние от препятствия до опасната зона трябва да е в съответствие със следната таблица:

Таблица 4

Минимално разстояние от препятствия до опасната зона

Дължина на препятствията (измерена успоредно на ръба на перона)	Минимално разстояние до опасната зона
< 1 m (забележка 1) — малко препятствие	80 cm

▼B

Дължина на препятствията (измерена успоредно на ръба на перона)	Минимално разстояние до опасната зона
1 m до < 10 m — голямо препятствие	120 cm

Забележка 1: Ако разстоянието между две малки препятствия, измерено успоредно на ръба на перона, е по-малко от 2,4 m, те трябва да се считат за едно голямо препятствие.

Забележка 2: В рамките на това минимално разстояние от голямо препятствие до опасната зона е допустимо да има допълнителни малки препятствия, доколкото изискванията за малки препятствия (минимално разстояние от опасната зона и минимално разстояние до следващото малко препятствие) са изпълнени.

5) Ако има помощни средства във влаковете или на перона, които да позволяват на ползвателите на инвалидни колички да се качват или слизат от влаковете, трябва да се осигурява свободно пространство от 150 cm от края на средството в посоката, където инвалидната количка се качва или сваля до нивото на перона, където е вероятно използването на такива средства. При нови гари това изискване трябва да се спазва за всички влакове, които се предвижда да спират на перона.

6) Границата на опасната зона, най-отдалечена от релсовата страна на перона, се означава с визуална маркировка и тактилни обозначения върху пешеходната повърхност.

7) Визуалната маркировка трябва да е противоплъзгаща предупредителна линия с контрастиращ цвят и минимална ширина от 10 cm.

8) Тактилните обозначения на пешеходната повърхност могат да са един от следните два вида:

— предупредителна комбинация от знаци, обозначаваща опасност, по границата на опасна зона

— носочваща комбинация от знаци, указваща път на движение, от безопасната страна на перона

9) Цветът на материала на ръба на перона от страната на релсите трябва да контрастира с тъмнината на пролуката.

4.2.1.13. Край на перона

1) Краят на перона трябва или да е оборудван с бариера, която предотвратява публичен достъп, или да има визуална маркировка и тактилни обозначения на пешеходната повърхност с предупредителна комбинация от знаци, обозначаваща опасност.

4.2.1.14. Помощни средства за качване, съхранявани на пероните

1) Ако на перона се използва рампа, тя трябва да отговаря на изискванията на точка 5.3.1.2.

2) Ако на перона се използва асансьор, той трябва да отговаря на изискванията на точка 5.3.1.3.

3) Трябва да се използва сигурен начин на съхранение, гарантиращ, че помощните средства за качване, включително подвижните рампи, когато се съхраняват на перона, не представляват препятствие или опасност за пътниците.

4.2.1.15. Прелези за пресичане на коловозите между пероните от пътници

1) Разрешава се ползването на прелезите като част от безстъпален или безпрепятствен маршрут съгласно националните правила.

2) Ако прелезите се използват като части от безстъпални маршрути в допълнение към други маршрути, те:

— трябва да имат минимална ширина 120 cm (с дължина под 10 m) или 160 cm (с дължина 10 m или повече)

— трябва да имат умерен наклон; стръмен наклон е позволен при рампи само на кратки разстояния

▼B

— трябва да са така конструирани, че и най-малкото колело на инвалидната количка, както е определено в допълнение M, да не може да заседне между повърхността на прелеза и релсите.

— 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 cm, но трябва да не е по-малка от 90 cm; тя трябва да е достатъчна, за да позволява на ползвателя на инвалидна количка да маневрира.

3) Ако прелезите на едно ниво за преминаване на пътниците през коловозите се използват като части от безпрепятствени маршрути, които са общо решение за всички пътници, те:

— трябва да отговарят на всички спецификации по-горе,

— трябва да имат визуални и тактилни маркировки за обозначаване на началото и края на повърхността на прелеза.

— трябва да се експлоатират под контрол или (въз основа на националните правила) да са снабдени с оборудване за безопасно преминаване на слепи и лица със зрителни увреждания и/или прелезът да се управлява с цел безопасно преминаване на лица с увредено зрение

4) Ако някое от горните изисквания не може да бъде удовлетворено, прелезът не се счита за част от безстъпален или безпрепятствен маршрут.

4.2.2. *Подсистема „Подвижен състав“*

1) От гледна точка на съществените изисквания в раздел 3, функционалните и техническите спецификации на подсистемата „Подвижен състав“ относно достъпа на лица с увреждания и лица с намалена подвижност са систематизирани както следва:

— Седалки

— Места за инвалидни колички

— Врати

— Осветление

— Тоалетни

— Свободни пътеки

— Информация за потребителите

— Промени на височината

— Парапети

— Места за спане, достъпни за инвалидни колички

— Положение на стъпалото за качване и слизане от возилото

4.2.2.1. Седалки

4.2.2.1.1. Общи положения

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.

▼B

2) Ръкохватки или други приспособления, които могат да се ползват за постигане на индивидуална стабилност, трябва да са разположени на височина между 800 mm и 1 200 mm над пода, измерена от центъра на използваемата част на ръкохватката; те не трябва да навлизат в свободната пътека и цветът им трябва да контрастира с този на седалките.

3) В пространствата за сядане със стабилно монтирани седалки, поставени по дължина, за постигане на индивидуална стабилност трябва да се използват парапети. Тези парапети трябва да са на максимално отстояние 2 000 mm един от друг и да са разположени на височина между 800 mm и 1 200 mm над пода, като е необходимо да контрастират с обкръжаващата среда във возилото.

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

4.2.2.1.2. Седалки за ползване с предимство

4.2.2.1.2.1. Общи положения

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.

2) Седалките за ползване с предимство и возилата, където те са разположени, трябва да са обозначени със знаци, съгласно допълнение Н. Трябва да е указано, че другите пътници следва да освобождават при поискване тези седалки за лицата, които имат право да ги ползват.

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.

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. Това не засяга подлакътниците, разположени по протежение на каросерията на возилото или на стената на купето, когато става въпрос за купета. Подвижните подлакътници трябва да се прибират в положение наравно с възглавницата на облегалката на седалката, за да позволяват безпрепятствен достъп до седалката или до други съседни седалки за ползване с предимство.

6) Седалките за ползване с предимство не трябва да са сгъваеми.

7) Всяка седалка за ползване с предимство и пространството, достъпно за нейния ползвател, трябва да съответства на показаното на фигури 3.1—3.4 в допълнение 3.

8) Цялата използваема повърхност за сядане на седалка за ползване с предимство трябва да е с ширина най-малко 450 mm (вж. фигура 3.1).

9) Най високата точка на възглавницата на седалката за ползване с предимство трябва да е между 430 и 500 mm над нивото на пода при предния ръб на седалката.

10) Свободното място за главата над седалката трябва да е на най-малко 1 680 mm от нивото на пода, освен при двуетажните влакове, които имат рафтове за багаж, разположени над седалките. В такива случаи е разрешено мястото за главата да се намали до 1 520 mm при седалки за ползване с предимство под рафтове за багаж, при положение че най-малко 50 % от седалките за ползване с предимство имат място за главата от 1 680 mm.

▼B

11) Когато седалките имат накланящи се облегалки, размерите трябва да се определят, когато облегалките са в напълно изправено положение.

4.2.2.1.2.2. Еднопосочно разположени седалки

1) Там, където седалките за ползване с предимство са еднопосочно разположени, свободното пространство пред всяко място трябва да съответства на фигура 3.2.

2) Разстоянието между предната повърхност на облегалката и вертикалната равнина през най-задната част на предната седалка трябва да е най-малко 680 mm, като трябва да се отбележи, че изискваното разстояние (стъпка) между седалките се мери от центъра на седалката, на височина 70 mm над мястото където седалищната възглавница контактува с облегалката.

3) Трябва да има също свободно пространство от най-малко 230 mm между предния край на седалищната възглавница и споменатата вертикална равнина на предното място.

4.2.2.1.2.3. Срещуположно разположени седалки

1) Когато седалките за ползване с предимство са срещуположно разположени, разстоянието между предните ръбове на седалките трябва да е най-малко 600 mm (вж. фигура 3.4). Това разстояние трябва да се спазва дори ако една от срещуположно разположените седалки не е седалка за ползване с предимство.

2) Когато срещуположно разположени седалки за ползване с предимство са снабдени с масичка, между предния ръб на седалката и ръба на масичката трябва да е осигурено свободно хоризонтално разстояние от най-малко 230 mm (вж. фигура 3.4). Когато една от срещуположно разположените седалки не е седалка за ползване с предимство, разстоянието между нея и масичката може да бъде намалено, при условие че разстоянието между предните ръбове на седалките остане 600 mm. Странично монтирани масички, чиято дължина не надхвърля средата на седалката, разположена до прозореца, могат да не се вземат под внимание при установяване на съответствието с настоящия параграф.

4.2.2.2. Места за инвалидни колички

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:

Таблица 5

Брой на местата за инвалидни колички според дължината на влаковата композиция

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

2) За да се гарантира стабилност, мястото за инвалидни колички трябва да се проектира така, че инвалидната количка да е разположена или с лице или с гръб към посоката на движение.

▼B

3) По цялата дължина на мястото за инвалидни колички ширината трябва да е 700 mm, от нивото на пода най-малко до височина 1 450 mm, с допълнително пространство 50 mm, даващо свобода на движение на ръцете, от всяка страна, която е в близост до някакво препятствие, което би ограничило свободата на ръцете на ползвателите на инвалидни колички (напр. стена или конструктивен елемент), на височина от 400 mm до 800 mm над нивото на пода (ако едната страна на инвалидната количка е в съседство с пътеката, отпада изискването за допълнителни 50 mm от тази страна, тъй като пространството там и без друго е свободно).

4) Минималното разстояние в надлъжната равнина между задната част на мястото за инвалидна количка и следващата повърхност трябва да е в съответствие с фигури И.1—И.3, допълнение И.

5) В пространството за инвалидна количка не се допуска да има други приспособления между пода и тавана на возилото освен рафт за багаж над главите, хоризонтален парапет, прикрепен на стената или тавана на возилото, или маса в съответствие с изискванията от точка 4.2.2.10.

6) 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.

7) Сгъваеми седалки могат да бъдат монтирани на местата за инвалидни колички, при условие че когато са в прибрано състояние, те не нарушават изискванията относно размерите на мястото за инвалидна количка.

8) Не е позволено да се инсталира постоянно оборудване като велосипедни куки или багажници за ски в пространството за инвалидни колички или непосредствено пред него.

9) До или срещу мястото за инвалидна количка трябва да има поне една седалка за придружител, който пътува с ползвателя на инвалидната количка. Тази седалка трябва да предлага същото ниво на комфорт като другите седалки и може да е разположена също от другата страна на пътеката.

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.

11) Мястото за инвалидна количка трябва да е оборудвано с устройство за повикване на помощ, което в случай на опасност дава възможност на ползвателя на инвалидната количка да информира определено лице, което може да предприеме подходящи действия.

12) Устройството за повикване на помощ трябва да е монтирано така, че да е удобно достъпно за лицето, използващо инвалидна количка, както е показано в допълнение Л, фигура Л.1.

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.

▼B

15) Непосредствено до или в мястото за инвалидна количка трябва да се постави знак в съответствие с допълнение H, който го определя като място за инвалидна количка.

4.2.2.3. Врати

4.2.2.3.1. Общи положения

1) Тези изисквания се отнасят само за врати, осигуряващи достъп до друга общественодостъпна част от влака, с изключение на врати на тоалетни.

2) Приспособлението за застопоряване или освобождаване на ръчно задействана врата трябва да може да се задейства с дланта на ръката, като необходимата за това сила да не надвишава 20 N.

3) Цветът на устройствата за управление на вратите, били те ръчни, с бутони или с други устройства, трябва да е в контраст с повърхността, на която те са монтирани.

4) Техният интерфейс за обслужване от пътниците трябва да съответства на спецификациите от точка 5.3.2.1.

5) Ако бутоните за отваряне и затваряне са разположени един над друг, горният бутон винаги трябва да е бутонът за отваряне.

4.2.2.3.2. Външни врати

1) Всички външни врати за пътници трябва да имат минимална свободна използваема ширина 800 mm в отворено положение.

2) При влаковете с проектна скорост под 250 km/h вратите за качване на инвалидни колички, които предлагат достъп на едно ниво, както е определено в точка 2.3, трябва да имат минимална свободна използваема ширина от 1 000 mm в отворено положение.

3) Всички външни врати за пътници трябва да са маркирани от външната страна така, че да са в контраст с цвета на корпуса на возилото около тях.

4) Предвидените за инвалидни колички външни врати трябва да са тези външни врати, които са разположени най-близо до предвидените за инвалидни колички места.

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

6) От вътрешната страна на возилото разположението на външните врати трябва да е маркирано ясно чрез контрастиращо прилежащо подово покритие.

7) Когато блокировката на дадена врата се освобождава с цел отваряне, трябва да се подава звуков сигнал, който да е ясно различим за пътниците във и извън влака. Този предупредителен сигнал трябва да продължава най-малко пет секунди или ако вратата е задействана, той може да спре след 3 секунди.

8) Когато вратата се отваря автоматично или дистанционно от машиниста или друг член на екипажа, предупредителният сигнал трябва да продължава най-малко 3 секунди от момента, в който вратата започва да се отваря.

9) Преди врата с автоматично или дистанционно затваряне да бъде приведена в движение, пътниците вътре и извън влака трябва да се предупреждават чрез визуален и звуков сигнал. Предупредителният сигнал трябва да започва най-малко 2 секунди, преди началото на затварянето на вратата и да продължава до пълното ѝ затваряне.

▼B

10) Източникът на звука на предупредителния сигнал за вратата трябва да се намира в близост до устройството за управление или, ако няма такова, в съседство с вратата.

11) Визуалният сигнал трябва да се вижда от вътрешността на влака и извън него и да е разположен така, че да се сведе до минимум възможността да бъде закрит от пътници, намиращи се във вестибюла.

12) Звуковите алармени сигнали за врати за пътници трябва да съответстват на спецификацията в допълнение Ж.

13) Активирането на вратата трябва да се извършва от влаковата бригада или полуавтоматично (напр. чрез задействане на бутон от пътник) или автоматично.

14) Устройството за управление на вратата трябва да е разположено до крилото на вратата или върху него.

15) Центърът на устройството за управление, разположено от външната страна на вратата, даващо възможност за управление от перона, трябва да е на височина не по-малко от 800 mm и не повече от 1 200 mm, измерена вертикално над перона, за всички перони, за които е проектиран влакът. Ако влакът е проектиран за една височина на перона, центърът на устройството за управление, разположено от външната страна на вратата, трябва да е на височина не по-малко от 800 mm и не повече от 1 100 mm, измерена вертикално над перона.

16) Центърът на устройството за управление на външната врата, разположено от вътрешната страна на вратата, трябва да е на височина не по-малко от 800 mm и не повече от 1 100 mm, измерена вертикално над нивото на пода на возилото.

4.2.2.3.3. Вътрешни врати

1) Вътрешните автоматични и полуавтоматични врати трябва да включват устройства, които да предпазват пътниците от заклещване при задействане на вратите.

2) Вътрешните врати, достъпни за ползватели на инвалидни колички, трябва да имат минимална използваема ширина от 800 mm.

3) Силата, необходима за отваряне или затваряне на ръчно задвижвана врата, не трябва да надвишава 60 N.

4) Центърът на устройството за управление на вътрешните врати трябва да е на височина не по-малко от 800 mm и не повече от 1 100 mm, измерена вертикално над нивото на пода на возилото.

5) Автоматичните свързващи возилата врати трябва да действат или синхронно по двойки, или втората врата да открива наближаването на пътник и да се отваря автоматично.

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

4.2.2.4. Осветление

1) Минималните стойности на средната осветеност в пространствата за пътници трябва да са в съответствие с точка 4.1.2 от спецификацията, посочена в допълнение А, индекс 6. Изискванията които се отнасят за уеднаквяването на тези стойности, не са приложими с оглед постигане на съответствие с настоящата ТСОС.

4.2.2.5. Тоалетни

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

▼B

2) Стандартната тоалетна трябва да е в съответствие с изискванията на точки 5.3.2.2 и 5.3.2.3.

3) Универсалната тоалетна трябва да е в съответствие с изискванията на точки 5.3.2.2 и 5.3.2.4.

4) Когато влакът е оборудван с тоалетни, в тях трябва да има осигурени удобства за смяна пелени. Ако няма отделни помещения за смяна на пелени или има такива помещения, но те не са достъпни за ползватели на инвалидна количка, в универсалната тоалетна трябва да се вгради съответна маса за целта. Тя трябва да е в съответствие с изискванията на точка 5.3.2.5.

