



Európai Vasúti Ügynökség

**Útmutató a mozgáskorlátozott személyekre
vonatkozó ÁME alkalmazásához**

**Összhangban a 2010. április 29-i C(2010)2576 Bizottsági
Döntvénnel az Ügynökség megbízásáról**

ERA hivatkozási szám:	ERA/GUI/02-2013/INT
ERA-változat száma:	1.1
Dátum:	2015. május 18.

A dokumentumot készítette:	Európai Vasúti Ügynökség Rue Marc Lefrancq, 120 BP 20392 F-59307 Valenciennes Cedex Franciaország
Dokumentum típusa:	Útmutató
Dokumentum státusza:	Nyilvános



Módosítások adatai

Változat dátuma	Szerző(k)	Változat száma	Szakasz száma	Módosítás leírása
2014. december 3.	ERA IU	1.0		Első kiadás
2015. május 18.	ERA IU	1.1		Módosítás a 25. ÁME Munka Csoport ülésen elfogadottak szerint 2015. április 22-én

1. AZ ÚTMUTATÓ HATÁLYA	4
1.1. Hatály	4
1.2. Az útmutató tartalma	4
1.3. Referenciadokumentumok	4
1.4. Fogalommeghatározások és rövidítések	5
2. A PRM ÁME-VEL KAPCSOLATOS PONTOSÍTÁSOK	6
2.1. Az ÁME hatálya	6
2.2. Fogalommeghatározások	6
2.3. Általános paraméterek	7
2.4. Infrastruktúra-alrendszer	10
2.5. Járművek alrendszer	22
2.6. Üzemeltetési szabályok (4.4.1. és 4.4.2. pont)	31
2.7. A csökkent mozgásképességű személyekkel kapcsolatos jelzések (N. függelék)	32
3. MEGFELELŐSÉGÉRTÉKELÉS	34
3.1. A második kategóriába tartozó paraméterek értékelése	34
3.2. Értékelési szakaszok	36
4. VÉGREHAJTÁS	38
4.1. Ezen ÁME alkalmazása új infrastruktúrára (7.1.1. pont)	38
5. ALKALMAZANDÓ ELŐÍRÁSOK ÉS SZABVÁNYOK	39

1. AZ ÚTMUTATÓ HATÁLYA

1.1. Hatály

Ez a dokumentum az „Útmutató az átjárhatósági műszaki előírások (ÁME-k) alkalmazásához” című dokumentum mellélete. A dokumentum információkkal szolgál a Bizottság 1300/2014/EU rendelete (2014. november 18.) az uniós vasúti rendszernek a fogyatékkal élő és a csökkent mozgásképességű személyek általi hozzáférhetőséggel kapcsolatos átjárhatósági műszaki előírások alkalmazásáról.

Az útmutató kizárólag a mozgáskorlátozott személyekre vonatkozó (PRM) ÁME-vel együtt értelmezhető és használható fel. Célja, hogy segítse az említett rendelet alkalmazását, de nem helyettesíti azt.

Az átjárhatósági műszaki előírások (ÁME-k) alkalmazásáról szóló útmutató általános részét is figyelembe kell venni.

1.2. Az útmutató tartalma

E dokumentum fejezeteiben színezett szövegdobozokban kivonatok olvashatók a mozgáskorlátozott személyekre vonatkozó ÁME eredeti szövegéből. A szövegdobozokat útmutatás követi.

Amennyiben az ÁME pontjai nem igényelnek további magyarázatot, nem nyújtunk iránymutatást.

Az útmutató alkalmazása nem kötelező. Az ÁME-ben meghatározottakon túl semmilyen további kötelezettséget nem ír elő.

A szöveg kiegészítő magyarázatok és adott esetben az ÁME-nek való megfelelést igazoló szabványokra való hivatkozás útján nyújt iránymutatást. A vonatkozó szabványok felsorolása a dokumentum 5. fejezetében található.

A felsorolt szabványok semmilyen körülmények között nem tekinthetők az ÁME-hez kapcsolódó követelmények kizárólagosan elfogadott teljesítési módjának.

Az útmutató helyenként a megvalósítási stratégiára vonatkozó utalásokat is tartalmaz.

1.3. Referenciadokumentumok

A referenciadokumentumok jegyzéke az ÁME-k alkalmazásáról szóló útmutató általános részében olvasható.

Az útmutató felhasználóit egyben felkérjük, hogy tekintsék meg az Európai Vasúti Ügynökség (ERA) műszaki szakvéleményeit és híreit közreadó weboldalát, ahol rendszeresen közzéteszük az ÁME-kre vonatkozó pontosításokat, iránymutatásokat és kiigazításokat:

[Vélemények és tanácsok](#)

Végül az NB Rail (Bejelentett Szervezetek Szövetsége) által kiadott kérdések, válaszok és alkalmazási javaslatok ugyancsak megfelelő források a pontosításokhoz:

[Nb-rail dokumentumok](#)

1.4. Fogalommeghatározások és rövidítések

A fogalommeghatározások és rövidítések a PRM ÁME 2.2. és 2.3. pontjában és az ÁME-k alkalmazásáról szóló útmutató általános részében szerepelnek.

2. A PRM ÁME-VEL KAPCSOLATOS PONTOSÍTÁSOK

2.1. Az ÁME hatálya

Az infrastruktúra alrendszer tekintetében megállapított alkalmazási kör

Ezen ÁME az állomások utasok közlekedésére szolgáló összes nyilvános területére vonatkozik, amelyek a vasúttársaság, a pályahálózat-működtető vagy az állomásüzemeltető kezelésében vannak. Ebbe beletartozik a tájékoztatás, a jegyvásárlás és szükség esetén a jegyek érvényesítése, és a vonatra való várakozás lehetősége.

Az infrastruktúra tekintetében megállapított hatály ily módon történő meghatározása pontosítja, hogy az csak az állomások **közlekedésre szolgáló** részeire vonatkozik (és például bevásárlóközpontokra nem). Azt is tisztázza, hogy az ÁME kizárólag állomásokra alkalmazandó, így például vészkijáratokra, alagutakban kialakított biztonságos területekre vagy az állomások akadálymentes útvonalai közé nem tartozó szintbeli vasúti átjárókra nem vonatkozik.

Azok a területek, amelyek nincsenek a vasúttársaság, a pályahálózat-működtető vagy az állomásüzemeltető kezelésében, nem tartoznak az ÁME hatálya alá. Ilyen területek lehetnek például a parkolók.

2.2. Fogalommeghatározások

2.2.1. A csökkent mozgásképességű személyek fogalmának meghatározása

„A fogyatékossgal élő és a csökkent mozgásképességű személy”: minden olyan személy, akinek olyan állandó vagy időleges fizikai, mentális, intellektuális vagy érzékszervi károsodása van, amely különféle akadályokkal együttesen hátráltathatja a más utasokkal egyenértékű, teljes körű és tényleges közlekedést, illetve akinek a mobilitása a közlekedés során életkora folytán korlátozott.

Ezen ÁME hatálya nem terjed ki a nagyméretű tárgyak (például kerékpárok vagy terjedelmes poggyász) szállítására.

A fenti meghatározás a fogyatékossgal élő személyek jogairól szóló ENSZ-egyezmény 1. cikkén alapul. Nem terjed ki a gyermekekkel vagy terjedelmes poggyásszal utazókra és a helyi nyelvet nem beszélő külföldiekre. A meghatározásba nem tartoznak bele automatikusan az idősek és a várandós nők.

A két utóbbi kategória nem jelent minden esetben csökkent mozgásképességet, bár nyilvánvaló, hogy az előrehaladott kor miatt csökkenhet az a sebesség és képesség, amellyel az érintett utasok az állomásokon és a járműveken közlekedni tudnak. Ezért az átlagutashoz képest az idősebb utasok csökkent mozgásképességű személyeknek is tekinthetők. Hasonlóképpen a terhesség sem jár automatikusan csökkent mozgásképességgel. Ha azonban hatással van a várandós utas mozgásképességére (például akadályozza a könnyű és gyors mozgásban), akkor az utas csökkent mozgásképességű személynek tekinthető.

Ebből következően a meghatározás változása nem befolyásolja a megkülönböztetett ülések számát. A megkülönböztetett ülések jelzésére használt piktogramok sem változtak: a várandós nő és idős személyt jelölő szimbólumokat a világon mindenhol ismerik.

2.2.2. Egyéb fogalommeghatározások

Szintbeli hozzáférés

A peronról a jármű ajtónyílásához vezető olyan szintbeli hozzáférés, amelyről igazolható, hogy: az említett ajtó küszöbe (vagy az ajtó kinyúló hídeleme) és a peron közötti rés bizonyítottan nem nagyobb, mint vízszintesen 75 mm, függőlegesen pedig 50 mm, és a járműben nincs belső lépcső az ajtónyílás és az előtér között.

Ehhez az igazoláshoz a rés kiszámítását a PRM ÁME 4.2.2.11.1. pontjának (1) és (2) bekezdésében (ahol δh jelöli a vízszintes rest, és δv a függőleges részt) és az ezen alkalmazási útmutató 2.5.10. pontjában szereplő követelmények szerint kell elvégezni, 300 m görbületi sugarú, vízszintes pályát feltételezve.

2.3. Általános paraméterek

2.3.1. Az infrastruktúra alrendszerhez megadott két kategória pontosítása (4.2.1. pont)

(2) A 4.2.1.1–4.2.1.15. pontban meghatározott alapvető paraméterek az infrastruktúra alrendszer 2.1.1. pontban meghatározott hatályára vonatkoznak; ezek a paraméterek két kategóriára oszthatóak:

- azok, amelyek esetében a műszaki adatok – így a peronokra vonatkozó paraméterek és a peronok elérhetőségének módja – meghatározásra várnak. Ebben az első esetben az alapvető paramétereket konkrétan ismertetik, és részletezésre kerülnek azok a műszaki adatok, amelyeknek a követelmény teljesítése érdekében meg kell felelni,*
- azok a paraméterek, amelyekre nem kell meghatározni műszaki adatokat, ilyenek a rámpákra vonatkozó értékek vagy a parkolóhelyek jellemzői. Ebben a második esetben az alapvető paraméter funkcionális követelményként kerül meghatározásra, amely többféle műszaki megoldás alkalmazásával teljesíthető.*

Az alapvető paraméterek második kategóriája tekintetében a mozgáskorlátozott személyekre vonatkozó ÁME tervezetét készítő munkacsoport gondoskodott arról, hogy ezek – néhány kivételtől eltekintve¹ – minden esetben megfeleljenek valamilyen nemzetközi (ISO) vagy európai (EN) szabványnak. Az ÁME ezért külön ezekre a paraméterekre meghatároz egy magas szintű funkcionális követelményt: ezen alkalmazási útmutató felsorol néhány olyan nemzetközi és európai szabványt, amelyet a kérelmezők e funkcionális követelmény teljesítése érdekében alkalmazhatnak. E szabványok alkalmazása továbbra is önkéntes marad, és a kérelmezők bármikor használhatnak más szabványokat is a követelmények teljesítésére. A funkcionális követelményeknek tulajdonképpen általában már a nemzeti, a regionális vagy a helyi szabványok, sőt időnként a vállalati szabványok betartása is eleget tesz.

Az ezen alkalmazási útmutatóban felsoroltakon kívüli egyéb szabványokat az alábbi elvek szerint kell alkalmazni:

- Nemzeti/regionális/helyi szabványok akkor alkalmazhatók, ha az ezen útmutatóban felsorolt szabványokban megadottal egyenértékű megoldást nyújtanak.
- Nemzeti/regionális/helyi szabványok csak a saját hatókörükbe tartozó területeken alkalmazhatók: egyes részletes követelmények ÁME-ből történő eltávolításának az volt az egyik oka, hogy helyi szinten lehetővé váljon bizonyos szintű harmonizáció. Az „idegen” szabványt használni kívánó kérelmező határozottan ellentmondásban lenne ezzel a célkitűzéssel.
- Vállalati szabványok abban az esetben használhatók, ha azokat a fenti szabványokból vezették le őket, vagy ha a felhasználók reprezentatív csoportja érvényesítette azokat.

