URDHËR
Nr. 137, datë 30.9.2025

PËR MIRATIMIN E RREGULLORES "PËR KUSHTET TEKNIKE PËR NDËRVEPRIMIN NË LIDHJE ME AKSESUESHMËRINË E SISTEMIT HEKURUDHOR PËR PERSONAT ME AFTËSI TË KUFIZUARA DHE PERSONAT ME LËVIZSHMËRI TË REDUKTUAR, IDENTIFIKIMIN E BARRIERAVE, MONITORIMIN DHE RAPORTIMIN E PROGRESIT TË AKSESUESHMËRISË"[1]

Në zbatim të pikës 4, të nenit 102, të Kushtetutës; të nenit 135, të ligjit nr. 142/2016, datë 22.12.2016, "Kodi Hekurudhor i Republikës së Shqipërisë"; të nenit 70, të ligjit nr. 9590, datë 27.7.2006, "Për ratifikimin e marrëveshjes së stabilizim-asociimit ndërmjet Republikës së Shqipërisë dhe Komuniteteve Evropiane e shteteve të tyre anëtare"; të vendimit të Këshillit të Ministrave nr. 621, datë 10.10.2024, "Për miratimin e dokumentit të politikës 'Agjenda Kombëtare e Reformave 2024–2027'", në kuadër të instrumentit të Bashkimit Evropian "Faciliteti për reforma dhe rritje për Ballkanin Perëndimor", R 1.1.5. Ofrimi i sistemeve të transportit elektronik dhe inteligjent të mallrave,

URDHËROJ:

1. Miratimin e rregullores "Për kushtet teknike për ndërveprimin në lidhje me aksesueshmërinë e sistemit hekurudhor për personat me aftësi të kufizuara dhe personat me lëvizshmëri të reduktuar, identifikimin e barrierave, monitorimin dhe raportimin e progresit të aksesueshmërisë", sipas tekstit që i bashkëlidhet këtij urdhri dhe është pjesë përbërëse e tij.
2. Ngarkohen Autoriteti i Sigurisë Hekurudhore, administratorët e infrastrukturës dhe sipërmarrësit hekurudhor për ndjekjen dhe zbatimin e këtij urdhri.

Ky urdhër hyn në fuqi menjëherë dhe botohet në Fletoren Zyrtare.

ZËVENDËSKRYEMINISTËR
DHE MINISTËR I INFRASTRUKTURËS
DHE ENERGJISË
Belinda Balluku

RREGULLORE
PËR KUSHTET TEKNIKE PËR NDËRVEPRIMIN NË LIDHJE ME AKSESUESHMËRINË E SISTEMIT HEKURUDHOR PËR PERSONAT ME AFTËSI TË KUFIZUARA DHE PERSONAT ME LËVIZSHMËRI TË REDUKTUAR, IDENTIFIKIMIN E BARRIERAVE, MONITORIMIN DHE RAPORTIMIN E PROGRESIT TË AKSESUESHMËRISË

Neni 1

[1] *Kjo rregullore përafron plotësisht me*:
- 32014R1300, rregulloren e Komisionit (BE) nr. 1300/2014, të datës 18 nëntor 2014, mbi specifikimet teknike për ndërveprueshmërinë, në lidhje me aksesueshmërinë e sistemit hekurudhor të Bashkimit për personat me aftësi të kufizuara dhe personat me lëvizshmëri të reduktuar.
- 32019R0772, rregulloren zbatuese të Komisionit (BE) 2019/772, të datës 16 maj 2019, që ndryshon rregulloren (BE) nr. 1300/2014, në lidhje me inventarin e aseteve, me qëllim identifikimin e pengesave ndaj aksesueshmërisë, ofrimin e informacionit për përdoruesit dhe monitorimin dhe vlerësimin e progresit në aksesueshmërinë.

Objekti

Kjo rregullore përcakton kushtet teknike për ndërveprimin (TSI), në lidhje me aksesueshmërinë e sistemit hekurudhor për personat me aftësi të kufizuara dhe personat me lëvizshmëri të reduktuar, siç përcaktohet në aneks.

Neni 2

Fushëveprimi

1. TSI-të zbatohen për infrastrukturën, funksionimin dhe menaxhimin e trafikut, aplikimet telematike dhe nënsistemet e mjeteve hekurudhore, në përputhje me pikën 2, të nenit 143, të ligjit nr. 142/2016, "Kodi Hekurudhor i Republikës së Shqipërisë", në vijim Kodi, dhe në pikën 2.1 të aneksit të kësaj rregulloreje. TSI-të mbulojnë të gjitha aspektet e këtyre nënsistemeve që kanë të bëjnë me aksesueshmërinë për personat me aftësi të kufizuara dhe personat me lëvizshmëri të reduktuar.

2. TSI-të zbatohen për rrjetin hekurudhor shqiptar, me përjashtim të rasteve të përmendura në pikën 2, të nenit 3, të Kodit.

3. TSI-të zbatohen për të gjitha nënsistemet e reja të infrastrukturës ose mjetet hekurudhore, të përmendura në paragrafin 1, i cili vihet në shërbim pas datës së aplikimit të parashikuar në nenin 12, duke marrë parasysh pikat 7.1.1 dhe 7.1.2 të aneksit.

4. TSI-të nuk do të zbatohen për infrastrukturën ekzistuese ose mjetet hekurudhore, të përmendura në paragrafin 1, i cili është vënë tashmë në shërbim në rrjetin (ose një pjesë të tij) në datën e aplikimit të parashikuar në nenin 12.

5. Megjithatë, TSI-të do të zbatohen për infrastrukturën ekzistuese dhe mjetet hekurudhore, të përmendura në paragrafin 1, kur ai është subjekt i rinovimit ose përmirësimit në përputhje me nenin 148 të Kodit dhe në zbatim të nenit 8 dhe pikës 7.2 të aneksit të kësaj rregulloreje.

Neni 3

Vlerësimi i konformitetit

1.Procedurat për vlerësimin e konformitetit të përbërësve dhe nënsistemeve të ndërveprimit të përcaktuara në seksionin 6 të aneksit do të bazohen në modulet për procedurat e vlerësimit të konformitetit, përshtatshmërisë dhe verifikimin CE që do të miratohen në zbatim të Kodit.

2. Certifikata e ekzaminimit të tipit ose projektimit të përbërësve të ndërveprueshmërisë është e vlefshme për një periudhë pesëvjeçare. Gjatë kësaj periudhe, përbërësit e rinj të të njëjtit lloj lejohen të vihen në shërbim pa një vlerësim të ri të konformitetit.

3. Certifikatat e përmendura në paragrafin 2, të cilat janë lëshuar më parë mbeten të vlefshme, pa pasur nevojë për një vlerësim të ri të konformitetit, deri në datën e përfundimit të afatit të përcaktuar fillimisht. Për të rinovuar një certifikatë, dizajni ose lloji do të rivlerësohet vetëm kundrejt kërkesave të reja ose të modifikuara të përcaktuara në aneksin e kësaj rregulloreje.

4. Modulet universale të tualetit që janë vlerësuar në përputhje me kërkesat ligjore në fuqi nuk do të rivlerësohen kur ato janë të destinuara për mjetet hekurudhore të një dizajni ekzistues.

Neni 4

Raste specifike

1. Në lidhje me rastet specifike të përmendura në seksionin 7.3 të aneksit, kushtet që duhet të plotësohen për verifikimin e ndërveprimit në përputhje me nenin 62 të Kodit, janë rregullat teknike të zbatueshme që autorizojnë vënien në shërbim të nënsistemeve të përcaktuara nga kjo rregullore.

2. Me plotësimin e kushteve për verifikimin e ndërveprimit dhe vënien në shërbim të nënsistemeve, Autoriteti i Sigurisë Hekurudhore, në vijim ASH-ja, informon Komisionin e BE-së, në vijim Komisionin, për:

a) rregullat teknike të përmendura në paragrafin 1të këtij neni;

b) procedurat e vlerësimit dhe verifikimit të konformitetit që do të kryhen me qëllim zbatimin e rregullave kombëtare të përmendura në paragrafin 1;

c) organet e përcaktuara për të kryer procedurat e vlerësimit dhe verifikimit të konformitetit, në lidhje me rastet specifike të përcaktuara në seksionin 7.3 të aneksit.

Neni 5

Projektet në një fazë të avancuar zhvillimi

Me hyrjen në fuqi të kësaj rregulloreje i komunikohet Komisionit nëse kanë filluar projekte që zbatohen apo që janë në një fazë të avancuar të zhvillimit.

Neni 6

Zgjidhje novatore

1. Progresi teknologjik mund të kërkojë zgjidhje novatore, të cilat nuk përputhen me specifikimet e përcaktuara në aneks ose për të cilat metodat e vlerësimit të përcaktuara në aneks nuk mund të zbatohen.

2. Zgjidhjet novatore mund të kenë të bëjnë me infrastrukturën dhe nënsistemet e mjeteve lëvizëse, pjesët e tyre dhe përbërësit e tyre të ndërveprimit.

3. Nëse propozohet një zgjidhje novatore, prodhuesi ose përfaqësuesi i tij i autorizuar duhet të deklarojë se si ajo devijon nga dispozita përkatëse të TSI-së të përcaktuar në aneks dhe ja paraqet ASH-së për analizë. ASH-ja kur është e nevojshme, mund të konsultohet me palët e interesuara përkatëse dhe me Agjencinë Evropiane të Hekurudhave, ERA, dhe nëse e konsideron të vlefshme ia përcjell ministrit si propozim.

4. Ministri jep një opinion për zgjidhjen e propozuar novatore. Nëse ky opinion është pozitiv, specifikimet e duhura funksionale dhe metoda e vlerësimit të nevojshme në TSI për të mundësuar përdorimin e kësaj zgjidhjeje novatore do të zhvillohen dhe më pas do të përfshihen në TSI gjatë procesit të rishikimit. Nëse opinioni është negativ, zgjidhja novatore e propozuar nuk mund të zbatohet.

5. Në pritje të rishikimit të TSI-së, opinioni pozitiv i dhënë nga ministri konsiderohet si akt i pranueshëm për përputhjen me kërkesat thelbësore të Kodit dhe mund të përdoret për vlerësimin e nënsistemeve dhe projekteve.

Neni 7

Inventari i aseteve

1. Në zbatim të kësaj rregulloreje, ASH-ja krijon një inventar të aseteve, me qëllim:

a) identifikimin e barrierave për aksesueshmërinë;

b) ofrimin e informacionit për përdoruesit;

c) monitorimin dhe vlerësimin e progresit në aksesueshmërinë.

2. Për krijimin e inventarit ASH-ja ngre dhe drejton një grup pune të ngarkuar për të bërë propozimin për rekomandim, lidhur me strukturën dhe përmbajtjen minimale të të dhënave që do të mblidhen për inventarizimin e aseteve. ASH-ja i paraqet ministrit një rekomandim, duke përfshirë

përmbajtjen, formatin e të dhënave, arkitekturën funksionale dhe teknike, mënyrën e funksionimit, rregullat për futjen dhe konsultimin e të dhënave dhe rregullat për vetëvlerësimin, dhe përcaktimin e subjekteve përgjegjëse për sigurimin e të dhënave. Për të identifikuar zgjidhjen më të qëndrueshme, rekomandimi merr parasysh kostot dhe përfitimet e vlerësuara të të gjitha zgjidhjeve teknike të marra në konsideratë. Ai do të përfshijë një propozim për kohën e krijimit të inventarit të aseteve.

3. Mbi bazën e rekomandimit të përmendur në paragrafin 2, kapitulli 7 i aneksit do të përditësohet në përputhje me nenin 135 të Kodit.

4. Objekti i këtyre inventarëve të aseteve shtrihet të paktën në:

a) zonat publike të stacioneve të dedikuara për transportin e udhëtarëve, siç përcaktohet në pikën 2.1.1 të aneksit;

b) mjetet hekurudhore siç përcaktohet në pikën 2.1.2 të aneksit.

5. Inventari i aseteve përditësohet për të përfshirë të dhëna për infrastrukturën e re dhe mjetet hekurudhore dhe për punën e rinovimit ose përmirësimit të tyre.

Neni 8

Mbledhja, mirëmbajtja dhe shkëmbimi i të dhënave të aksesueshmërisë

1. Ministri përgjegjës për transportet vendos se cilat subjekte janë përgjegjëse për mbledhjen, mirëmbajtjen dhe shkëmbimin e të dhënave të aksesueshmërisë.

2. Mund të kërkohet një zgjatje afati e cila do të jetë e jashtëzakonshme, e justifikuar siç duhet dhe e kufizuar në kohë. Në veçanti, konsiderohet e justifikuar nëse mjeti i mbledhjes së të dhënave dhe mënyrat e funksionimit të përcaktuara në aneksin e kësaj rregulloreje nuk vihen në dispozicion dhe nuk janë plotësisht funksionale nga ASH-ja dy muaj pas hyrjes në fuqi të saj.

3. Për çdo stacion do të ketë një subjekt përgjegjës për shkëmbimin e të dhënave të aksesueshmërisë.

4. Mbledhja dhe konvertimi i të dhënave finalizohet brenda 36 muajve nga hyrja në fuqi e kësaj rregulloreje.

5. Derisa arkitektura për shkëmbimin e të dhënave të jetë plotësisht funksionale, shkëmbimi i të dhënave të aksesueshmërisë do të konsistojë në transferimin e atyre të dhënave në bazën e të dhënave të aksesueshmërisë së stacioneve hekurudhore.

Neni 9

Planet kombëtare të zbatimit

1. Ministria përgjegjëse për transportin, në zbatim të planeve kombëtare për personat me aftësi të kufizuara në fuqi, miraton plane kombëtare zbatimi, duke përfshirë të paktën informacionin e renditur në shtojcën C të aneksit, me synimin për të eliminuar në mënyrë progresive të gjitha barrierat e identifikuara për aksesueshmërinë.

2. Planet kombëtare të zbatimit do të bazohen në planet ekzistuese kombëtare dhe, në varësi të disponueshmërisë, në inventarin e aseteve të përmendura në nenin 7, ose në çdo burim tjetër të rëndësishëm dhe të besueshëm informacioni. Shtrirja dhe shpejtësia e zbatimit të planeve kombëtare do të vendosen nga ministri.

3. Planet kombëtare të zbatimit do të zgjasin një periudhë prej të paktën 10 vjetësh dhe do të përditësohen rregullisht, të paktën çdo pesë vjet.