4.2.2.6. Свободни пътеки

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.

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).

3) В съседство с мястото за инвалидна количка и на други места, където се очаква да завиват инвалидни колички, трябва да е осигурено пространство за завиване с минимален диаметър 1 500 mm. Пространството за инвалидната количка може да бъде част от кръга на завиване.

4) Ако е необходимо ползвател на инвалидна количка да променя посоката, ширината на свободната пътека на двата коридора трябва да е съгласно посоченото в таблица К.1 от допълнение К.

4.2.2.7. Информация за потребителите

4.2.2.7.1. Общи положения

1) Необходимо е да се предоставя следната информация:

— Информация и инструкции за безопасност

— Гласови инструкции за безопасност в съчетание с видими сигнали в случай на произшествие

— Знаци за предупреждение, забрана и задължително действие

— Информация относно маршрута на влака, включително информация за закъсненията и извънплановите спирания

— Информация за местоположението на бордовото оборудване

2) Визуалната информация трябва да е в контраст с фона.

▼B

3) Типографският шрифт, използван за изписване на съответните текстове, трябва да е четлив.

4) Информация за точното време в цифров вид трябва да се представя в 24-часов формат.

4.2.2.7.2. Указателни обозначения, пиктограми и тактилна информация

1) Всички знаци за безопасност, предупреждение, задължително действие и забрана трябва да включват пиктограми и да се изготвят съгласно спецификацията, посочена в допълнение A, индекс 7.

2) Заедно със стрелката за указване на посоката, броят на пиктограмите, поставени една до друга на едно място не трябва да надвишава пет.

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

— 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.).

4) Когато има монтирани индуктивни контури, това трябва да се указва с пиктограма, както е описано в допълнение H.

5) В универсалните тоалетни, където има сгъваеми парапети, трябва да има пиктограма, показваща парапета в прибрано и разгънато състояние.

6) Ако вагонът е със запазени места, номерът или буквата на вагона (според това какво се използва в системата за запазване на места) трябва да е означен от външната страна на всяка врата за качване или до нея. Номерът или буквата трябва да са изобразени със символи с височина не по-малка от 70 mm, видими както когато вратата е отворена, така и когато е затворена.

7) Ако местата са означени с цифри или букви, номерът или буквата на мястото трябва да са означени на всяка седалка или до нея със символи с височина не по-малка от 12 mm. Тези цифри и букви трябва да са в контраст със своя фон.

8) Тактилни информационни обозначения трябва да има в:

— тоалетните и спалните места, достъпни за инвалидни колички, с цел предоставяне на функционална информация и обозначаване на устройството за повикване за помощ, ако е уместно

— подвижния състав, за обозначаване на бутона за отваряне/затваряне на достъпните за пътници врати и устройствата за повикване за помощ

4.2.2.7.3. Динамична визуална информация

1) Крайното местоназначение или маршрутът трябва да са обозначени от външната, гледаща към перона страна на влака, в съседство с поне една от вратите за качване на пътници, най-малко на всеки втори вагон на влака.

2) Когато влаковете се експлоатират в система, при която динамична визуална информация се предоставя на пероните на гарата на всеки 50 m и по-малко, а информация за местоназначението и маршрута се предоставя и на челната страна на влака, не е задължително да се предоставя информация върху страните на возилата.

▼B

3) Крайното местоназначение или маршрутът на влака трябва да се указват от вътрешната страна на всяко возило.

4) Следващата спирка на влака трябва да се указва така, че да бъде четима от най-малко 51 % от пътническите седалки във всяко возило, включително от 51 % от седалките за ползване с предимство, както и от всички места за инвалидни колички.

5) Тази информация трябва да се указва най-малко две минути преди пристигане на съответната гара. Ако следващата гара е на по-малко от две минути планирано време за пътуване, тя трябва да се указва веднага след потеглянето от предишната гара.

6) Изискването информацията за местоназначението и следващата спирка да бъде видима от 51 % от пътническите седалки не се отнася за возила с купета, когато в купетата има най-много 8 седалки и те са свързани към намиращ се в съседство коридор. Информацията обаче трябва да е видима за лице, което стои в коридора извън купето, както и за пътник, заел мястото за инвалидна количка.

7) Информацията за следващата спирка може да бъде изобразена на същия екран, където е посочено крайното местоназначение. Веднага след спирането на влака обаче указанието трябва да се променя, така че да показва крайното местоназначение.

8) Ако системата е автоматизирана, се осигурява възможност да се отстрани или коригира грешна или заблуждаваща информация.

9) Вътрешният и външният екран трябва да съответстват на изискванията от точка 5.3.2.7. В настоящата точка терминът „екран“ трябва да се разбира като всяко устройство, представящо динамична информация.

4.2.2.7.4. Динамична звукова информация

1) Влакът трябва да е оборудван със система за уведомяване на пътниците, която да се използва за рутинни съобщения или съобщения при произшествие от машиниста или друг член на влаковата бригада, който конкретно носи отговорност за пътниците.

2) Системата за уведомяване на пътниците може да работи ръчно, автоматично или на основата на предварително програмиране. Ако системата за уведомяване на пътниците е автоматизирана, трябва да има възможност да се отстрани или коригира грешна или заблуждаваща информация.

3) Системата за уведомяване на пътниците трябва да може да съобщава местоназначението и следващата спирка на влака при всеки престой или при тръгване след всеки престой.

4) Системата за уведомяване на пътниците трябва да може да съобщава следващата спирка на влака най-малко две минути преди пристигането на влака на тази спирка. Ако следващата гара е на по-малко от две минути планирано време за пътуване, тя трябва да се съобщава веднага след потеглянето от предишната гара.

5) Във всички зони нивото на гласовата информация трябва да е най-малко 0,45 по STI-PA в съответствие със спецификацията, посочена в допълнение A, индекс 5. Изискванията по отношение на системата за уведомяване на пътниците трябва да са спазени по отношение на всички седалки и места за инвалидни колички.

4.2.2.8. Промени на височината

1) Вътрешните стъпала (различни от тези за достъп отвън) трябва да са с височина максимум 200 mm и дълбочина минимум 280 mm, измерено при централната ос на стълбите. За двуетажни влакове е разрешено тази стойност да се намали до 270 mm за стълбите, водещи към горния и долния етаж.

▼B

2) Най-малко първото и последното стъпало трябва да са обозначени с контрастна лента с ширина от 45 mm до 55 mm по цялата ширина на стъпалата, както на челната, така и на горната повърхност на ръба на стъпалото.

3) Стълбите с повече от три стъпала трябва да са оборудвани с парапети от двете страни и на две нива. По-високият парапет трябва да е разположен на височина от 850 mm до 1 000 mm над нивото на пода. По-ниският парапет трябва да е разположен на височина от 500 mm до 1 000 mm над нивото на пода.

4) Стълби с едно, две или три стъпала трябва да са оборудвани и от двете страни с поне един парапет или друго приспособление, което да може да се използва за постигане на индивидуална стабилност.

5) Парапетите трябва да отговарят на изискванията на точка 4.2.2.9.

6) Не се разрешават стъпала между входния вестибюл на врата за качване с инвалидна количка, мястото за инвалидна количка, универсалното спално купе и универсалната тоалетна, с изключение на праговата лента на вратата, чиято височина не трябва да надхвърля 15 mm. Асансьорът трябва да отговаря на изискванията на точка 5.3.2.10.

7) Максималният наклон на рампите във влака не трябва да надхвърля следните стойности:

Таблица 6

Максимален наклон на рампите във влака

Дължина на рампата	Максимален наклон (в градуси)	Максимален наклон (%)
Маршрути между входния вестибюл на външната врата за достъп с инвалидна количка, мястото за инвалидна количка, спални места, достъпни за инвалидни колички и универсалната тоалетна		
До 840 mm в едноетажни вагони	6,84	12
До 840 mm в двуетажни вагони	8,5	15
> 840 mm	3,58	6,25
Други зони на влака		
> 1 000 mm	6,84	12
600 mm до 1 000 mm	8,5	15
Под 600 mm	10,2	18

Забележка: Тези наклони трябва да се измерват, когато возилото е спряло неподвижно на прав и равен коловоз.

4.2.2.9. Парапети

1) Всички парапети, монтирани във возилото, трябва да имат кръгло сечение с външен диаметър от 30 mm до 40 mm, като между тях и всяка съседна повърхност трябва да има свободно разстояние от най-малко 45 mm.

2) Ако парапетът следва крива, радиусът от вътрешната страна на кривата трябва да е най-малко 50 mm.

3) Всички парапети трябва да са в контраст със своя фон.

▼B

4) Външните врати трябва да са оборудвани с парапети от двете страни на вратата, монтирани от вътрешната страна възможно най-близо до външната стена на возилото. Изключение може да бъде направено за едната страна на вратата, ако от тази страна е монтирано устройство, като например бордови асансьор.

5) Тези парапети трябва да са:

— вертикални парапети, разположени на височина от 700 mm до 1 200 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.

6) Когато свободният проход на коридора е по-тесен от 1 000 mm и по-дълъг от 2 000 mm, в коридорите на возилата, предназначени за ползване от пътниците, или в съседство с тях също трябва да има парапети или ръкохватки.

7) Когато свободният проход на коридора е по-широк или равен на 1 000 mm, в коридора трябва да има перила или ръкохватки.

4.2.2.10. Спални места, достъпни за инвалидни колички

1) Когато влакът е оборудван със спални места за пътници, той трябва да включва возило, в което има поне едно спално място, достъпно за инвалидни колички.

2) Ако влакът включва повече от едно спално возило за пътници, той трябва да е оборудван с поне две спални места, достъпни за инвалидни колички.

3) Ако дадено возило предлага спални места, достъпни за инвалидни колички, външната врата на това возило и вратите на спалните места, достъпни за инвалидни колички, трябва да са маркирани със знак в съответствие с допълнение H.

4) Вътрешното пространство на спалното място, достъпно за инвалидна количка, трябва да отговаря на изискванията на точка 4.2.2.6 по отношение на действията, които се очакват от използващия инвалидната количка в спалното място.

5) Спалното място трябва да е оборудвано с най-малко две устройства за повикване на помощ, при чието задействане се изпраща сигнал до лице, което може да предприеме съответно действие; не е необходимо те да дават възможност за комуникация.

6) Интерфейсът на тези устройства за повикване на помощ трябва да съответства на определеното в точка 5.3.2.6.

7) Едното устройство за повикване на помощ трябва да е разположено на не повече от 450 mm над пода, измерено вертикално от повърхността на пода до центъра на устройството. То трябва да е разположено така, че да може да бъде достигнато от лице, лежащо на пода.

8) Другото устройство за повикване на помощ трябва да е разположено на най-малко 600 mm и на не повече от 800 mm над пода, измерено вертикално до центъра на устройството.

9) Двете устройства за повикване на помощ трябва да са разположени на различни вертикални повърхности в спалното място.

10) Устройствата за повикване на помощ трябва да се различават от всяко друго устройство за управление в спалното място, да са оцветени различно от другите устройства за управление и да са в контраст със своя фон.

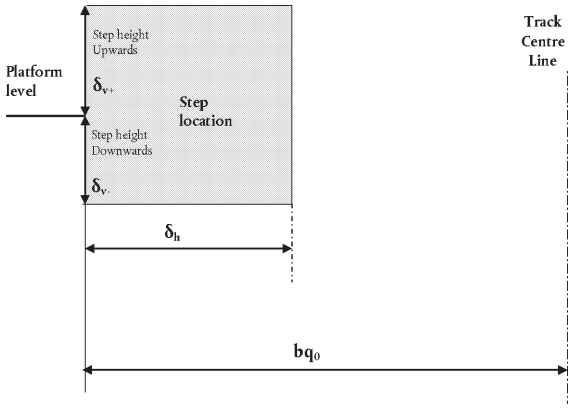
▼B

4.2.2.11. Положение на стъпалото за качване и слизане от возилото

4.2.2.11.1. Общи изисквания

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.

Фигура 1



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 A, индекс 8. Междурелсията са определени в глава 4.2.3.1 от ТСОС Инфраструктура).

— δ_h, δ_{v+} и δ_{v-} са определени в таблици 7—9.

Таблица 7 е валидна за подвижния състав, предназначен да спира при нормална експлоатация на перони с височина 550 mm:

Таблица 7

Стойности на δ_h, δv_+ и δv_- за перон с височина 550 mm

	δ_h mm	δv_+ mm	δv_- mm
при прав и равен коловоз	200	230	160
при коловоз с радиус на кривата от 300 m	290	230	160

Таблица 8 е валидна за подвижния състав, предназначен да спира при нормална експлоатация на перони с височина 760 mm:

Таблица 8

Стойности на δ_h, δv_+ и δv_- за перон с височина 760 mm

	δ_h mm	δv_+ mm	δv_- mm
при прав и равен коловоз	200	230	160
при коловоз с радиус на кривата от 300 m	290	230	160

▼B

Таблица 9 е валидна за подвижния състав, който има две или повече стъпала за достъп и е предназначен да спира при нормална експлоатация както на перони с височина 760 mm, така и на перони с височина 550 mm:

За първото стъпало се прилагат стойностите от таблица 7 по-горе, а за следващото стъпало към вътрешността на возилото се прилагат следните стойности (на базата на номинална височина на перона 760 mm):

Таблица 9

Стойности на δ_h, δv_+ и δv_- за второто стъпало при перон с височина 760 mm

	δ_h mm	δv_+ mm	δv_- mm
при прав и равен коловоз	380	230	160
при коловоз с радиус на кривата от 300 m	470	230	160

3) Техническата документация, изисквана по точка 4.2.12 от ТСОС „Локомотиви и пътнически подвижен състав“, трябва да включва информация за теоретичните височина и отстояние от перона, водещи до разлика по вертикала (δ_{v+}) от 230 mm и разлика по хоризонтала (δ_h) от 200 mm от точка, разположена в средата на ръба на най-ниското стъпало на подвижния състав при прав и равен коловоз.

4.2.2.11.2. Стъпала за качване/слизане

1) Всички стъпала за качване и слизане трябва да са противоплъзгащи и да имат ефективна свободна ширина, равна на ширината на входната врата.

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.

3) Височината на всички стъпала трябва да е еднаква.

4) Най-малко първото и последното стъпало трябва да са обозначени с контрастна лента с ширина от 45 mm до 55 mm, простираща се най-малко върху 80 % от цялата ширина на стъпалото на горната повърхност на ръба на стъпалото. С подобна лента трябва да е обозначена предната повърхност на последното стъпало, служещо за качване във влаковата единица.

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

6) Ако към стъпалото е монтирано удължение, което е разширение на прага на вратата от външната страна на возилото, и няма промяна в нивото между удължението и пода на вагона, то не трябва да се счита за стъпало за целите на настоящата спецификация. Допуска се минимално понижение в нивото (максимум 60 mm) между повърхността на пода на входния вестибюл и външната част на возилото, използвана като „водач“ при затварянето на вратата. То не трябва да се счита за стъпало.

7) Достъпът до входния вестибюл на возилото трябва да се осигурява с най-много 4 стъпала, от които едно може да бъде външно.

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.

▼B

4.2.2.12. Помощни средства за качване

1) Необходимо е да бъде осигурена система за сигурно съхранение, гарантираща, че сгънатите помощни средства за качване, включително преносимите рампи, не пречат на инвалидна количка или помощно средство за придвижване на пътник и не представляват опасност за пътниците в случай на внезапно спиране.

2) Следните видове помощни средства за качване, могат да са налични в подвижния състав в съответствие с правилата, определени в точка 4.4.3:

4.2.2.12.1. Подвижно стъпало и мостова плоскост

1) Подвижното стъпало е напълно автоматизирано сгъваемо устройство, интегрирано във возилото, по-ниско от нивото на прага на вратата, задействащо се при отваряне/затваряне на вратата.

2) Мостовата плоскост е напълно автоматизирано сгъваемо устройство, интегрирано във возилото, възможно най-близо до нивото на прага на вратата, задействащо се при отваряне/затваряне на вратата.

3) В случай че подвижно стъпало или мостовата плоскост се издават над разрешеното от изискванията за габаритите, влакът трябва да е в неподвижно състояние, когато стъпалото или плоскостта са отворени.

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.

5) Подвижните стъпала и мостовите плоскости трябва да отговарят на изискванията от точка 5.3.2.8.

4.2.2.12.2. Бордова рампа

1) Бордовата рампа е устройство, което се поставя между прага на вратата на возилото и перона. То може да се управлява ръчно, полуавтоматично или напълно автоматично.