Az egyenértékűség a Collins szótárban szereplő „ugyanolyan vagy hasonló hatású” meghatározás szerint értendő:

Egyenértékű, melléknév

1. *értékét, mennyiségét, jelentőségét stb. tekintve egyenlő vagy felcserélhető*
2. *ugyanolyan vagy hasonló hatású vagy jelentésű.*

Az 1. függelékben példák találhatók egyenértékű megoldásokra.

Az alábbi pontokban ezeket a követelményeket „2. kategóriába tartozó paramétereknek” nevezzük.

A 2. kategóriába tartozó paraméterek értékeléséhez a 3. fejezetben található útmutatás.

2.3.2. Kontraszt

A kontraszt (egymástól elütő színek) második kategóriába tartozó paraméter.

A „háttérfelülettől elütő szín” alkalmazását előíró követelmény gyakran szerepel az ÁME-ben. Általánosan megfogalmazva a kontrasztosság azt jelenti, hogy az alkalmazott színek fényvisszaverési értékei, illetve fényűrűsége eltér.

Az ÁME egymástól elütő, kontrasztos színek használatára vonatkozó előírásai az 5. fejezet A. hivatkozása alatt felsorolt szabványok alkalmazásával teljesíthetők.

¹ Azokban a kivételes esetekben, ahol a paramétert nem szabályozza nemzetközi szabvány, európai szabvány vagy valamilyen ennél kisebb hatáskörű szabvány, olyan szabvány is alkalmazható, amelyet egy másik uniós tagállamban vagy a tagállam egy másik régiójában használnak.

Az NB Rail (lásd az 1.3. pontot) által kiadott 053. számú alkalmazási javaslatban szereplő módszertan szintén használható, és alkalmazásához a közvetlenül a RAL-színskála alapján kapott visszatükröződési érték is használható.

Egyéb szabványok a 2.3.1. pontban ismertetett szabályok szerint használhatók.

E paraméter értékeléséhez elég megadni a termék(ek) műszaki adatlapját. Az értékelésnél nem kell figyelembe venni olyan tényezőket, mint például hó, jég, eső és különböző megvilágítási körülmények (árnyékok).

Az ÁME néhány konkrét esetben előírja színben elütő jelzések alkalmazását például a fel- és leszállást segítő eszközökön: mivel ezek használat közben akadályozzák a többi utast, gyakran előfordul, hogy a fel- és leszállást segítő eszközöket elmozdítják, így ezek a „háttérfelülettől elütő szín” szempontjából nem értékelhetők. Az elütő színű jelzések biztosításának módszertanát az 5. fejezet B. hivatkozásában felsorolt szabványok ismertetik.

2.3.3. Tapinthatóság

A „tapinthatóságot” előíró követelmény gyakran szerepel az ÁME-ben. A tapinthatóság második kategóriába tartozó paraméter.

Az ÁME tapintható jelzések és tapintható kezelőszervek használatára vonatkozó előírásai az 5. fejezet C. hivatkozása alatt felsorolt szabványok alkalmazásával teljesíthetők.

Az ÁME tapintható információt tartalmazó burkolati jelzések használatára vonatkozó előírásai az 5. fejezet D. hivatkozása alatt felsorolt szabványok alkalmazásával teljesíthetők.

Egyéb szabványok a 2.3.1. pontban ismertetett szabályok szerint használhatók.

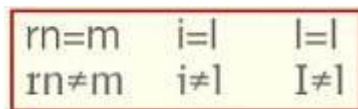
2.3.4. Betűtípusok olvashatósága

A betűtípusok olvashatósága arra vonatkozik, hogy mennyire könnyű megkülönböztetni az egyes betűket. Az olvashatóság második kategóriába tartozó paraméter.

Az ÁME betűtípusok olvashatóságának biztosítására vonatkozó előírásai az 5. fejezet E. hivatkozása alatt felsorolt szabványok alkalmazásával teljesíthetők.

Egyéb szabványok a 2.3.1. pontban ismertetett szabályok szerint használhatók.

A szabványok általában betűtálp nélküli (sans serif) betűtípusok használatát ajánlják („serif” = a karakterek végét lezáró rövid vonás; a „sans serif” betűtípusoknál ez a záró vonás hiányzik). Bár a jobb olvashatóság érdekében néhány betűtípusnál vízszintes vonalakat használnak, ezek nem tévesztendőek össze a betűtálpas betűtípusokkal.



1. ábra: Példa a jobb olvashatóság érdekében alkalmazott vízszintes vonalakra (második sor), amelyek azonban nem betűtálpak.

2.3.5. Tenyérrel való működtetés

Az ÁME tenyérrel működtethető eszközök biztosítására vonatkozó előírásai az 5. fejezet F. hivatkozása alatt felsorolt szabványok alkalmazásával teljesíthetők.

2.3.6. Padlófelületek csúszásmentessége

A csúszásmentesség 2. kategóriába tartozó paraméter.

Az infrastruktúra padlóburkolatainak csúszásmentességi jellemzői az 5. fejezet G. hivatkozásában felsorolt szabványok szerint értékelhetők.

Szabadtéri területek esetén a csúszásmentesség az 5. fejezet H. hivatkozásában felsorolt szabványok szerint értékelhető.

Egyéb szabványok a 2.3.1. pontban ismertetett szabályok szerint használhatók.

E paraméter értékeléséhez elég megadni a padlóburkolat(ok)hoz használt termék(ek) műszaki adatlapját. Vizsgálatok esetén az értékelésnél nem kell figyelembe venni az olyan tényezőket, mint például hó, jég, homok, eső és falevelek.

A fel- és leszállást segítő eszközök, valamint a járműre való felszállásra és arról való leszállásra használt lépcsők fokainak csúszásmentességi értékelése az 5. fejezet I. hivatkozásában megadott módszertan szerint végezhető el.

2.4. Infrastruktúra-alrendszer

2.4.1. Parkolási lehetőségek a csökkent mozgásképességű személyek számára (4.2.1.1. pont)

(1) Ahol az állomás külön parkolóval rendelkezik, a parkolóhelyen belül egy megközelíthető bejáráshoz a lehető legközelebb kellő számú és adaptált parkolóhelyet kell fenntartani azoknak a fogyatékkal élő és a csökkent mozgásképességű személyeknek, akik az ilyen parkolóhelyek használatára jogosultak.

A parkolóhelyek mennyisége és jellemzői 2. kategóriába tartozó paraméterek.

A követelmény teljesítéséhez elfogadott műszaki megoldásokat az 5. fejezet J. hivatkozásában felsorolt szabványok ismertetik.

Egyéb szabványok a 2.3.1. pontban ismertetett szabályok szerint használhatók.

2.4.2. Akadálymentes útvonal (4.2.1.2. pont)

(1) *Olyan akadálymentes útvonalakat kell biztosítani, amelyek összekötik az infrastruktúra következő nyilvános területeit (azok megléte esetén):*

- (...)

Ez a mondat azt a követelményt fogalmazza meg, hogy ezen ÁME hatálya alatt az állomás nyilvános területeit összekötő minden útvonalnak akadálymentesnek kell lennie.

Ez nem jelenti azt, hogy az összes útvonalnak minősülő közlekedési területnek egyformán megközelíthetőnek kell lennie minden utas számára: az ÁME 2.3. pontjában megadott meghatározás pontosan meghatározza: „az útvonalat fel lehet osztani annak érdekében, hogy jobban megfeleljen a fogyatékkal élő és a csökkent mozgásképességű személyek igényeinek. Az akadálymentes útvonal valamennyi részének együttese képezi a fogyatékkal élő és a csökkent mozgásképességű személyek számára elérhető útvonalat.”

Az akadálymentes útvonal állhat például egy lépcsőmentes részből, egy tapintható közlekedési irányt tartalmazó második részből, és további részekből. Ez utóbbiaknak nem kell lépcsőmentesnek lenniük vagy a haladási irányt jelölő tapintható burkolati jelzésekkel rendelkezniük, és akár lépcsőket is tartalmazhatnak, feltéve, hogy ezek a lépcsők megfelelnek az ÁME követelményeinek (kontrasztos színhasználat, figyelmeztető tapintható burkolati jelzések, kettős fogódzó).

(1) *Olyan akadálymentes útvonalakat kell biztosítani, amelyek összekötik az infrastruktúra következő nyilvános területeit (azok megléte esetén):*

- (..)
- váróterületek
- (..)

A váróterület úgy határozható meg, mint egy olyan hely, ahol a vonat indulására lehet várakozni, és amely rendelkezik az alábbi jellemzőkkel:

- Ülések állnak rendelkezésre
- Elérhetők a vonatok indulására vonatkozó információk
- Az ott tartózkodók védve vannak az időjárási hatásoktól (azaz az esőtől, naptól, szélről).

Az ÁME megkülönbözteti a „váróterületeket” és az „olyan peront, ahol az utasok számára megengedett, hogy a vonatra várjanak” (lásd a 4.2.1.7. pont (3) bekezdését).

Az ÁME a „fedett hely” kifejezést is megemlíti (lásd a 6.2.4. pontot). A fedett hely olyan építmény, ami az időjárási hatások ellen tetővel véd, de falakkal nem feltétlenül rendelkezik. A peronon álló egyszerű fedett hely nem tekintendő váróterületnek, hacsak nem teljesíti a fent felsorolt összes jellemzőt.

(3) *Az akadálymentes útvonalak padlófelülete és talajfelülete csak csekély mértékben tükröződhet.*

A padlófelület és/vagy a talajfelület visszatükröződésének mértéke 2. kategóriába tartozó paraméter.

A festékekre és lakkokra vonatkozó követelmény teljesítéséhez elfogadott műszaki megoldásokat az 5. fejezet K. hivatkozásában felsorolt szabványok ismertetik. Semmilyen más talajon és/vagy felületen alkalmazott anyag esetében nincs szükség értékelésre.

Egyéb szabványok a 2.3.1. pontban ismertetett szabályok szerint használhatók.

2.4.3. Függőleges mozgás (4.2.1.2.2. pont)

(2) Az akadálymentes útvonalon lévő lépcsők minimális szélessége 160 cm kell, hogy legyen a fogódzók között mérve. Legalább az első és utolsó lépcsőfokot elütő színű csíkkal kell jelölni, és legalább az első lefelé vezető lépcsőfok előtt tapintható információt hordozó burkolati figyelmeztető jelzéseket kell elhelyezni.

Az elütő színű csík és a tapintható információt hordozó burkolati figyelmeztető jelzés jellemzői 2. kategóriába tartozó paraméterek. Az elütő színek és a tapintható jelzések jellemzői a 2.3.2. és a 2.3.3. pontban szerepelnek.

(3) Ahol nincsenek felvonók, rámpákat kell biztosítani a fogyatékossgal élő és a csökkent mozgásképességű, a lépcsőt használni képtelen személyek számára. Ezeknek mérsékelt lejtésűnek kell lenniük. A rámpákon meredek lejtés csak rövid távolságon megengedett.

A rámpák jellemzői 2. kategóriába tartozó paraméterek.

A követelmény teljesítéséhez elfogadott műszaki megoldásokat az 5. fejezet L. hivatkozásában felsorolt szabványok ismertetik.

Egyéb szabványok a 2.3.1. pontban ismertetett szabályok szerint használhatók.

A következő kép a rámpák értékének átszámítását mutatja be. Ezenkívül további érdekes információkat is közöl:

- Bal oldalon a magasság-hossz arány azt mutatja be, milyen hosszú rámpa szükséges ugyanazon függőleges szintkülönbség leküzdéséhez
- Jobb oldalon a szögérték azt mutatja be, hogy azonos hosszúságú, de eltérő lejtésszögű rámpákkal mekkora függőleges szintkülönbséget lehet leküzdeni.