4. Planet kombëtare të zbatimit përmbajnë një strategji, duke përfshirë një rregull prioritizimi që përcakton kriteret dhe prioritetet për stacionet dhe njësitë e mjeteve hekurudhore që do të caktohen për rinovim ose përmirësim. Kjo strategji formulohet në bashkëpunim me administratorët e

infrastrukturës dhe të stacioneve, sipërmarrjet hekurudhore dhe, nëse nevojitet, autoritetet e tjera vendore (përfshirë autoritetet lokale të transportit). Do të konsultohen shoqatat përfaqësuese të përdoruesve, duke përfshirë personat me aftësi të kufizuara dhe personat me lëvizshmëri të zvogëluar.

5. Rregulli i prioritizimit i përmendur në paragrafin 4 zëvendëson rregullin e përcaktuar në shtojcën B të aneksit, i cili do të zbatohet deri në miratimin e planit kombëtar.

6. Ministri njofton Komisionin për planet e tyre kombëtare të zbatimit jo më vonë se data 1 janar 2027.

7. Ministri rishikon planin kombëtar të zbatimit në përputhje me prioritetet dhe kriteret e përbashkëta për të çuar më tej zbatimin e TSI-së brenda 12 muajve nga miratimi i TSI-së së rishikuar dhe informon Komisionin.

Neni 10

Organi këshillimor

1. Ministri krijon një organ këshillues për monitorimin nga afër të zbatimit të TSI-së. Ky organ kryesohet nga një përfaqësues i ministrit.

2. Organi këshillimor krijohet jo më vonë se data 1 shkurt 2027 dhe përbëhet nga:

a) ASH-ja;

b) organet përfaqësuese nga sektori hekurudhor;

c) organet përfaqësuese të përdoruesve.

3. Detyrat e organit këshillimor përfshijnë:

a) monitorimin e zhvillimit të një strukture minimale të të dhënave për inventarin e aseteve;

b) mbështetjen për plotësimin e inventarit të tyre të aseteve dhe planeve të zbatimit;

c) monitorimin e zbatimit të TSI-së;

ç) lehtësimin e shkëmbimit të praktikave më të mira;

d) asistimin në identifikimin e prioriteteve dhe kritereve të përbashkëta për zbatimin e TSI-së siç përmendet në nenin 8.

dh) bërjen e rekomandimeve për forcimin e zbatimit të TSI-së.

4. Kryesuesi i organit këshillimor informon ministrin për aktivitetet e zhvilluara.

Neni 11

Dispozitat përfundimtare

Pajtueshmëria e plotë me TSI-në është e detyrueshme për projektet për rinovimin ose përmirësimin e mjeteve hekurudhore ekzistuese ose pjesëve të tyre ose për rinovimin ose përmirësimin e infrastrukturës ekzistuese, në veçanti stacioneve, platformave dhe pjesëve përbërës të tyre.

ANEKSI

1. Hyrje

Objektivi i kësaj TSI-je është të rrisë aksesin në transportin hekurudhor për personat me aftësi të kufizuara dhe personat me lëvizshmëri të reduktuar.

1.1 Shtrirja teknike

Objekti teknik i kësaj TSI-je përcaktohet në nenin 2, pika 1, të rregullores.

1.2 Shtrirja gjeografike

Shtrirja gjeografike e kësaj TSI-je përcaktohet në nenin 2, pika 2, të rregullores.

2. Fusha e nënsistemeve dhe përkufizimeve

2.1 Fushëveprimi i nënsistemeve

2.1.1 Fushëveprimi në lidhje me nënsistemin e infrastrukturës

Kjo TSI zbatohet për të gjitha zonat publike të stacioneve të dedikuara për transportin e udhëtarëve që kontrollohen nga sipërmarrja hekurudhore, administratori i infrastrukturës ose administratori i stacionit. Kjo përfshin dhënien e informacionit, blerjen e një bilete dhe vërtetimin e saj nëse është e nevojshme, dhe mundësinë për të pritur trenin.

2.1.2 Fushëveprimi në lidhje me nënsistemin e mjeteve lëvizëse

Kjo TSI zbatohet për mjetet hekurudhore që janë në objektin e TSI-së, lokomotiva dhe udhëtarë, dhe që synojnë të transportojnë udhëtarë.

2.1.3 Fushëveprimi që lidhet me nënsistemin e aspekteve operacionale

Kjo TSI zbatohet për procedurat që mundësojnë një funksionim koherent të nënsistemeve të infrastrukturës dhe mjeteve hekurudhore kur udhëtarët janë persona me aftësi të kufizuara dhe persona me lëvizshmëri të reduktuar.

2.1.4 Fushëveprimi në lidhje me nënsistemin e aplikacioneve telematike për udhëtarët

Kjo TSI zbatohet për sistemet e informacionit vizual dhe zanor të udhëtarëve të vendosura në stacione dhe në mjetet hekurudhore.

2.2 Përkufizimi i "personit me aftësi të kufizuara dhe personit me lëvizshmëri të reduktuar"

"Person me aftësi të kufizuara dhe person me lëvizshmëri të reduktuar" nënkupton çdo person që ka një dëmtim të përhershëm ose të përkohshëm fizik, mendor, intelektual ose shqisor, i cili, në ndërveprim me pengesa të ndryshme, mund të pengojë përdorimin e plotë dhe efektiv të transportit në baza të barabarta me udhëtarët e tjerë ose lëvizshmëria e të cilëve gjatë përdorimit të transportit është zvogëluar për shkak të moshës.

Transporti i artikujve me përmasa të mëdha (për shembull: biçikleta dhe bagazhe të mëdha) nuk është brenda objektit të kësaj TSI-je.

2.3 Përkufizime të tjera

Përkufizimet në lidhje me mjetet hekurudhore: referojuni TSI-së, lokomotiva & udhëtarë pika 2.2.

Rrugë pa pengesa

Një rrugë pa pengesa është një lidhje midis dy ose më shumë zonave publike të dedikuara për transportin e udhëtarëve siç specifikohet në pikën 2.1.1. Mund të përdoret nga të gjithë personat me aftësi të kufizuara dhe lëvizshmëri të reduktuar. Për të arritur këtë, rruga mund të ndahet për të përmbushur më mirë nevojat e të gjithë personave me aftësi të kufizuara dhe lëvizshmëri të reduktuar. Kombinimi i të gjitha pjesëve të rrugës pa pengesa përbën rrugën e aksesueshme për të gjithë personat me aftësi të kufizuara dhe lëvizshmëri të reduktuar.

Të dhënat e aksesueshmërisë përbëhen nga informacioni në lidhje me aksesueshmërinë e stacioneve hekurudhore të udhëtarëve që duhet të mblidhen, mirëmbahen dhe shkëmbehen, domethënë nga një përshkrim i karakteristikave dhe pajisjeve të stacioneve hekurudhore të udhëtarëve. Kur është e nevojshme, ky përshkrim plotësohet nga informacioni në lidhje me gjendjen e konformitetit të stacioneve me këtë TSI.

Rrugë pa hapa

Një rrugë pa hapa është një ndarje e një rruge pa pengesa që plotëson nevojat e personave me aftësi të kufizuara në lëvizje. Ndryshimet në nivel shmangen ose, kur ato nuk mund të shmangen, kalohen përmes rampave ose ashensorëve.

"Shenjat me prekje" dhe "Kontrollet me prekje"

"Shenjat me prekje" dhe "kontrollet me prekje" janë shenja ose kontrolle, të cilat përfshijnë piktograme të ngritura, karaktere të ngritura ose germa *Braille*. Kodi *Braille* është një sistem shkrimi i cili u mundëson personave të verbër dhe me shikim të pjesshëm të lexojnë dhe shkruajnë përmes prekjes.

Administrator i stacionit

Administratori i stacionit është një ent organizativ i cili është bërë përgjegjës për menaxhimin e një stacioni hekurudhor dhe që mund të jetë administratori i infrastrukturës.

Informacioni i Sigurisë

Informacioni i sigurisë është informacion që u jepet udhëtarëve në mënyrë që ata të dinë paraprakisht se si duhet të sillen në rast emergjence.

Udhëzimet e sigurisë

Udhëzimet e sigurisë janë udhëzimet që u jepen udhëtarëve në rast emergjence në mënyrë që ata të kuptojnë se çfarë të bëjnë.

Qasje në nivel

Një akses në nivel është një akses nga një platformë në hyrje të një mjeti hekurudhor për të cilin demonstrohet se:

- Hapësira midis pragut të derës (ose të pllakës së zgjatur të urës së asaj dere) dhe platformës nuk i kalon 75 mm të matur horizontalisht dhe 50 mm të matur vertikalisht; dhe
- Mjeti hekurudhor nuk ka asnjë hap të brendshëm midis pragut të derës dhe platformës.

3. Kërkesat themelore

Tabelat e mëposhtme tregojnë kërkesat thelbësore që plotësohen nga specifikimet e përcaktuara në seksionin 4 të kësaj TSI-je për objektin e kësaj TSI-je.

Kërkesat thelbësore që nuk janë renditur në tabelë nuk janë relevante brenda objektit të kësaj TSI-je.

Tabela 1. Kërkesat thelbësore për nënsistemin e infrastrukturës.

Infrastruktura		**Referenca për kërkesat thelbësore**					
Elementi i *domen*-it TSI	**Pika referuese e kësaj shtojce**	**Siguria**	**Besueshmëria dhe disponueshmëria**	**Shëndeti**	**Mbrojtja e mjedisit mendor**	**Pajtueshmëria teknike**	**Aksesueshmëria**
Ambiente parkimi për personat me aftësi të kufizuara dhe personat me lëvizshmëri të kufizuar	4.2.1.1						2.1.2
Rrugë pa pengesa	4.2.1.2	2.1.1					2.1.2
Dyer dhe hyrje	4.2.1.3	1.1.1 2.1.1					2.1.2
Sipërfaqet e dyshemesë	4.2.1.4	2.1.1					2.1.2
Theksimi i pengesave transparente	4.2.1.5	2.1.1					2.1.2
Tualete dhe objekte për ndërrimin e pelenave për fëmijë	4.2.1.6	1.1.5 2.1.1					2.1.2
Mobilie dhe pajisje me qëndrim të lirë	4.2.1.7	2.1.1					2.1.2
Biletat, tavolinat e informacionit dhe pikat e asistencës ndaj klientit	4.2.1.8	2.1.1	2.7.3			2.7.1	2.1.2 2.7.5
Ndriçimi	4.2.1.9	2.1.1					2.1.2
Informacion vizual: tabela, piktograme, informacione të printuara ose dinamike	4.2.1.10					2.7.1	2.1.2 2.7.5
Informacion i folur	4.2.1.11	2.1.1	2.7.3			2.7.1	2.1.2 2.7.5

Gjerësia e platformës dhe skaji i platformës	4.2.1.12	2.1.1					2.1.2
Fundi i platformës	4.2.1.13	2.1.1					2.1.2
Ndihma për hipjen në platforma	4.2.1.14	1.1.1					2.1.2
Kalimi i shinave në nivel në stacione	4.2.1.15	2.1.1					2.1.2

Tabela 2: Kërkesat thelbësore për nënsistemin e mjeteve hekurudhore.

Mjetet hekurudhore		**Referenca për kërkesat thelbësore**					
Elementi i *domen*-it TSI	**Pika referuese e kësaj shtojce**	**Siguria**	**Besueshmëria dhe disponueshmëria**	**Shëndeti**	**Mbrojtja e mjedisit mendor**	**Pajtueshmëria teknike**	**Aksesueshmëria**
Vendet	4.2.2.1			1.3.1			2.4.5
Hapësirat e karrigeve me rrota	4.2.2.2	2.4.1					2.4.5
Dyer	4.2.2.3	1.1.1 1.1.5 2.4.1	1.2				2.4.5
Ndriçimi	4.2.2.4	2.4.1					2.4.5
Tualete	4.2.2.5	2.4.1					2.4.5
Qartë	4.2.2.6			1.3.1			2.4.5
Informacioni i klientit	4.2.2.7	2.4.1	2.7.3			2.7.1	2.4.5 2.7.5
Ndryshimet e lartësisë	4.2.2.8	1.1.5					2.4.5
Parmakë	4.2.2.9	1.1.5					2.4.5
Akomodimi për të fjetur me akses për karrige me rrota	4.2.2.10	2.4.1					2.4.5
Pozicioni i hapit për hyrjen dhe daljen e automjetit	4.2.2.11	1.1.1	2.4.2			1.5 2.4.3	2.4.5
Ndihmat për hipje	4.2.2.12	1.1.1				1.5 2.4.3	2.4.5

4. Karakterizimi i nënsistemeve

4.1 Hyrje

1. Sistemi hekurudhor shqiptar, për të cilin zbatohet Kodi dhe pjesë e të cilit janë nënsistemet, është një sistem i integruar, qëndrueshmëria e të cilit duhet të verifikohet dhe kontrollohet, veçanërisht në lidhje me specifikimet e secilit nënsistem, ndërveprimet e tij kundrejt sistemit në të cilin është integruar, si dhe rregullat e funksionimit dhe mirëmbajtjes.

2. Specifikimet funksionale dhe teknike të nënsistemeve dhe ndërveprimeve të tyre, të përshkruara në pikat 4.2 dhe 4.3, nuk imponojnë përdorimin e teknologjive specifike ose zgjidhjeve teknike, përveç rasteve kur kjo është rreptësisht e nevojshme për ndërveprueshmërinë e rrjetit hekurudhor shqiptar. Por zgjidhjet novatore për ndërveprim mund të kërkojnë specifikime të reja dhe/ose metoda të reja vlerësimi. Për të lejuar inovacionin teknologjik, këto specifikime dhe metoda vlerësimi zhvillohen me procesin e përshkruar në nenin 6 të rregullores.

3. Duke marrë parasysh të gjitha kërkesat thelbësore të zbatueshme, parametrat bazë që lidhen me aksesueshmërinë për personat me aftësi të kufizuara dhe personat me lëvizshmëri të reduktuar përcaktohen për infrastrukturën e nënsistemeve dhe mjetet hekurudhore në pikën 4.2 të kësaj TSI-je. Kërkesat dhe përgjegjësitë operacionale përcaktohen në TSI OPE dhe në pikën 4.4 të kësaj TSI-je.

4.2 Specifikimet funksionale dhe teknike

4.2.1 Nënsistemi i infrastrukturës

1. Në funksion të kërkesave thelbësore në seksionin 3, specifikimet funksionale dhe teknike të nënsistemit të infrastrukturës, në lidhje me aksesueshmërinë për personat me aftësi të kufizuara dhe personat me lëvizshmëri të reduktuar rregullohen si më poshtë:

- Ambiente parkimi për personat me aftësi të kufizuara dhe personat me lëvizshmëri të reduktuar;
- Rrugë pa pengesa;
- Dyer dhe hyrje;
- Sipërfaqet e dyshemesë;
- Theksimi i pengesave transparente;
- Tualete dhe objekte për ndërrimin e pelenave për fëmijë;
- Mobilie dhe pajisje me qëndrim të lirë;
- Biletat, vendet e informacionit dhe pikat e asistencës ndaj klientit;
- Ndriçimi;
- Informacion vizual: tabela, piktograme, informacione të printuara ose dinamike;
- Informacion i folur;
- Gjerësia e platformës dhe skajet e platformave;
- Fundi i platformave;
- Ndihmat për hipje të ruajtura në platforma;
- Kalimet e shinave në nivel.