2) Бордовата рампа трябва да отговаря на изискванията от точка 5.3.2.9.

4.2.2.12.3. Бордови асансьор

1) Бордовият асансьор е устройство, вградено във входа на возилото, което трябва да може да преодолее максималната разлика във височините между пода на возилото и перона на гарата, когато бъде задействано.

2) Когато асансьорът е в прибрано състояние, най-малката използваема ширина на входа трябва да съответства на посоченото в точка 4.2.2.3.2.

3) Бордовите асансьори трябва да отговарят на изискванията на точка 5.3.2.10.

4.3. **Функционални и технически спецификации на интерфейсите**

4.3.1. *Интерфейси с подсистема „Инфраструктура“*

Таблица 10

Интерфейс с подсистема „Инфраструктура“

Интерфейс с подсистема „Инфраструктура“			
ТСОС „Лица с намалена подвижност“		ТСОС „Инфраструктура“	
Параметър	Точка	Параметър	Точка
Положение на стъпалото за качване и слизане от возилото	4.2.2.11	Перони	2.4.9

▼B

Интерфейс с подсистема „Инфраструктура“			
ТСОС „Лица с намалена подвижност“		ТСОС „Инфраструктура“	
Параметър	Точка	Параметър	Точка
Специфични случаи за положението на стъпалото за качване и слизане от возилото	7.3.2.6	Специфични случаи за перони	7.7

4.3.2. *Интерфейси с подсистема „Подвижен състав“*

Таблица 11

Интерфейси с подсистема „Подвижен състав“

Интерфейси с подсистема „Подвижен състав“			
ТСОС „Лица с намалена подвижност“		ТСОС „Локомотиви и пътнически подвижен състав“	
Параметър	Точка	Параметър	Точка
Подсистема „Подвижен състав“	4.2.2	Параметри, свързани с пътниците	4.2.5

4.3.3. *Интерфейси с подсистемата „Телематични приложения за пътниците“*

Таблица 12

Интерфейс с подсистемата „Телематични приложения за пътници“

Интерфейс с подсистема „Телематични приложения за пътниците“			
ТСОС „Лица с намалена подвижност“		ТСОС „Телематични приложения за пътници“	
Параметър	Точка	Параметър	Точка
Достъпност на гарата Помощ за качване и слизане от влака	4.4.1	Обработка на информация относно превоза и оказването на помощ на лица с увреждания и лица с намалена подвижност	4.2.6
Помощ за качване и слизане от влака	4.4.2	Обработка на информация относно превоза и оказването на помощ на лица с увреждания и лица с намалена подвижност	4.2.6
Достъп и резервиране	4.4.2	Обработка на информация относно наличност/резервация	4.2.9
Визуална информация	4.2.1.10	Обработка на предоставянето на информация в зоната на железопътната гара	4.2.12
Гласова информация	4.2.1.11	Обработка на предоставянето на информация в зоната на железопътната гара	4.2.12
Информация за потребителите	4.2.2.7	Обработка на предоставянето на информация в зоната на возилата	4.2.13

4.4. **Правила за експлоатация**

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

▼B

Настоящата ТСОС не определя правила за експлоатация при евакуация в случай на рискови ситуации, а само съответните технически изисквания. Целта на техническите изисквания за инфраструктурата и подвижния състав е да се улесни евакуацията на всички, включително на лицата с увреждания и лицата с намалена подвижност.

4.4.1. *Подсистема „Инфраструктура“*

От гледна точка на съществените изисквания в раздел 3 експлоатационните правила, специфични за подсистемата „Инфраструктура“ по отношение достъпа на лица с увреждания и лица с намалена подвижност, са следните:

— Общи положения

Управителят на инфраструктура или управителят на гарата трябва да разполагат с разработена политика в писмен вид, която да гарантира, че всички категории лица с намалена подвижност могат да имат достъп до пътническата инфраструктура по всяко време на работа, в съответствие с техническите изисквания на настоящата ТСОС. Освен това, тази политика трябва да е съвместима с политиките на всяко железопътно предприятие, което би желало да използва средствата (вж. точка 4.4.2), ако е уместно. Политиката трябва да се реализира чрез предоставяне на подходяща информация на персонала, както и чрез процедури и обучение. Политиката за инфраструктурата трябва да включва, без да се ограничава с това, правила за експлоатация в следните ситуации:

— Достъпност на гарата

Правилата за експлоатация трябва да са изготвени така, че да гарантират наличието на информация за нивото на достъпност на всички гари.

— Гари без персонал — продажба на билети за хора със зрителни увреждания

Правилата за експлоатация трябва да са в писмен вид и да се прилагат по отношение на железопътните гари без персонал, където са поставени автомати за продажба на билети (вж. точка 4.2.1.8). В такива случаи винаги трябва да е налице алтернативна възможност за продажба на билети, достъпна за хора със зрителни увреждания (например, да е разрешена продажба на билети или във влака, или в гарата на местоназначение).

— Проверка на билетите — турникети

В случаите, в които за проверка на билетите се използват турникети, трябва да има въведени правила за експлоатация, гарантиращи, че на лица с увреждания и лица с намалена подвижност се предлага паралелен достъп през такива контролни точки. Този специален достъп трябва да може да се ползва от хора с инвалидни колички и да може да бъде управляван от персонала или автоматично.

— Осветление на перони

Допуска се осветлението на перони да се изключва, когато не се очаква влак.

— Визуална и гласова информация — постигане на съгласуваност

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.

Не се допуска комбиниране на реклами и маршрутна информация.

▼B

Забележка: За целите на настоящата точка, общата информация за услугите на обществения транспорт не се счита за реклама.

— Система за гласова информация при поискване от пътника

В случаите, когато на дадена гара не се предоставя гласова информация чрез система за уведомяване на пътниците (вж. точка 4.2.1.11), трябва да се прилагат правила за експлоатация, за да се осигури алтернативна информационна система, чрез която пътниците на гарата могат да получават същата информация гласово (напр. обслужвана от хора или автоматична телефонна информационна система).

— Перон — зона на действие на помощните средства за качване на инвалидни колички

Железопътното предприятие и управителят на инфраструктурата или управителят на гарата трябва да определят заедно пространството на перона, където най-вероятно ще се използва помощното средство, като вземат предвид различните варианти на композиране на влака.

Необходимо е да се прилагат правила за експлоатация, по които да се определя, когато е възможно, точката на спиране на влаковете в зависимост от местонахождението на тази зона (тези зони) на действие.

— Безопасност при ръчно и машинно задействани помощни средства за качване на инвалидни колички

Необходимо е да се прилагат правила за експлоатация по отношение на работата на персонала на гарата с помощните средства за качване (вж. точка 4.2.1.14).

Трябва да се прилага правило за експлоатация по отношение на използването от персонала на гарата на подвижна обезопасяваща бариера, приспособена за асансьори за инвалидни колички (вж. точка 4.2.1.14).

Необходимо е да се прилагат правила за експлоатация, гарантиращи, че персоналът на гарата може да работи безопасно с рампите за качване по отношение на разгъването, подсигуряването, повдигането, свалянето и прибирането (вж. точка 4.2.1.14).

— Помощ за качване и слизане от влака

Необходимо е да се прилагат правила за експлоатация, гарантиращи, че персоналът знае, че лицата с увреждания и лицата с намалена подвижност могат да се нуждаят от помощ при качване и слизане от влака, и при необходимост им оказва такава помощ.

Условията, при които се оказва помощ на лица с увреждания и лица с намалена подвижност, са посочени в Регламент (ЕО) № 1371/2007 ([1]).

— Контролирани прелези за пресичане на коловозите от пътници

Когато националното законодателство разрешава контролирани прелези за пресичане на коловозите от пътници, трябва да се прилагат правила за експлоатация, гарантиращи, че персоналът, обслужващ контролираните прелези, оказва съответна помощ на лицата с увреждания и лицата с намалена подвижност, включително и сигнализира кога е безопасно да се пресече линията.

4.4.2. *Подсистема „Подвижен състав“*

С оглед на съществените изисквания в раздел 3, експлоатационните правила, специфични за подсистемата „Подвижен състав“ по отношение достъпа на лица с увреждания и лица с намалена подвижност, са следните:

— Общи положения

([1]) Регламент (ЕО) № 1371/2007 на Европейския парламент и на Съвета от 23 октомври 2007 г. относно правата и задълженията на пътниците, използващи железопътен транспорт (ОВ L 315, 3.12.2007 г., стр. 14).

▼B

Железопътното предприятие трябва да разполага с писмена политика, гарантираща достъп до пътническия подвижен състав по всяко време на работа в съответствие с техническите изисквания на настоящата ТСОС. Освен това, политиката трябва да е съгласувана съответно с политиката на управителя на инфраструктурата или управителя на гарата (вж. точка 4.4.1), ако е уместно. Политиката трябва да се осъществява чрез предоставяне на подходяща информация на персонала, както и чрез процедури и обучение. Политиката относно подвижния състав трябва да включва, без да се ограничава с това, правила за експлоатация в следните ситуации:

— 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. Такива правила трябва да гарантират, че първоначално, до настъпването на определен момент преди тръгване, местата с предимство са достъпни за резервиране само от лица с увреждания и лица с намалена подвижност. След настъпването на този момент, местата с предимство могат да се ползват от всички пътници, включително и от лица с увреждания и лица с намалена подвижност.

— Превоз на куче-водач

Необходимо е да бъдат въведени правила за експлоатация, според които лицата с увреждания и лицата с намалена подвижност, придружавани от куче-водач, не плащат допълнителна такса.

— Достъп и резервиране на места за инвалидни колички

Правилата за достъп и резервиране на места за ползване с предимство трябва да се отнасят и за местата за инвалидни колички, като само ползвателите на инвалидни колички ползват предимство. Освен това правилата за експлоатация трябва да гарантират i) свободни или ii) запазени места за придружаващите лица (които не са лица с увреждания и лица с намалена подвижност) в съседство или срещу местата за инвалидни колички.

— Достъп и резервиране на универсални спални купета

Правилата за резервиране на места с предимство се отнасят и за универсалните спални купета (вж. точка 4.2.2.10). Правилата за експлоатация обаче трябва да предотвратяват свободното заемане на универсалните спални купета (напр. трябва винаги да е необходимо предварително резервиране).

— Задействане на външните врати от влаковата бригада

Необходимо е да се прилагат правила за експлоатация относно задействането на външните врати от влаковата бригада, за да се осигури безопасността на всички пътници, включително лица с увреждания и лица с намалена подвижност (вж. точка 4.2.2.3.2).

— Устройство за повикване на помощ в местата за инвалидни колички, универсалните тоалетни или спалните места, достъпни за инвалидни колички

▼B

Необходимо е да се прилагат правила за експлоатация, гарантиращи съответна реакция и действие от страна на влаковата бригада в случай на задействане на устройството за повикване на помощ (вж. точки 4.2.2.2, 4.2.2.5 и 4.2.2.10). Възможно е реакцията и действието да се различават в зависимост от това откъде идва повикването за помощ.

— Гласови инструкции за безопасност в случай на произшествие

Необходимо е да се прилагат правила за експлоатация относно предаването на гласови инструкции за безопасност на пътниците в случай на произшествие (вж. точка 4.2.2.7.4). Тези правила трябва да включват изисквания за естеството на инструкциите и тяхното предаване.

— Визуална и звукова информация — управление на рекламите

Необходимо е да се предоставя подробна информация за маршрута или мрежата, по която се експлоатира влакът (железопътното предприятие решава по какъв начин да предостави тази информация).

Не се допуска комбиниране на реклами и маршрутна информация.

Забележка: За целите на настоящата точка общата информация за услугите на обществения транспорт не се счита за реклама.

— Автоматични информационни системи — ръчна корекция на неправилна или заблуждаваща информация

Необходимо е да се прилагат правила за експлоатация относно проверките и възможността за коригиране на грешна автоматична информация от екипажа на влака (вж. точка 4.2.2.7).

— 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).

— Правила за композиране на влака, така че да се направи възможно ползването на помощните средства за качване на инвалидни колички в зависимост от разположението на съоръженията на перона.

Необходимо е да се прилагат правила за експлоатация, изискващи да се вземат под внимание такива варианти на композиране на влака, които позволяват да се определят безопасни зони на действие за помощните средства за качване на инвалидни колички в зависимост от точката на спиране на влаковете.

— Безопасност при ръчно и машинно задействани помощни средства за качване на инвалидни колички

Необходимо е да се прилагат правила за експлоатация относно обслужването на помощните средства за качване от бригадата на влака или персонала на гарата. В случай на ръчно обслужвани устройства е необходимо процедурите да гарантират, че от страна на персонала се изисква минимално физическо усилие. В случай на автоматични устройства е необходимо процедурите да гарантират безопасна работа при отпадане на захранването. Необходимо е да се прилага правило за експлоатация относно използването на подвижната обезопасяваща преграда към асансьорите за инвалидни колички от персонала на влака или гарата.

Необходимо е да се прилагат правила за експлоатация, гарантиращи, че персоналът на влака и гарата може да работи безопасно с рампите за качване по отношение на разгъването, подсигуряването, повдигането, свалянето и прибирането.

▼B

— Помощ за качване и слизане от влака

Необходимо е да се прилагат правила за експлоатация, гарантиращи, че персоналът знае, че лицата с увреждания и лицата с намалена подвижност могат да се нуждаят от помощ при качване и слизане от влака, и при необходимост им оказва такава помощ.

Условията, при които се оказва помощ на лица с увреждания и лица с намалена подвижност, са посочени в Регламент (ЕО) № 1371/2007.

Перон — зона на действие на помощните средства за качване на инвалидни колички

Железопътното предприятие и управителят на инфраструктурата или управителят на гарата трябва да определят заедно пространството на перона, където средството най-вероятно ще се използва, както и да обосноват правилността на своето решение. Това пространство трябва да е съобразено със съществуващите перони, където е вероятно да спира влакът.

В следствие на посоченото точката на спиране на влака трябва да се адаптира в някои случаи, за да бъде съобразена с настоящото изискване.

Необходимо е да се прилагат правила за експлоатация, изискващи да се вземат под внимание такива варианти на композиране на влака (вж. точка 4.2.1.12), които дават възможност точката на спиране на влаковете да се определи съобразно зоните на действие на помощните средства за качване.

— Авариен метод за разгъване на подвижните стъпала

Необходимо е да се прилагат правила за експлоатация относно аварийното прибиране или разгъване на мостовата плоскост в случай на отпадане на захранването.

— Оперативни комбинации от съответстващ и несъответстващ на изискванията на настоящата ТСОС подвижен състав

Когато влакът се формира от подвижен състав, част от който е съвместима, а друга — несъвместима с ТСОС, трябва да се прилагат процедури за експлоатация, гарантиращи, че във влака са осигурени най-малко две места за инвалидни колички, съвместими с настоящата ТСОС. Ако във влака има тоалетни, за ползвателя на инвалидна количка трябва да се осигури достъп до универсална тоалетна.

При такива комбинации на подвижен състав са необходими процедури за осигуряване на визуална и звукова информация за маршрута във всички возила.

Допуска се, че системите за динамична информация и устройствата за повикване на помощ в места за инвалидни колички/универсални тоалетни/достъпни за инвалидни колички спални места може да не са напълно функционални, когато работят в такива композиции.

— Композиране на влаковете от отделни возила, съответстващи на настоящата ТСОС

Когато се композира влак от возила, които са били оценявани индивидуално в съответствие с точка 6.2.7, са необходими процедури за експлоатация, за да се гарантира, че целият влак отговаря на точка 4.2 от настоящата ТСОС.

4.4.3. *Предоставяне на помощни средства за качване и предоставяне на помощ*

Управителят на инфраструктурата или управителят на гарата и железопътното предприятие трябва да се споразумеят за предоставянето и управлението на помощните средства за качване, както и за предоставянето на помощ и алтернативен транспорт

▼B

в съответствие с Регламент (ЕО) № 1371/2007, за да определят кой от тях отговаря за експлоатацията на помощните средства за качване и алтернативен транспорт. Управителят на инфраструктурата (или управителят/управителите на гарата) и железопътното предприятие трябва да гарантират, че споразумението им за разделението на отговорностите е най-доброто общо решение.