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

2. ábra: Átszámítási táblázat és rámpák vizuális megjelenítése

EN	HU
Length to height ratio	Hossz–magasság arány
Representation	Megjelenítés
Value	Érték
Ramp	Rámpa
Value	Érték
Ramp angular value	Rámpa lejtésszöge

(4) A lépcsőket és a rámpákat mindkét oldalon kétszintű fogódzókcal kell ellátni.

A fogódzók magasságára vonatkozó jellemzők 2. kategóriába tartozó paraméterek.

A követelmény teljesítéséhez elfogadott műszaki megoldásokat az 5. fejezet L1. hivatkozásában felsorolt szabványok ismertetik.

Egyéb szabványok a 2.3.1. pontban ismertetett szabályok szerint használhatók.

2.4.4. Az útvonalak azonosítása (4.2.1.2.3. pont)

(2) A látáskorlátozott személyeknek legalább tapintható és elütő színű burkolati jelzéssel kell tájékoztatást nyújtani az akadálymentes útvonalakról. Ez a pont nem vonatkozik a parkolóba vezető és onnan induló akadálymentes útvonalakra.

A tapintható információt hordozó és az elütő színű burkolati jelzések 2. kategóriába tartozó paraméterek. Lásd ezen útmutató 2.3.2. és 2.3.3. pontját.

Kiegészítő tájékoztató eszközként hangos és tapintható jelzések, beszélő jelzések és Braille-térképek is használhatók.

2.4.5. Ajtók és bejáratok (4.2.1.3. pont)

(2) Az ajtóknak legalább 90 cm nettó hasznos szélességgel kell rendelkezniük, és a fogyatékkal élő és a csökkent mozgásképességű személyek által működtethetőnek kell lenniük.

Az ajtónyitó eszközök jellemzői 2. kategóriába tartozó paraméterek.

A követelmény teljesítéséhez alkalmazható műszaki megoldásokat az 5. fejezet M. hivatkozásában felsorolt szabványok ismertetik.

Egyéb szabványok a 2.3.1. pontban ismertetett szabályok szerint használhatók.

2.4.6. Átlátszó akadályok kiemelése (4.2.1.5. pont)

(1) Az utasok által használt útvonalak átlátszó akadályait – például üvegajtókat és üvegfalakat – jelezni kell. Ezeknek a jelzéseknek ki kell emelniük az átlátszó akadályokat. E jelzések nem kötelezők, ha az utasok más módon, például fogódzóval vagy folyamatos padokkal védve vannak az ütközéstől.

Az átlátszó akadályokon elhelyezett jelzések jellemzői 2. kategóriába tartozó paraméterek.

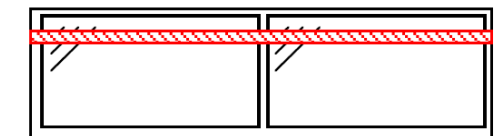
A követelmény teljesítéséhez elfogadott műszaki megoldásokat az 5. fejezet N. hivatkozásában felsorolt szabványok ismertetik.

Egyéb szabványok a 2.3.1. pontban ismertetett szabályok szerint használhatók.

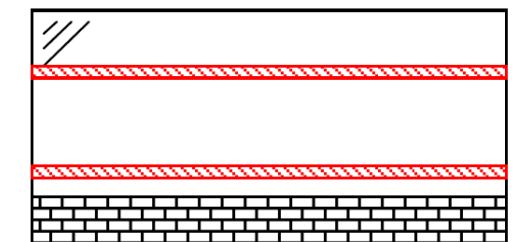
Az alábbi részben üvegezett felületen nem kell jelzéseket elhelyezni:

- harmadik felek az állomásüzemeltető által ellenőrzött területen található kereskedelmi egységei (pl. a belső helyiségben árult termékek bemutatására használt kirakatok).

A részben üvegből készült falakat és mellvédeket csak akkor kell értékelni, ha azok magassága lehetővé teszi egy vagy több elütő színű csík alkalmazását (lásd az alábbi példákat).



3. ábra: Példa üvegmellvédre



4. ábra: Példa részben üvegből álló falra

A 950 mm-nél alacsonyabb átlátszó akadályokra vonatkozóan nincs semmilyen követelmény.

Ha az üvegmellvédek fogódzója és kerete elég széles (100 mm magas, és elüt a háttérben megjelenő színtől), akkor tekinthetők úgy, hogy megfelelnek az e jelzésekkel kapcsolatos követelményeknek.

2.4.7. Mosdók és pelenkázóhelyiségek (4.2.1.6. pont)

(1) Ha az állomáson mosdóról gondoskodnak, legalább egy férfiak és nők számára egyaránt használható fülkének kerekesszékekkel megközelíthetőnek kell lennie.

A kerekesszékekkel megközelíthető mosdó jellemzői 2. kategóriába tartozó paraméterek.

A követelmény teljesítéséhez elfogadott műszaki megoldásokat az 5. fejezet O. hivatkozásában felsorolt szabványok ismertetik.

Egyéb szabványok a 2.3.1. pontban ismertetett szabályok szerint használhatók.

(2) Ha az állomáson mosdóról gondoskodnak, férfiak és nők számára egyaránt megközelíthető pelenkázóhelyiséget is kell biztosítani.

A pelenkázóhelyiséget úgy kell kialakítani, hogy kerekesszéket használó személyek is (férfiak és nők is) használni tudják.

2.4.8. Bútorok és szabadon álló eszközök (4.2.1.7. pont)

(1) Az állomáson minden bútordarabnak és szabadon álló berendezésnek el kell ütnie a háttérétől, és lekerekített éllel kell rendelkeznie.

A szabadon álló eszközök azok az akár rögzített, akár eltávolítható elemek, amelyek nem részei az épületszerkezetnek, és akadályt képezhetnek: világítási póznák, tájékoztató oszlopok, szemétgyűjtők. Nem tartoznak bele ebbe a meghatározásba a jelzőberendezések, liftek, külső lépcsők, falak, a járófelület padlója fölött 210 cm-nél mélyebbre nem lelógó szabadon függő eszközök, és azok a tárgyak, amelyek haladási irányra merőleges mérete meghaladja a 200 cm-t (pl. kerítés, várakozásra szolgáló fedett hely stb.). E ponttal összefüggésben a háttér a bútor és/vagy a szabadon álló eszköz körüli padlót, és az esetlegesen mellette álló falat vagy szerkezetet (ha van ilyen) jelenti.

A háttértől elütő szín alkalmazása 2. kategóriába tartozó paraméter. Lásd ezen alkalmazási útmutató 2.3.2. pontját.

A lekerekített él a 2.5.1. pontban meghatározott éles szél ellentéte.

(2) Az állomás területén belül úgy kell elhelyezni a bútorokat és a szabadon álló berendezéseket (beleértve a kinyúló konzolos és felfüggesztett elemeket), hogy ne akadályozzák a vak vagy látáskorlátozott utasokat, és bottal észlelhetőek legyenek.

Ez a bekezdés a szabadon álló (padlón nyugvó) eszközöket és a kinyúló konzolos/felfüggesztett (jellemzően falra vagy mennyezetre szerelt) tárgyakat foglalja egy csoportba, mert ezek mindegyike akadályt képez. Fontos, hogy ezek elhelyezése megfelelő, az akadálymentes útvonalaktól távoli legyen.

Ezenfelül, ha a kinyúló konzolra szerelt vagy felfüggesztett tárgyak túl alacsonyan vannak elhelyezve, akkor látáskorlátozott személyek számára észrevehetetlen akadályt képezhetnek. Ugyanez igaz az olyan elemekre, mint például a ferde póznák, oszlopok vagy lépcsők, amelyek veszélyt jelenthetnek. Azoknál a lépcsőknél például, ahol nyitott a lépcső alatti tér, biztosítani kell egy olyan védőelemet, ami elzárja azt a részt, ahol a lépcső még nem éri el a megfelelő magasságot.

Általánosan megfogalmazva minden kinyúló, felfüggesztett vagy ferde tárgy esetében mérlegelni kell, hogy szükség van-e padlószinten elhelyezett védőelemre.

A védő megoldás minimális magassága és egyéb jellemzői 2. kategóriába tartozó paraméterek.

A követelmény teljesítéséhez alkalmazható műszaki megoldásokat az 5. fejezet P. hivatkozásában felsorolt szabványok ismertetik.

Egyéb szabványok a 2.3.1. pontban ismertetett szabályok szerint használhatók.

Másik lehetőségként: 2100 mm-es magasság alatt, 150 mm-nél nagyobb mértékben kiálló tárgyakat olyan legfeljebb 300 mm magasságú akadállyal kell jelezni, amelyet botot használó vak személyek is érzékelni tudnak.

2.4.9. Jegyértékesítő és információs pultok és ügyfélszolgálati pontok (4.2.1.8. pont)

(1) Ahol az akadálymentes útvonal mentén manuális jegyértékesítő és információs pultokat és ügyfélszolgálati pontokat biztosítanak, legalább egy pultnak hozzáférhetőnek kell lennie a kerekesszéket használók és az alacsony termetűek számára, és legalább egy pultot fel kell szerelni hallástámogató indukciós hurokrendszerrel.

A hozzáférhető asztal jellemzői 2. kategóriába tartozó paraméterek.

A követelmény teljesítéséhez elfogadott műszaki megoldásokat az 5. fejezet Q. hivatkozásában felsorolt szabványok ismertetik.

Egyéb szabványok a 2.3.1. pontban ismertetett szabályok szerint használhatók.

(2) Ha üveggel van az utas és a jegyértékesítő pultnál dolgozó személy között, ennek vagy eltávolíthatónak kell lennie, vagy ha nem eltávolítható, kétirányú távbeszélő rendszert kell felszerelni. Minden ilyen üveggel átlátszó üvegből kell lennie.

Számos különféle elválasztófal használatban van, és ezek nem mindegyike készült üvegből. Ezért a paraméterrel összefüggésben az „üveg” átlátszó anyagként értelmezendő. A jelentés kiterjeszthető más anyagokra, például a PMMA-ra (plexi) vagy a polikarbonátra is.

E paraméter értékelése szempontjából az „átlátszó” úgy értendő, hogy legalább 50%-os fényáteresztést tesz lehetővé.

Ha az átlátszó elválasztófalban olyan lyukak vannak, amelyek a hang terjedését lehetővé teszik, nem kötelező kétirányú távbeszélő rendszert alkalmazni.

(4) Ahol jegyértékesítő automatákat biztosítanak az állomáson található akadálymentes útvonalon, legalább egy ilyen automatának olyan kezelőfelülettel kell rendelkeznie, amely hozzáférhető a kerekesszéket használók és az alacsony termetűek számára.

A hozzáférhető jegyértékesítő automaták jellemzői 2. kategóriába tartozó paraméterek.

A követelmény teljesítéséhez alkalmazható műszaki megoldásokat az 5. fejezet R. hivatkozásában felsorolt szabványok ismertetik.

Egyéb szabványok a 2.3.1. pontban ismertetett szabályok szerint használhatók.

2.4.10. Megvilágítás (4.2.1.9. pont)

(1) Az állomás külső területei megvilágítása szintjének megfelelőnek kell lennie ahhoz, hogy el lehessen igazodni, és ki kell emelnie a szintkülönbségeket, ajtókat és bejáratozatokat.

(2) Az akadálymentes útvonal megvilágítási szintjét az utasok vizuális tennivalóihoz kell igazítani. Külön figyelmet kell fordítani a szintkülönbségekre, a jegyértékesítő helyekre és automatákra, az információs pultokra és az információs kijelzőkre.

A leírt területek megvilágítási szintjei 2. kategóriába tartozó paraméterek.

A követelmény teljesítéséhez alkalmazható műszaki megoldásokat az 5. fejezet S. hivatkozásában felsorolt szabványok ismertetik.