2. Parametrat bazë që janë specifikuar në pikat 4.2.1.1–4.2.1.15 zbatohen për objektin e nënsistemit të infrastrukturës që përcaktohet në pikën 2.1.1 dhe mund të ndahen në dy kategori:

- Ato për të cilat duhet të specifikohen detajet teknike, si p.sh. parametrat në lidhje me platformat dhe mënyra e arritjes së platformave. Në rastin e parë, parametrat bazë përshkruhen në mënyrë specifike dhe tregohen detajet teknike që duhet të plotësohen për të përmbushur kërkesën;

- Ato për të cilat nuk është e nevojshme të specifikohen detaje teknike, si vlera e rampave apo karakteristikat e vendeve të parkimit. Në rastin e dytë, parametri bazë përcaktohet si një kërkesë funksionale që plotësohet duke aplikuar disa zgjidhje teknike.

Tabela 3, më poshtë, tregon kategorinë e secilit prej parametrave bazë.

Tabela 3. Kategoritë e parametrave bazë.

Parametri bazë	**Detajet teknike të dhëna**	**Kërkesa vetëm funksionale**
Ambiente parkimi për personat me aftësi të kufizuara dhe personat me lëvizshmëri të kufizuar		Plotësoni pikën 4.2.1.1.
Rrugë pa pengesa	Vendndodhja e rrugëve; gjerësia e rrugës pa pengesa; pragu; parmakë të dyfishtë; lloji i ashensorit; lartësia e shenjave *braille*.	Karakteristikat e detajuara.
	4.2.1.3 (2): gjerësia e derës. 4.2.1.3 (4): lartësia e pajisjes së funksionimit të derës.	4.2.1.3, 1. 4.2.1.3, 3.
Sipërfaqet e dyshemesë		Plotësoni pikën 4.2.1.4.
		Plotësoni pikën 4.2.1.5.
Tualete dhe objekte për ndërrimin e pelenave për fëmijë		Plotësoni pikën 4.2.1.6.
Mobilie dhe pajisje me qëndrim të lirë		Plotësoni pikën 4.2.1.7.
Biletat, vendet e informacionit dhe pikat e asistencës ndaj klientit	4.2.1.8 (5): kalim për makinat e kontrollit të biletave.	4.2.1.8, 1) - 4) 4.2.1.8, 6)
Ndriçimi	4.2.1.9 (3): ndriçimi në platforma.	4.2.1.9, 1), 4.2.1.9, 2), 4.2.1.9. 4): ndriçimi në vende të tjera.
Informacion vizual: tabela, piktograme, informacione të printuara ose dinamike	Detaje të informacionit që do të jepet; vendndodhja e informacionit.	Karakteristikat e hollësishme të informacionit vizual.
Informacion i folur	Plotësoni pikën 4.2.1.11.	
Gjerësia e platformës dhe skaji i platformës	Plotësoni pikën 4.2.1.12.	
Fundi i platformës	Plotësoni pikën 4.2.1.13.	
Ndihmat për hipje të ruajtura në platforma	Plotësoni pikën 4.2.1.14.	
Kalimi në nivel të shinave të udhëtarëve në stacione	Plotësoni pikën 4.2.1.15.	

4.2.1.1 Ambiente parkimi për personat me aftësi të kufizuara dhe personat me lëvizshmëri të reduktuar

1. Aty ku ekziston një zonë parkimi specifik për stacion, duhet të ketë hapësira parkimi të mjaftueshme dhe të përshtatura të rezervuara për personat me aftësi të kufizuara dhe personat me lëvizshmëri të reduktuar të destinuar për përdorim në pozicionin më të afërt praktik, brenda zonës së parkimit, në një hyrje të aksesueshme.

4.2.1.2 Rrugë pa pengesa

1. Do të sigurohen rrugë pa pengesa që ndërlidhin zonat e mëposhtme publike të infrastrukturës nëse ofrohen:

- pikat e ndalimit për mënyra të tjera lidhëse transporti brenda kufijve të stacionit (për shembull: taksi, autobus, tramvaj, metro, traget, etj.);
- parkingjet e makinave;
- hyrje-daljet e aksesueshme;
- vendet e informacionit;
- sistemet e informacionit vizual dhe zanor;
- objektet e biletave;
- ndihmën e klientit;
- zonat e pritjes;
- objektet e tualeti;
- platformat.

2. Gjatësia e rrugëve pa pengesa duhet të jetë distanca praktike më e shkurtër.

3. Sipërfaqet e rrugës pa pengesa dhe sipërfaqet e platformës duhet të kenë veti të ulëta reflektimi.

4.2.1.2.1 Qarkullimi horizontal

1. Të gjitha rrugët pa pengesa, urat e këmbësorëve dhe metrotë, duhet të kenë një gjerësi të lirë prej të paktën 160 cm, përveç në zonat që janë të specifikuara në pikat 4.2.1.3, 2) (dyert), 4.2.1.12. 3) (platformat) dhe 4.2. 1.15. 2) (kalime në nivel)).

2. Kur pragjet vendosen në një rrugë horizontale, ato duhet të jenë në nivel me dyshemenë përreth dhe nuk duhet të jenë më të larta se 2,5 cm.

4.2.1.2.2 Qarkullim vertikal

1. Kur një rrugë pa pengesa përfshin një ndryshim në nivel, do të ketë një rrugë pa shkallë që ofron një alternativë ndaj shkallëve për personat me aftësi të kufizuara në lëvizje.

2. Shkallët në rrugët pa pengesa duhet të kenë një gjerësi minimale prej 160 cm të matur midis parmakëve. Minimumi hapat e parë dhe të fundit do të tregohen nga një brez kontrasti dhe si minimum duhet të instalohen treguesit e sipërfaqes paralajmëruese prekëse përpara hapit të parë zbritës.

3. Për personat me aftësi të kufizuara dhe personat me aftësi të reduktuara, të paaftë për të përdorur shkallët ku nuk ka ashensorë, do të vendosen rampa. Ata duhet të kenë një pjerrësi mesatare. Një lëvizje e pjerrët lejohet vetëm për rampat në distanca të shkurtra.

4. Shkallët dhe rampat duhet të pajisen me parmakë në të dyja anët dhe në dy nivele.

5. Ashensorët do të sigurohen aty ku rampat nuk janë të disponueshme dhe duhet të jenë të paktën të tipit 2, në përputhje me specifikimet e referuara në shtojcën A, indeksi 1. Ashensorët e tipit 1 lejohen vetëm në rastin e stacioneve që rinovohen ose përmirësohen.

6. Shkallët lëvizëse dhe platformat lëvizëse do të projektohen në përputhje me specifikimet e referuara në shtojcën A, indeksi 2.

7. Kalimet e trasesë në nivel mund të jenë pjesë e një traseje pa pengesa kur ato përputhen me kërkesat e pikës 4.2.1.15.

4.2.1.2.3 Identifikimi i rrugës

1. Rrugët pa pengesa duhet të identifikohen qartë nga informacioni vizual siç detajohet në pikën 4.2.1.10.

2. Informacioni mbi rrugën pa pengesa u jepet personave me shikim të dëmtuar si minimum nga treguesit e sipërfaqes së ecjes prekëse dhe të kundërta. Ky paragraf nuk zbatohet për rrugët pa pengesa për në dhe nga parkingjet e makinave.

3. Zgjidhjet teknike që përdorin pajisje zanore të kontrolluara nga distanca ose aplikacione telefonike lejohen të përdoren shtesë ose si alternativë. Kur ato synohen të përdoren si alternativë, ato do të trajtohen si zgjidhje novatore.

4. Nëse ka parmakë ose mure brenda rrugës pa pengesa për në platformë, ato duhet të kenë informacion të shkurtër (për shembull, numrin e platformës ose informacionin e drejtimit) në alfabetin *Braille* ose me shkronja prizmatike ose numra në parmakë, ose në mur në një lartësi midis 145 cm dhe 165 cm.

4.2.1.3 Dyer dhe hyrje

1. Kjo pikë vlen për të gjitha dyert dhe hyrjet që janë në rrugë pa pengesa, me përjashtim të dyerve që japin akses në tualete, të cilat nuk janë të dedikuara për personat me aftësi të kufizuara dhe personat me aftësi të reduktuara.

2. Dyert duhet të kenë një gjerësi minimale të qartë të përdorshme prej 90 cm dhe duhet të përdoren nga personat me aftësi të kufizuara dhe personat me lëvizshmëri të reduktuar.

3. Lejohet përdorimi i dyerve manuale, gjysmëautomatike ose automatike.

4. Pajisjet e funksionimit të dyerve duhet të jenë të disponueshme në një lartësi prej 80 cm deri në 110 cm.

4.2.1.4 Sipërfaqet e dyshemesë

1. Të gjitha sipërfaqet e dyshemesë, sipërfaqet e tokës dhe sipërfaqet e shkallëve duhet të jenë rezistente ndaj rrëshqitjes.

2. Brenda ndërtesave të stacionit nuk duhet të ketë disnivel mbi 0,5 cm në çdo pikë të caktuar të sipërfaqeve të ecjes në dysheme, me përjashtim të pragjeve, kanaleve kulluese dhe treguesve të sipërfaqes së ecjes prekëse.

4.2.1.5 Theksimi i pengesave transparente

1. Pengesat transparente në ose përgjatë rrugëve të përdorura nga udhëtarët, të përbëra nga dyer xhami ose mure transparente, duhet të shënohen. Këto shenja duhet të nxjerrin në pah pengesat transparente. Ato nuk kërkohen nëse udhëtarët mbrohen nga ndikimi me mjete të tjera – për shembull me parmakë ose stola të vazhdueshëm.

4.2.1.6 Tualete dhe objekte për ndërrimin e pelenave për fëmijë

1. Nëse tualetet ofrohen në një stacion, atëherë të paktën një kabinë uniseks duhet të jetë e aksesueshme për karriget me rrota.

2. Nëse tualetet ofrohen në një stacion, duhet të sigurohen pajisje për ndërrimin e pelenave të foshnjës, të cilat janë të aksesueshme për burrat dhe gratë.

4.2.1.7 Mobilie dhe pajisje me qëndrim të lirë

1. Të gjitha sendet e mobilieve dhe pajisjet e lira në stacione duhet të jenë në kontrast me sfondin e tyre dhe të kenë skaje të rrumbullakosura.

2. Brenda kufijve të stacionit, mobiliet dhe pajisjet me qëndrim të lirë (përfshirë sendet e dala dhe të varur) duhet të pozicionohen aty ku nuk pengojnë personat e verbër ose me shikim të dëmtuar, ose duhet të dallohen nga një person që përdor një bastun të gjatë.

3. Në çdo platformë ku udhëtarët lejohen të presin për trenat dhe në çdo zonë pritjeje duhet të ketë të paktën një zonë të pajisur me ndenjëse, dhe një hapësirë për një karrige me rrota.

4. Kur kjo zonë është e mbrojtur nga moti, ajo duhet të jetë e aksesueshme nga një përdorues i karriges me rrota.

4.2.1.8 Biletat, tavolinat e informacionit dhe pikat e asistencës ndaj klientit

1. Kur sportelet e shitjes manuale të biletave, tavolinat e informacionit dhe pikat e ndihmës së klientit ofrohen përgjatë rrugës pa pengesa, të paktën një tavolinë duhet të jetë e aksesueshme për një përdorues të karriges me rrota dhe për njerëzit me shtat të vogël, dhe të paktën një tavolinë duhet të pajiset me një sistem lak induksioni për ndihmën e dëgjimit.

2. Nëse ka një pengesë xhami midis udhëtarit dhe personit të shitjes në sportelin e biletave, kjo ose duhet të jetë e lëvizshme ose, nëse nuk mund të hiqet, duhet të vendoset një sistem intercom (një pajisje elektrike që lejon komunikimin e njëanshëm ose të dyanshëm). Çdo pengesë e tillë qelqi duhet të përbëhet nga xhami i pastër.

3. Nëse vendosen pajisje elektronike që shfaqin informacionin e çmimit te shitësi, do të vendosen edhe pajisje të tilla që i shfaqin çmimin personit që blen biletën.

4. Kur makinat shitëse të biletave ofrohen në një rrugë pa pengesa në një stacion, të paktën njëra prej këtyre makinave duhet të ketë një ndërfaqe të arritshme nga një përdorues i karriges me rrota dhe njerëz me shtat të vogël.

5. Nëse instalohen makineritë e kontrollit të biletave, të paktën njëra prej makinave duhet të ketë një vendkalim të lirë me një gjerësi minimale prej 90 cm dhe duhet të jetë në gjendje të akomodojë një karrige me rrota deri në 1250 mm të gjatë. Në rastin e përmirësimit ose rinovimit, lejohet një gjerësi minimale prej 80 cm.

6. Nëse përdoren rrotulla, duhet të ketë një pikë aksesi pa rrotullim të disponueshëm për t'u përdorur nga personat me aftësi të kufizuara dhe personat me lëvizshmëri të reduktuar gjatë të gjithë kohës së funksionimit.

4.2.1.9 Ndriçimi

1. Niveli i ndriçimit të zonave të jashtme të stacionit duhet të jetë i mjaftueshëm për të lehtësuar gjetjen e rrugës dhe për të theksuar ndryshimet e nivelit, dyerve dhe hyrjeve.

2. Niveli i ndriçimit përgjatë rrugëve pa pengesa duhet të përshtatet me aftësinë vizuale të udhëtarit. Vëmendje e veçantë do t'i kushtohet ndryshimeve të niveleve, sporteleve dhe makinerive të shitjes së biletave, tavolinave të informacionit dhe ekraneve të informacionit.

3. Platformat të ndriçohen sipas specifikimeve të referuara në shtojcën A, indeksi 3 dhe indeksi 4.

4. Ndriçimi i emergjencës duhet të sigurojë shikueshmëri të mjaftueshme për evakuim dhe për identifikimin e pajisjeve të zjarrfikësve dhe sigurisë.

4.2.1.10 Informacion vizual: tabela, piktograme, informacione të printuara ose dinamike

1. Duhet të jepet informacioni i mëposhtëm:

- informacioni i sigurisë dhe udhëzimet e sigurisë;
- shenjat e paralajmërimit, ndalimit dhe veprimeve të detyrueshme;
- informacion në lidhje me nisjen e trenave;
- identifikimi i objekteve të stacionit, aty ku ofrohen, dhe rrugëve të aksesit në ato objekte.