В тези споразумения трябва да бъдат определени:

— пероните на гарата, където помощните средства за качване ще се управляват от управителя на инфраструктурата или от управителя на гарата, както и подвижният състав, за който те ще се използват,

— пероните на гарата, където помощните средства за качване ще се управляват от железопътното предприятие, както и подвижният състав, за който те ще се използват,

— подвижния състав, където дадено помощно средство за качване ще се осигурява и управлява от железопътното предприятие, и перона на гарата, където то ще се използва,

— подвижния състав, където дадено помощно средство за качване ще се осигурява и управлява от управителя на инфраструктурата или от управителя на гарата, и пероните на гарата, където то ще се използва,

— условията за предоставяне на алтернативен транспорт, когато:

  — перонът не може да бъде достигнат по безпрепятствен маршрут, или

  — не може да се предостави помощ за разгръщането на помощното средство за качване между перона и подвижния състав.

4.5. **Правила за провеждането на техническо обслужване**

4.5.1. *Подсистема „Инфраструктура“*

Управителят на инфраструктурата или управителят на гарата трябва да имат процедури, включващи осигуряване на алтернативна помощ за лица с увреждания и на лица с намалена подвижност в периоди на техническо обслужване, подмяна или ремонт на съоръжения, които са предназначени за употреба от лица с увреждания и лица с намалена подвижност.

4.5.2. *Подсистема „Подвижен състав“*

Ако съоръжение, предвидено за употреба от лица с увреждания и лица с намалена подвижност, се повреди (това включва и тактилните знаци), железопътното предприятие трябва да е осигурило наличието на процедури за ремонт или замяна на съоръжението в рамките на 6 работни дни след докладването за повредата.

4.6. **Професионални квалификации**

Професионалните квалификации на персонала, необходим за експлоатацията и техническото обслужване на подсистемите „Инфраструктура“ или „Подвижен състав“ в съответствие с техническия обхват, както е зададено в точка 1.1, и съгласно точка 4.4, която съдържа списъка с правилата за експлоатация, засягащи настоящата ТСОС, са следните:

Професионалното обучение на персонала, изпълняващ задачите по придружаването на влаковете, предоставянето на услуги и помощ за пътниците на гарата и продажбата на билети, трябва да включва и въпросите относно увреждания и равнопоставеното третиране, включително специалните нужди на всички лица с увреждания и лица с намалена подвижност.

▼B

Професионалното обучение на инженерите и ръководителите, отговорни за поддържането и експлоатирането на инфраструктурата, трябва да включва и въпросите относно увреждания и равнопоставеното третиране, включително специалните нужди на всички лица с увреждания и лица с намалена подвижност.

4.7. **Условия относно опазване на здравето и безопасността**

В обхвата на настоящата ТСОС няма специални изисквания нито относно условията за опазване на здравето и безопасността на персонала, необходим за експлоатирането на подсистемата „Инфраструктура“, нито за прилагането на настоящата ТСОС.

4.8. **Регистри на инфраструктурата и на подвижния състав**

4.8.1. *Регистър на инфраструктурата*

Характеристиките на инфраструктурата, които трябва да бъдат записани в „Регистър на железопътната инфраструктура“, са изброени в Решение за изпълнение № 2011/633/ЕС на Комисията. ([1])

4.8.2. *Регистър на подвижния състав*

Характеристиките на подвижния състав, които трябва да бъдат записани в „Европейския регистър на разрешените типове железопътни превозни средства“, са изброени в Решение за изпълнение № 2011/665/ЕС на Комисията. ([2])

5. СЪСТАВНИ ЕЛЕМЕНТИ НА ОПЕРАТИВНАТА СЪВМЕСТИМОСТ

5.1. **Определение**

Съгласно член 2, буква е) от Директива 2008/57/ЕО „съставни елементи на оперативната съвместимост“ означава всеки елементарен компонент, група от компоненти, подкомплект или комплект от оборудване, включен или предназначен за включване в подсистема, от който/което оперативната съвместимост на железопътната система зависи пряко или косвено. Понятието „съставен елемент“ обхваща както материални обекти, така и нематериални обекти като например софтуер.

5.2. **Новаторски решения**

Както е посочено в точка 4.1 от настоящата ТСОС, новаторските решения могат да изискват нови спецификации и/или нови методи за оценка. Тези спецификации и методи за оценка се разработват по начина, описан в член 6 от регламента.

5.3. **Списък и характеристики на съставните елементи**

Съставните елементи на оперативна съвместимост са обхванати от съответните разпоредби на Директива 2008/57/ЕО и са изброени по-долу:

5.3.1. *Инфраструктура*

Следните точки се определят като съставни елементи на оперативната съвместимост за инфраструктурата:

5.3.1.1. Екрани

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.

2) Ако се използва екран с бягащо съобщение (хоризонтален или вертикален), всяка завършена дума трябва да се изобразява в продължение на най-малко 2 секунди и скоростта на хоризонталното движение не трябва да превишава 6 символа в секунда.

([1]) Решение за изпълнение 2011/633/ЕС на Комисията от 15 септември 2011 г. относно общите спецификации на регистъра на железопътната инфраструктура (ОВ L 256, 1.10.2011 г., стр. 1).

([2]) Решение за изпълнение 2011/665/ЕС на Комисията от 4 октомври 2011 г. относно Европейския регистър на разрешените типове железопътни превозни средства (ОВ L 264, 8.10.2011 г., стр. 32).

▼B

3) Екраните трябва да се проектират и оценяват за област на приложение, определена от максималното разстояние на наблюдение по следната формула:

Разстояние за четене в mm разделено на 250 = размер на шрифта (например: 10 000 mm/250 = 40 mm).

5.3.1.2. Перонни рампи

1) Рампите трябва да се проектират и оценяват за област на приложение, определена от максималната разлика по вертикала, която може да бъде преодоляна с тяхна помощ при максимален наклон от 18 %.

2) Рампите трябва да са подходящи за инвалидна количка с характеристиките, описани в допълнение М.

3) Рампите трябва да издържат тегло най-малко 300 kg, поставено в центъра на съоръжението върху площ от 660 mm × 660 mm.

4) Ако рампата се задейства машинно, тя трябва да разполага и с начин за ръчно задействане в случай на отпадане на захранването.

5) Повърхността на рампата трябва да е противоплъзгаща и да има ефективна свободна ширина най-малко от 760 mm.

6) Ако рампата е с ширина по-малка от 1 000 mm, тя трябва да има повдигнати ръбове от двете страни, за да се предотврати изплъзване на подпомагащите маневреността колелца.

7) Повдигнатите ръбове в двата края на рампата трябва да са скосени и не по-високи от 20 mm. Те трябва да имат контрастни предупредителни ленти.

8) Рампата трябва да е оборудвана с механизъм за сигурно позициониране, така че да не се измества, когато се използва за качване или слизане.

9) Рампата трябва да има самоконтрастиращи маркировки.

5.3.1.3. Асансьори на перона

1) Асансьорите трябва да се проектират и оценяват за област на приложение, характеризираща се с максималната разлика по вертикала, която може да бъде преодоляна с тяхна помощ.

2) Асансьорите трябва да са проектирани така, че да приемат инвалидна количка с характеристиките, описани в допълнение М.

3) Асансьорите трябва да издържат тегло най-малко 300 kg, поставено в центъра на съоръжението върху площ от 660 mm × 660 mm.

4) Повърхността на платформата на асансьора трябва да е противоплъзгаща.

5) На нивото на повърхността, платформата на асансьора трябва да има вътрешна ширина минимум 800 mm и дължина 1 200 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.

6) Мостовата плоскост, покриваща разликата между платформата на асансьора и пода на возилото, трябва да има ширина минимум 760 mm.

7) За всеки наличен орган за управление на разгъването, свалянето до нивото на земята, повдигането и прибирането на асансьора трябва да е необходим постоянен ръчен натиск от оператора, а също и да не е възможна неправилна последователност на операциите, когато платформата на асансьора е заета.

▼B

8) За асансьора трябва да са предвидени начини за разгъване и сваляне до нивото на земята, когато е зает с пътник, и за повдигане и прибиране, когато е празен, в случай че захранването на асансьора отпадне.

9) По време на сваляне и издигане на пътник никоя част от платформата на асансьора не трябва да се движи със скорост над 150 mm в секунда, и съответно никоя част на асансьора не трябва да се движи със скорост над 600 mm в секунда по време на разгъване и прибиране на асансьора (освен ако асансьорът не се разгъва или прибира ръчно).

10) Максималното хоризонтално и вертикално ускорение на платформата на асансьора, когато е заета, трябва да е 0,3 g.

11) Платформата на асансьора трябва да е снабдена с прегради, за да се предпазят колелата на инвалидната количка от излизане извън границите на платформата, когато той е в действие.

12) Подвижна преграда или устройство с подобна конструкция трябва да предпазва инвалидната количка от излизане извън ръба, който е най-близо до возилото, докато асансьорът не заеме своето най-горно положение.

13) Всяка от страните на платформата на асансьора, която в най-горното си положение се издава извън возилото, трябва да разполага с преграда, висока най-малко 25 mm. Такива прегради не трябва да пречат на придвижването към свободната пътека или на напускането ѝ.

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.

15) Асансьорът трябва да осигурява възможност на ползвателя на инвалидна количка да се позиционира с лице навън и с лице навътре.

16) Асансьорът трябва да е снабден със самоконтрастиращи маркировки.

5.3.2. *Подвижен състав*

Следните точки се определят като съставни елементи на оперативната съвместимост за подвижния състав:

5.3.2.1. Интерфейс на устройството за управление на вратата

1) Когато е активирано устройството за управление на вратата, върху него или до него трябва да се появява визуална индикация. То трябва да може да се задейства с длан или с ръка, като се прилага сила, не по-голяма от 15 N.

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

5.3.2.2. Стандартни и универсални тоалетни: общи параметри

1) Центърът на бравата на вратата, на ключалката или на устройството ѝ за управление от външната или вътрешната страна на помещението, трябва да се намира на най-малко 800 mm и на най-много 1 100 mm над прага на тоалетната.

2) Вътре и извън тоалетната трябва да има визуална и тактилна (или звукова) индикация, че вратата е заключена.

3) Устройството за управление на вратата, както и останалото оборудване в тоалетното помещение (с изключение на приспособленията за смяна пелени и устройството за повикване на помощ) трябва да могат да се задействат със сила, не по-голяма от 20 N.

4) 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.

▼B

5) За работата на устройство за управление трябва да има предоставена ясна и точна информация с помощта на пиктограми, като информацията трябва да е също тактилна.

6) Тоалетната седалка, капакът и ръкохватките трябва да са в контрастен цвят спрямо фона.

5.3.2.3. Стандартна тоалетна

1) Стандартната тоалетна е проектирана, за да бъде достъпна за ползвателите на инвалидни колички.

2) Използваемата ширина на вратата трябва да е минимум 500 mm.

3) До тоалетната чиния и умивалника трябва да има неподвижна вертикална и/или хоризонтална ръкохватка съгласно точка 4.2.2.9.

5.3.2.4. Универсална тоалетна

1) Универсалната тоалетна е проектирана така, че да може да се ползва от всички пътници, включително от лица с увреждания и лица с намалена подвижност.

2) Областта на приложение на универсалната тоалетна се определя от метода, използван за нейната оценка (А или Б в съответствие с точка 6.1.3.1).

3) Използваемата ширина на вратата на тоалетната трябва да е минимум 800 mm. Когато вратата е автоматична или полуавтоматична, тя трябва да може да се отваря частично, за да се даде възможност на придружаващия ползвателя на инвалидна количка да напуска тоалетния модул и отново да влиза в него.

4) Външната страна на вратата трябва да е означена със знак в съответствие с допълнение Н.

5) Тоалетната кабина трябва да осигурява достатъчно място, за да може инвалидна количка, съгласно определението в допълнение М, да заеме положение, позволяващо както странично, така и диагонално преместване на нейния ползвател до тоалетната седалка.

6) Пред тоалетната седалка трябва да има минимално свободно пространство от 700 mm, което да следват профила на седалката.

7) От всяка страна на тоалетната седалка трябва да има хоризонтален парапет, отговарящ на изискванията на точка 4.2.2.9, който да достига поне до предния фронт на тоалетната седалка.

8) Парапетът откъм достъпната за инвалидната количка страна трябва да е закрепен така, че да позволява безпрепятствено преместване на ползвателя на инвалидната количка до и от тоалетната седалка.

9) Повърхността на тоалетната седалка в ниско положение трябва да е на височина от 450 mm до 500 mm над нивото на пода.

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

11) Тоалетното помещение трябва да е оборудвано с най-малко две устройства за повикване на помощ, при чието задействане се изпраща сигнал до лице, което може да предприеме съответно действие; не е задължително те да дават възможност за комуникация.

12) Интерфейсът на тези устройства за повикване на помощ трябва да съответства на посоченото в точка 5.3.2.6.

13) Едното устройство за повикване на помощ трябва да е разположено на не повече от 450 mm над пода, измерено вертикално от повърхността на пода до центъра на устройството. То трябва да е разположено така, че да може да бъде достигнато от лице, лежащо на пода.

▼B

14) Другото устройство за повикване на помощ трябва да е разположено на най-малко 800 mm и на не повече от 1 100 mm над пода, измерено вертикално до центъра на устройството.

15) Двете устройства за повикване на помощ трябва да се намират на различни вертикални повърхности на кабината, така че да могат да бъдат достигнати от различни положения.

16) Управленията на устройствата за повикване на помощ трябва да се различават от всяко друго устройство за управление в тоалетната, да са оцветени различно от другите устройства за управление и да са в контраст с фона.

17) Ако има маса за смяна на пелени, нейната използваема повърхност в снижено положение трябва да е между 800 mm и 1 000 mm над нивото на пода.

5.3.2.5. Маса за смяна на пелени

1) Използваемата повърхност на масата за смяна на пелени трябва да е с ширина най-малко 500 mm и дължина най-малко 700 mm.

2) Тя трябва да е проектирана така, че да предпазва бебето от непреднамерено изплъзване, да няма остри ръбове и да издържа тегло от най-малко 80 kg.

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

5.3.2.6. Интерфейс на устройството за повикване на помощ

Необходимо е устройството за повикване на помощ:

1) да е обозначено със знак, имащ зелен или жълт фон (съгласно спецификацията, посочена в допълнение A, индекс 10), върху който е разположен бял символ, представляващ звънец или телефон; знакът да може да бъде върху самия бутон, в неговата основа или върху отделна пиктограма;

2) да включва тактилни символи;

3) да издава визуални и звукови сигнали, след като устройството бъде задействано;

4) да дава допълнителна информация за своето действие, ако е необходимо;

5) да се задейства с дланта на ръката, като необходимата за целта сила да не е по-голяма от 30 N.

5.3.2.7. Вътрешни и външни екрани

1) Всяко наименование на гара (възможно е то да е съкратено) или думи от съобщения трябва да се изобразяват в продължение на най-малко 2 секунди.

2) Ако се използва екран с бягащо съобщение (хоризонтално или вертикално), всяка цяла дума трябва да се изобразява в продължение на най-малко 2 секунди и скоростта на хоризонталното движение да не превишава средно 6 символа в секунда.

3) Типографският шрифт, използван за текстовете, трябва да е четлив.

4) Главните букви и цифри, използвани при предни външни екрани, трябва да са с височина най-малко 70 mm, а при странични екрани — 35 mm.

5) Вътрешните екрани трябва да се проектират и оценяват за област на приложение, характеризираща се с максимално разстояние на наблюдение, определено по следната формула:

▼B

Таблица 13

Област на приложение на вътрешни екрани за подвижния състав

Разстояние на четене	Височина на главните букви и цифри
< 8 750 mm	(разстояние на четене/250) mm
от 8 750 до 10 000 mm	35 mm
> 10 000 mm	(разстояние на четене/285) mm

5.3.2.8. Помощни средства за качване: подвижни стъпала и мостови плоскости

1) Подвижните стъпала и мостовите плоскости трябва да се проектират и оценяват за област на приложение, характеризираща се с ширината на отвора на вратата, за която са предвидени.

2) Механичната здравина на устройството трябва да съответства на спецификацията, посочена в допълнение А, индекс 11.

3) Необходимо е да има инсталиран подходящ механизъм, осигуряващ стабилност на устройството в разгърнато и прибрано положение.

4) Повърхността на устройството трябва да е противоплъзгаща и да има ефективна ширина равна на ширината на входната врата.

5) Устройството трябва да е оборудвано със система за откриване на препятствия съгласно спецификацията, посочена в допълнение А, индекс 11.

6) Устройството трябва да осигурява начин за аварийно прибиране и разгъване, в случай че отпадне захранването на стъпалото.

5.3.2.9. Помощни средства за качване: бордови рампи

1) Рампите трябва да се проектират и оценяват за област на приложение, характеризираща се с максималната разлика по вертикала, която може да бъде преодоляна с тяхна помощ при максимален наклон от 18 %.

2) Рампите трябва да издържат тегло най-малко 300 kg, при товар, поместен в центъра на съоръжението върху площ от 660 mm × 660 mm.