Egyéb szabványok a 2.3.1. pontban ismertetett szabályok szerint használhatók.

(4) A vészvilágításnak megfelelő fényviszonyokat kell nyújtania a kiürítéshez és a tűzoltó, illetve biztonsági berendezések azonosításához.

A vészvilágítás 2. kategóriába tartozó paraméter.

A követelmény teljesítéséhez alkalmazható műszaki megoldásokat az 5. fejezet T. hivatkozásában felsorolt szabványok ismertetik.

Egyéb szabványok a 2.3.1. pontban ismertetett szabályok szerint használhatók.

2.4.11. Vizuális tájékoztatás: jelzőtáblák, piktogramok, nyomtatott vagy dinamikus információk (4.2.1.10. pont)

(1) A következő információkat kell megjeleníteni:

- Biztonsági tájékoztatás és biztonsági utasítások
- Figyelmeztető, tiltó és kötelező jelzések
- A vonatok indulásával kapcsolatos tájékoztatás
- Az állomás létesítményeinek és az azokhoz vezető útvonalaknak az azonosítása, ha vannak.

A vonatok indulásával kapcsolatos tájékoztatás legalább a tervezett indulást tartalmazza. Az indulás tényleges időpontját nem kötelező megadni. Az állomásokon és a peronokon nem kötelező dinamikus vizuális tájékoztató rendszert telepíteni.

(2) A vizuális tájékoztatáshoz használt betűknek, szimbólumoknak és piktogramoknak a háttértől elütőnek kell lenniük.

A háttértől elütő szín alkalmazása 2. kategóriába tartozó paraméter. Lásd ezen alkalmazási útmutató 2.3.2. pontját.

(3) Jelzőtáblákat minden olyan ponton biztosítani kell, ahol az utasoknak útvonalat kell választaniuk, illetve az útvonalon szakaszosan. A jelzéseket, ábrákat és piktogramokat következetesen kell alkalmazni az egész útvonalon.

Ez a követelmény azt fogalmazza meg, hogy a döntés meghozásához megfelelő szintű információt kell biztosítani. A „Peronok felé” jelzés például általában megfelelő lehet az állomásra belépést követő első döntési pontnál, ahol nincs szükség minden egyes peron külön feltüntetésére.

Amennyiben az adott zónába hosszú útvonal vezet, ajánlott szabályos közönként (legfeljebb körülbelül 100 méterenként) megismételni a jelzést, hogy az utas biztos lehessen abban, hogy jó irányban halad.

(4) A vonatok indulására vonatkozó információknak (beleértve a célállomást, a köztes megállókat, a vágány számát és az időpontot) az állomáson legalább egy helyszínen legfeljebb 160cm-es magasságban elérhetőnek kell lenniük. Ez a követelmény vonatkozik a nyomtatott vagy dinamikus információkra, attól függően, hogy melyiket biztosítják.

A legfeljebb 160 cm magasságban elhelyezett vizuális tájékoztatást a látássérült személyeknek szánják, mivel dinamikus információk esetén a kijelzők használati területét meghatározó képlet (az ÁME 5.3.1.1. pontjának (3) bekezdése) az ő esetükben nem felel meg a nagyon rövid látástávolság miatt. Emiatt szükségük van arra, hogy nagyon közelről nézhessék a megjelenített üzenetet.

Minden állomáson lennie kell egy ilyen megfelelő és rendelkezésre álló vizuális tájékoztató berendezésnek az ilyen személyek számára. Az állomásüzemeltető/infrastruktúra-működtető dönti el, hogy nyomtatott vagy dinamikus információt kíván-e nyújtani.

A látássérült személyeket megfelelő útirányt jelölő rendszerrel kell arra a helyre irányítani.

(6) Az összes biztonsági, figyelmeztető, kötelező és tiltó jelzésnek tartalmaznia kell piktogramokat.

A piktogramok egy kereten belül kizárólag grafikus szimbólumokat és/vagy alakokat tartalmazó, adott jelentéssel bíró jelzés.

A követelmény teljesítéséhez alkalmazható műszaki megoldásokat az 5. fejezet U. hivatkozásában felsorolt szabványok ismertetik.

Egyéb szabványok a 2.3.1. pontban ismertetett szabályok szerint használhatók.

(9) A következő konkrét grafikus szimbólumokat és piktogramokat a kerekesszékek szimbólumával kell ellátni az N. függelékkel összhangban:

- *ha a peronon tájékoztatás található a vonat összetételéről, a kerekesszékes felszállási hely jelzése.*

Csak a vonat összetételéről szóló tájékoztatásnak kell a kerekesszék szimbólummal jeleznie a kerekesszékes felszállási helyet. A peron felületén nem kell jelölni azt.

2.4.12. A peronok szélessége és pereme (4.2.1.12. pont)

(1) A peron biztonsági sávja a peron vágány felőli pereménél kezdődik, és meghatározása szerint ez az a terület, ahol az utasok vonat áthaladásakor vagy érkezésekor nem állhatnak.

A biztonsági sáv méreteit nemzeti szabályok határozzák meg.

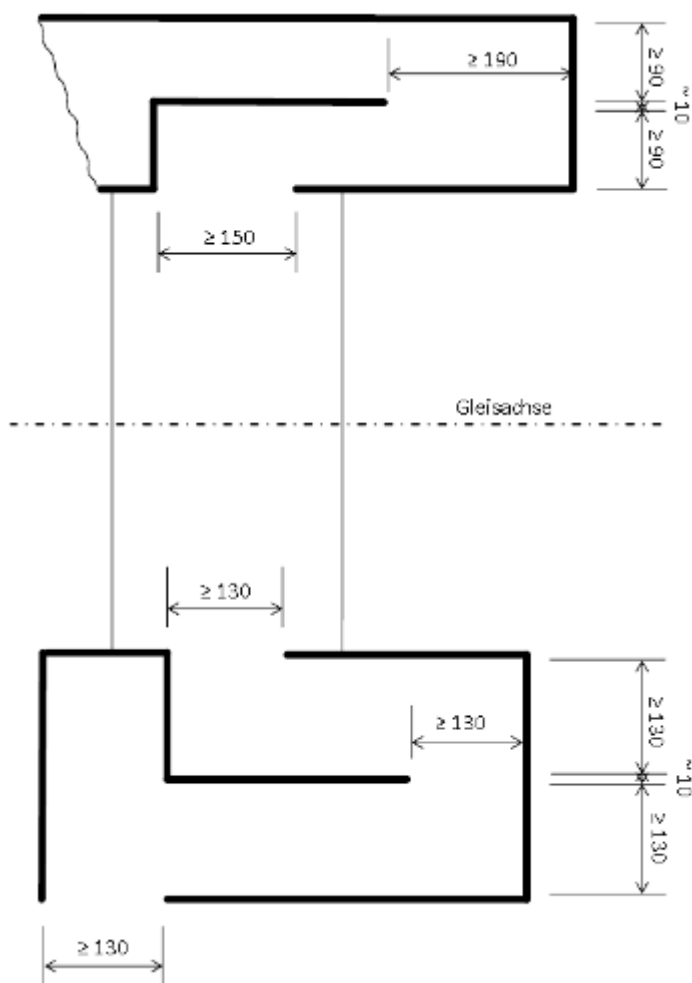
(3) A peron akadályok nélküli szélessége legalább a biztonsági sáv szélessége plusz két, egyenként 80 cm széles ellentétes irányú közlekedősáv (160 cm). Ez a méret 90 cm-re csökkenhet a peron végeinél.

A szélességi követelmény egyvágányos peronokra és peronszigetekre is vonatkozik.

2.4.13. Peronra vezető vágányátjárók utasok számára (4.2.1.15. pont)

- amennyiben a szintbeli átjárók bejárata labirintkorláttal van felszerelve annak érdekében, hogy a vágányokon ne lehessen véletlenül/ellenőrizetlenül áthaladni, a gyalogjáró szélessége egyenes vonalban és a törésben lehet 120 cm-nél kisebb, de legalább 90 cm; ez elegendő a kerekesszék-használó számára a manőverezéshez.

A következő vázlat két olyan elfogadható megoldást mutat be, ahol a manőverezésre szolgáló tér elegendő egy kerekesszék számára. A felső verzió olyan peronokhoz van igazítva, ahol szerkezeti korlátozásokkal kell számolni.



5. ábra: Szintbeli átjáróhoz tartozó gyalogjáró és labirintkorlátok

2.4.14. Kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelem: képernyők (5.3.1.1. pont)

(1) A kijelzőknek olyan méretűnek kell lenniük, hogy elférjen azokon az állomás neve vagy az üzenetek szövege. Az állomások nevét vagy az üzenetek szövegének szavait legalább 2 másodpercig ki kell jelezni.

Az állomásnevek teljes hosszúságukban vagy, ha az praktikusabb, rövidített formában is megjeleníthetők feltéve, hogy a rövidítés egyértelmű. Ugyanakkor a kölcsönös átjárhatóságot biztosító rendszerelem értékelése szempontjából nem szükséges tudni, hogy az eszközön milyen állomásnevek fognak megjelenni.

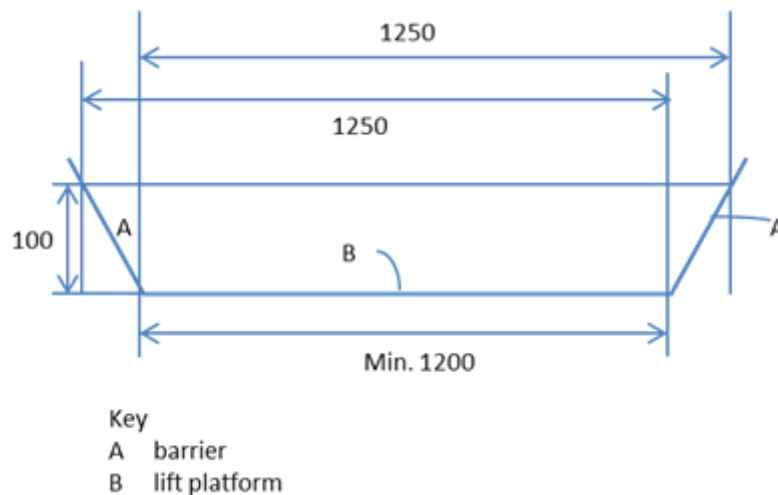
2.4.15. Kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelem: peronfelvonók (5.3.1.3. pont)

(5) A felvonó padlójának legalább 800 mm szabad szélességűnek és 1200 mm hosszúnak kell lennie. Az M. függelék szerint a láb számára további 50 mm-t kell biztosítani a felvonó padlója feletti 100 mm magasságtól, figyelembe véve a befelé és kifelé haladó kerekesszéket használókat egyaránt.

(14) A felvonó talajra engedett állapotában rakodórámpaként funkcionáló rakodóperem akadályának (a külső akadálynak) elegendőnek kell lennie ahhoz, hogy megemelt vagy lezárt állapotban megakadályozza az elektromos kerekesszéket abban, hogy átguruljon rajta vagy tönkretegyje azt, vagy erre kiegészítő rendszert kell biztosítani.

Az alábbi rajz egy olyan elfogadható módszert ábrázol, amellyel teljesíthetők a követelmények.

A láb számára előírt kiegészítő hossz: 1250 mm, amit a padló mindkét végén biztosítani kell (a befelé és a kifelé haladó kerekesszékes személyek számára is).



6. ábra: A felvonó padlójának hossza

EN	EN
Min. 1200	Min. 1200
Key	Jelmagyarázat
A - barrier	A - perem
B - lift platform	B – a felvonó padlója

Annak megakadályozása érdekében, hogy elektromos kerekesszékekkel át lehessen hajtani a peremen, 100 mm-es magasságú perem használata javasolt (ezt az értéket írja elő például az EN 1756-2:2004+A1:2009: Emelő hátfalak. Kerekkes járművekre szerelhető emelőlapok. Biztonsági követelmények. 2. rész: Személyek mozgatására való emelő hátfalak szabvány is).