2. Shkronjat, simbolet dhe piktogramet e përdorura për informacionin vizual duhet të jenë në kontrast me sfondin e tyre.

3. Tabelat duhet të sigurohen në të gjitha pikat ku udhëtarët duhet të marrin një vendim për marrjen e rrugës dhe në intervale në itinerar. Sinjalet, simbolet dhe piktogramet do të aplikohen në mënyrë të vazhdueshme në të gjithë trasenë.

4. Informacioni në lidhje me nisjen e trenave (përfshirë destinacionin, ndalesat e ndërmjetme, numrin e platformës dhe kohën) duhet të jetë i disponueshëm në një lartësi maksimumi 160 cm të paktën në një vend në stacion. Kjo kërkesë zbatohet për informacionin e printuar dhe dinamik çfarëdo që ofrohet.

5. Shkronjat e përdorura për tekste duhet të jenë lehtësisht të lexueshme.

6. Të gjitha shenjat e sigurisë, paralajmërimit, veprimit të detyrueshëm dhe ndalimit duhet të përfshijnë piktograme.

7. Shenjat e informacionit të prekshëm duhet të vendosen në:

- tualete, për informacion funksional dhe thirrja për ndihmë nëse është e nevojshme;
- ashensorët në përputhje me specifikimet e referuara në shtojcën A, indeksi 1.

8. Informacioni kohor i paraqitur me shifra do të jetë në sistemin 24-orësh.

9. Simbolet dhe piktogramet specifike grafike të mëposhtme do të pajisen me simbolin e karriges me rrota në përputhje me shtojcën N:

- informacion udhëzues për rrugët specifike të karrigeve me rrota;
- tregimi i tualeteve të aksesueshme për karriget me rrota dhe lehtësive të tjera nëse ofrohen;
- nëse ka informacione për vendosjen e trenit në platformë, treguesi i vendndodhjes së hipjes së karriges me rrota.

Simbolet lejohen të kombinohen me simbole të tjera (për shembull ashensor, tualet, etj.).

10. Kur vendosen unaza induktive, këto duhet të tregohen me një shenjë siç përshkruhet në shtojcën N.

11. Në tualetet e aksesueshme për karriget me rrota, ku sigurohen parmakë me mentesha, duhet të sigurohet një simbol grafik që tregon shinat si në pozicionin e vendosur ashtu edhe në atë të vendosur.

12. Nuk duhet të ketë më shumë se pesë piktograme, së bashku me një shigjetë drejtimi, që tregojnë një drejtim të vetëm të vendosur ngjitur me njëri-tjetrin në një vend të vetëm.

13. Ekranet duhet të jenë në përputhje me kërkesat e pikës 5.3.1.1. Në këtë pikë, termi "shfaqje" do të kuptohet si çdo mbështetje e informacionit dinamik.

4.2.1.11 Informacion i folur

1. Informacioni i folur duhet të ketë një nivel minimal STI-PA prej 0,45, në përputhje me specifikimet e referuara në shtojcën A, indeksi 5.

4.2.1.12 Gjerësia e platformës dhe skaji i platformës

1. Zona e rrezikut të një platforme fillon në skajin anësor të hekurudhës së platformës dhe përcaktohet si zona ku udhëtarët nuk lejohen të qëndrojnë kur trenat kalojnë ose mbërrijnë.

2. Lejohet që gjerësia e platformës të jetë e ndryshueshme në të gjithë gjatësinë e platformës.

3. Gjerësia minimale e platformës pa pengesa duhet të jetë gjerësia e zonës së rrezikut plus gjerësia e dy rrugëve të kundërta prej 80 cm (160 cm). Ky dimension mund të zvogëlohet në 90 cm në skajet e platformës.

4. Brenda kësaj rruge 160 cm lejohet të ketë pengesa. Pajisjet e nevojshme për sistemin e sinjalizimit dhe pajisjet e sigurisë nuk do të konsiderohen si pengesë në këtë pikë. Distanca minimale nga pengesat në zonën e rrezikut do të jetë sipas tabelës së mëposhtme:

Tabela 4. Distanca minimale nga pengesat në zonën e rrezikut

Gjatësia e pengesave (e matur paralelisht me skajin e platformës)	**Distanca minimale nga zona e rrezikut**
< 1 m (shënimi 1) - pengesë e vogël	80 cm
1 m deri < 10 m - pengesë e madhe	120 cm
Shënim 1. Nëse distanca ndërmjet dy pengesave të vogla është më e vogël se 2,4 m e matur paralel me skajin e platformës, ato do të konsiderohen si një pengesë e madhe. *Shënim 2.*Brenda kësaj distancë minimale nga një pengesë e madhe në zonën e rrezikut, lejohet të ketë pengesa të vogla shtesë për sa kohë që plotësohen kërkesat për pengesa të vogla (distanca minimale nga zona e rrezikut dhe distanca minimale nga pengesa tjetër e vogël).	

5. Nëse ka pajisje ndihmëse në trena ose në platformë, për të lejuar përdoruesit e karrigeve me rrota të hipin ose të zbresin nga trenat, një hapësirë e lirë (pa pengesa) prej 150 cm nga buza e objektit drejt drejtimit ku hipën/zbret karriget me rrota për/nga nivelin e platformës, do të sigurohet aty ku ka të ngjarë të përdoren objekte të tilla. Një stacion i ri duhet të plotësojë këtë kërkesë për të gjithë trenat që janë planifikuar të ndalojnë në platformë.

6. Kufiri i zonës së rrezikut, më i largët nga buza anësore e platformës së hekurudhës, duhet të ketë një shenjë vizuale dhe tregues të sipërfaqes së ecjes me prekje.

7. Shenja vizuale duhet të jetë një vijë paralajmëruese me kontrast, rezistente ndaj rrëshqitjes me një gjerësi minimale prej 10 cm.

8. Treguesit e prekshëm të sipërfaqes së ecjes mund të jenë një nga dy llojet:

- një model vëmendjeje që tregon një rrezik në kufirin e zonës së rrezikut;
- një model udhëzuesi që tregon një rrugë udhëtimi në anën e sigurt të platformës.

9. Materiali në skajin anësor të platformës duhet të jetë në kontrast me errësirën e hendekut.

4.2.1.13 Fundi i platformës

1. Fundi i platformës ose duhet të jetë i pajisur me një pengesë që pengon aksesin e publikut ose duhet të ketë një shenjë vizuale dhe tregues të sipërfaqes së ecjes me prekje me një model vëmendjeje që tregon një rrezik.

4.2.1.14 Ndihmat për hipje të ruajtura në platforma

1. Nëse përdoret një rampë platforme, ajo duhet të jetë në përputhje me kërkesat e pikës 5.3.1.2.

2. Nëse përdoret një ashensor platforme, ai duhet të jetë në përputhje me kërkesat e pikës 5.3.1.3.

3. Duhet të sigurohet një metodë e sigurt e ruajtjes për të siguruar që mjetet ndihmëse për evadim, duke përfshirë rampat portative, kur ruhen në një platformë, të mos shkaktojnë pengesa ose të paraqesin ndonjë rrezik për udhëtarët.

4.2.1.15 Kalimi i shinave nga udhëtarët në platforma

1. Kalimet e shinave në nivel në stacione lejohen të përdoren si pjesë e një itinerari, duke mos nevojë të përdoren hapa, ose të një traseje pa pengesa sipas Rregullave Kombëtare.

2. Nëse kalimet e trasesë në nivel përdoren si pjesë e itinerareve pa shkallë, përveç rrugëve të tjera, ato duhet të:

- kenë një gjerësi minimale prej 120 cm (më pak se 10 m në gjatësi) ose 160 cm (10 m ose më shumë në gjatësi);
- kanë pjerrësi të moderuar; një pjerrësi lejohet vetëm për rampat në distanca të shkurtra;
- të projektohen në mënyrë që rrota më e vogël e një karrigeje me rrota, siç përcaktohet në shtojcën M, të mos bllokohet brenda sipërfaqes së kalimit dhe hekurudhës;
- aty ku akseset në vendkalimet në nivel janë të pajisura me shenja sigurie për të parandaluar kalimin e paqëllimshëm/të pakontrolluar të shinave, gjerësia minimale e vendkalimeve në vijë të drejtë dhe në shenjat e sigurisë mund të jetë më pak se 120 cm me një minimum prej 90 cm në mënyrë që të jetë e mjaftueshme të manovrojë që një përdorues i karriges me rrota.

3. Nëse kalimet e trasesë në nivel përdoren si pjesë e rrugëve pa pengesa, zgjidhje unike për të gjithë udhëtarët, ato duhet të:

- plotësojnë të gjitha specifikimet e mësipërme;
- të ketë shenja vizuale dhe prekëse për të identifikuar fillimin dhe fundin e sipërfaqes së kryqëzimit;
- të mbikëqyret ose në bazë të rregullave kombëtare, të sigurohen pajisje për një kalim të sigurt të personave të verbër, ose me shikim të dëmtuar dhe/ose kalimi në nivel do të operohet për një kalim të sigurt të personave me shikim të dëmtuar

4. Nëse ndonjë nga kërkesat e mësipërme nuk mund të plotësohet, kalimi në shina nuk do të konsiderohet pjesë e një traseje pa shkallë ose e një traseje pa pengesa.

4.2.2 Nënsistemi i mjeteve hekurudhore

1. Në zbatim të kërkesave thelbësore në seksionin 3, specifikimet funksionale dhe teknike të nënsistemit të mjeteve hekurudhore në lidhje me aksesueshmërinë për personat me aftësi të kufizuara dhe personat me lëvizshmëri të reduktuar plotësohen, si më poshtë:

- vendet;
- hapësirat e karrigeve me rrota;

- dyert;
- ndriçimi;
- tualete;
- rrugë të lira;
- informacioni i klientit;
- ndryshimet e lartësisë;
- parmakë;
- akomodimi për të fjetur me akses për karrige me rrota;
- pozicioni i hapit për hyrjen dhe daljen e automjetit.

4.2.2.1 Vendet

4.2.2.1.1 Të përgjithshme

1. Dorezat ose parmakët vertikalë ose sende të tjera që mund të përdoren për siguri personale, gjatë përdorimit të korridorit, duhet të sigurohen në të gjitha sediljet në anë të korridorit, përveç rasteve kur sedilja, kur është në pozicion vertikal, është brenda 200 mm nga:

- pjesa e pasme e një ndenjëseje tjetër e kthyer në drejtim të kundërt, e cila është e pajisur me një dorezë ose një parmak vertikal ose sende të tjera që mund të përdoren për siguri personale,
- një parmak ose një ndarje.

2. Dorezat ose sendet e tjera që mund të përdoren për siguri personale duhet të vendosen në një lartësi midis 800 mm dhe 1200 mm mbi dysheme, të matura nga qendra e pjesës së përdorshme të dorezës, nuk duhet të dalin në hapësirën e hapur dhe duhet të kenë kontrast me ndenjësen.

3. Në vendet e ndenjëseve me ndenjëse gjatësore fikse, parmakët duhet të përdoren për siguri personale. Këto parmakë duhet të jenë në një distancë maksimale prej 2000 mm nga njëra-tjetra, do të vendosen në një lartësi midis 800 mm dhe 1200 mm mbi dysheme dhe duhet të jenë në kontrast me mjedisin e brendshëm të mjetit.

4. Dorezat ose sendet e tjera nuk duhet të kenë tehe të mprehta.

4.2.2.1.2 Vendet me përparësi

4.2.2.1.2.1 Të përgjithshme

1. Jo më pak se 10 për qind e vendeve me tren fiks ose mjet individual dhe sipas klasave do të caktohen si vende me përparësi për përdorimin e personave me aftësi të kufizuara dhe personave me lëvizshmëri të reduktuar.

2. Vendet prioritare dhe mjetet që i përmbajnë ato duhet të identifikohen me anë të shenjave në përputhje me shtojcën N. Duhet të theksohet se udhëtarët e tjerë do t'i vënë në dispozicion ndenjëset e tilla për ata që kanë të drejtë t'i përdorin ato kur kërkohet.

3. Vendet prioritare do të vendosen brenda sallonit të udhëtarëve dhe në afërsi të dyerve të jashtme. Në mjetet ose grupet e trenave me dy kate, sediljet me përparësi mund të jenë të pranishme në të dy katet.

4. Niveli i pajisjeve të montuara në sediljet prioritare, minimalisht, duhet të jetë i njëjtë me atë të vendosur në sediljet e përgjithshme të të njëjtit lloj.

5. Kur sediljet e një lloji të caktuar janë të pajisura me mbështetëse krahësh, sediljet prioritare të të njëjtit lloj duhet të pajisen me mbështetëse krahësh të lëvizshëm. Kjo përjashton mbështetëset e krahëve të vendosur përgjatë anës së trupit të mjetit ose përgjatë një muri ndarës në rast ndarjesh. Mbështetësja e lëvizshme e krahut duhet të lëvizë në një pozicion në përputhje me mbështetësen e shpinës së sediljes për të mundësuar akses të pakufizuar në sedilje ose në çdo sedilje prioritare ngjitur.

6. Vendet prioritare nuk duhet të kenë ndenjëse të ngritura.

7. Çdo ndenjëse prioritare dhe hapësira në dispozicion të përdoruesit të saj duhet të përputhet me figurat Ë1 deri në Ë4 nga shtojca Ë.

8. E gjithë sipërfaqja e dobishme e uljes së sediljes prioritare duhet të jetë minimalisht 450 mm e gjerë (shih figurën Ë1).

9. Pjesa e sipërme e çdo jastëku prioritar të sediljes duhet të jetë ndërmjet 430 dhe 500 mm mbi nivelin e dyshemesë në skajin e përparmë të sediljes.

10. Hapësira e pastër e kokës mbi çdo ndenjëse duhet të jetë së paku 1680 mm nga niveli i dyshemesë, me përjashtim të trenave me dy kate, në të cilët janë vendosur raftet e bagazheve mbi ndenjëset. Në këtë rast, hapësira e reduktuar e kokës prej 1520 mm lejohet për sediljet prioritare nën raftet e bagazheve, me kusht që të paktën 50 % e sediljeve prioritare të kenë hapësirë për kokën prej 1680 mm.

11. Aty ku vendosen ndenjëset e shtrira, dimensionet do të maten kur ndenjëset janë në pozicionin e tyre plotësisht vertikal.

4.2.2.1.2.2 Vende me një drejtim

1. Aty ku ofrohen ndenjëse me përparësi me një drejtim, hapësira para çdo ndenjëseje duhet të jetë në përputhje me figurën Ë2.

2. Distanca ndërmjet sipërfaqes së përparme të sediljes së pasme dhe rrafshit vertikal përmes pjesës më të pasme të sediljes përpara duhet të jetë së paku 680 mm, duke pasur parasysh se hapi i kërkuar i sediljes duhet të matet nga qendra e sediljes 70 mm mbi vendin ku jastëku takohet me suportin e shpinës.