3) Рампата за достъп трябва или да се поставя ръчно от персонала, или да се отваря полуавтоматично чрез механични средства, задействани от персонала или от пътник.

4) Ако рампата се задейства машинно, тя трябва да разполага с начин за ръчно задействане в случай на отпадане на захранването.

5) Повърхността на рампата трябва да е противоплъзгаща и да има ефективна свободна ширина най-малко от 760 mm.

6) Ако рампата е с ширина по-малка от 1 000 mm, тя трябва да има повдигнати ръбове от двете страни, за да се предотврати използване на подпомагащите маневреността колелца.

7) Повдигнатите ръбове в двата края на рампата трябва да са скосени и да не са по-високи от 20 mm. Те трябва да имат контрастни предупредителни ленти.

8) Когато се използва за качване или слизане, рампата трябва да е осигурена при ползване така, че при товарене и разтоварване да не се измества.

9) Полуавтоматичната рампа трябва да е снабдена с устройство, което да може да спре движението на това стъпало, ако по време на движението му предният му ръб се допре до предмет или човек.

▼B

10) Рампата трябва да има самоконтрастиращи маркировки.

5.3.2.10. Помощни средства за качване: бордови асансьори

1) Асансьорите трябва да се проектират и оценяват за област на приложение, характеризираща се с максималната разлика по вертикала, която може да бъде преодоляна с тяхна помощ.

2) Повърхността на платформата на асансьора трябва да е противоплъзгаща. На нивото на повърхността платформата на асансьора трябва да има ширина минимум 760 mm и дължина 1 200 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.

3) Мостовата плоскост, покриваща разликата между платформата на асансьора и пода на возилото трябва да има минимална ширина от 720 mm.

4) Асансьорът трябва да издържа тегло най-малко 300 kg, при товар, поместен в центъра на съоръжението върху площ от 660 mm × 660 mm.

5) За всяко налично устройство за управление на разгъването, свалянето до нивото на земята, повдигането и прибирането на асансьора трябва да е необходим постоянен ръчен натиск, а също и да не е възможна неправилна последователност на операциите, когато платформата на асансьора е заета.

6) За асансьора трябва да са предвидени начини за разгъване и сваляне до нивото на земята, когато е зает с пътник, и за повдигане и прибиране, когато е празен, в случай че захранването на асансьора отпадне.

7) По време на сваляне и издигане на пътник никоя част от платформата на асансьора не трябва да се движи със скорост над 150 mm в секунда, и съответно никоя част от асансьора не трябва да се движи със скорост над 600 mm в секунда по време на разгъване и прибиране на асансьора (освен ако асансьорът не се разгъва или прибира ръчно).

8) Максималното хоризонтално и вертикално ускорение на платформата на асансьора, когато е заета, трябва да е 0,3 g.

9) Платформата на асансьора трябва да е снабдена с прегради, за да се предпазят колелата на инвалидната количка от излизане извън границите на платформата, когато той е в действие.

10) Подвижна преграда или устройство с подобна конструкция трябва да предпазва инвалидната количка от излизане извън ръба, който е най-близо до возилото, докато асансьорът не заеме своето най-горно положение.

11) Всяка от страните на платформата на асансьора, която в най-горното си положение се издава извън возилото, трябва да има преграда, висока най-малко 25 mm. Такива прегради не трябва да пречат на предвижването към пътеката или от нея към устройството.

12) Преградата на товарния ръб (външната преграда), която функционира като товарна рампа, когато асансьорът е на нивото на земята, трябва да е достатъчна (или за целта да е осигурена допълнителна система), когато е повдигната или затворена, за да предотврати излизането на електрическа инвалидна количка извън платформата и да не подаде на натиска ѝ.

13) Асансьорът трябва да дава възможност на ползвателя на инвалидната количка да се позиционира както с лице навън, така и с лице навътре.

14) Асансьорът трябва да е снабден със самоконтрастиращи маркировки.

▼B

6. ОЦЕНКА НА СЪОТВЕТСТВИЕТО И/ИЛИ ГОДНОСТТА ЗА УПОТРЕБА

Модулите на процедурите за оценяване на съответствието и годността за употреба, както и модулите за проверка „ЕО“ са описани в Решение 2010/713/ЕС.

6.1. **Съставни елементи на оперативната съвместимост**

6.1.1. *Оценка на съответствието*

Преди пускането на съставен елемент на оперативната съвместимост на пазара производителят или негов упълномощен представител, установен в Съюза, трябва да изготви декларация на ЕО за съответствие или годност за употреба съгласно член 13, параграф 1 от и приложение IV към Директива 2008/57/ЕО.

Оценката на съответствието на даден съставен елемент на оперативната съвместимост се извършва в съответствие с предвиждения(те) модул(и) на този конкретен съставен елемент, посочен(и) в точка 6.1.2 от настоящата ТСОС.

6.1.2. *Прилагане на модули*

Модулите за сертифициране „ЕО“ на съответствието на съставните елементи на оперативната съвместимост, са изброени в таблицата по-долу:

Таблица 14

Модули за сертифициране „ЕО“ на съответствието на съставните елементи на оперативната съвместимост

Модул CA	Вътрешен производствен контрол
Модул CA1	Вътрешен производствен контрол с проверка на продукта чрез индивидуално изпитване
Модул CA2	Вътрешен производствен контрол с проверка на продукта през произволни интервали от време
Модул CB	Изпитване „ЕО“ за тип
Модул CC	Съответствие с типа въз основа на вътрешен производствен контрол
Модул CD	Съответствие с типа въз основа на система за управление на качеството на производствения процес
Модул CF	Съответствие с типа въз основа на проверка на продукта
Модул CH	Съответствие въз основа на цялостна система за управление на качеството
Модул CH1	Съответствие въз основа на цялостна система за управление на качеството плюс проверка на конструктивния проект
Модул CV	Проверка на типа въз основа на опита, натрупан в рамките на експлоатацията (годност за употреба)

Производителят или неговият упълномощен представител, установен в Европейския съюз, избира един от модулите или една от комбинациите от модули, дадени в следната таблица за подлежащия на оценяване съставен елемент.

Таблица 15

Комбинации от модули за сертифициране „ЕО“ на съответствието на съставните елементи на оперативната съвместимост

Точка от настоящото приложение	Съставни елементи за оценка	Модул CA	Модул CA1 или CA2 (*)	Модул CB + CC	Модул CB + CD	Модул CB + CF	Модул CH (*)	Модул CH1
5.3.1.1	Екрани		X	X	X		X	X

▼B

Точка от настоящото приложение	Съставни елементи за оценка	Модул CA	Модул CA1 или CA2 (*)	Модул CB + CC	Модул CB + CD	Модул CB + CF	Модул CH (*)	Модул CH1
5.3.1.2 и 5.3.1.3	Перонни рампи и перонни асансьори		X		X	X	X	X
5.3.2.1	Интерфейс на устройството за управление на вратата	X		X			X	
5.3.2.2, 5.3.2.3 и 5.3.2.4	Тоалетен модул		X	X	X		X	X
5.3.2.5	Маса за смяна на пелени	X		X			X	
5.3.2.6	Устройства за повикване на помощ	X		X			X	
5.3.2.7	Вътрешни и външни екрани		X	X	X		X	X
От 5.3.2.8 до 5.3.2.10	Помощни средства за качване		X		X	X	X	X

(*) Модули CA1, CA2 или CH могат да бъдат използвани само в случай на продукти, произведени в съответствие с разработен и вече използван проект за пускане на продукти на пазара преди прилагането на съответната ТСОС, приложима за въпросните продукти, при условие че производителят успее да демонстрира пред нотифицирания орган, че са извършени преглед на проекта и изпитване за тип за предишни приложения при съпоставими условия и те съответстват на изискванията на настоящата ТСОС. Тази демонстрация се документира и се счита, че тя предоставя доказателства на същото ниво, както и модул CB или проверката на конструктивния проект в съответствие с модул CH1.

Когато трябва да се използва конкретна процедура за оценка, това е определено в точка 6.1.3.

6.1.3. *Специфични процедури на оценяване*

6.1.3.1. Модул за универсална тоалетна

Свободното място в тоалетната кабина, позволяващо на инвалидна количка съгласно определението в приложение М да заеме положение, позволяващо както странично, така и диагонално преместване на нейния ползвател до тоалетната седалка, се оценява с помощта на метод А, описан в спецификацията, посочена в допълнение А, индекс 9.

Алтернативно, в случаите когато метод А не може да се използва, се допуска използването на метод Б, описан в спецификацията, посочена в допълнение А, индекс 9. Тази алтернатива се допуска само в следните случаи:

— возила, при които наличната подова ширина е по-тясна от 2 400 mm,

— съществуващ подвижен състав, който се обновява или модернизира.

6.1.3.2. Тоалетен модул и модул за универсална тоалетна

Когато даден тоалетен модул или модул за универсална тоалетна не е изграден като независимо отделение, неговите характеристики могат да се оценяват на нивото на подсистемата.

6.2. **Подсистеми**

6.2.1. *Проверка „ЕО“ (общи разпоредби)*

Процедурите за проверка „ЕО“, които следва да се прилагат за подсистемите, са описани в член 18 и приложение VI към Директива 2008/57/ЕО.

▼B

Процедурата за проверка „ЕО“ се изпълнява в съответствие с един или няколко модула, както е определено в точка 6.2.2 от настоящата ТСОС.

За подсистема „Инфраструктура“, ако кандидатът демонстрира, че изпитанията или оценките на дадена подсистема или части от подсистема са същите или са били успешни при предходните приложения на конкретния конструктивен проект, нотифицираният орган взема предвид резултатите от тези изпитания и оценки при проверката „ЕО“.

По отношение на заявителя и нотифицирания орган процесът на одобрение и съдържанието на оценката се определят съгласно изискванията, определени в настоящата ТСОС, в съответствие с правилата, изложени в раздел 7 на настоящата ТСОС.

6.2.2. *Модули за проверка „ЕО“ за подсистемите*

Модулите за проверка „ЕО“ на съответствието на съставните елементи на оперативната съвместимост, са изброени в таблицата по-долу:

Таблица 16

Модули за проверка „ЕО“ на подсистемите

Модул SB	Изпитване „ЕО“ за тип
Модул SD	Проверка „ЕО“ въз основа на системата за управление на качеството на производствения процес
Модул SF	Проверка „ЕО“ въз основа на проверка на продукта
Модул SG	Проверка „ЕО“ въз основа на проверка на влаковата единица
Модул SH1	Проверка „ЕО“ въз основа на цялостна система за управление на качеството заедно с проверка на конструктивния проект

Заявителят избира един от модулите, посочени в Таблица 17, или комбинация от тях.

Таблица 17

Комбинация от модули за проверка „ЕО“ на подсистемите

Оценявана подсистема	Модул SB + SD	Модул SB + SF	Модул SG	Модул SH1
Подсистема „Подвижен състав“	X	X		X
Подсистема „Инфраструктура“			X	X

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.

6.2.3. *Специфични процедури на оценяване*

6.2.3.1. Седалки за прехвърляне от инвалидни колички

Оценката на изискването за предоставяне на седалки за прехвърляне от инвалидни колички трябва да се състои само от проверка дали те са налични и оборудвани с подвижни облегалки за ръцете. По-специално, не се оценява методът на прехвърляне.

▼B

6.2.3.2. Положение на стъпалото за качване и слизане от возилото

Това изискване трябва да се провери чрез изчисление, като се използват номиналните стойности от конструкционния чертеж на возилото и номиналните стойности за съответните перони, където се очаква подвижният състав да спира. Външният край на пода при вратата за достъп на пътници се счита за стъпало.

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.

6.2.5. *Оценка на ремонта и техническото обслужване*

В съответствие с член 18, параграф 3 от Директива 2008/57/ЕО нотифицираният орган отговаря за съставянето на техническото досие, което съдържа документацията, изисквана за експлоатацията и техническото обслужване.

Нотифицираният орган проверява само дали е предоставена документацията, изисквана за експлоатацията и техническото обслужване, както е определено в точка 4.5 от настоящата ТСОС. От нотифицирания орган не се изисква да проверява информацията, която се съдържа в предоставената документация.

6.2.6. *Оценка на правилата за експлоатация*

Съгласно членове 10 и 11 от Директива 2004/49/ЕО, когато кандидатстват за нов или изменен сертификат или разрешение за безопасност, железопътните предприятия и управителите на инфраструктурата трябва да демонстрират съответствие с експлоатационните изисквания на настоящата ТСОС в рамките на своята система за управление на безопасността.

За целта на тази ТСОС нотифицираният орган не проверява конкретни правила за експлоатация, дори ако те са включени в точка 4. 4.

6.2.7. *Оценка на влаковите съставни единици, предназначени за обща експлоатация*

Когато подвижният състав се доставя като отделни возила, а не като неразривно свързани единици, тези возила трябва да се оценяват спрямо съответните точки на настоящата ТСОС, като се приема, че не всяко возило ще има места за инвалидни колички, достъпни за инвалидни колички съоръжения или универсална тоалетна.

▼B

Нотифицираният орган не проверява областта на приложение с оглед на типа подвижен състав, който заедно с оценяваната влакова съставна единица, гарантира съответствието на влака с ТСОС.

След като такава влакова съставна единица получи разрешение за експлоатация, железопътното предприятие носи отговорност да се спазва на ниво влак точка 4.2 от настоящата ТСОС в съответствие с правилата, определени в точка 4.2.2.5 от ТСОС „Експлоатация и управление на движението“ (композиране на влак), когато тази единица участва във влакова композиция заедно с други съвместими возила.

7. ПРИЛАГАНЕ НА ТСОС

7.1. **Прилагане на настоящата ТСОС за нова инфраструктура и нов подвижен състав**

7.1.1. *Нова инфраструктура*

Настоящата ТСОС е приложима за всички нови гари в нейния обхват.

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 тръжна процедура към датата на прилагане на настоящата ТСОС. Независимо от това, в такива случаи се прилага ТСОС „Лица с намалена подвижност“ от 2008 г. ([1]) 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.

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

Във всички случаи на изграждане на нова гара, управителят на гарата следва да организира консултации с органите, които отговарят за управлението на прилежащия район, с цел да се даде възможност изискванията за достъпност да бъдат спазени не само в гарата, но също така и подстъпите към нея. В случай на мултимодални възли, другите транспортни органи следва също така да бъдат консултирани относно достъпа до и от железопътния и другите видове транспорт.

7.1.2. *Нов подвижен състав*

Настоящата ТСОС е приложима за всички влакови съставни единици от подвижния състав, попадащи в нейния обхват, които са пуснати в действие след датата на прилагане на настоящата ТСОС, освен когато се прилагат точка 7.1.1.2 „Преходен период“ и точка 7.1.3.1 „Подсистема „Подвижен състав““ от ТСОС „Локомотиви и пътнически подвижен състав“.

7.2. **Прилагане на настоящата ТСОС за съществуваща инфраструктура и съществуващ подвижен състав**

7.2.1. *Етапи на постепенното преминаване към целевата система*

Настоящата ТСОС се прилага за подсистеми, когато те са обновени или модернизирани.

([1]) Решение 2008/164/ЕО на Комисията от 21 декември 2007 г. относно техническата спецификация на оперативна съвместимост, свързана с „лицата с намалена подвижност (ЛНП)“ в Трансевропейската конвенционална и високоскоростна железопътна система (ОВ L 64, 7.3.2008 г., стр. 72).

▼B

Настоящата ТСОС не се отнася за гари в процес на обновяване или модернизиране, 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 тръжна процедура към датата на прилагане на настоящата ТСОС.

Настоящата ТСОС не се прилага за подвижен състав в процес на обновяване или модернизиране, който е предмет на вече подписан договор или договор във финалния етап на тръжна процедура към датата на прилагане на настоящата ТСОС.

За вече съществуващи инфраструктура и подвижен състав, основната цел на ТСОС е постигането на съответствие с ТСОС чрез определяне и постепенно премахване на съществуващите пречки по отношение на достъпността.

Държавите членки осигуряват създаването на списъци на активите и приемат планове за изпълнение, за да бъде постигната целта на настоящия регламент.

▼M1

7.2.1.1. Списък на активите — инфраструктура

7.2.1.1.1. Функционална и техническа архитектура

Функциите на списъка на активите се изразяват в следното:

(1) идентифициране на съществуващите препятствия и пречки пред достъпността;

(2) предоставяне на практическа информация на потребителите;

(3) наблюдаване и оценяване на напредъка относно достъпността.

Архитектурата за обмен на данни за достъпността е предвидена в Регламент (ЕС) № 454/2011 (ТСОС за ТППУ).