2.5. Járművek alrendszere

2.5.1. Ülések (4.2.2.1. pont)

(1) A folyosó használata közben a személyes stabilitás érdekében használható kapaszkodókat vagy függőleges fogódzókat, illetve más berendezéseket kell biztosítani a folyosó mentén elhelyezett összes ülésen, kivéve, ha azok függőleges helyzetben 200 mm-en belül vannak az alábbiaktól:

- az ellentétes irányban álló másik ülés támlája, amelyre a személyes stabilitás érdekében használható kapaszkodókat vagy függőleges fogódzókat, illetve más berendezéseket szereltek,
- fogódzó vagy válaszfal.

Ha az ülések kapaszkodókkal vannak ellátva (azaz, olyan elemekkel, amelyek mindkét végüknél az üléshez vannak rögzítve), azoknak nem kell megfelelniük a fogódzókra vonatkozóan az ÁME 4.2.2.9. pontjában megfogalmazott követelményeknek.

(4) A kapaszkodóknak és más tárgyakkal nem lehetnek éles széleik.

Az éles szél egy vékony szél, ami megvághat, illetve a felület olyan hirtelen vége vagy megszakadása, aminek normál használata az utasok megsebesítésének kockázatával jár.

2.5.2. Megkülönböztetett ülések (4.2.2.1.2.1. pont)

(1) Fix szerelvényenként vagy egyes járművenként és osztályonként az ülések legalább 10 százalékát a fogyatékkal élő és a csökkent mozgásképességű személyek által használható megkülönböztetett ülésnek kell kijelölni.

Az ülések száma (amelyből a 10%-ot számítani kell) minden üléstípust tartalmaz, kivéve az előtérben felszerelt felhajtható üléseket és a kerekesszékek számára kialakított szabályozott helyeket. Nem tekintjük ülésnek a kerekesszékek számára kialakított helyeket, az állóhelyzeti támasztékokat és semmilyen olyan egyéb berendezést, amelyet jellemzően nem teljesen ülő testhelyzetben használnak.

Amennyiben az ülőhelyek 10%-a nem egész számot ad eredményül, a megkülönböztetett ülések szükséges számát fel kell kerekíteni.

Ha a jármű fel van szerelve átülésre szolgáló ülésekkel, ezek – amennyiben teljesítik az előírásokat – beleszámíthatók a 10%-os megkülönböztetett ülőhelyekbe.

Ha a jármű összecukható és rögzített ülésekkel is fel van szerelve, az összecukható megkülönböztetett ülések arányának nagyobbak kell lennie az összecukható általános célú ülések arányánál.

(3) A megkülönböztetett üléseknek az utastérben kell lenniük, a külső ajtókhöz közel. A kétszintes járműveken vagy vonatokon megkülönböztetett ülések mindkét szinten lehetnek.

Ez a megfogalmazás nem írja elő, hogy a fel- és leszállásra szolgáló ajtók közelében elhelyezett minden ülés megkülönböztetett ülés legyen. Azt sem írja elő, hogy minden megkülönböztetett ülés közvetlenül a fel- és leszállásra szolgáló ajtók közelében legyen.

E paraméter tervezési szakaszban történő értékelése kapcsán felkérjük a bejelentett szervezeteket, hogy egy adott jármű értékelése során csak azt ellenőrizzék, hogy a jármű általános elrendezési rajza feltünteti-e a megkülönböztetett üléseket.

(4) A megkülönböztetett ülések felszereltsége szintjének meg kell egyeznie legalább az azonos típusú általános ülések felszereltségével.

Amennyiben meghatározott típusú üléseket karfákkal látnak el, a megkülönböztetett ülésekre felhajtható karfákat kell szerelni.

A „típus” ebben az összefüggésben úgy értendő például, mint első osztályú vagy másodosztályú ülés, soros vagy egymással szembefordított elrendezésű ülések stb.

Ha például a soros elrendezésű másodosztályú ülések tálcával és folyóíratartóval vannak felszerelve, akkor a soros elrendezésű másodosztályú megkülönböztetett üléseknek is tálcával és folyóíratartóval felszereltnek kell lenniük.

(6) A megkülönböztetett ülések nem lehetnek felhajtható ülések.

A felhajtható ülés olyan ülés, amely függőleges helyzetbe fordul, amikor nem ül rajta senki.

2.5.3. Kerekesszékek számára kialakított hely (4.2.2.2. pont)

(1) Az egység hosszától függően – a mozdonyt vagy a motorkocsit leszámítva – legalább az alábbi táblázatnak megfelelő számú hozzáférhető helyet kell biztosítani a kerekesszékek számára:

<i>Egység hossza</i>	<i>A kerekesszékek számára kialakított helyek száma egységenként</i>
<i>Kevesebb mint 30 m</i>	<i>1 hely kerekesszékek számára</i>
<i>30–205 méter</i>	<i>2 hely kerekesszékek számára</i>
<i>205 m felett 300 méterig</i>	<i>3 hely kerekesszékek számára</i>
<i>Több mint 300 méter</i>	<i>4 hely kerekesszékek számára</i>

5. táblázat: A kerekesszékek számára kialakított helyek legkisebb száma az egység hossza szerint

Az „egység” ebben az összefüggésben a motorkocsit, vagy a vonatszerelvényt, vagy több ilyenből összeállított vonatot, vagy személyszállító kocsik előre meghatározott összeállításban rögzített egységét jelenti. Az önálló járműként szállított, általános üzemre szolgáló egységeknek a mozgáskorlátozott személyekre vonatkozó ÁME 6. fejezetének 6.2.7. pontja szerint nem kell megfelelniük ennek az előírásnak.

Ezért az ilyen, általános üzemre szánt egységek értékelése (azaz személyszállító kocsik értékelése) során nem szükséges, hogy minden kocsiban legyenek kerekesszékek számára kialakított helyek.

Az ÁME 6.2.7. pontjában szereplő meghatározás szerint a vasúttársaság feladata gondoskodni arról, hogy a vonatok összeállítása során eleget tegyenek az ÁME követelményeinek. Emiatt a fenti követelményeknek üzemeltetési szinten kell megfelelni.

(6) A kerekesszék számára kialakított hely hátsó vége legalább 700 mm széles szerkezet vagy más elfogadható szerelvény. A szerkezetnek vagy a szerelvénynek olyan magasnak kell lennie, hogy megakadályozza, hogy a támlájával a szerkezet vagy a szerelvény felé néző kerekesszék hátrabillenjen.

Egyes országokban a kerekesszékeknek kialakított hely jellemzően háttámlát is tartalmaz a kötelező szerkezeten felül. A háttámla magasabb van és keskenyebb a szerkezetenél. Nem tiltott ez az elrendezés feltéve, hogy a háttámla alatti szerkezet megfelel a fenti előírásnak.

(10) A kétszintes vonatok kivételével a 250 km/h-t meghaladó legnagyobb tervezési sebességű vonatokon a kerekesszék számára kialakított helyet elfoglaló kerekesszék-használó számára lehetőséget kell biztosítani, hogy átüljön egy felhajtható karfával felszerelt utasülésre. Az átülést a kerekesszék-használó önállóan hajtja végre. Ebben az esetben megengedett, hogy a kísérő ülése másik sorba kerüljön. Ezt a követelményt legfeljebb a kerekesszékek számára kijelölt, az 5. táblázatban meghatározott számú helyre kell alkalmazni.

Ez a paraméter hatással van a kerekesszékek számára kialakított tér elrendezésére. A mosdókhoz való hozzáféréssel szemben itt nem kötelező biztosítani, hogy az átülésre szolgáló ülések szemből és oldalirányból is megközelíthetők legyenek. A kettő közül az egyik megoldás is elég. Az átüléshez nincs szükség a személyzet segítségére; azt vagy önállóan, vagy személyes segítő közreműködésével oldják meg.

Átülés után a kerekesszék az ülés közelében maradhat, ha nem akadályozza a többi utas mozgását. Nincs tárolóhelyre, illetve rögzítő eszközre vonatkozó követelmény. Az átülésre szolgáló ülésből nem feltétlenül érhető el a segélyhívó eszköz.

Az átülésre szolgáló ülések lehetnek összecsukható ülések (ezeknek két stabil helyzete van: szétnyitott és összecsukott), de nem lehetnek felhajtható ülések.

(13) Ezt (a segélyhívó eszközt) nem szabad keskeny résbe helyezni, amely megakadályozza a tenyérrel való azonnali működtetést, de védeni kell a nem szándékos használat ellen.

(14) A segélyhívó eszköz kezelőfelületének az 5.3.2.6. pontban meghatározottnak kell lennie.

Az 5.3.2.6. pont határozza meg a „segélyhívó” kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemre vonatkozó követelményeket. Különösen azt, hogy a segélyhívó „jelölése zöld vagy sárga háttérű jelzéssel (az ÁME A. függelékének 10. hivatkozásában említett előírás szerint) és egy csengőt vagy telefont ábrázoló fehér ábrával történik”. Ez a szimbólum kifejezetten a kerekesszékek számára kialakított helyeken, az univerzális mosdókban és kerekesszékekkel megközelíthető hálófülkékben elhelyezett segélyhívót jelöli. Nem követelmény, hogy azt a vonaton esetleg meglévő egyéb kommunikációs eszközök közelében helyezték el.

A „tenyérrel való azonnali működtetés” úgy értendő, mint a felhasználó által szándékosan végzett tenyérrel való működtetés. Az „azonnali” itt „közvetlen” értelemben értendő, és nem azt jelenti, hogy „x másodpercen belül”.

2.5.4. Külső ajtók (4.2.2.3.2. pont)

(1) A kerekesszékekkel való megközelítésre kijelölt ajtókat egyértelműen meg kell jelölni az N. függelék szerinti jellel.

Az előírt jel a kerekesszék nemzetközi jele, az ÁME A. függelékének 12. hivatkozásában hivatkozott előírásoknak megfelelően. Ezt csak a kerekesszékekkel történő használatra szánt ajtókon, vagy azok

közvetlen közelében kell elhelyezni. A jelet nem szükséges megismételni minden kocsin. Elég egy, a kerekesszékkal való megközelítésre kijelölt ajtó felé mutató irányjelző nyíl.

2.5.5. Belső ajtók (4.2.2.3.3. pont)

(6) Ha az ajtó felületének több mint 75%-a átlátszó anyagból készül, azt látható jelöléssel kell jelezni.

Számos lehetőség létezik az ilyen átlátszó ajtók egyértelmű jelölésére. Példák az 5. fejezet N. hivatkozása alatt felsorolt szabványokban olvashatók.

E járműparaméterre a 2.3.1. pontban ismertetett elvek vonatkoznak, ezért a fent felsorolt szabványokkal egyenértékű műszaki megoldások is elfogadhatók.

2.5.6. Mosdók (4.2.2.5. pont)

(1) Ha vonatba mosdókat szerelnek be, legalább egy univerzális mosdónak a kerekesszék számára kialakított helyről megközelíthetőnek kell lennie.

(4) Ha a vonatba mosdókat szerelnek be, pelenkázóhelyiségről is gondoskodni kell.

Általános üzemre használni kívánt egységek (azaz személyszállító kocsik) értékelése során nem szükséges, hogy minden normál mosdóval ellátott kocsiiban univerzális mosdó vagy pelenkázóhelyiség is legyen.

Az ÁME 6.2.7. pontjában szereplő meghatározás szerint a vasúttársaság feladata gondoskodni arról, hogy a vonatok összeállítása során eleget tegyenek az ÁME követelményeinek. Emiatt a fenti követelményeknek üzemeltetési szinten kell megfelelni.