3. Duhet të ketë gjithashtu një hapësirë të pastër midis skajit të përparmë të jastëkut të sediljes dhe të njëjtit rrafsh vertikal për sediljen përpara një minimum prej 230 mm.

4.2.2.1.2.3 Rregullimi i sediljeve përballë

1. Aty ku ofrohen sedilje me përparësi, distanca ndërmjet skajeve të përparme të mbështetëseve të sediljeve duhet të jetë minimalisht 600 mm (shih figurën Ë3). Një distancë e tillë duhet të mbahet edhe nëse një nga ndenjëset përballë nuk është ndenjëse me përparësi.

2. Aty ku sediljet me përparësi janë të pajisura me një tavolinë, duhet të ketë një distancë minimale të qartë horizontale midis skajit të përparmë të jastëkut të sediljes dhe skajit të përparmë të tavolinës prej të paktën 230 mm (shih figurën Ë4). Kur një nga sediljet përballë nuk është ndenjëse prioritare, distanca e saj nga tavolina mund të reduktohet me kusht që distanca ndërmjet skajeve të përparme të mbështetëseve të sediljeve të mbetet 600 mm. Tavolinat e montuara anësore, gjatësia e të cilave nuk shtrihet mbi vijën qendrore të sediljes së dritares nuk ka nevojë të merren parasysh për përputhje me këtë paragraf.

4.2.2.2 Hapësirat e karrigeve me rrota

1. Sipas gjatësisë së njësisë, me përjashtim të lokomotivës ose kokës tërheqëse, në atë njësi duhet të ketë jo më pak se numri i hapësirave të aksesueshme të karrigeve me rrota të paraqitur në tabelën e mëposhtme:

Tabela 5. Numri minimal i hapësirave të karrigeve me rrota për njësi gjatësie.

Gjatësia e njësisë	Numri i hapësirave për karriget me rrota sipas njësisë
Më pak se 30 m	1 vend për karrige me rrota
30 deri në 205 metra	2 hapësira për karrige me rrota
Më shumë se 205 deri në 300 metra	3 hapësira për karrige me rrota
Më shumë se 300 metra	4 hapësira për karrige me rrota

2. Për të garantuar qëndrueshmëri, hapësira e karriges me rrota duhet të projektohet për karrigen me rrota që të pozicionohet ose përballë ose mbrapa në drejtimin e lëvizjes.

3. Gjatë gjithë gjatësisë së hapësirës së karrigeve me rrota, gjerësia duhet të jetë 700 mm nga niveli i dyshemesë deri në një lartësi minimale prej 1450 mm me një gjerësi shtesë 50 mm për të dhënë hapësirë për duart në secilën anë që është ngjitur me çdo pengesë, që do të pengojë hapjen për përdoruesit e karrigeve me rrota duart (p.sh. muri ose struktura) nga një lartësi prej 400 mm deri në

800 mm mbi nivelin e dyshemesë (nëse njëra anë e karriges me rrota është ngjitur me rreshtin nuk ka asnjë kërkesë shtesë prej 50 mm për atë anë të karriges me rrota pasi ajo tashmë është hapësirë e lirë).

4. Distanca minimale në rrafshin gjatësor ndërmjet pjesës së pasme të hapësirës së karrigeve me rrota dhe sipërfaqes tjetër duhet të jetë në përputhje me shtojcën F, figurat F1 deri në F3.

5. Nuk duhet të ketë asnjë pengesë në hapësirën e caktuar midis dyshemesë dhe tavanit të mjetit, përveç një rafti sipër bagazhesh, një parmak horizontal në përputhje me kërkesat e pikës 4.2.2.9 të ngjitur në mur ose tavan të mjetit, ose një tabela.

6. Pjesa e pasme e hapësirës së karrigeve me rrota duhet të jetë një strukturë ose pajisje tjetër e pranueshme me gjerësi të paktën 700 mm. Lartësia e strukturës, ose e montimit, duhet të jetë në gjendje të parandalojë një karrige me rrota që është pozicionuar me shpinën kundër strukturës ose pajisjes, të mos kthehet prapa.

7. Ulëset mbështetëse mund të instalohen në hapësirën e karrigeve me rrota, por, kur janë në pozicionin e pushimit, nuk duhet të cenojnë kërkesat dimensionale të hapësirës së karrigeve me rrota.

8. Nuk lejohet instalimi i ndonjë pajisjeje të përhershme si grepa për biçikleta ose rafte skish në hapësirën e karrigeve me rrota ose drejtpërdrejt përpara saj.

9. Të paktën një vend duhet të jetë i disponueshëm ose ngjitur, ose përballë secilës prej hapësirave të karrigeve me rrota për një shoqërues që të udhëtojë me përdoruesin e karriges me rrota. Kjo ndenjëse duhet të ofrojë të njëjtin nivel komoditeti si sediljet e tjera të udhëtarëve dhe mund të vendoset gjithashtu në anën e kundërt të korridorit.

10. Në trenat me një shpejtësi të projektuar më të madhe se 250 km/h, me përjashtim të trenave me dy kate, duhet të jetë e mundur që një përdorues i karriges me rrota që zë një hapësirë për karrige me rrota të transferohet në një ndenjëse udhëtari, e cila duhet të jetë e pajisur me një mbështetëse krahu të lëvizshëm. Një transferim i tillë bëhet nga përdoruesi i karriges me rrota në mënyrë të pavarur. Në atë rast, lejohet që ndenjësja shoqëruese të zhvendoset në një rresht tjetër. Kjo kërkesë është e zbatueshme deri në numrin e hapësirave të karrigeve me rrota për njësi të specifikuar në tabelën 5.

11. Hapësira e karrigeve me rrota duhet të pajiset me një pajisje për thirrje për ndihmë, e cila, në rast rreziku, do t'i ofrojë një përdoruesi të karriges me rrota mundësinë për të informuar një person që mund të ndërmarrë veprimet e duhura.

12. Pajisja e thirrjes për ndihmë duhet të vendoset brenda rrezes së aksesit të rehatshëm të personit që përdor karrigen me rrota, siç tregohet në shtojcën I, figura I1.

13. Pajisja e thirrjes për ndihmë nuk duhet të vendoset brenda një hapjeje të ngushtë që parandalon funksionimin e menjëhershëm të qëllimshëm të pëllëmbës, por mund të mbrohet nga përdorimi i paqëllimshëm.

14. Ndërfaqja e pajisjes për thirrjen për ndihmë duhet të jetë siç përcaktohet në pikën 5.3.2.6.

15. Një shenjë në përputhje me shtojcën K do të vendoset menjëherë pranë ose në hapësirën e karrigeve me rrota në mënyrë që të identifikojë hapësirën si hapësirë për karriget me rrota.

4.2.2.3 Dyer

4.2.2.3.1 Të përgjithshme

1. Këto kërkesa zbatohen vetëm për dyert që ofrojnë akses në një pjesë tjetër publike të trenit, me përjashtim të dyerve të tualetit.

2. Për të mbyllur ose zhbllokuar një derë të operuar me dorë, për përdorim nga publiku, pajisja e kontrollit duhet të funksionojë me pëllëmbën e dorës duke ushtruar një forcë jo më të madhe se 20 N.

3. Kontrollet e dyerve, qofshin manuale, butona ose pajisje të tjera, duhet të jenë në kontrast me sipërfaqen në të cilën janë montuar.

4. Ndërfaqja e tyre me udhëtarët duhet të jetë në përputhje me specifikimet e pikës 5.3.2.1.

5. Nëse të dyja pajisjet e kontrollit të dyerve të hapura dhe të mbyllura vendosen njëra mbi tjetrën, pajisja e sipërme duhet të jetë gjithmonë kontrolli i hapur.

4.2.2.3.2 Dyert e jashtme

1. Të gjitha dyert e jashtme të udhëtarëve duhet të kenë një gjerësi minimale të qartë të përdorshme prej 800 mm kur janë të hapura.

2. Në trenat me një shpejtësi të projektuar më të ulët se 250 km/h, dyert e aksesit për karriget me rrota që ofrojnë një akses në nivel, siç përcaktohet në pikën 2.3, duhet të kenë një gjerësi minimale të qartë të përdorshme prej 1 000 mm kur janë të hapura.

3. Të gjitha dyert e jashtme të udhëtarëve duhet të shënohen nga jashtë në një mënyrë që të japin një kontrast me anën e trupit të mjetit që i rrethon.

4. Dyert e caktuara të aksesueshme të jashtme të karrigeve me rrota duhet të jenë dyert më të afërta me hapësirat e caktuara për karriget me rrota.

5. Dyert që do të përdoren për aksesin e karrigeve me rrota duhet të etiketohen qartë me një shenjë në përputhje me shtojcën K.

6. Nga pjesa e brendshme e mjetit, pozicioni i dyerve të jashtme duhet të shënohet qartë me përdorimin e dyshemeve ngjitur me kontrast.

7. Kur një derë lëshohet për hapjen duhet të jepet një sinjal që është qartësisht i dëgjueshëm dhe i dukshëm për personat brenda dhe jashtë trenit. Ky sinjal alarmi do të zgjasë për një minimum prej pesë sekondash, përveç rastit kur dera vihet në punë, në të cilin rast ai mund të pushojë pas 3 sekondash.

8. Kur një derë hapet automatikisht ose nga distanca nga makinisti ose anëtari tjetër i ekuipazhit të trenit, sinjali i alarmit duhet të zgjasë për të paktën 3 sekonda nga momenti që dera fillon të hapet.

9. Kur një derë që mbyllet automatikisht ose nga distanca është gati të funksionojë, një sinjal alarmi i dëgjueshëm dhe i dukshëm duhet t'u jepet personave brenda dhe jashtë trenit. Sinjali i alarmit duhet të fillojë të paktën 2 sekonda përpara se dera të fillojë të mbyllet dhe do të vazhdojë ndërkohë që dera mbyllet.

10. Burimi i zërit për sinjalet e alarmit të derës duhet të vendoset në zonën lokale të pajisjes së kontrollit ose, nëse nuk ka një pajisje të tillë kontrolli, ngjitur me portën e derës.

11. Sinjali i dukshëm duhet të jetë i dukshëm nga brenda dhe jashtë trenit dhe duhet të vendoset në mënyrë të tillë që të minimizojë mundësinë që ai të errësohet nga udhëtarët e vendosur në holl.

12. Sinjalet e sinjalizimit zanor të dyerve të udhëtarëve duhet të jenë sipas specifikimeve në shtojcën E.

13. Metoda e aktivizimit të derës duhet të jetë me ekuipazh treni, gjysmëautomatike (p.sh. funksionimi i butonit të udhëtarit) ose automatik.

14. Kontrolli i derës duhet të vendoset ose pranë, ose mbi fletën e derës.

15. Qendra e kontrollit të hapjes së dyerve të jashtme, e operueshme nga platforma, duhet të jetë jo më pak se 800 mm dhe jo më shumë se 1200 mm e matur vertikalisht mbi platforma, për të gjitha platformat për të cilat është projektuar treni. Nëse treni është projektuar për një lartësi të vetme platforme, qendra e kontrollit të hapjes së derës së jashtme duhet të jetë jo më pak se 800 mm dhe jo më shumë se 1100 mm e matur vertikalisht mbi atë lartësi të platformës.

16. Qendra e kontrollit të hapjes së derës së brendshme për derën e jashtme duhet të jetë jo më pak se 800 mm dhe jo më shumë se 1100 mm e matur vertikalisht mbi nivelin e dyshemesë së mjetit.

4.2.2.3.3 Dyert e brendshme

1. Dyert e brendshme automatike dhe gjysmëautomatike duhet të përfshijnë pajisje që parandalojnë bllokimin e udhëtarëve gjatë funksionimit të dyerve.

2. Dyert e brendshme që vihen në dispozicion për përdoruesit e karrigeve me rrota duhet të kenë një gjerësi minimale të qartë të përdorshme prej 800 mm.

3. Forca e nevojshme për të hapur ose mbyllur një derë manuale nuk duhet të kalojë 60 N.

4. Qendra e kontrolleve të dyerve të brendshme duhet të jetë jo më pak se 800 mm dhe jo më shumë se 1100 mm e matur vertikalisht mbi nivelin e dyshemesë së automjetit.

5. Dyert automatike lidhëse ndërmjet automjeteve duhet të funksionojnë ose në mënyrë sinkronike si çift, ose dera e dytë do të zbulojë automatikisht personin që lëviz drejt saj dhe do të hapet.

6. Nëse më shumë se 75% e sipërfaqes së një dere është prej një materiali transparent, ajo duhet të shënohet qartë me tregues vizualë.

4.2.2.4 Ndriçimi

1. Vlerat minimale të ndriçimit mesatar në zonat e udhëtarëve duhet të jenë sipas pikës 4.1.2 të specifikimit të referuar në shtojcën A, indeksi 6. Kërkesat në lidhje me uniformitetin e këtyre vlerave nuk janë të zbatueshme për përputhjen me këtë TSI.

4.2.2.5 Tualete

1. Kur tualetet vendosen në një tren, duhet të sigurohet një tualet universal i aksesueshëm nga hapësira e karrigeve me rrota.

2. Tualeti standard duhet të jetë në përputhje me kërkesat e pikave 5.3.2.2 dhe 5.3.2.3.

3. Tualeti universal duhet të jetë në përputhje me kërkesat e pikave 5.3.2.2 dhe 5.3.2.4.

4. Kur tualetet vendosen në një tren, duhet të sigurohet një pajisje për ndërrimin e pelenave të foshnjës. Nëse nuk ofrohen ambiente të veçanta për çerdhe ose nëse sigurohen ambiente të veçanta për çerdhe, por nuk janë të aksesueshme për një përdorues të karrigeve me rrota, një tavolinë duhet të inkorporohet brenda tualetit universal. Ai duhet të jetë në përputhje me kërkesat e pikës 5.3.2.5.

4.2.2.6 Rrugë të lira

1. Nga hyrja e mjetit, seksioni i rrugës së lirë duhet të jetë si më poshtë:

- ndërmjet mjeteve sipas figurës G1, të shtojcës G;
- ndërmjet mjeteve lidhëse të një grupi të vetëm treni, sipas figurës G2, të shtojcës G;
- nga dhe për dyert e aksesueshme për karriget me rrota, hapësirat për karriget me rrota dhe zonat e aksesueshme për karriget me rrota, duke përfshirë akomodimin e gjumit dhe tualetet universale nëse ofrohen, sipas figurës G3, të shtojcës G.

2. Kërkesa për lartësinë minimale nuk ka nevojë të verifikohet në:

- të gjitha zonat e mjeteve me dy kate;
- rruga dhe zonat e dyerve të mjeteve me një kat.