За форматирането и обмена на данни за достъпността се прилагат следните стандарти:

(1) CEN/TS 16614-1:2014 Обществен транспорт. Обмен на данни за трафик в мрежа (NeTEx). Част 1: Формат за обмен на данни при мрежова топология за обществения транспорт 2014-05-14.

(2) EN 12896-1:2016 Обществен транспорт. Референтен модел на данни. Общи понятия (Transmodel).

За конкретната замислена употреба, хармонизиран специфичен профил на трансмодела, както е предвидено в техническите документи, посочени в допълнение O, индекс 1.

7.2.1.1.2 Правила за въвеждане и самооценка на данните за достъпността

Правилата за въвеждане и самооценка на данните за достъпността са следните:

(1) субектите, които събират данни за достъпността, свързани с активите, не трябва да са независими от ежедневното управление на тези активи;

(2) при първото събиране на данни за достъпността, което се извършва след влизането в сила на Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/772 на Комисията [1], състоянието на съответствието на гарите с настоящата ТСОС може да се документира като неоценено;

[1] Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/772 на Комисията от 16 май 2019 г. за изменение на Регламент (ЕС) № 1300/2014 по отношение на списъка на активите с оглед идентифициране на пречките пред достъпността, предоставяне на информация на потребителите, както и наблюдаване и оценяване на напредъка относно достъпността (ОВ L 139 I, 27.5.2019 г., стр. 1).

▼M1

(3) когато гара или нейни елементи преминават през модернизиране, обновяване или какъвто и да било вид работи, предвидени в национален план за изпълнение за настоящата ТСОС, при необходимост съответните данни за достъпността, включително състоянието на съответствието с настоящата ТСОС, се актуализират;

(4) състоянието на съответствието с настоящата ТСОС може да се актуализира въз основа на междинна декларация за проверка, както е описано в точка 6.2.4 от настоящата ТСОС;

(5) работният режим на оборудването не е необходимо да се инвентаризира.

Комисията е длъжна да предостави инструмент за събиране на данни, чиито режими на експлоатация са описани в техническите документи, посочени в допълнение О, индекс 2.

Като алтернатива, ако съществуват структурирани данни за достъпността и е възможно те да бъдат преобразувани към хармонизирания профил, тези данни може да се предават след преобразуването. Методиката за преобразуване на съществуващи данни за достъпността и комуникационният протокол са предвидени в техническите документи, посочени в допълнение О, индекс 3.

7.2.1.1.3 Правила за извършване на справки

От ERSAD:

(1) обществеността трябва да има възможност за достъп до информация от публичен уебсайт, поддържан от Агенцията за железопътен транспорт на Европейския съюз;

(2) регистрираните национални органи трябва да имат възможност да извличат всички данни за достъпността, които са относими за държавата членка;

(3) Комисията и Агенцията трябва да имат възможност да извличат всички данни за достъпността.

Базата данни ERSAD, която се поддържа от Агенцията, не може да е свързана с друга(и) база(и) данни.

7.2.1.1.4 Правила за управление на обратната връзка, предоставяна от потребителите

Обратната връзка, предоставяна от потребителите, може да е под формата на:

(1) институционална обратна връзка от сдружения на потребителите, включително организации, представляващи лица с увреждания: може да се използват съществуващи структури, ако включват представители на организации на лица с увреждания и лица с намалена подвижност и отразяват положението на подходящо равнище, което не е задължително да е на национално равнище. Процедурата за предоставяне на обратна връзка от потребителите трябва да е организирана така, че да позволява равностойното участие на такива организации;

(2) индивидуална обратна връзка: на посетителите на уебсайта трябва да се осигури възможност да докладват за неправилна информация относно данните за достъпността по отношение на дадена гара и да получават потвърждение, че коментарът им е получен.

И в двата случая субектът или субектите, които отговарят за събирането, поддържането и обмена на данни, са длъжни да вземат под внимание по адекватен начин обратната връзка от потребителите.

▼B

7.2.2. *Прилагане на настоящата ТСОС за съществуваща инфраструктура*

Съответствието с настоящата ТСОС е задължително за части от инфраструктурата, които се обновяват или модернизират. В ТСОС обаче се отчита, че поради характеристиките на наследената железопътна система, съответствието на съществуващата инфраструктура може да се постигне посредством постепенно подобряване на достъпността.

▼B

В допълнение към този постепенен подход, целевата система за съществуваща инфраструктура позволява следните изключения:

— В случай че даден безпрепятствен маршрут се състои от съществуващи пешеходни мостове, стълби и подлези, включително врати, асансьори и автомати за проверка на билетите, съответствие с изискванията относно техните размери по отношение на ширината не е задължително.

— Съответствие с изискванията за минимална ширина на перона не е задължително за съществуващите гари, ако причината за несъответствие е наличието на определени препятствия на перона (напр. конструктивни колони, стълбищни клетки, асансьори и др.) или съществуващи коловози, които не могат да се преместват.

— Когато съществуваща гара или част от нея е призната за историческа сграда и е защитена от националното законодателство, се позволява адаптиране на изискванията на настоящата ТСОС, така че да не се нарушава националното законодателство за защита на сградата.

7.2.3. *Прилагане на настоящата ТСОС към съществуващ подвижен състав*

Съответствието с настоящата ТСОС на части на подвижния състав, които се обновяват или модернизират, трябва да е съгласно описаното в допълнение Е.

7.3. **Специфични случаи**

7.3.1. *Общи положения*

Специфичните случаи, посочени в точка 7.3.2, описват специалните разпоредби, които са необходими и разрешени за определени мрежи във всяка държава членка.

Тези специфични случаи се класифицират, както следва:

— Състояния „P“: „постоянни“ състояния.

— Състояния „T“: „временни“ състояния, при които се планира целевата система да бъде постигната в бъдеще.

7.3.2. *Списък на специфичните случаи*

7.3.2.1. Седалки за ползване с предимство (точка 4.2.2.1)

Специфични случаи Германия и Дания („P“)

10 % от всички седалки са седалки за ползване с предимство. Във влакове с доброволна и задължителна резервация най-малко 20 % от тези седалки трябва да са означени с пиктограма, като останалите 80 % се запазят и закупуват предварително.

Във влакове, където няма възможност за резервация, всички седалки за ползване с предимство трябва да са означени със специална пиктограма съгласно точка 4.2.2.1.2.1.

7.3.2.2. Места за инвалидни колички (точка 4.2.2.2)

Специфичен случай Франция („P“) за мрежата „Ile de France“

Броят на местата за инвалидни колички се ограничава до две за всяка влакова съставна единица, предназначена за използване по линиите A, B, C, D и E на експресната мрежа „Ile de France“, независимо от нейната дължина.

7.3.2.3. Външни врати (точка 4.2.2.3.2)

Специфичен случай Франция („P“) за мрежата „Ile de France“

Поради краткото време на престой във влака и на пътуване между две гари в никоя от влаковите съставни единици, предназначени за използване по линиите A, B, C, D и E на експресната мрежа „Ile de France“, не се изисква подаването на звуков сигнал, когато врата за достъп на пътници се освобождава за отваряне.

▼B

7.3.2.4. Свободни пътеки (точка 4.2.2.6)

Специфичен случай Великобритания, Северна Ирландия и Ирландия („P“)

С оглед на ограниченията на конструктивните габарити, на кривата на трасето и на произтичащото от това ограничение на ширината на превозното средство се допуска съответствието с точка 4.2.2.6 (1-во тире) да бъде само по отношение на достъпа до седалки за ползване с предимство.

Този специфичен случай не пречи на достъпа до националната мрежа на подвижен състав, съответстващ на TCOC.

7.3.2.5. Промени на височината (точка 4.2.2.8)

Специфичен случай Франция („P“) за мрежата „Ile de France“

При двуетажни влакове вътрешните стъпала (различни от тези за влизане във возилото) трябва да имат височина максимум 208 mm и дълбочина минимум 215 mm, измерено при централната ос на стълбите.

7.3.2.6. Положение на стъпалото за качване и слизане от возилото (точка 4.2.2.11)

Специфичен случай Естония, Латвия и Литва („P“) за подвижния състав, предназначен да спира при нормална експлоатация на перони с височина 200 mm

За този случай стойностите за δ_h, δ_{v+} и δ_{v-} трябва да са в съответствие със следната таблица:

Таблица 18

Стойности на δ_h, δv_+ и δv_- за специфичния случай Естония, Латвия и Литва

	δ_h mm	δv_+ mm	δv_- mm
при прав и равен коловоз	200	400	н.п.

Специфичен случай Финландия („P“)

Изисква се допълнително стъпало за линиите във Финландия. Това (явяващо се първо) полезно стъпало трябва да е такова, че максималният габарит на конструкцията на вагона да отговаря на изискванията на спецификацията, посочени в приложение A, индекс 14, а стойностите за δ_h, δ_{v+} и δ_{v-} да са в съответствие със следната таблица:

Таблица 19

Стойности на δ_h, δv_+ и δv_- за специфичния случай Финландия

	δ_h mm	δv_+ mm	δv_- mm
при прав и равен коловоз	200	230	160
при коловоз с радиус на кривата от 300 m	410	230	160

Специфичен случай Германия („P“) за подвижния състав, предназначен да спира при нормална експлоатация на перони с височина 960 mm

За този случай стойностите за δ_h, δ_{v+} и δ_{v-} трябва да са в съответствие със следната таблица:

▼B

Таблица 20

Стойности на δ_h, δv_+ и δv_- за специфичния случай Германия

	δ_h mm	δv_+ mm	δv_- mm
при прав и равен коловоз	200	230	230
при коловоз с радиус на кривата от 300 m	290	230	230

Специфичен случай Австрия и Германия („P“) за подвижния състав, предназначен да спира при нормална експлоатация на перони с височина под 550 mm

В такъв случай, в допълнение към изискванията на точка 4.2.2.11.1 (2), се предоставя стъпало, при което стойностите за δh, δv+ и δv– трябва да са в съответствие с таблицата по-долу

Таблица 21

Стойности на δ_h, δv_+ и δv_- за специфичния случай на ниски перони в Австрия и Германия

	δ_h mm	δv_+ mm	δv_- mm
при прав и равен коловоз	200	310	н.п.
При коловоз с радиус на кривата от 300 m	290	310	н.п.

Специфичен случай Ирландия („P“) за подвижния състав, предназначен да спира при нормална експлоатация на перони с височина 915 mm

За този случай стойностите за δ_h, δ_{v+} и δ_{v-} трябва да са в съответствие със следната таблица:

Таблица 22

Стойности на δ_h, δv_+ и δv_- за специфичния случай Ирландия

	δ_h mm	δv_+ mm	δv_- mm
при прав и равен коловоз	275	250	—
при коловоз с радиус на кривата от 300 m	275	250	—

Специфичен случай Португалия („P“) за мрежата с междурелсие 1 668 mm

За подвижен състав, предназначен за експлоатация по мрежата с междурелсие 1 668 mm първото полезно стъпало трябва да съответства на стойностите, определени в точка 4.2.2.11.1, параграф 5 (таблица 9), като това важи и за подвижен състав, проектиран така, че да е оперативно съвместим както с междурелсие от 1 668 mm, така и с междурелсие от 1 435 mm по трирелсовите трасета (1 668 и 1 435).

В мрежата с номинално междурелсие от 1 668 mm се допускат перони с височина 685 mm или 900 mm над повърхността на релсата.

Конструкцията на прага на входната врата на новия подвижен състав за междуградски пътнически транспорт на къси разстояния трябва да е оптимизирана за достъп от перони с височина от 900 mm.

▼B

Специфичен случай Испания („P“) за мрежата с междурелсие 1 668 mm

За подвижен състав, предназначен за експлоатация по испански железопътни линии с междурелсие от 1 668 mm, разположението на първото използвано стъпало трябва да съответства на измерените стойности, дадени в таблиците по-долу, в зависимост от конструктивния габарит на линията и височината на перона:

Таблица 23

Специфичен случай Испания — стойности за δ_h, δv_+, δv_- и bq_0 при прав и равен коловоз

При прав и равен коловоз				
Положение на стъпалото	Конструктивен габарит на линията			
	GEC 16 или GEB 16	GHE 16		Трирелсово трасе (забележка 1)
		760 или 680 mm	550 mm	
δ_h mm	275	275	255	316,5
δv_+ mm	230			
δv_- mm	160			
bq_0	1 725	1 725	1 705	1 766,5

Таблица 24

Специфичен случай Испания — стойности за δ_h, δv_+, δv_- и bq_0 при коловоз с радиус на кривата от 300 m

При коловоз с радиус на кривата от 300 m				
Положение на стъпалото	Конструктивен габарит на линията			
	GEC 16 или GEB 16	GHE 16		Трирелсово трасе (забележка 1)
		760 или 680 mm	550 mm	
δ_h mm	365	365	345	406,5
δv_+ mm	230			
δv_- mm	160			
bq_0	1 737,5	1 737,5	1 717,5	1 779

Забележка 1: Тези стойности се отнасят за случаите, при които общата релса е в най-близката до перона позиция. Ако общата релса е в най-отдалечената от перона позиция, положението на първото използваемо стъпало ще подлежи на подходящи мерки в зависимост от конструктивния габарит на линията и от височина на перона, както е определено в колоните, съответстващи на междурелсие от 1 668 mm при линия с две релси.

Специфичен случай Обединено кралство („P“) за подвижния състав, предназначен да спира при нормална експлоатация на перони с номинална височина 915 mm

Допуска се стъпалата за достъп на пътници до возилото да се проектират така, че да отговарят на един от следните набори от стойности, когато превозното средство е в покой на перон с номинална височина 915 mm:

▼B

Стойности за δ_h, δ_{v+} и δ_{v-} в съответствие със следната таблица:

Таблица 25

Стойности на δ_h, δv_+ и δv_- за специфичния случай Обединено кралство

	δh mm	δv_+ mm	δv_- mm
при прав и равен коловоз	200	230	160
при коловоз с радиус на кривата от 300 m	290	230	160

Или, алтернативно, да отговарят на позицията, определена в националните технически правила, които са нотифицирани за целта.

▼B

Допълнение А

Стандарти или нормативни документи, които са цитирани в настоящата ТСОС

	ТСОС		Нормативен документ	
Индекс	Характеристики, подлежащи на оценка	Точка от настоящото приложение	Документ №	Задължителни разпоредби
1	Размери на асансьорите Тактилна маркировка	4.2.1.2.2 4.2.1.10	EN 81-70:2003+A1:2004	Точка 5.3.1, таблица 1 Приложение Е.4
2	Проектиране на ескалатори и подвижни пътеки	4.2.1.2.2	EN 115-1:2008+A1:2010	
3	Осветление на перони те	4.2.1.9	EN 12464–2:2014	Таблица 5.12, с изключение на точки 5.12.16 и 5.12.19
4	Осветление на перони те	4.2.1.9	EN 12464–1:2011	Точка 5.53.1
5	Индекс за предаване на гласова информация; гари и подвижен състав	4.2.1.11 4.2.2.7.4	EN 60268-16:2011	Приложение В
6	Осветление в подвижния състав	4.2.2.4	EN 13272:2012	Точка 4.1.2
7	Знаци за безопасност, предупреждение, задължително действие и забрана	4.2.2.7.2	ISO 3864–1:2011	Всички
8	Изчисляване на bq_0	4.2.2.11.1	EN 15273–1:2013	Точка Н.2.1.1
9	Оценка на модул за универсална тоалетна	6.1.3.1	TS 16635:2014	Всички
10	Определяне на цветовете	5.3.2.6	ISO 3864–1:2011 ISO 3864–4:2011	Глава 11
11	Механична здравина на помощното средство за качване Откриване на препятствия	5.3.2.8 5.3.2.8	FprEN 14752:2014	Точка 4.2.2 Точка 5.4
12	Символ за знак, обозначаващ зони, достъпни за инвалидна количка	Допълнение Н, Н.3	Стандарт ISO 7000:2004 Стандарт ISO 7001:2007	Символ 0100 Символ PIPF 006
13	Символ за знак, обозначаващ индуктивни контури	Допълнение Н, Н.3	ETSI EN 301 462 (2000-03)	4.3.1.2
14	Специфичен случай Финландия	7.3.2.6	EN 15273-2:2013	Приложение F

▼B

Допълнение Б

Правило за временно определяне на приоритети за модернизиране/обновяване на гари

Когато се обновяват или модернизират съществуващи гари, **които имат дневен пътникопоток от 1 000 пътника или по-малко, в това число пристигащи и заминаващи, осреднено за 12 месечен период**, не се изисква наличието на асансьори или рампи, там където иначе такива биха били необходими, за да се предостави безпрепятствен маршрут, ако друга гара, отдалечена до 50 km по същата линия, осигурява напълно отговарящ на изискванията безпрепятствен маршрут. При тези обстоятелства конструктивният проект на гарите трябва да съдържа разпоредби за бъдещо монтиране на асансьор и/или рампи, за да направи гарата достъпна за всички категории лица с увреждания и лица с намалена подвижност. Прилагат се националните правила за организиране на превоза на лицата с увреждания и лицата с намалена подвижност посредством достъпни средства между недостъпната гара и следващата достъпна гара по същия маршрут.