2.5.7. Közlekedők (4.2.2.6. pont)

(1) A jármű bejáratától az alábbiak minősülnek közlekedő szakasznak:

- a járművön a J. függelék J1. ábrája szerint átvezető folyosó,*
- egyetlen vonatszerelvény csatlakozó járművei között a J. függelék J2. ábrája szerint vezető folyosó,*
- a kerekesszékkal megközelíthető ajtóktól, a kerekesszékek számára kialakított helyektől és a kerekesszékekkel hozzáférhető területektől, ideértve a hálókülvéket és az univerzális mosdókat, ha vannak, elvezető és hozzájuk vezető, a J. függelék J3. ábrája szerinti folyosók.*

A kerekesszéket használó személyek a vonat számos területét használhatják: minimum külön a számukra kijelölt előtér és területek, mosdók, amennyiben vannak ilyenek, hálókülvék stb. A vonat

elrendezésének önmagában biztosítani kell, hogy a kerekesszéket használó személyek ne kerüljenek zsákutcába.

(2) *A legkisebb belmagasságra vonatkozó követelményt nem kell igazolni:*

- *a kétszintű járművek egyik területén sem,*
- *az egyszintes járművek átjáróin és ajtók melletti területein.*

Ezekre a területen elfogadható a strukturális korlátokból (szelvény, fizikai tér) adódó, alacsonyabb belmagasság.

A J. függelékben megadott számok az egyszintes kocsik utasok által használt ülőhelyeire és állóterületeire vonatkoznak. Elfogadott tény, hogy egyszintes kocsik egyes pontjain nem teljesül a legkisebb belmagasságra vonatkozóan megadott előírás: ilyen területek például az átjárók és az ajtók melletti területek. A legkisebb belmagasságnak kétszintű kocsikban sem szükséges teljesülnie.

Az ÁME ezekre nem határoz meg legkisebb értéket, a bejelentett szervezeteket pedig felkérjük, hogy ne ellenőrizzék a közlekedők magasságát, csupán azok szélességét.

(3) *Legalább 1500mm átmérőjű fordulóhelyet kell biztosítani a kerekesszék számára kialakított hely mellett és olyan helyeken, ahol a kerekesszékek meg kell fordulni. A kerekesszék számára kialakított hely a fordulóhely része lehet.*

Ez a pont nem vonatkozik a külön előírások szerint kialakítandó mosdómodulokra. Az előírás a vonat folyosóira vonatkozik.

Megjegyzés: a 180 fokban megforduláshoz is 1500 mm átmérőjű, teljes 360 fokban megfordulásra alkalmas fordulóhely szükséges.

2.5.8. Jelzések, piktogramok és tapintható információk (4.2.2.7.2. pont)

(3) *A következő egyedi piktogramokat a kerekesszék szimbólumával kell ellátni az N. függelékkel összhangban:*

- *útbaigazító tájékoztatás a kerekesszékekkel megközelíthető berendezések felé,*
- *a kerekesszékekkel megközelíthető ajtó helyének jelzése a vonaton kívül,*
- *kerekesszék számára kialakított hely jelzése a vonaton,*
- *az univerzális mosdók jelzése.*

Az ábrákat más ábrákkal együtt is lehet használni (például: kocsiszám, mosdó, stb.).

Az előírt jel a kerekesszék nemzetközi jele, az ÁME A. függelékének 12. hivatkozásában hivatkozott előírásoknak megfelelően.

2.5.9. Fogódzók (4.2.2.9. pont)

(5) A fogódzók:

- olyan függőleges fogódzók, amelyek az összes külső ajtó esetében az első lépcsőfok küszöbe fölött 700 és 1200mm közötti magasságig terjednek,
- további fogódzók a felszállásra használható első lépcsőfok fölött 800 és 900 mm közötti magasságban és a lépcső élének vonalával párhuzamosan, ha kettőnél több belépési lépcső van.

A fogódzókkal kapcsolatos minden mérés referenciapontja az adott fogódzó középpontjánál van.

2.5.10. A lépcső pozíciója a járműre való fel- és leszálláshoz (4.2.2.11.1. pont)

(1) A pályán középpontosan álló, menetkész állapotú, új kerekekkel felszerelt jármű mindkét oldalán lévő minden egyes, utasok felszállására szolgáló ajtó lépcsője élének középső részén elhelyezkedő pontnak bizonyítottan az alábbi 1. ábrán a „lépcső helye”-ként megjelölt felületen kell elhelyezkednie.

Az ebben a pontban szereplő lépcső a járműnek a vonatra felszálló vagy arról leszálló utas által használt első lépcsőjét jelenti. Ez általában a peron széléhez legközelebb eső lépcsőfok. Lehet rögzített vagy mozgatható lépcső is.

(2) A b_{q0} , δ_h , δ_{v+} és δ_{v-} értéke azon peron típusától függ, amelynél való megállásra a járművet tervezték. Ezeket az értékeket következőképpen kell megadni:

- b_{q0} -t azon pálya nyomtávja alapján kell kiszámítani, amelyen való üzemre a járművet tervezték, az A. függelék 8. hivatkozásában említett előírásnak megfelelően. A nyomtávokat az INF ÁME 4.2.3.1. fejezete határozza meg.
- A δ_h , δ_{v+} és δ_{v-} értékét a 7–9. táblázat adja meg.

A δ_h vízszintes rést az EN 15273-1:2013 szabvány H1 melléklete alapján kell kiszámítani.

A δ_v függőleges rést a következők figyelembevételével kell kiszámítani:

- a 2013. évi Infrastruktúra ÁME 4.2.9.2. pontja szerinti névleges peronmagasság
- a jármű bejáratának az EN 15663:2009 szabványban (lásd még a mozgáskorlátozott személyekre vonatkozó ÁME 6.2.3.2. pontját) meghatározott tervezési tömegű jármű tervrajzai szerinti vágány feletti névleges magassága
- nulla mértékű vágány-túlemelés.

2.5.11. Fel- és leszállásra szolgáló lépcsők (4.2.2.11.2. pont)

(2) A fel- és leszállásra szolgáló belső lépcsőknek legalább 240 mm mélynek kell lenniük a lépcsőfokok függőleges szélei között, magasságuk pedig legfeljebb 200 mm lehet. A lépcsőfokok magasságát legfeljebb 230 mm-re lehet növelni, ha az bizonyítottan eggyel csökkenti a szükséges lépcsőfokok számát.

(5) A rögzített vagy mozgó külső lépcső legnagyobb magassága 230 mm lehet a lépcsőfokok között, és legalább 150 mm-es mélységgel kell rendelkeznie.

(8) A normál üzem közben 380 mm magasság alatti, meglévő peronoknál történő megállásra tervezett olyan járműveknél, amelyek az utasok fel- és leszállására szolgáló ajtók a forgóváz felett vannak, nem kell teljesíteni a fenti (2) és (5) pontot, amennyiben igazolható, hogy ezáltal a lépcsőmagasság elosztása egyenletesebb.

A 4.2.2.11.2. pont (8) bekezdésében szereplő paraméter mögött az az alapelv húzódik meg, miszerint nem várható el, hogy a jármű ellensúlyozza az elérni kívánt rendszerhez képest fennálló infrastruktúrabeli hiányosságok mindegyikét.

Ha a peron 380 mm-nél alacsonyabb, a járműnek nem kell megfelelnie a (2) és az (5) bekezdésben szereplő követelménynek, amennyiben ez a lépcsőmagasság jobb elrendezését eredményezi. Az ÁME ilyen esetben nem írja elő négy lépcsőfok meglétét, mert a forgóváz nem teszi ezt lehetővé. Ez a 240 mm mélységű lépcsőfokokra vonatkozó követelmény teljesítését is rendkívül megnehezíti.

Ebből következik, hogy az ilyen járművekre történő felszállás és az azokról való leszállás továbbra is nehéz maradhat. Az ÁME ugyanakkor nem kívánta megszüntetni azt a fajta infrastruktúrát, amely kapacitás szempontjából bizonyos előnyökkel jár. Végül soron az infrastruktúrát úgy kell kiigazítani, hogy az jobban megfeleljen a hozzáférhetőséggel kapcsolatban a vasúti rendszertől elvárt követelményeknek.

Azt is érdemes megjegyezni, hogy a felülvizsgált ÁME kötelezővé teszi az eszközleltárak elkészítését, és a hozzáférhetőség javítását célzó megvalósítási terv végrehajtását. A járművek élettartamát figyelembe véve egy ilyen terv előterjesztése valószínűleg rövid távú stratégiát igényel.

2.5.12. Mozgatható lépcső és hídelem (4.2.2.12.1. pont)

(4) A mozgatható lépcső vagy hídelem kinyúlásának be kell fejeződnie, mielőtt az ajtó kinyílása lehetővé tenné az utasoknak az áthaladást, és fordítva, a lépcső visszahúzódása csak akkor kezdődhet meg, ha az ajtó kinyílása már nem teszi lehetővé az utasok áthaladását.

Üzemeltetési szempontból nem szükséges, hogy a mozgatható lépcsőt minden ajtónyitási és -zárási művelet során aktiválják.

Felkérjük a bejelentett szervezeteket, hogy a paraméter értékelésekor vegyék ezt figyelembe.

2.5.13. Kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelem: az ajtónyitó kezelőfelülete (5.3.2.1. pont)

(2) Az ajtónyitónak érintéssel (például: tapintható jelzéssel) azonosíthatónak kell lennie; a jelzésnek a működést is jelölnie kell.

Az „ajtónyitás” funkció például azonosítható a következő szimbólumokkal: „< >”, míg az ajtózárást jelképezheti azok ellentéte: „> <”.

2.5.14. Kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelem: normál és univerzális mosdók: közös paraméterek (5.3.2.2. pont)

(1) Minden kezelőszervnek, az öblítőrendszert is ideértve, a háttérfelülettől elütő színűnek és tapintással azonosíthatónak kell lennie.

Az infravörös vezérlésű eszközök esetében kivételt kell tenni. Ezeknél a piktogramnak tapintással felismerhetőnek kell lennie, maga az eszköz viszont nem lehet tapintással beazonosítható.

2.5.15. Kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelem: univerzális mosdók (5.3.2.4. pont)

(10) A kerekesszéket használó személy számára valamennyi berendezésnek elérhetőnek kell lennie.

A berendezések: WC-papírtartó, vízöblítógomb, mosdókagyló, szappanadagoló, tükör, vízadagoló és kézszárító (vagy papírtörülközők, ha nincs kézszárító).

Az ÁME szándékosan hallgat arról a helyzetről, amelyben a kerekesszéket használó személy elérheti ezeket a berendezéseket: ebben a kérdésben a nemzeti megoldások túlságosan eltérnek ahhoz, hogy közös európai álláspontot lehessen kialakítani. Ezért az ÁME-nek való megfelelés szempontjából elfogadható, ha ezek a berendezések a kerekesszékekben vagy a WC-kagylón ülve elérhetők.

2.5.16. Kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelem: képernyők (5.3.1.1. pont)

(1) A kijelzőknek olyan méretűnek kell lenniük, hogy elférjen azokon az állomás neve vagy az üzenetek szövege. Az állomások nevét vagy az üzenetek szövegének szavait legalább 2 másodpercig ki kell jelezni.

Az állomásnevek teljes hosszúságukban vagy, ha az praktikusabb, rövidített formában is megjeleníthetők feltéve, hogy a rövidítés egyértelmű. Ugyanakkor a kölcsönös átjárhatóságot biztosító rendszerelem értékelése szempontjából nem szükséges tudni, hogy az eszközön milyen állomásnevek fognak megjelenni.

2.5.17. Kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelem: pelenkázóasztal (5.3.2.5. pont)

(3) Egy kézzel felhajthatónak kell lennie; az ehhez szükséges erő nem haladhatja meg a 25 N-t.

E paraméter értékeléséhez az 5. fejezet V. hivatkozásában említett szabvány ad egy módszertant.