Në ato zona, lartësia e reduktuar pranohet si pasojë e kufizimeve strukturore (hapësira fizike).

3. Një hapësirë rrotullimi, me një diametër minimal prej 1500 mm, duhet të sigurohet ngjitur me hapësirën e karrigeve me rrota dhe në vende të tjera ku karriget me rrota supozohet të rrotullohen 180º. Hapësira e karrigeve me rrota mund të jetë pjesë e harkut të kthesës.

4. Nëse kërkohet një ndryshim në drejtim për një përdorues të karriges me rrota, gjerësia e rrugës së lirë të të dy korridoreve duhet të jetë në përputhje me tabelën H1, të shtojcës H.

4.2.2.7 Informacioni i klientit

4.2.2.7.1 Të përgjithshme

1. Do të jepet informacioni i mëposhtëm:

- Informacioni i sigurisë dhe udhëzimet e sigurisë;
- Udhëzime zanore sigurie të shoqëruara me sinjale të dukshme në rast emergjence;
- Shenjat e paralajmërimit, ndalimit dhe veprimeve të detyrueshme;
- Informacion në lidhje me itinerarin e trenit, duke përfshirë informacionin për vonesat dhe ndalesat e paplanifikuara;
- Informacion në lidhje me vendndodhjen e objekteve në bord.

2. Informacioni vizual duhet të jetë në kontrast me sfondin e tij.

3. Shkronjat e përdorura për tekste duhet të jenë lehtësisht të lexueshme.

4. Informacioni kohor i paraqitur me shifra do të jetë në sistemin 24-orësh.

4.2.2.7.2 Sinjalizime, piktograme dhe informacione prekëse

1. Të gjitha shenjat e sigurisë, paralajmërimit, veprimit të detyrueshëm dhe ndalimit do të përfshijnë piktograme dhe dizajnohen sipas specifikimeve të referuara në shtojcën A, indeksi 7.

2. Nuk duhet të ketë më shumë se pesë piktograme, së bashku me një shigjetë drejtimi, që tregojnë një drejtim të vetëm të vendosur ngjitur me njëri-tjetrin në një vend të vetëm.

3. Piktogramet e mëposhtme specifike pajisen me simbolin e karriges me rrota, në përputhje me shtojcën N:

- Informacion udhëzues për pajisjet e aksesueshme për karriget me rrota;
- Tregimi i vendndodhjes së derës së aksesueshme për karriget me rrota jashtë trenit;
- Tregimi i hapësirës së karrigeve me rrota brenda trenit;
- Tregimi i tualetit universal.

Simbolet mund të kombinohen me simbole të tjera (për shembull: numri i karrocës, tualeti, etj.).

4. Aty ku vendosen qarqe induktive, këto duhet të tregohen me një piktogram që përputhet me shtojcën K.

5. Në tualetet universale, ku sigurohen parmakë me mentesha, duhet të sigurohet një piktogram që tregon shinat si në pozicionet e vendosura ashtu edhe në ato të vendosura.

6. Nëse një mjet ofron vende të rezervuara, atëherë numri ose shkronja e atij mjeti (siç përdoret në sistemin e rezervimit) do të shfaqet jashtë ose ngjitur me të gjitha dyert e tij të hyrjes. Numri ose shkronja duhet të shfaqen me karaktere jo më pak se 70 mm të larta dhe duhet të jenë të dukshme kur dera është e hapur dhe e mbyllur.

7. Nëse sediljet identifikohen me numra ose shkronja, numri ose shkronja e sediljes duhet të shfaqet në ose ngjitur me çdo ndenjëse me karaktere jo më pak se 12 mm të larta. Numra dhe shkronja të tilla duhet të jenë në kontrast me sfondin e tyre.

8. Shenjat e informacionit të prekshëm duhet të vendosen në:

- Tualete dhe akomodim për të fjetur me akses për karriget me rrota, për informacion funksional dhe pajisje për thirrje ndihme nëse është e nevojshme;
- Mjetet lëvizëse, për butonin e hapjes/mbylljes së dyerve të aksesueshme për udhëtarët dhe thirrjes për pajisje ndihmëse.

4.2.2.7.3 Informacion vizual dinamik

1. Destinacioni ose itinerari përfundimtar shfaqet në pjesën e jashtme të trenit në anën e platformës ngjitur me të paktën një nga dyert e hyrjes së udhëtarëve në një minimum mjetesh alternative të trenit.

2. Kur trenat funksionojnë në një sistem, në të cilin informacioni vizual dinamik jepet në platformën e stacionit çdo 50 m ose më pak, dhe informacioni i destinacionit ose itinerarit jepet gjithashtu në pjesën e përparme të trenit, nuk është e detyrueshme të jepet informacion në anët e trenit.

3. Destinacioni ose itinerari përfundimtar i trenit duhet të shfaqet brenda çdo mjeti.

4. Ndalesa tjetër e trenit duhet të shfaqet në mënyrë të tillë që të mund të lexohet nga një minimum prej 51% të vendeve të udhëtarëve brenda çdo mjeti, duke përfshirë 51% të vendeve prioritare, dhe nga të gjitha hapësirat e karrigeve me rrota.

5. Ky informacion duhet të shfaqet të paktën dy minuta para mbërritjes në stacionin përkatës. Nëse stacioni tjetër është më pak se dy minuta nga koha e planifikuar e udhëtimit, stacioni tjetër do të shfaqet menjëherë pas nisjes nga stacioni i mëparshëm.

6. Kërkesa për të bërë të dukshme informacionin e destinacionit dhe "ndalimit të ardhshëm" nga 51 % e vendeve të udhëtarëve nuk zbatohet për vagonët e udhëtarëve ku ndarjet kanë një maksimum prej 8 vendesh dhe shërbehen nga një korridor ngjitur. Megjithatë, ky informacion duhet të jetë i dukshëm për një person që qëndron në një korridor jashtë një ndarjeje dhe për një udhëtar që zë një hapësirë për karrige me rrota.

7. Informacioni për ndalesën e ardhshme mund të shfaqet në të njëjtën mënyrë si destinacioni përfundimtar. Megjithatë, ai do të kthehet për të treguar destinacionin përfundimtar sapo treni të ndalojë.

8. Nëse sistemi është i automatizuar, do të jetë e mundur të shtypni ose korrigjoni informacionin e pasaktë ose të gabuar.

9. Ekranet e brendshme dhe të jashtme duhet të jenë në përputhje me kërkesat e pikës 5.3.2.7. Në këtë pikë, termi "shfaqje" do të kuptohet si çdo mbështetje e informacionit dinamik.

4.2.2.7.4 Informacion zanor dinamik

1. Treni duhet të pajiset me një sistem dëgjimi me altoparlant, i cili përdoret ose për njoftime rutinë, ose emergjente nga makinisti ose nga një anëtar tjetër i ekuipazhit që ka përgjegjësi specifike për udhëtarët.

2. Sistemi i dëgjimit me altoparlant mund të funksionojë në një bazë manuale, të automatizuar ose të paraprogramuar. Nëse sistemi i dëgjimit me altoparlant është i automatizuar, do të jetë e mundur të fshihet ose të korrigjohet informacioni i pasaktë, ose i gabuar.

3. Sistemi i dëgjimit me altoparlant duhet të jetë në gjendje të lajmërojë destinacionin dhe stacionin e ardhshëm të trenit në çdo ndalesë ose në nisje nga çdo ndalesë.

4. Sistemi i dëgjimit me altoparlant duhet të jetë në gjendje të njoftojë ndalimin e ardhshëm të trenit të paktën dy minuta para mbërritjes së trenit në atë ndalesë. Nëse stacioni tjetër është më pak se dy minuta nga koha e planifikuar e udhëtimit, stacioni tjetër do të lajmërohet menjëherë pas nisjes nga stacioni i mëparshëm.

5. Informacioni i folur duhet të ketë një nivel minimal STI-PA prej 0,45, në përputhje me specifikimet e referuara në shtojcën A, indeksi 5. Sistemi i dëgjimit me altoparlant duhet të plotësojë kërkesat në të gjitha vendet e sediljeve dhe hapësirat e karrigeve me rrota.

4.2.2.8 Ndryshimet e lartësisë

1. Shkallët e brendshme (përveç atyre për akses të jashtëm) duhet të kenë një lartësi maksimale prej 200 mm dhe një thellësi minimale prej 280 mm, të matur në boshtin qendror të shkallëve. Për trenat me dy kate lejohet të zvogëlohet kjo vlerë në 270 mm për shkallët që hyjnë në katin e sipërm dhe të poshtëm.

2. Minimumi, hapi i parë dhe i fundit duhet të tregohen nga një brez kontrasti me një thellësi prej 45 mm deri në 55 mm që shtrihet gjerësia e plotë e shkallëve si në sipërfaqen e përparme ashtu edhe në sipërfaqen e sipërme.

3. Shkallët e përbëra nga më shumë se tre shkallë duhet të jenë të pajisura me parmakë në të dyja anët dhe në dy nivele. Parmaku më i lartë do të vendoset në një lartësi prej 850 mm deri në 1000 mm mbi nivelin e dyshemesë. Parmaku i poshtëm duhet të vendoset në një lartësi prej 500 mm deri në 750 mm mbi nivelin e dyshemesë.

4. Shkallët e përbëra nga një, dy ose tre shkallë duhet të pajisen në të dyja anët me të paktën një parmak ose send tjetër që mund të përdoret për stabilitet personal.

5. Parmakët duhet të jenë në përputhje me pikën 4.2.2.9.

6. Asnjë hap nuk lejohet midis hollit të një dere të jashtme të aksesueshme për karriget me rrota, hapësirës së karrigeve me rrota, një ndarje universale të gjumit dhe tualetit universal, përveç një shiriti të pragut të derës që nuk duhet të kalojë 15 mm në lartësi ose me përjashtim të rastit kur sigurohet një ashensor për të kapërcyer hapin. Ashensori duhet të jetë në përputhje me kërkesat e pikës 5.3.2.10.

7. Për rampat në mjetet hekurudhore, pjerrësia maksimale nuk duhet të kalojë vlerat e mëposhtme:

Tabela 6. Pjerrësia maksimale për rampat në mjetet lëvizëse.

Gjatësia e rampës	Gradient maksimal (gradë)	Gradienti maksimal (%)
Shtigjet midis hollit të një dere të jashtme të aksesueshme për karriget me rrota, hapësirës së karrigeve me rrota, një akomodimi për të fjetur për karriget me rrota dhe tualetit universal		
Deri në 840 mm në karrocat me një kuvertë	6,84	12
Deri në 840 mm në karrocat me dy kate	8,5	15

> 840 mm	3,58	6,25
Zonat e tjera të trenit		
> 1000 mm	6,84	12
600 mm deri në 1000 mm	8,5	15
Më pak se 600 mm	10,2	18
Shënim. Këto pjerrësi duhet të maten kur mjeti është i palëvizshëm në binar të drejtë dhe të nivelit.		

4.2.2.9 Parmakët

1. Të gjithë parmakët e vendosur në një mjet duhet të jenë të rrumbullakëta në seksion me një diametër të jashtëm prej 30 mm deri në 40 mm dhe duhet të kenë një distancë minimale të qartë prej 45 mm në çdo sipërfaqe ngjitur, përveç montimeve të saj.

2. Nëse parmaku është i lakuar, rrezja në pjesën e brendshme të kurbës duhet të jetë së paku 50 mm.

3. Të gjithë parmakët duhet të jenë në kontrast me sfondin e tyre.

4. Dyert e jashtme duhet të pajisen me parmakë në të dyja anët, të vendosura nga brenda sa më afër që të jetë e mundur me murin e jashtëm të mjetit. Përjashtim mund të bëhet për njërën anë të derës nëse është e pajisur me një pajisje të tillë si një ashensor në bord.

5. Këta parmakë do të jenë:

- parmakë vertikale që do të shtrihen nga 700 mm në 1200 mm mbi pragun e shkallës së parë për të gjitha dyert e jashtme;

- parmakë shtesë në një lartësi ndërmjet 800 mm dhe 900 mm mbi shkallën e parë të përdorshme dhe paralele me pjesën e dalëse të shkallës për portat e dyerve me më shumë se dy shkallë hyrjeje.

6. Aty ku pjesa e lirë e rrugës është më e ngushtë se 1000 mm dhe më e gjatë se 2000 mm, do të ketë parmakë ose mbajtëse dore të parashikuara në, ose ngjitur me ndarëset ndërmjet vagonëve për përdorim udhëtarësh.

7. Aty ku hapësira e lirë e kalimit është më e gjerë se ose e barabartë me 1000 mm parmakët, ose mbajtëset duhet të sigurohen në vendkalim.

4.2.2.10 Akomodimi për të fjetur me akses për karrige me rrota

1. Kur një tren është i pajisur me akomodim për të fjetur për udhëtarët, ai duhet të sigurojë një mjet që përmban të paktën një vendqëndrim të aksesueshëm për karriget me rrota.

2. Nëse në një tren ka më shumë se një vagon për gjumë për udhëtarët, në tren duhet të ketë jo më pak se dy akomodime për të fjetur me karrige me rrota.

3. Nëse një mjet hekurudhor ofron strehim të aksesueshëm për karriget me rrota, pjesa e jashtme e derës përkatëse të mjetit dhe derës së akomodimit të aksesueshëm për karriget me rrota duhet të shënohen me një shenjë në përputhje me shtojcën K.

4. Hapësira e brendshme e akomodimit për karriget me rrota duhet të marrë parasysh kërkesat e pikës 4.2.2.6 për veprimet e pritshme nga përdoruesi i karriges me rrota në akomodimin e fjetjes.

5. Akomodimi i fjetjes duhet të jetë i pajisur me jo më pak se dy pajisje për thirrje ndihmëse, të cilat kur përdoren, do t'i dërgojnë një sinjal një personi që mund të ndërmarrë veprimet e duhura, ata nuk kanë nevojë për komunikim.

6. Ndërveprimi i pajisjeve të thirrjes për ndihmë duhet të jetë siç përcaktohet në pikën 5.3.2.6.

7. Një pajisje për thirrje ndihme duhet të vendoset jo më shumë se 450 mm mbi dysheme, e matur vertikalisht nga sipërfaqja e dyshemesë deri në qendër të komandimit. Ai duhet të jetë i pozicionuar në mënyrë që kontrolli të mund të arrihet nga një person i shtrirë në dysheme.

8. Pajisja tjetër e thirrjes për ndihmë duhet të jetë jo më pak se 600 mm dhe jo më shumë se 800 mm mbi dysheme, e matur vertikalisht në qendër të komandimit.