▼B

Допълнение B

Информация, която трябва да бъде предоставена в национален план за изпълнение (НПИ)

Контекст

— Обрисуване на проблема (факти и цифри — социални данни — развитие на нуждите от транспорт и ограничения на подвижността)

— Законодателна основа

— Методика за изготвянето на НПИ (асоциации, с които са проведени консултации, органи за местен транспорт, с които са проведени консултации, връзка с други НПИ и т.н.)

Настояща ситуация

— Преглед на състоянието: гари

— Преглед на състоянието: подвижен състав

— Преглед на състоянието: правила за експлоатация

Определяне на стратегия

— Правило за задаване на приоритети

— Критерии, според които се третират подсистемите в плана

Технически средства и средства за експлоатация

— Степен на модернизиране или обновяване на гарите и подвижния състав

— Всички други дейности, насочени към премахване на пречките за достъпност, които са извън приложното поле на член 20, на Директива 2008/57/ЕО

— Реализиране на оперативни мерки (помощ), с цел да се компенсира липсата на достъпност

Финансиране

— Позоваванията на договорни споразумения (Директива 2012/34/ЕС, член 30 ([1])) и договори за обществени услуги (Регламент № 1370/2007 ([2]))

— Други ресурси

Последващи действия и обратна връзка

— Актуализиране на списъка на активите и сравнение с целите

— Актуализиране на плана

([1]) Директива 2012/34/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 21 ноември 2012 г. за създаване на единно европейско железопътно пространство (ОВ L 342, 14.12.2012 г., стр. 32).

([2]) Регламент (ЕО) № 1370/2007 на Европейския парламент и Съвета от 23 октомври 2007 г. относно обществените услуги за пътнически превоз с железопътен и автомобилен транспорт и за отмяна на Регламенти (ЕИО) № 1191/69 и (ЕИО) № 1107/70 на Съвета (ОВ L 315, 3.12.2007 г., стр. 1).

▼B

Допълнение Г

Оценка на елементите на оперативна съвместимост

Г.1 ОБХВАТ

В настоящото допълнение се представя оценката на съответствието и пригодността за употреба на съставните елементи на оперативната съвместимост.

Г.2 ХАРАКТЕРИСТИКИ

Характеристиките на съставните елементи на оперативната съвместимост, които се оценяват на различни етапи от проектирането, разработката и производството, са означени с X в таблица Г.1.

Таблица Г.1

Оценка на съставните елементи на оперативната съвместимост.

1	2	3	4	5
Съставни елементи на оперативна съвместимост и характеристики, които се оценяват	Оценка в следващия етап			
	Етап на проектиране и разработка			Етап на производство
	Преглед и/или проверка на конструктивния проект	Преглед на производствения процес	Типово изпитване	Проверка на съответствието по тип
5.3.1.1 Екрани	X		X	X
5.3.1.2 Перонни рампи	X		X	X
5.3.1.3 Асансьори на перона	X		X	X
5.3.2.1 Интерфейс на устройството за управление на вратата	X		X	X
5.3.2.2 & 5.3.2.3 Стандартни тоалетни	X		X	X
5.3.2.2 & 5.3.2.4 Универсални тоалетни	X		X	X
5.3.2.5 Оборудване за смяна на пелени	X		X	X
5.3.2.6 Устройства за повикване на помощ	X		X	X
5.3.2.7 Екрани	X		X	X
5.3.2.8 Подвижно стъпало и мостова плоскост	X		X	X
5.3.2.9 Бордова рампа	X		X	X
5.3.2.10 Бордови асансьор	X		X	X

▼B

Допълнение Д

Оценяване на подсистемите

Д.1 ОБХВАТ

В настоящото допълнение се представя оценката на съответствието на подсистемите

Д.2 ХАРАКТЕРИСТИКИ И МОДУЛИ

Характеристиките на подсистемата, които се оценяват през различните фази на проектиране, разработка и производство, са означени със символа X в таблица Д.1, отнасяща се до подсистема „Инфраструктура“, и таблица Д.2, отнасяща се до подсистема „Подвижен състав“.

Таблица Д.1

Оценяване на подсистема „Инфраструктура“ (построена и доставена като едно цяло)

1	2	3
Характеристики, подлежащи на оценка	Етап на проектиране и разработка	Етап на строителство
	Преглед и/или проверка на конструктивния проект	Проверка на обекта
Съоръжения за паркиране за лица с увреждания и лица с намалена подвижност	X	(X) (*)
Безпрепятствени маршрути	X	(X) (*)
Обозначаване на маршрута	X	(X) (*)
Врати и входове	X	(X) (*)
Подови повърхности	X	(X) (*)
Прозрачни препятствия	X	(X) (*)
Тоалетни	X	(X) (*)
Мебелировка и свободно стоящи устройства	X	(X) (*)
Продажба на билети/Билетно гише или автомат за продажба на билети/Гише „Информация“/Автомат за проверка на билети/Турникети/Точки за оказване на помощ на потребителите	X	(X) (*)
Осветление	X	X
Визуална информация: означения, пиктограми и динамична информация	X	(X) (*)
Гласова информация	X	X
Ширина на перона и ръб на перона	X	(X) (*)
Край на перона	X	(X) (*)
Прелези	X	(X) (*)

(*) Предоставят се чертежи на действителната конструкция на построения обект или се извършва проверка на място, когато има различия между конструкцията построения обект и проверените конструктивни правила или чертежи.

▼B

Таблица Д.2

Оценка на подсистемата „Подвижен състав“ (проектирана и доставяна като серия от изделия)

1	2	3	4
Характеристики, подлежащи на оценка	Етап на проектиране и разработка		Етап на производство
	Преглед и/или проверка на конструктивния проект	Типово изпитване	Планово изпитване
Седалки			
Общи положения	X	X	
Седалки за ползване с предимство — общи положения	X		
Еднопосочно разположени седалки	X	X	
Срещуположно разположени седалки	X	X	
Места за инвалидни колички	X	X	
Врати			
Общи положения	X	X	
Външни врати	X	X	
Вътрешни врати	X	X	
Осветление		X	
Тоалетни	X		
Свободни пътеки	X		
Информация за потребителите			
Общи положения	X	X	
Указателни обозначения, пиктограми и тактилна информация	X	X	
Динамична визуална информация	X	X	
Динамична звукова информация	X	X	
Промени на височината	X		
Парапети	X	X	
Места за спане, достъпни за инвалидни колички	X	X	
Положение на стъпалото за качване и слизане от возилото			
Общи изисквания	X		
Стъпала за качване/слизане	X		
Помощни средства за качване	X	X	X

▼B

Допълнение Е

Обновяване или модернизиране на подвижен състав

Когато подвижният състав се обновява или модернизира, той трябва да отговаря на изискванията на настоящата ТСОС. Съответствие със съдържанието на настоящата ТСОС не е задължително в следните случаи:

Конструкции

Съответствието не е задължително, ако работата би наложила конструктивни промени в рамките на врати (вътрешни или външни), шаситата, буферите, каросерията на возилото, защитата срещу струпване на возилата при катастрофа, или по-общо казано, ако работата би наложила повторна проверка на конструктивната цялост на возилото.

Седалки

Съответствие с точка 4.2.2.1 относно ръкохватките на гърба на седалките е задължително само ако конструкцията на седалките се модернизира или обновява в цялото возило.

Съответствие с точка 4.2.2.1.2 относно осигуряването на седалки за ползване с предимство е задължително само ако положението на седалките се променя в целия влак и това може да се постигне без да се намалява съществуващият капацитет на влака. В последния случай трябва да се осигури максимален брой седалки за ползване с предимство, без да се променя съществуващият капацитет.

Съответствие с изискванията относно височината над седалките за ползване с предимство не е задължително, ако ограничителният фактор е рафт за багаж, чиято конструкция не се изменя в рамките на дейностите за ремонт или модернизиране.

Места за инвалидни колички

Осигуряването на места за инвалидни колички се изисква само когато разположението на местата се променя в целия влак. Ако обаче входното помещение или коридорите не могат да бъдат изменени, така че да позволяват достъп на инвалидни колички, не е необходимо да се осигуряват места за инвалидни колички, когато се променя разположението на седалките. Допуска се местата за инвалидни колички, създадени в съществуващ подвижен състав, да бъдат подредени в съответствие с допълнение И, фигура И.4.

Осигуряването на устройства за повикване на помощ при местата за инвалидни колички не е задължително, ако возилото не притежава електрическа система за комуникация, която може да бъде приспособена да включва такова устройство.

Предоставянето на седалка за прехвърляне е задължително само ако това не налага промяна на подредбата на съществуващо място за инвалидни колички.

Външни врати

Съответствие с изискванията за определяне на вътрешното положение на изходните коридори чрез използване на контрастни цветове на нивото на пода е задължително само ако покритието на пода се обновява или модернизира.

Съответствие с изискванията за осигуряване на сигнализация при отваряне и затваряне на вратата е задължително само когато системата за управление на вратата се обновява или модернизира.

Пълно съответствие с изискванията относно положението и осветлението на управлението на вратите е задължително само когато системата за управление на вратата се обновява или модернизира и когато управлението може да се премести, без да се изменя структурата на возилото или вратата. В този случай обаче обновените или модернизирани устройства за управление трябва да се инсталират възможно най-близо до положението, в което би имало съответствие.

▼B

Вътрешни врати

Съответствие с изискванията относно силата на задействане и разположението на устройството за управление на вратата е задължително само ако вратата и механизмът и/или управлението на вратата се модернизират или обновяват.

Осветление

Съответствие с изискването не е необходимо, ако се установи, че електрическата система няма достатъчно мощност и не може да издържи на допълнително натоварване или че такова осветление не може да се монтира на място без структурни изменения (врати и т. н.).

Тоалетни

Осигуряването на напълно съвместима универсална тоалетна е задължително само когато съществуващите тоалетни напълно се обновяват или модернизират и се осигурява място за инвалидна количка и съвместимата универсална тоалетна може да се вгради без структурна промяна на корпуса на вагона.

Осигуряването на устройства за повикване на помощ в универсалната тоалетна не е задължително, ако возилото не притежава електрическа система за комуникация, която да може да бъде приспособена, така че да включва такова устройство.

Свободни пътеки

Съответствие с изискванията на точка 4.2.2.6 е задължително само ако разположението на седалките се променя в целия вагон и се осигурява място за инвалидна количка.

Съответствие с изискванията за свободни пътеки между свързващите превозни средства е задължително само ако проходът се обновява или модернизира.

Информация

Съответствие с изискванията на точка 4.2.2.7 относно информацията за маршрута не е задължително при обновяване или модернизиране. Обаче в случаите, при които като част от програмата за обновяване и модернизиране се инсталира автоматична маршрутна информационна система, тя трябва да съответства на изискванията в тази точка.

Съответствието с други части на точка 4.2.2.7 е задължително при обновяване и модернизиране на означения и вътрешни повърхности.

Промени на височината

Съответствие с изискванията на точка 4.2.2.8 не е задължително при обновяване или модернизиране, с изключение на добавянето на цветна контрастна предупредителна лента на ръба на стъпалото, когато се обновяват и модернизират материалите на повърхността за ходене.

Парапети

Съответствие с изискванията на точка 4.2.2.9 е задължително само когато съществуващите парапети се обновяват или модернизират.

Места за спане, достъпни за инвалидни колички

Съответствие с изискването за осигуряване на спално място, достъпно за инвалидна количка, е задължително само когато съществуващото спално място се обновява или модернизира.

▼B

Осигуряването на устройства за повикване на помощ в спално място, достъпно за инвалидна количка, не е задължително, ако возилото няма електрическа система за комуникация, която да може да бъде приспособена, така че да включва такова устройство.

Позиции на стъпалата, стъпала и помощни средства за качване

Съответствие с изискванията на точки 4.2.2.11 и 4.2.2.12 не е задължително при обновяване или модернизиране, освен когато се монтират подвижни стъпала или други интегрирани помощни средства за качване, в който случай задължително се спазват съответните подточки в този раздел на TCOC.

Ако обаче мястото за инвалидна количка съгласно точка 4.2.2.3 се създава в процеса на обновяване или модернизиране, задължително трябва да бъде осигурено под някаква форма помощно средство за качване в съответствие с точка 4.4.3.

▼B

Допълнение Ж

Звукови предупреждения за външните врати за пътници

Отваряне на вратите — Характеристики

— Бавен пулсиращ многотонален звук (до 2 импулса в секунда) от два последователно издавани тона.

— Честоти

— 2 200 Hz +/– 100 Hz

— и

— 1 760 Hz +/– 100 Hz

— Ниво на звуковото налягане

— Осигурява се чрез:

— устройство за звуково предупреждаване с възможност за регулиране на излъчваната звукова мощност от най-малко 5dB L_{Aeq} над околния фон до най-много 70dB $L_{Aeq,T}$ (+ 6/– 0)

— или чрез устройството без възможност за регулиране на излъчваната звукова мощност, излъчващо на ниво 70dB LAeq,T (+ 6/– 0)

— Вътрешно измерване, в централната точка на вестибюла на височина 1,5 m над нивото на пода (T = цялото времетраене на звуковия сигнал), като се използва измервателна решетка (хоризонтално и след това вертикално), а отчетените стойности се осредняват.

— Външно измерване, на разстояние 1,5 m от осевата линия на страничните врати на 1,5 m над нивото на перона (T = цялото времетраене на звуковия сигнал), като се използва измервателна решетка (хоризонтално), а отчетените стойности се осредняват.

Затваряне на вратите — Характеристики

— Бърз пулсиращ тон (6—10 импулса в секунда)

— Честота

— 1 900 Hz +/– 100 Hz

— Ниво на звуковото налягане

— Осигурява се чрез:

— устройство за звуково предупреждаване с възможност за регулиране на излъчваната звукова мощност от най-малко 5dB L_{Aeq} над околния фон до най-много 70dB $L_{Aeq,T}$ (+ 6/– 0)

— или чрез устройството без възможност за регулиране на излъчваната звукова мощност, излъчващо на ниво 70dB $L_{Aeq,T}$ (+ 6/– 0)

— Вътрешно измерване, в централната точка на вестибюла на височина 1,5 m над нивото на пода (T = цялото времетраене на звуковия сигнал), като се използва измервателен кръг (хоризонтално и след това вертикално), а отчетените стойности се осредняват.

— Външно измерване, на разстояние 1,5 m от осевата линия на страничните врати на 1,5 m над нивото на перона (T = цялото времетраене на звуковия сигнал), като се използва измервателен кръг (хоризонтално), а отчетените стойности се осредняват.

▼B

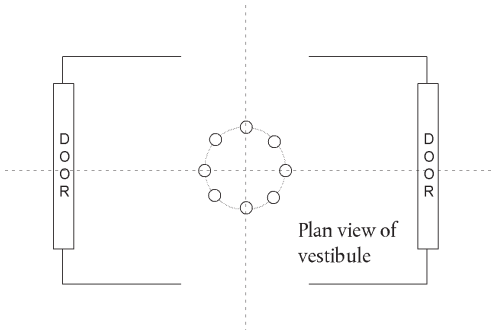
Метод за вътрешно измерване на звуковите предупредителни сигнали за пътнически врати (при отваряне и затваряне)

— Изпитванията се провеждат във вестибюла, като се използва осреднено отчитане на стойности от решетка с микрофони (проектирани за измерване на звуковата мощност на локомотивната свирка в кабината в съответствие с Директива 2006/66/ЕО ([1]), ТСОС „Шум“). Решетката се състои от 8 микрофона, равномерно разположени по окръжност с радиус 250 mm.

— Изпитването се провежда при хоризонтално разположена решетка (всички микрофони са на еднакво разстояние над пода, както е показано на фигура Ж.1). За оценката се използва осредненатa стойност на показанията от всички 8 микрофона.

Фигура Ж.1

Постановка с хоризонтална решетка



Метод за външно измерване на звуковите предупредителни сигнали за пътнически врати (при отваряне и затваряне)

— Изпитванията се провеждат, като се използва осреднено отчитане на стойности от решетка с микрофони (проектирани за измерване на звуковата мощност на локомотивната свирка в кабината в съответствие с Директива 2006/66/ЕО, ТСОС „Шум“). Решетката се състои от 8 микрофона, равномерно разположени по окръжност с радиус 250 mm.