2.5.18. Kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelem: fel- és leszállást segítő eszközök: vonaton lévő felvonók (5.3.2.10. pont)

(2) A felvonó felületének csúszásmentesnek kell lennie. A felvonó padlójának legalább 760 mm szabad szélességűnek és 1200 mm hosszúnak kell lennie. Az M. függelék szerint a láb számára további 50 mm-t kell biztosítani a felvonó padlója feletti 100 mm magasságtól, figyelembe véve a befelé és kifelé haladó kerekesszéket használókat egyaránt.

(12) A felvonó talajra engedett állapotában rakodórámpaként funkcionáló rakodóperem akadályának (a külső akadálynak) elegendőnek kell lennie ahhoz, hogy megemelt vagy lezárt állapotban megakadályozza az elektromos kerekesszéket abban, hogy átguruljon rajta vagy tönkretégye azt, vagy erre kiegészítő rendszert kell biztosítani. Egy kézzel felhajthatónak kell lennie; az ehhez szükséges erő nem haladhatja meg a 25 N-t.

A magyarázatokért lásd a 2.4.15. pontot.

2.6. Üzemeltetési szabályok (4.4.1. és 4.4.2. pont)

Az alábbi üzemeltetési szabályok nem képezik az alrendszerek értékelésének részét.

Arra emlékeztet, hogy az alrendszer és a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelem értékelésekor az ezeknek a szabályoknak való megfelelést nem kell ellenőrizni. Ezért az alábbi pontosításokat nem a bejelentett szervezeteknek, hanem a kérelmezőknek szánjuk.

Az útbaigazítási rendszerek nem tartalmazhatnak hirdetések.

Az üzemeltetési jellemzőktől függően a hirdetések és az útbaigazítási rendszerek fizikailag is szétválaszthatók (nem ugyanazon a képernyőn jelennek meg), vagy megjeleníthetők akár ugyanazon a képernyőn is, de nem egy időben.

Üzemeltetési szabályokat kell létrehozni az alapvető vizuális és szóbeli tájékoztatás egységességének biztosítása érdekében (lásd: a 4.2.1.10. és a 4.2.1.11. pontot). A bejelentéseket

bemondó személyzetnek szabványos eljárásokat kell követnie az alapvető információk teljes következetességének elérése érdekében.

Az alapvető információ olyan információ, amely a vonatok indulására vonatkozik (célállomás, indulási idő és késések, a peron száma).

A megkülönböztetett ülések megközelítése és lefoglalása

A „megkülönböztetett” besorolású ülések esetében két állapot létezik: i. nem lefoglalt és ii. lefoglalt (lásd a 4.2.2.1.2. pontot). Az i. esetben az üzemeltetési szabályok a többi utas felé irányulnak (azaz jelzés történik), miáltal arra kéri őket, hogy biztosítsanak elsőbbséget a fogyatékossgal élő és a csökkent mozgásképességű személyeknek, akik a meghatározás szerint jogosultak az ilyen ülések használatára, és hogy a foglalt megkülönböztetett üléseket adott esetben át kell adni. A ii. esetben a vasúttársaságnak üzemeltetési szabályokat kell létrehozni annak biztosítása érdekében, hogy a jegyfoglalási rendszer méltányos legyen a fogyatékossgal élő és a csökkent mozgásképességű személyek tekintetében.

Abban az esetben, ha az üléseket kötelezően le kell foglalni (ii. eset), magán a vonaton nincs szükség jelzésre. A jegykiadó rendszerben megvan az az információ, hogy melyik ülőszámok tartoznak megkülönböztetett ülésekhez.

- A végállomás és a következő megállóhely bejelentésére vonatkozó szabályok*

Üzemeltetési szabályokat kell létrehozni annak biztosítása érdekében, hogy a következő megállóhelyet legkésőbb 2 perccel a megérkezést megelőzően bejelentsék (lásd a 4.2.2.7. pontot).

Lehetnek olyan üzemeltetési szabályok, amelyek alapján számítani lehet arra, hogy a célállomásokra érkező utasokat a személyzet egyik tagja tájékoztatja a következő megállóról (éjszakai vonatokról). Ilyen esetekben nem kell alkalmazni a 4.2.2.7. pontban előírt hangjelzéseket.

2.7. A csökkent mozgásképességű személyekkel kapcsolatos jelzések (N. függelék)

A kerekesszékek nemzetközi jele

A kerekesszékekkel hozzáférhető területek azonosítására szolgáló jel az A. függelék 12. hivatkozásában említett előírásoknak megfelelő ábrát tartalmaz.

Az indukciós hurok jele

Az indukciós hurok elhelyezésére utaló jel az A. függelék 13. hivatkozásában említett előírásoknak megfelelő ábrát tartalmaz.

Megkülönböztetett ülések jele

A megkülönböztetett ülések helyének azonosítására szolgáló jel az N1. ábrának megfelelő szimbólumot tartalmaz.

Ha követelményként szerepel, hogy a jel egy „megfelelően” szimbólumot is tartalmazzon, az mindössze a szimbólumra (a rajzra) utal, és nem a teljes jelre. Ez azt jelenti, hogy a piktogram nem szükségszerűen derékszögű négyzet alakú, ahogy az az ÁME-ben vagy a hivatkozott szabványokban látható, hanem lehetnek például lekerekített szögei is. Az a fontos, hogy a benne lévő rajz látható legyen és megfeleljen az előírásoknak.

A 4.2.1.10. pontban előírt jelek háttere sötétkék, az ábra pedig fehér. A sötétkék szín kontrasztértéke a fehérhez képest 0,6.

A feketébe hajló sötétkék is elfogadott szín, amennyiben a kontraszt értéke továbbra is 0,6 fölött marad.

3. MEGFELELŐSÉGÉRTÉKELÉS

3.1. A második kategóriába tartozó paraméterek értékelése

A nemzetközi és az európai szabványok tartalmazzák a hozzáféréssel kapcsolatos legkorszerűbb ismereteket és referenciaértékeket. Ezért e szabványok teljesítése a legegyszerűbb, a legegységesebb és sok esetben a legolcsóbb módszer.

Az is elfogadható, ha egy kérelmező úgy dönt, hogy nem alkalmazza ezeket a szabványokat. Ekkor azonban további erőfeszítésekre lehet szükség annak igazolásához, hogy az alkalmazott megoldás a hozzáférhetőség tekintetében egyenértékű.

Korábban már létező nemzeti, regionális vagy helyi szabályok vagy szabványok, illetve egyéb nyilvános területeken előzőleg már általánosan használt, érvényesített vállalati szabályok alkalmazása is elfogadott. Ilyen esetben az egyenértékűség mindössze annak bizonyításából áll, hogy a szabályt vagy szabványt már általánosan alkalmazzák a vasúti/állomásinfrastruktúrában vagy egyéb nyilvános területeken, illetve hogy annak kötelező alkalmazását jogszabály írja elő.

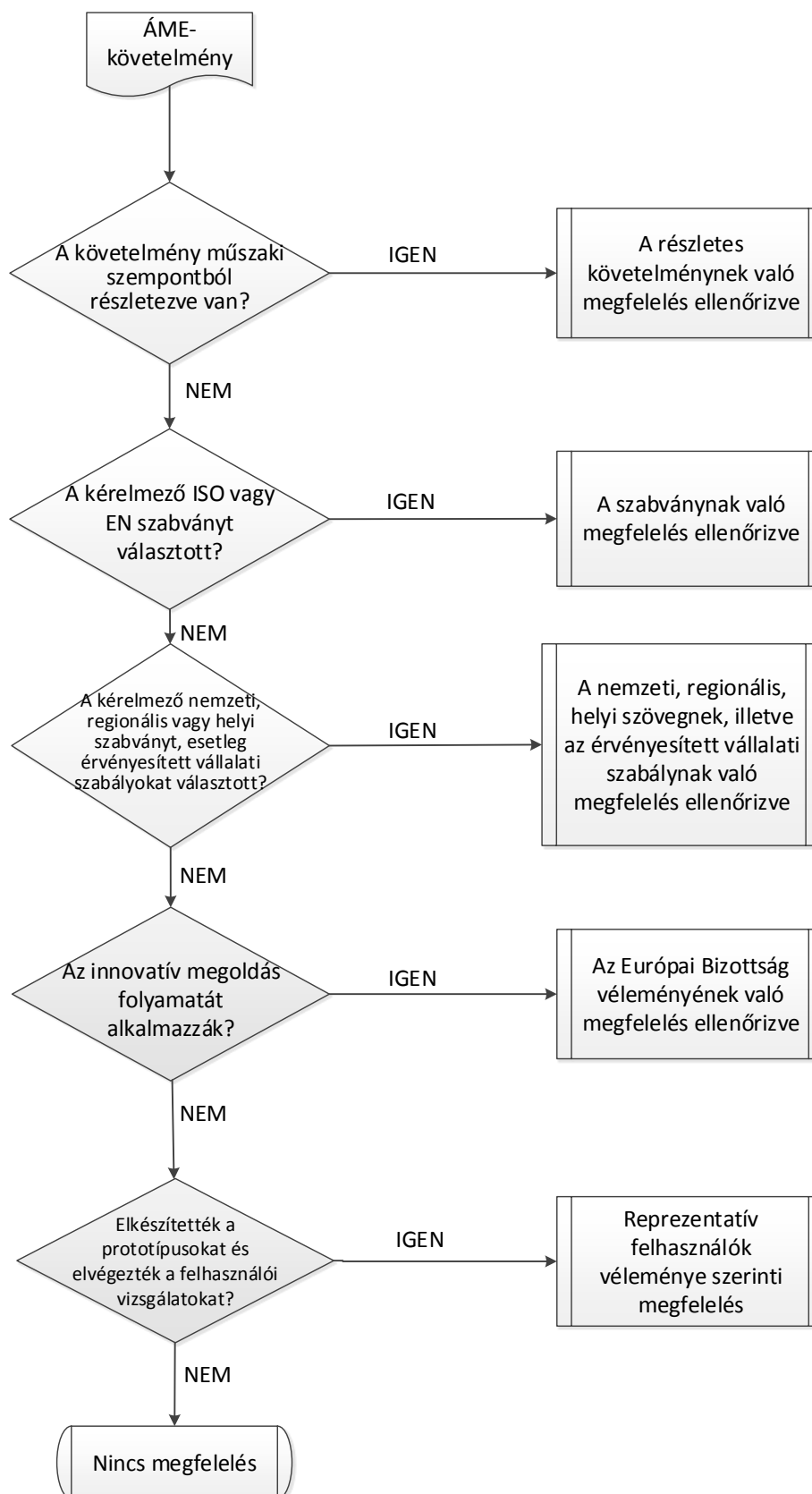
Ha a kérelmező úgy dönt, hogy a nemzetközi és az európai szabványok, a nemzeti, regionális, helyi vagy érvényesített vállalati szabályok vagy szabványok helyett más szabályt alkalmaz, az egyenértékűség a következő módokon bizonyítható:

- A Bizottság 1300/2014/EU rendelete 7. cikkében ismertetett „innovatív megoldás” folyamat alkalmazásával, vagy
- Prototípusok összeállításával és vizsgálatával: a vizsgálatokba csökkent mozgásképességű személyek különböző típusú mozgásképesség-csökkenést képviselő reprezentatív csoportjait is bevonva.

Az alábbi ábra azt illusztrálja, milyen lehetőségek állnak a kérelmező rendelkezésére ahhoz, hogy megfeleljen az ÁME követelményeinek, valamint ismerteti az ÁME-nek való megfelelés igazolására vonatkozó általános szabályt, az egyes esetekre lebontva.

Csak az első döntési pont kötelező, azaz ha a követelmény műszaki szempontból részletes, akkor meg kell neki felelni.

Ezt követően a megfelelés bizonyításának nehezede, és nem a megoldás elfogadhatósága szerinti sorrendben vannak felsorolva a különböző lehetőségek: minden megoldás egyformán elfogadható, és egyiket sem tekintik a többinél kívánatosabbnak.