9. Këto dy pajisje për thirrje ndihme duhet të vendosen në sipërfaqe të ndryshme vertikale të akomodimit të fjetjes.

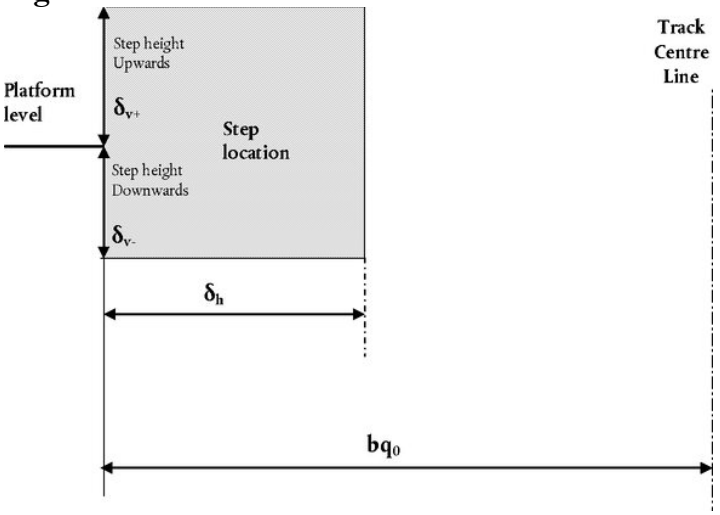
10. Mjetet për thirrje ndihme duhet të jenë të dallueshme nga çdo komandë tjetër brenda dhomës së fjetjes, të jenë të ngjyrosura ndryshe nga pajisjet e tjera të kontrollit dhe në kontrast me sfondin e tyre.

4.2.2.11 Pozicioni i hapit për hyrjen dhe daljen nga mjeti

4.2.2.11.1 Kërkesat e përgjithshme

1. Duhet të demonstrohet se pika e vendosur në pozicionin qendror në pragun e hyrjes të secilës derë hyrjeje udhëtarësh në të dyja anët e një mjeti në gjendje pune me rrota të reja që qëndrojnë në qendër mbi shina, duhet të vendoset brenda sipërfaqes së identifikuar si "vendndodhja e hapave" në figurën 1 më poshtë.

Figura 1



Teksti i imazhit

2. vlerat e bq0 , δh , δν+ dhe δν – varen nga lloji i platformës ku synohet të ndalojë mjetet lëvizëse. Ato do të jenë si më poshtë:

- bq0 do të llogaritet bazuar në matësin e trasesë në të cilën synohet të operojë treni në përputhje me specifikimet e referuara në shtojcën A, indeksi 8. Matësit përcaktohen në kapitullin 4.2.3.1;
- δ h , δν + dhe δ ν – janë përcaktuar në tabelat 7–9.

Tabela 7 për të gjithë mjetet hekurudhore të destinuara për të ndaluar, në funksionim normal, në platforma me lartësi 550 mm:

Tabela 7. Vlerat e δ_h , δ_{v+} dhe δ_{v-} për një platformë 550 mm.

	δ_h mm	δ_{v+} mm	δ_{v-} mm
Në një rrugë të drejtë në nivel	200	230	160
Në një trase me rreze kthese 300 m	290	230	160

Tabela 8 për të gjithë mjetet hekurudhore të destinuara për të ndaluar, në funksionim normal, në platformat me lartësi 760 mm:

Tabela 8. Vlerat e δ_h , δ_{v+} dhe δ_{v-} për një platformë 760 mm.

	δ_h mm	δ_{v+} mm	δ_{v-} mm
Në një rrugë të drejtë në nivel	200	230	160
Në një trase me rreze kthese 300 m	290	230	160

Tabela 9 për të gjithë mjetet hekurudhore që synojnë të ndalojnë, në funksionim normal, në të dyja platformat me lartësi 760 mm dhe platformat me lartësi 550 mm, dhe që kanë dy ose më shumë hapa aksesi:

Për një hap, zbatohen vlerat e tabelës 7 më sipër, dhe për hapin tjetër drejt pjesës së brendshme të trenit, zbatohen vlerat e mëposhtme, bazuar në një lartësi nominale të platformës prej 760 mm:

Tabela 9. Vlerat e δ_h , δ_{v+} dhe δ_{v-} për hapin e dytë për një platformë 760 mm

	δ_h mm	**δ_{v+} mm**	**δ_{v-} mm**
Në një rrugë të drejtë në nivel	380	230	160
Në një trase me rreze kthese 300 m	470	230	160

3. Dokumentacioni teknik i kërkuar në pikën 4.2.12 përfshin informacion për lartësinë dhe zhvendosjen e platformës teorike që rezulton në një hendek vertikal (δ v+) prej 230 mm dhe në një hendek horizontal (δ h) prej 200 mm nga pika e vendosur në pozicionin qendror të pragut së shkallës më të ulët të nivelit të drejtë të trenit.

4.2.2.11.2 Hapat e hyrjes/daljes

1. Të gjitha shkallët për hyrje dhe dalje nuk duhet të jenë të rrëshqitshme, dhe duhet të kenë një gjerësi të qartë efektive sa gjerësia e derës.

2. Shkallët e brendshme për akses të jashtëm duhet të kenë një thellësi minimale prej 240 mm ndërmjet skajeve vertikale të shkallës dhe një lartësi maksimale prej 200 mm. Lartësia e çdo hapi mund të rritet në një maksimum prej 230 mm nëse mund të demonstrohet se kjo arrin një reduktim prej një në numrin total të hapave të kërkuar.

3. Lartësia në rritje e çdo hapi duhet të jetë e barabartë.

4. Minimumi hapat e parë dhe të fundit do të tregohen nga një brez kontrasti me një thellësi prej 45 mm deri në 55 mm që shtrihet minimalisht 80% të gjerësisë së shkallëve në sipërfaqen e sipërme të hapit. Një brez i ngjashëm do të tregojë sipërfaqen e përparme të hapit të fundit kur hyni në njësi.

5. Një shkallë e hyrjes së jashtme, fikse ose e lëvizshme, duhet të ketë një lartësi maksimale prej 230 mm ndërmjet shkallëve dhe një thellësi minimale prej 150 mm.

6. Nëse është vendosur një dërrasë shkallësh dhe është një zgjatim i një pragu dere jashtë mjetit, dhe nuk ka ndryshim në nivel ndërmjet dërrasës së shkallës dhe dyshemesë së mjetit, kjo nuk do të konsiderohet si një shkallë për qëllimet e këtij specifikimi. Një rënie minimale e nivelit, me një maksimum prej 60 mm, ndërmjet sipërfaqes së dyshemesë në pragun e derës dhe asaj të pjesës së jashtme të mjetit, e përdorur për drejtimin dhe mbylljen e derës është gjithashtu e lejueshme dhe nuk duhet të konsiderohet si një shkallë.

7. Qasja në korridorin e mjetit do të arrihet me maksimum 4 hapa nga të cilët njëri mund të jetë i jashtëm.

8. Mjetet hekurudhore që synojnë të ndalojnë, në funksionim normal, në platformat ekzistuese nën lartësinë 380 mm dhe që kanë dyert e hyrjes së udhëtarëve mbi platformë, nuk duhet të jenë në përputhje me pikat 2 dhe 5 më sipër nëse mund të demonstrohet se kjo arrin një shpërndarje më të barabartë të lartësisë së shkallëve.

4.2.2.12 Ndihmat për hipje

1. Duhet të sigurohet magazinim i sigurt për të siguruar që mjetet ndihmëse të hipjes, duke përfshirë rampat portative, të mos prekin karrigen me rrota të udhëtarit ose mjetin hekurudhor ose të paraqesin ndonjë rrezik për udhëtarët në rast ndalimi të papritur.

2. Llojet e mëposhtme të mjeteve ndihmëse për hipjen mund të jenë të pranishme në mjetet hekurudhore sipas rregullave të përcaktuara në pikën 4.4.3.

4.2.2.12.1 Hap i lëvizshëm dhe pllakë urë

1. Një hap i lëvizshëm është një pajisje e tërhequr e integruar në tren më e ulët se niveli i pragut të derës, plotësisht automatik dhe i aktivizuar në lidhje me sekuencat e hapjes/mbylljes së derës.

2. Një pllakë lidhëse është një pajisje e tërhequr e integruar në tren sa më afër nivelit të pragut të derës, plotësisht automatike dhe e aktivizuar në lidhje me sekuencat e hapjes/mbylljes së derës.

3. Në rastin e shkallës së lëvizshme ose pllakës së urës që shtrihet përtej asaj të lejuar nga rregullat e matjes, treni duhet të jetë i ndaluar ndërkohë që hapi ose pllaka zgjatet.

4. Zgjatja e shkallës së lëvizshme ose pllakës së urës duhet të përfundojë përpara se hapja e derës të lejojë kalimin e udhëtarëve dhe anasjelltas, heqja e shkallës ose pllakës mund të fillojë vetëm kur hapja e derës nuk lejon më asnjë kalim të udhëtarëve.

5. Shkallët e lëvizshme dhe pllakat lidhëse duhet të jenë në përputhje me kërkesat e pikës 5.3.2.8.

4.2.2.12.2 Rampa në bord

1. Një rampa në bord është një pajisje që pozicionohet midis pragut të derës së trenit dhe platformës. Mund të jetë manual, gjysmëautomatik ose automatik.

2. Rampat në bord duhet të jenë në përputhje me kërkesat e pikës 5.3.2.9.

4.2.2.12.3 Ashensori në bord

1. Një ashensor në bord është një pajisje e integruar në hyrjen e një treni që duhet të jetë në gjendje të kapërcejë diferencën maksimale të lartësisë midis dyshemesë së trenit dhe platformës së stacionit ku operohet.

2. Kur ashensori është në pozicionin e vendosur, porta e derës duhet të ketë një gjerësi minimale të përdorshme sipas pikës 4.2.2.3.2.

3. Ashensorët në bord duhet të jenë në përputhje me kërkesat e pikës 5.3.2.10.

4.3 Specifikimet funksionale dhe teknike të ndërveprimeve

4.3.1 Ndërveprimet me nënsistemin e infrastrukturës

Tabela 10. Ndërveprimi me nënsistemin e infrastrukturës.

TSI PRM		**INF TSI**	
Parametri	**Pika**	**Parametri**	**Pika**
Pozicioni i hapit për hyrjen dhe daljen e trenit	4.2.2.11	Platformat	4.2.9
Raste specifike për pozicionin e hapit për hyrjen dhe daljen e trenit	7.3.2.6	Raste specifike rreth platformave	7.7

4.3.2 Ndërveprimet me nënsistemin e mjeteve hekurudhore

Tabela 11. Ndërveprimet me nënsistemin e mjeteve hekurudhore.

TSI PRM		**TAP TSI**	
Parametri	**Pika**	**Parametri**	**Pika**
Nënsistemi i mjeteve hekurudhore	4.2.2	Artikuj që lidhen me udhëtarët	4.2.5

4.3.3 Ndërveprimet me nënsistemin e aplikacioneve telematike për udhëtarët

Tabela 12. Ndërveprimet me nënsistemin e aplikacioneve telematike për udhëtarët.

TSI PRM		**TAP TSI**	
Parametri	**Pika**	**Parametri**	**Pika**
Aksesueshmëria në stacion Ndihmë për të hipur dhe zbritur në tren	4.4.1	Trajtimi i informacionit, në lidhje me transportin dhe ndihmën e personave me aftësi të kufizuara dhe personave me lëvizshmëri të zvogëluar.	4.2.6
Ndihmë për të hipur dhe zbritur në tren	4.4.2	Trajtimi i informacionit, në lidhje me transportin dhe ndihmën e personave me aftësi të kufizuara dhe personave me lëvizshmëri të zvogëluar.	4.2.6
Qasja dhe rezervimi	4.4.2	Trajtimi i disponueshmërisë/rezervimit.	4.2.9
Informacioni vizual	4.2.1.10	Trajtimi i dhënies së informacionit në zonën e stacionit.	4.2.12
Informacioni i folur	4.2.1.11	Trajtimi i dhënies së informacionit në zonën e stacionit.	4.2.12
Informacioni i klientit	4.21.7	Trajtimi i dhënies së informacionit në zonën e trenit.	4.2.13

4.4 Rregullat e funksionimit

Rregullat e mëposhtme të funksionimit nuk janë pjesë e vlerësimit të nënsistemeve.

Kjo TSI nuk specifikon rregullat e funksionimit për evakuimin në rast situatash të rrezikshme, vetëm kërkesat teknike përkatëse. Qëllimi i kërkesave teknike për infrastrukturën dhe mjetet hekurudhore është të lehtësojë evakuimin për të gjithë, përfshirë personat me aftësi të kufizuara dhe personat me lëvizshmëri të reduktuar.

4.4.1 Nënsistemi i infrastrukturës

Në zbatim të kërkesave thelbësore në seksionin 3, rregullat e funksionimit specifike për nënsistemin e infrastrukturës, në lidhje me aksesueshmërinë për personat me aftësi të kufizuara dhe personat me lëvizshmëri të reduktuar janë si më poshtë:

- Të përgjithshme

Administratori i infrastrukturës ose administratori i stacionit duhet të ketë një politikë të shkruar për të garantuar që të gjithë personat me aftësi të kufizuara dhe personat me lëvizshmëri të reduktuar të kenë akses në infrastrukturën e udhëtarëve në çdo kohë operacionale, në përputhje me kërkesat teknike të kësaj TSI-je. Për më tepër, politika duhet të jetë në përputhje me politikën e çdo sipërmarrjeje hekurudhore që mund të dëshirojë të përdorë lehtësirat (referojuni pikës 4.4.2) sipas rastit. Politika zbatohet përmes ofrimit të informacionit kryesor për personelin, procedurat dhe trajnimet. Politika e infrastrukturës përfshin, por pa u kufizuar, në rregullat e funksionimit për situatat e mëposhtme:

- Aksesueshmëria në stacion

Rregullat e funksionimit bëhen për të siguruar që informacioni në lidhje me nivelin e aksesit të të gjitha stacioneve është i disponueshëm.

- Stacionet pa staf – Bileta për udhëtarët me shikim të dëmtuar

Rregullat e funksionimit shkruhen dhe zbatohen në lidhje me stacionet pa staf ku bazohen makinat shitëse për shitjen e biletave (referojuni pikës 4.2.1.8). Në situata të tilla, një mjet alternativ biletash, i aksesueshëm për udhëtarët me shikim të dëmtuar, duhet të jetë gjithmonë i disponueshëm (për shembull, lejimi i blerjes ose në tren ose në destinacion).

- Kontrolli i biletave – Kontroll i automatizuar

Në rastet kur kontrolli i automatizuar përdoren për kontrollin e biletave, duhet të zbatohen rregullat operative, ku personave me aftësi të kufizuara dhe personave me lëvizshmëri të reduktuar u ofrohet akses paralel përmes pikave të tilla të kontrollit. Ky akses special do të lejojë përdoruesit e karrigeve me rrota dhe mund të kontrollohet nga stafi ose të jetë automatik.