— За външното измерване приетата височина на перона се специфицира за маршрута, за който е проектирано возилото (ако по експлоатирания маршрут има перони с повече от една височина, следва да се използва по-ниската стойност; т.е., ако по маршрута има перони с височина 760 и 550 mm, изпитването се провежда за по-ниския от двата, конкретно при височина 550 mm).

— Изпитването се провежда при хоризонтално разположена решетка (всички микрофони са на еднакво разстояние над перона). За оценката се използва осредненатa стойност на показанията от всички 8 микрофона.

В случай че се използва звуково предупредително устройство с възможност за регулиране, то трябва да определя нивото на околния шум преди да издаде предупредителния сигнал. Взема се под внимание честотният обхват от 500 Hz до 5 000 Hz.

Измервания за доказване на съответствието трябва да се извършат при три от вратите на влака.

Забележка: Вратата следва да е напълно отворена при изпитването за затваряне и напълно затворена при изпитването за отваряне.

([1]) Решение 2006/66/ЕО на Комисията от 23 декември 2005 година относно техническата спецификация за оперативната съвместимост на подсистемата „Подвижен състав — шум“ на трансевропейската конвенционална железопътна система (ОВ L 37, 8.2.2006 г., стр. 1).

▼B

Допълнение 3

Диаграми на седалки за ползване с предимство

Легенда за фигури 3.1—3.4

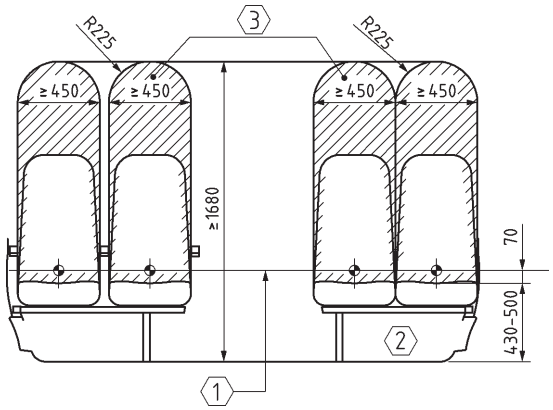
1 Измерване нивото на повърхността на седалките

2 Разстояние между срещуположни седалки

3 Място за главата над седалката

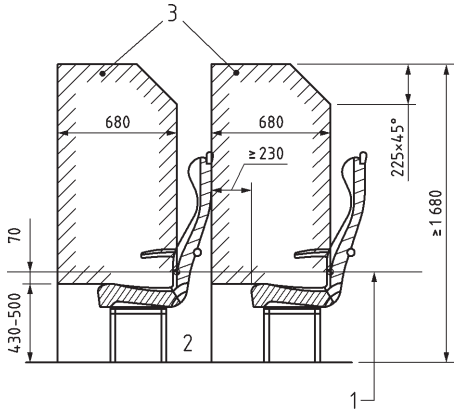
Фигура 3.1

Място над седалка за ползване с предимство



Фигура 3.2

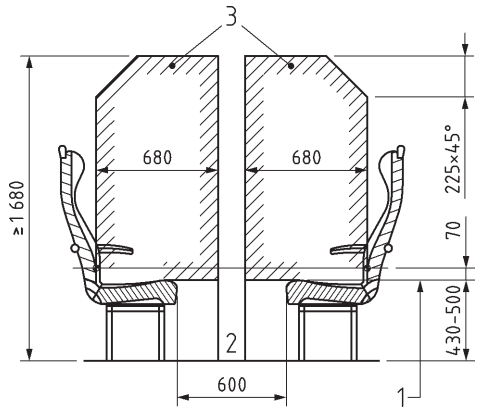
Еднопосочно разположени седалки за ползване с предимство



▼B

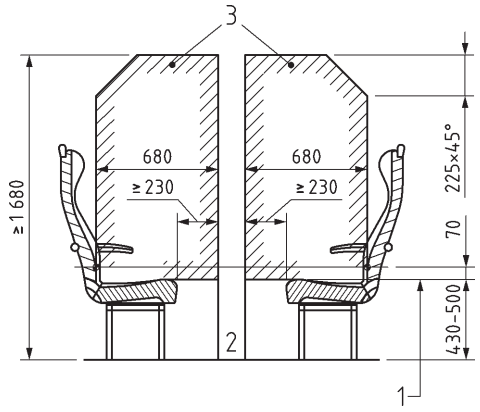
Фигура 3.3

Срещуположно разположени седалки за ползване с предимство



Фигура 3.4

Срещуположно разположени седалки за ползване с предимство с масичка в прибрано положение



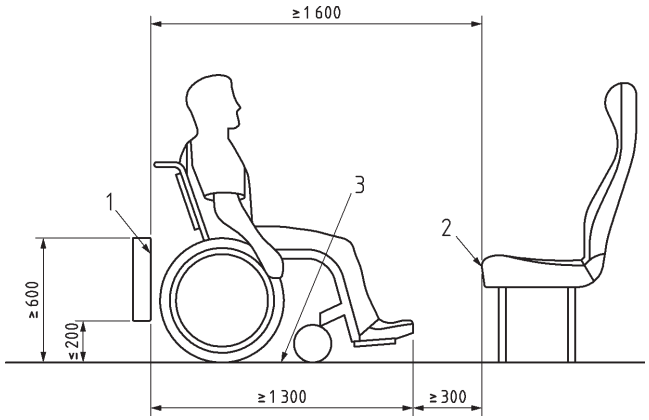
▼B

Допълнение И

Диаграми на местата за инвалидни колички

Фигура И.1

Инвалидни колички при срещуположно разполагане на седалките



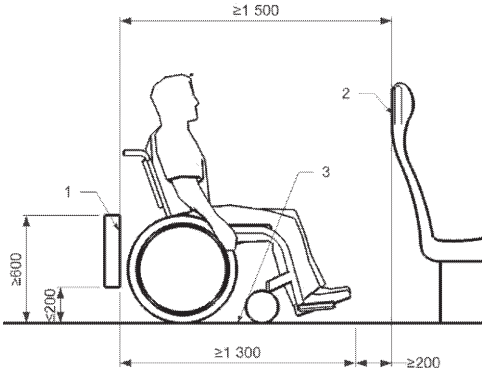
1 Конструкция в края на мястото за инвалидни колички

2 Преден ръб на възглавницата на седалката

3 Място за инвалидни колички

Фигура И.2

Инвалидни колички при еднопосочно разполагане на седалките



1 Конструкция в края на мястото за инвалидни колички

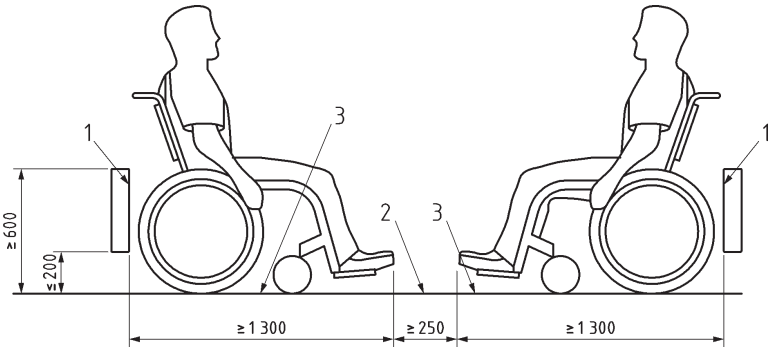
2 Задна част на предната пътническа седалка

3 Място за инвалидни колички

▼B

Фигура И.3

Две срещуположно разположени места за инвалидни колички



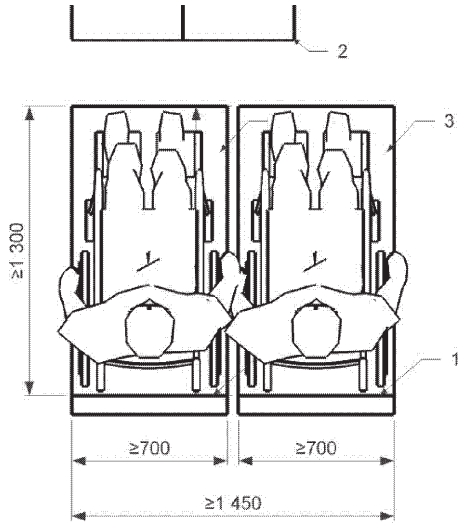
1 Конструкция в края на мястото за инвалидни колички

2 Разстояние между местата за инвалидни колички най-малко 250 mm

3 Място за инвалидни колички

Фигура И.4

Две съседни места за инвалидни колички (приложимо само за модернизиран/обновен подвижен състав)



1 Конструкция в края на мястото за инвалидни колички

2 Конструкция пред мястото за инвалидни колички

3 Двойно място за инвалидни колички

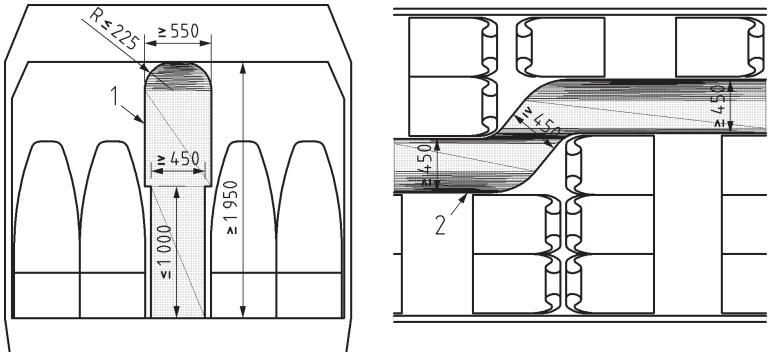
▼B

Допълнение Й

Диаграми на свободни пътеки във возилата

Фигура Й.1

Минимална ширина на свободната пътека от нивото на пода до височина 1 000 mm,

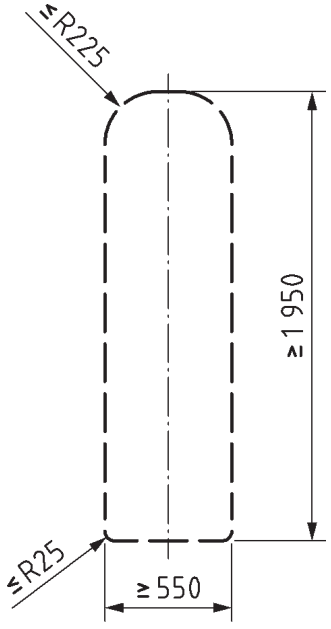


1 Напречно сечение на свободната пътека

2 Общ изглед на височина между 25 и 975 mm от нивото на пода

Фигура Й.2

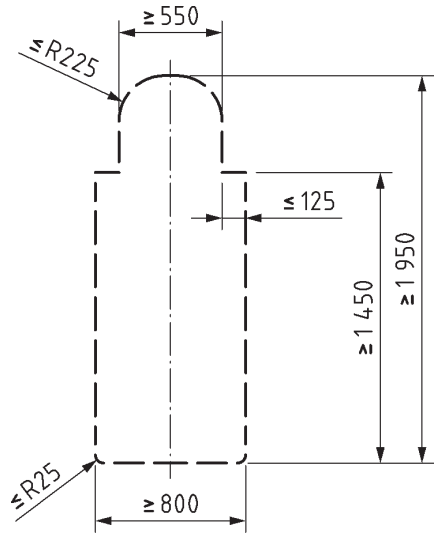
Минимални размери на профила на свободната пътека при преминаване между свързани возила от една влакова композиция



▼B

Фигура Й.3

Минимални размери на профила на свободната пътека в точките за достъп до местата за инвалидни колички



▼B

Допълнение К

Таблица за ширината на коридора в зони на подвижния състав, достъпни за инвалидни колички

Таблица К.1

Ширина на свободната пътека в коридора (mm)	1 200	1 100	1 000	900	850	800
Използваема ширина на вратата или ширина на свободната пътека в коридора (mm)	800	850	900	1 000	1 100	1 200

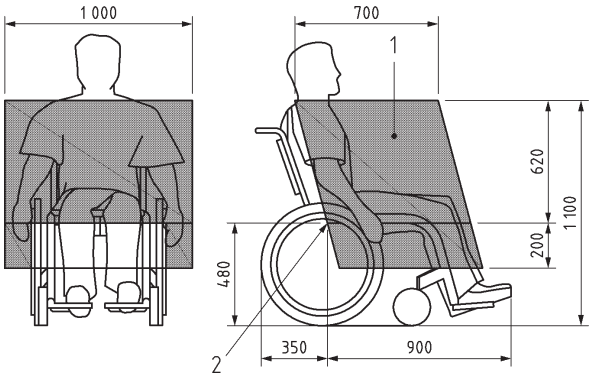
▼B

Допълнение Л

Зона в обхвата на ползвателя на инвалидна количка

Фигура Л.1

Обхват на лице, ползващо инвалидна количка



1 Зона на удобен достъп

2 Контролна точка на седалката

▼B

Допълнение М

Инвалидна количка, която може да се транспортира с влак

М.1 ОБХВАТ

Настоящото допълнение установява максималните технически ограничения за инвалидна количка, която може да се транспортира с влак.

М.2 ХАРАКТЕРИСТИКИ

Минималните технически изисквания са:

Основни размери

— Ширина — 700 mm плюс най-малко 50 mm от всяка една страна за ръцете, при движение на количката

— Дължина — 1 200 mm плюс 50 mm за краката

Колела

— Най-малкото колело трябва да може да преодолее междина с размери 75 mm хоризонтално и 50 mm вертикално

Височина

— максимум 1 375 mm — височина, в която се вписват 95 % от мъжете в седнало положение

Диаметър на окръжността на завиване

— 1 500 mm

Маса

— Обща маса от 300 kg при пълно натоварване за инвалидната количка заедно с нейния ползвател (включително багаж) в случай на електрическа инвалидна количка, за която не е необходима помощ при ползване на помощно средство за качване.

— Обща маса от 200 kg при пълно натоварване за инвалидната количка заедно с нейния ползвател (включително багаж) в случай на ръчна инвалидна количка.

Височина на препятствията, които могат да бъдат преодолени, и просвет на инвалидната количка

— Височина на препятствията, които могат да бъдат преодолени — максимално 50 mm

— Просвет 60 mm (минимално) с ъгъл на наклон на изкачване 10 градуса при движение напред (под опората за краката)

Максимален безопасен наклон, на който инвалидната количка остава стабилна:

— Трябва да притежава динамична стабилност във всички посоки, при ъгъл от 6 градуса.

— Трябва да притежава статична стабилност във всички посоки (включително при задействана спирачка) при ъгъл от 9 градуса.

▼B

Допълнение H

Означения във връзка с лица с намалена подвижност

H.1 ОБХВАТ

В настоящото допълнение се установяват специфични означения, които да бъдат използвани както в инфраструктурата, така и в подвижния състав.

H.2 РАЗМЕРИ НА ЗНАЦИТЕ

Размерите на обозначенията и символите в инфраструктурата, предназначени за лица с намалена подвижност, се изчисляват въз основа на следната формула:

— разстояние за четене в mm, разделено на 250, умножено по 1,25 = размера на рамката в mm, в случаите, когато е използвана рамка.

Минималният размер на знаците за лица с намалена подвижност, използвани във вътрешността на подвижния състав, е 60 mm, с изключение на знаците за обозначаване на съоръженията в тоалетните или помещенията за смяна на пелени, които могат да са по-малки.

Минималният размер на знаците за лица с намалена подвижност, използвани от външната страна на подвижния състав, е 85 mm.

H.3 СИМВОЛИ, КОИТО СЕ ИЗПОЛЗВАТ ПРИ ЗНАЦИТЕ

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.

Когато тези знаци се разполагат на тъмносиня повърхност, се допуска да се разменят цветовете на символа и фона (т.е. тъмносин символ на бял фон).

Международен знак за инвалидна количка

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

Знак за индуктивен контур

Знакът, указващ къде има монтирани индуктивни контури, трябва да включва символ в съответствие със спецификацията, посочена в допълнение A, 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 H.1.

Фигура H.1

Символи за седалки за ползване с предимство

▼**M1**

Допълнение О

Списък на техническите документи

Индекс №	Обозначение
1	Хармонизиран специфичен профил за обмен на данни за трафик в мрежа (NeTEx), използван за описанието на гарите
2	Режими на експлоатация на инструмента за събиране на данни
3	Методика за преобразуване на съществуващи данни за достъпността, включително описание на външния интерфейс и комуникационния протокол