7. ábra: Elfogadható megfelelési módzatok

3.2. Értékelési szakaszok

6.2.4. *Műszaki megoldások, amelyek megfelelősége már a tervezési fázisban feltételezett*

Ezen ÁME vonatkozásában az infrastruktúra alrendszer a következő ismétlődő részalkotóelemek sorozata együttesének tekinthető:

- *Parkolók*
- *Ajtók és bejáratok, átlátszó akadályok jelölésükkel együtt*
- *Tapintható információt tartalmazó burkolati jelzések, az akadálymentes útvonal mentén elhelyezett tapintható tájékoztatás*
- *Fogódzókkal felszerelt rámpák és lépcsők*
- *Bútorok felszerelése és kiemelése*
- *Jegyértékesítő vagy tájékoztató pultok*
- *Jegyárusító és -ellenőrző automaták*
- *Vizuális tájékoztatás: jelzőtáblák, piktogramok, dinamikus információk*
- *Peronok, beleértve azok végeit és peremét, fedett helyek és váróterületek, ha vannak*
- *Szintbeli átjárók*

Az infrastruktúra alrendszer e részalkotóelemei tekintetében a megfelelés vélelme értékelhető a tervezési szakaszban, konkrét projektek előtt vagy azoktól függetlenül. A bejelentett szervezet a tervezési szakaszban időközi ellenőrzésekre vonatkozó tanúsítványt adhat ki.

A kérelmező meghatározhat olyan szabványos megoldást, amely minden egyes fentebb (nem kimerítő módon) felsorolt pontot lefed. A kérelmező például tervezhet egy szabványos hozzáférhető asztalt, majd ellenőriztetheti a tervet egy bejelentett szervezettel, amely azt követően időközi ellenőrzésekre vonatkozó tanúsítványt (ISV) ad ki az adott asztalhoz.

Az ISV kiadása után a kérelmező további ellenőrzés nélkül beépítheti a tanúsított „hozzáférhető asztalt” bármelyik új, felújított vagy korszerűsített állomáson.

A vonatkozó szakaszok során értékelendő alrendszer jellemzőit ezen ÁME E. függeléke tünteti fel, az E.1. táblázat az infrastruktúra és az E.2. táblázat a járművek alrendszer esetében. A kérelmezőnek meg kell erősítenie, hogy az általa létrehozott valamennyi alrendszer megfelel a típusnak.

Az E1. táblázat „akadálymentes útvonal” sora az ÁME 4.2.1.2.1., „Vízszintes mozgás” című és 4.2.1.2.2., „Függőleges mozgás” című pontját is felöleli.

A peronokon található fel- és leszállást segítő eszközöket illetően (az ÁME 4.2.1.14. pontja) egyedül a fel- és leszállást segítő berendezések biztonságos tárolására vonatkozó paramétert kell ellenőrizni, valamint azt, hogy ne jelentsenek veszélyt, illetve akadályt az utasok számára. A táblázat nem említi ezt a 4.2.1.14. pontot, mert nincs előírva, hogy azt bejelentett szervezetnek kell ellenőriznie.

4. VÉGREHAJTÁS

4.1. Ezen ÁME alkalmazása új infrastruktúrára (7.1.1. pont)

Ez az ÁME nem vonatkozik az olyan új állomásokra, amelyekre az ÁME alkalmazási időpontjában az építési engedélyt már kiadták, vagy amelyek már aláírt, vagy valamely tendereljárás végső fázisában lévő építési beruházási szerződés tárgyát képezik. Ezekben az esetekben azonban alkalmazni kell a mozgáskorlátozott személyekre vonatkozó 2008-as ÁME-t, annak meghatározott hatályán belül. Azon állomásprojekteket esetében, amelyekre a mozgáskorlátozott személyekre vonatkozó 2008. évi ÁME-t kell alkalmazni, megengedett (de nem kötelező) a felülvizsgált változat egészének vagy adott szakaszainak alkalmazása; amennyiben az alkalmazás adott szakaszokra korlátozódik, a kérelmezőnek indokolnia kell és dokumentumokkal alá kell támasztania, hogy az alkalmazandó követelmények továbbra is következetesek, és ezt a bejelentett szervnek jóvá kell hagynia.

A felülvizsgált ÁME használható olyan állomásprojektekhez, amelyeket alapesetben a 2008. évi ÁME szerint kellene értékelni; ilyen esetekben a teljes körű alkalmazása nem feltétlenül szükséges. Bizonyos esetekben indokolt lehet eltekinteni a felülvizsgált ÁME alkalmazásától: például olyan előrehaladott kivitelezés során, ahol már elkészültek a 800 mm-es ajtók, ami megnehezíti a 90 cm-t előíró felülvizsgált ÁME alkalmazását. Ez nem akadályozhatja meg, hogy a kérelmező például az ajtók jelöléséhez az új ÁME-t használja.

Ilyen esetben biztosítani kell, hogy az ÁME-k együttes használata következetes maradjon, és ne vezessen ellentmondáshoz, illetve egyes paraméterek eltűnéséhez. A kérelmezőnek igazolnia kell ezt, a bejelentett szervezetnek pedig jóvá kell hagynia.

Amennyiben az utasforgalom számára hosszú ideig zárva tartó állomásokat újból üzembe helyezik, ezt a 7.2. pont szerint lehet felújításként vagy korszerűsítésként kezelni.

Ennek a mondatnak az a célja, hogy tisztázza az állomások olyan újbóli megnyitását, amelyek például vonalak újbóli megnyitásával függ össze. Amennyiben olyan állomást nyitnak meg újra az utasforgalom előtt, amelyet korábban azért zártak be, mert nem volt vasúti szolgáltatás az adott vonalon, akkor azt nem új állomásnak kell tekinteni, amelynek a 4. fejezetben foglalt követelményeknek teljes körűen meg kell felelnie, hanem korszerűsített meglévő állomásnak, amelynek csak a korszerűsített részei vonatkozásában kell a hozzáférhetőség fokozatos javításával kapcsolatos követelménynek megfelelnie, beleértve az ÁME-nek való megfelelést is.

5. ALKALMAZANDÓ ELŐÍRÁSOK ÉS SZABVÁNYOK

Az ÁME készítése során beazonosított önkéntes alapon alkalmazott nemzetközi és európai szabványok listája a táblázat „A megadott számú szabvány egy vagy több pontja” oszlopában található. A szabványnak az ÁME-követelménynek való megfelelésértékelésére vonatkozó pontja a lehető legpontosabban meg van határozva. Ezenkívül a „Cél” oszlop írásban megadja a szabványhivatkozás célját.

A táblázatot rendszeresen felül kell vizsgálni, az új vagy felülvizsgált harmonizált szabványok figyelembevétele érdekében.

Különösen a hozzáférhetőséggel kapcsolatban várhatóan 2015-ben vagy 2016-ban kerül kiadásra egy európai szabványsorozat. Ez a melléklet módosítva lesz azok kihirdetése után. Azok kihirdetéséig a 2. függelékben elérhető néhány e szabványokból származó konkrét módszertan.

Hivatkozás	Értékelendő jellemzők	A megadott számú szabvány pontja(i)	Cél
A	Kontraszt	ISO 21542:2011, 13.5., 35., 40.6. pont	
		Lásd: 2. függelék, 1. pont	
B	Önkontraszt	Lásd: 2. függelék, 1. pont	
C	Tapinthatóság	ISO 21542:2011, 40.10–40.13. pont	A tapintható jelzések részletes jellemzőihez.
D	Tapintható információt tartalmazó burkolati jelzések	ISO 21542:2011, A. melléklet	
		ISO 23599:2012	
		ISO 21542:2011, 13.5. pont	A lépcsőkön használt tapintható információt tartalmazó burkolati jelzések részleteihez
E	Betűtípusok olvashatósága	Lásd: 2. függelék, 2. pont	
		ISO 21542:2011, 40.5. pont	Az olvasási távolságról és a betűmagasságról szóló bekezdés kivételével
F	Tenyérrel való működtetés	Lásd: 2. függelék, 3. pont	

Hivatkozás	Értékelendő jellemzők	A megadott számú szabvány pontja(i)	Cél
G	Padlófelületek csúszásmentesség	Lásd: 2. függelék, 4. pont	A fel- és leszállást segítő eszközök, valamint a járműre való felszállásra és arról való leszállásra használt lépcsők értékeléséhez alkalmazható
		EN 14041:2004	
		DIN 51130	Az R9 és az annál jobb kategória elfogadható; R10 és afölött a mosdók területén, ha meg van adva. Épületen kívüli, időjárási hatásokkal szemben védett területekre (például peronokra) minimum R10 vonatkozik. Az időjárás hatásaival szemben nem védett külső területekre (például peronokra) az R11 vagy az R10 / V4 vonatkozik.
		NF XP 05–011	PC6 és az annál jobb kategória elfogadható; PC10 és afölött a mosdók területén, ha meg van adva
		EN 13893:2002	0,3 vagy annál jobb dinamikus súrlódási együttható elfogadható
		CEN/TS 16165:2012	Gyalogosok által használt felületek csúszásmentességének megállapítása – Értékelési módszerek
H	Talajfelületek csúszásmentesség	EN 1338 Beton útburkoló elemek. Követelmények és vizsgálati módszerek	
		EN 1339 Beton járdalapok. Követelmények és vizsgálati módszerek	
		EN 1341 Természetes kő burkolólapok kültéri elhelyezésre. Követelmények és vizsgálati módszerek	
		CEN/TS 16165:2012	Gyalogosok által használt felületek csúszásmentességének megállapítása – Értékelési módszerek

Hivatkozás	Értékelendő jellemzők	A megadott számú szabvány pontja(i)	Cél
I	Fel- és leszállást segítő eszközök, valamint a járműre való felszállásra és arról való leszállásra használt lépcsők csúszásmentessége	Lásd: 2. függelék, 4. pont	A fel- és leszállást segítő eszközök, valamint a járműre való felszállásra és arról való leszállásra használt lépcsők értékeléséhez alkalmazható
J	Parkolóhelyek	ISO 21542:2011, 6. pont	Értékeléshez a 6.2. és 6.3. pont használatos. Útmutatásként egyéb bekezdések is használhatók, de azok értékelését nem kell elvégezni.
K	Padlófelület visszatükröződése	ISO 2813:1999	50-es vagy annál alacsonyabb fényességi szint elfogadható.
L	Rámpák	ISO 21542:2011, 8.2. pont	A 2. és a 3. táblázat a rámpák megengedett legnagyobb lejtéséhez és hosszához
L1	Fogódzók magassága	ISO 21542:2011, 14.5. pont	
M	Ajtónyitó eszközök	ISO 21542:2011, 18.1., 36.1., 36.6. pont	Az ajtószélességre vonatkozó 18.1.1., valamint a 18.1.6., a 18.1.7. és a 18.1.13. pont kivételével
N	Átlátszó akadályok kiemelése	ISO 21542:2011, 18.1.5. pont	
O	Hozzáférhető mosdók	ISO 21542:2011, 26.1–26.15. pont	Értékeléshez a 26.4. és a 26.6–26.9. pont használatosak. Útmutatásként egyéb bekezdések is használhatók, de azok értékelését nem kell elvégezni.
P	Felfüggesztett tárgyak védőelemei	ISO 21542:2011, 7.14. pont	
Q	Hozzáférhető asztal	ISO 21542:2011, 19. pont	
R	Hozzáférhető jegyértékesítő automaták	ISO 21542:2011, 36.8. pont	
S	Megvilágítási szintek	EN 12464-1. és -2.	

Hivatkozás	Értékelendő jellemzők	A megadott számú szabvány pontja(i)	Cél
		ISO 21542:2011, 33. pont	
T	Vészvilágítás	EN 1838:2013	
U	Piktogramok	ISO 3864-1:2011	A jelek színeihez és alakjához
V	Pelenkázóasztal	Lásd: 2. függelék, 5. pont	