- Ndriçimi i platformave

Lejohet që ndriçimi të fiket në platformat ku nuk pritet asnjë tren.

- Informacioni vizual dhe i folur – Arritja e korrektësisë

Rregullat e funksionimit zbatohen për të siguruar lidhjen korrekte midis informacionit thelbësor vizual dhe atij të folur (referojuni pikave 4.2.1.10 dhe 4.2.1.11). Stafi që bën njoftimet duhet të ndjekë procedurat standarde për të arritur lidhjen korrekte të informacionit thelbësor.

Reklamat nuk duhet të kombinohen me informacionin e itinerarit.

Shënim. Informacioni i përgjithshëm për shërbimet e transportit publik nuk do të konsiderohet si reklamë për qëllimet e kësaj pike.

- Sistemi i informacionit me zë të udhëtarëve sipas kërkesës

Kur informacioni me zë nuk ofrohet nëpërmjet një sistemi në një stacion (referojuni pikës 4.2.1.11), rregullat e funksionimit zbatohen për të siguruar një sistem informacioni alternativ, ku udhëtarët janë në gjendje të marrin të njëjtin informacion në mënyrë dëgjimore në stacion (p.sh. një shërbim informacioni telefonik me personel ose të automatizuar).

- Platforma – Zona Operacionale e ndihmës për hipjen në karrige me rrota

Sipërmarrja hekurudhore dhe administratori i infrastrukturës ose i stacionit përcaktojnë së bashku zonën(t) në platformën ku ka të ngjarë të përdoret objekti, duke marrë parasysh variacionet e përbërjes së trenit.

Rregullat operative zbatohen për të përcaktuar, aty ku është e mundur, pikën e ndalimit të trenave sipas vendndodhjes së kësaj (ose këtyre) zonave operative.

- Siguria e mjeteve ndihmëse manuale dhe me motor për hipjen në karrige me rrota

Rregullat e operimit zbatohen në lidhje me funksionimin e mjeteve ndihmëse në hipje nga personeli i stacionit (referojuni pikës 4.2.1.14).

Një rregull operativ zbatohet në lidhje me përdorimin nga stafi i pengesës së lëvizshme të sigurisë të vendosur në ashensorët e karrigeve me rrota (referojuni pikës 4.2.1.14).

Rregullat operative zbatohen për të garantuar që personeli të jetë në gjendje të përdorë në mënyrë të sigurt rampat e hipjes, në lidhje me vendosjen, sigurimin, ngritjen, uljen dhe pushimin (referojuni pikës 4.2.1.14).

- Ndihmë për të hipur dhe zbritur në tren

Rregullat operative zbatohen për të siguruar që personeli të jetë i vetëdijshëm se personat me aftësi të kufizuara dhe personat me lëvizshmëri të reduktuar mund të kenë nevojë për ndihmë për të hipur dhe zbritur në tren, dhe do ta ofrojnë një ndihmë të tillë nëse kërkohet.

Kushtet në të cilat ofrohet ndihma për personat me aftësi të kufizuara dhe personat me lëvizshmëri të reduktuar përcaktohen në udhëzimin nr. 15, datë 14.12.2023, "Për shërbimet publike të transportit hekurudhor të udhëtarëve".

- Kalim në nivel i mbikëqyrur i binarëve

Aty ku lejohet kalimi në nivel i mbikëqyrur i binarëve, duhet të zbatohen rregullat e funksionimit për të siguruar që personeli në vendkalimet e shiritit në nivel të mbikëqyrur t'u japë asistencën e duhur personave me aftësi të kufizuara dhe personave me lëvizshmëri të reduktuar, duke përfshirë treguesin se kur është e sigurt të kalosh trasenë.

4.4.2 Nënsistemi i mjeteve hekurudhore

Në zbatim të kërkesave thelbësore në seksionin 3, rregullat e funksionimit specifike për nënsistemin e mjeteve hekurudhore, në lidhje me aksesueshmërinë për personat me aftësi të kufizuara dhe personat me lëvizshmëri të reduktuar janë, si më poshtë:

- Të përgjithshme

Sipërmarrja hekurudhore duhet të ketë një politikë të shkruar për të garantuar aksesin e mjeteve hekurudhore të udhëtarëve në të gjitha kohërat operative, në përputhje me kërkesat teknike të kësaj TSI-je. Për më tepër, politika duhet të jetë në përputhje me politikën e administratorit të infrastrukturës ose administratorit të stacionit (referojuni pikës 4.4.1) sipas rastit. Politika do të zbatohet përmes ofrimit të informacionit të mjaftueshëm për personelin, procedurat dhe trajnimet. Politika e mjeteve hekurudhore përfshin, por pa u kufizuar, në rregulla funksionimi për situatat e mëposhtme:

- Qasja dhe rezervimi i vendeve me përparësi

Ekzistojnë dy kushte të mundshme, në lidhje me vendet e klasifikuara si 'përparësi'; i. i parezervuar; dhe ii. i rezervuar (referojuni pikës 4.2.2.1.2). Në rastin i. rregullat e funksionimit do t'u drejtohen udhëtarëve të tjerë (d.m.th. sigurimi i sinjalistikës) duke u kërkuar atyre që të sigurojnë që t'u jepet përparësi të gjithë personave me aftësi të kufizuara dhe personave me lëvizshmëri të reduktuar që përkufizohen si të pranueshëm për të përdorur ndenjëse të tilla dhe se vendet e zëna prioritare duhet të hiqen sipas rastit. Në rastin ii. rregullat e funksionimit do të zbatohen nga sipërmarrja hekurudhore për të siguruar që sistemi i rezervimit të biletave të jetë i barabartë, në lidhje me personat me aftësi të kufizuara dhe personat me lëvizshmëri të reduktuar. Rregulla të tilla do të sigurojnë që ndenjëset me përparësi të jenë fillimisht të disponueshme për rezervim vetëm nga personat me aftësi të kufizuara

dhe personat me lëvizshmëri të reduktuar deri në një periudhë të caktuar ndërprerjeje përpara nisjes. Pas kësaj periudhe kohore, vendet me përparësi do të vihen në dispozicion të gjithë udhëtarëve, duke përfshirë personat me aftësi të kufizuara dhe personat me lëvizshmëri të kufizuar.

- Transporti i qenve ndihmës

Do të vendosen rregullat e funksionimit për të siguruar që personat me aftësi të kufizuara dhe personat me lëvizshmëri të reduktuar me një qen ndihmës nuk do të tarifohen shtesë.

- Qasja dhe rezervimi i hapësirave të karrigeve me rrota

Rregullat prioritare të aksesit dhe rezervimit të ndenjëseve zbatohen edhe për hapësirat e karrigeve me rrota, me përparësi vetëm përdoruesit e karrigeve me rrota. Për më tepër, rregullat e funksionimit do të parashikojnë i. personat shoqërues të parezervuar; ose ii. të rezervuar të ulur ngjitur ose përballë hapësirës së karrigeve me rrota.

- Qasja dhe rezervimi i ndarjeve universale të gjumit

Rregullat e rezervimit të ndenjëseve me përparësi zbatohen edhe për ndarjet universale të gjumit (referojuni pikës 4.2.2.10). Megjithatë, rregullat operative do të parandalojnë zënien e parezervuar të ndarjeve universale të gjumit (d.m.th. rezervimi i avancuar do të jetë gjithmonë i nevojshëm).

- Ekuipazhi i trenit – aktivizimi i dyerve të jashtme

Do të zbatohen rregullat operative, në lidhje me procedurën për aktivizimin e dyerve të jashtme nga ekuipazhi i trenit për të garantuar sigurinë e të gjithë udhëtarëve, përfshirë personat me aftësi të kufizuara dhe personat me lëvizshmëri të reduktuar (referojuni pikës 4.2.2.3.2).

- Thirrni për ndihmë për pajisje ndihmëse në hapësirën e karrigeve me rrota, tualete universale ose akomodime të aksesueshme për karriget me rrota

Rregullat operative do të zbatohen për të siguruar reagimin dhe veprimin e duhur nga stafi në rast të aktivizimit të pajisjes për thirrje për ndihmë (referojuni paragrafëve 4.2.2.2, 4.2.2.5 dhe 4.2.2.10). Përgjigjja dhe veprimi nuk duhet të jenë të njëjta sipas origjinës së thirrjes për ndihmë.

- Udhëzime zanore të sigurisë në rast emergjence

Do të zbatohen rregullat operative, në lidhje me transmetimin e udhëzimeve të sigurisë zanore tek udhëtarët në rast emergjence (referojuni pikës 4.2.2.7.4). Këto rregulla përfshijnë natyrën e udhëzimeve dhe transmetimin e tyre.

- Informacion vizual dhe zanor – Kontrolli i reklamave

Detajet e linjës në të cilin operon treni do të jenë të disponueshme (sipërmarrja hekurudhore do të vendosë mënyrën në të cilën jepet ky informacion).

Reklamat nuk duhet të kombinohen me informacionin e rrugës.

Shënim. Informacioni i përgjithshëm për shërbimet e transportit publik nuk do të konsiderohet si reklamë për qëllimet e kësaj pike.

- Sistemet automatike të informacionit – Korrigjimi manual i informacionit të pasaktë ose të gabuar

Do të zbatohen rregullat operative për vlefshmërinë dhe aftësinë për të korrigjuar informacionin automatik të gabuar nga ekuipazhi i trenit (referojuni pikës 4.2.2.7).

- Rregullat për tregimin e destinacionit përfundimtar dhe ndalesës së radhës

Do të zbatohen rregullat operative për të siguruar që ndalesa e radhës të lajmërohet jo më vonë se 2 minuta përpara ngjarjes (referojuni pikës 4.2.2.7).

- Rregullat për përbërjen e trenit për t'i bërë pajisjet ndihmëse për hipjen në karrige me rrota të përdorshme sipas rregullimit të platformave

Rregullat e funksionimit do të zbatohen për të marrë parasysh ndryshimet e përbërjes së trenave, në mënyrë që zonat e sigurta të funksionimit për mjetet ndihmëse për hipjen në karrige me rrota të mund të përcaktohen në lidhje me pikën e ndalimit të trenave.

- Siguria e mjeteve ndihmëse manuale dhe me motor për hipjen në karrige me rrota

Rregullat e operimit do të zbatohen në lidhje me funksionimin e mjeteve ndihmëse për hipje nga personeli i trenit dhe i stacionit. Në rastin e pajisjeve manuale, procedurat duhet të sigurojnë që të kërkohet përpjekje minimale fizike nga personeli. Në rastin e pajisjeve me energji elektrike, procedurat duhet të sigurojnë funksionim të sigurt nga veprimi emergjent në rast të humbjes së energjisë. Një rregull operativ duhet të zbatohet në lidhje me përdorimin nga stafi i trenit ose i stacionit të pengesës së lëvizshme të sigurisë të vendosur në ashensorët e karrigeve me rrota.

Rregullat operative do të zbatohen për të siguruar që personeli i trenit dhe i stacionit të jetë në gjendje të operojë në mënyrë të sigurt rampat e hipjes, në lidhje me vendosjen, sigurimin, ngritjen, uljen dhe vendosjen.

- Ndihmë për të hipur dhe zbritur në tren

Do të zbatohen rregullat operative për të siguruar që personeli të jetë i vetëdijshëm se personat me aftësi të kufizuara dhe personat me lëvizshmëri të reduktuar mund të kenë nevojë për ndihmë për të hipur dhe zbritur në tren dhe do të ofrojnë një ndihmë të tillë nëse kërkohet.

Platforma – Zona operacionale e ndihmës për hipjen në karrige me rrota

Sipërmarrja hekurudhore dhe administratori i infrastrukturës ose administratori i stacionit duhet të përcaktojnë së bashku zonën në platformë ku objekti ka të ngjarë të përdoret dhe duhet të demonstrojnë vlefshmërinë e tij. Kjo zonë duhet të jetë në përputhje me platformat ekzistuese ku treni ka të ngjarë të ndalojë.

Si pasojë e sa më sipër, pika e ndalimit të trenit në disa raste do të rregullohet për të përmbushur këtë kërkesë.

Do të zbatohen rregullat operative për të marrë parasysh variacionet e përbërjes së trenave (referojuni pikës 4.2.1.12) në mënyrë që pika e ndalimit të trenave të mund të përcaktohet në lidhje me zonat operacionale të ndihmës për hipje.

- Metoda e urgjencës për të vendosur pllakë lidhëse të lëvizshme

Do të zbatohen rregullat operative për vendosjen emergjente ose vendosjen e pllakës lidhëse në rast të ndërprerjes së energjisë.

- Kombinimet operative të mjeteve hekurudhore në përputhje dhe jo në përputhje me këtë TSI

Kur formohet një tren nga një përzierje e mjeteve hekurudhore të përputhshme dhe të papajtueshme, duhet të zbatohen procedura operative për të siguruar që në tren të sigurohen një minimum prej dy hapësirash për karriget me rrota në përputhje me këtë TSI. Nëse ka tualete në tren, duhet të sigurohet që përdoruesit e karrigeve me rrota të kenë akses në një tualet universal.

Nën kombinime të tilla të mjeteve hekurudhore, duhet të ekzistojnë procedura për të siguruar që informacioni vizual dhe zanor i linjës është i disponueshëm në të gjitha mjetet.

Pranohet që sistemet dinamike të informacionit dhe hapësira e karrigeve me rrota/tualeti universal/thirrja e akomodimit me karrige me rrota për pajisjet ndihmëse mund të mos jenë plotësisht funksionale kur punoni në formacione të tilla.

- Formimi i trenave nga mjete individuale në përputhje me këtë TSI

Kur mjetet që janë vlerësuar individualisht në përputhje me pikën 6.2.7 formohen në një tren, duhet të krijohen procedura operacionale për të siguruar që treni i plotë përputhet me pikën 4.2 të kësaj TSI-je.

4.4.3 Sigurimi i mjeteve ndihmëse për hipje dhe ofrimi i ndihmës

Administratori i infrastrukturës ose administratori i stacionit dhe sipërmarrja hekurudhore do të bien dakord për sigurimin dhe menaxhimin e ndihmave për hipje, si dhe ofrimin e asistencës dhe transportit alternativ, me qëllim që të përcaktohet se cila palë është përgjegjëse për funksionimin e mjeteve ndihmëse. Administratori i infrastrukturës (ose administratori(ët) e stacionit) dhe sipërmarrja hekurudhore duhet të sigurojnë që ndarja e përgjegjësive për të cilat bien dakord të jetë zgjidhja e përgjithshme më e zbatueshme.

Këto marrëveshje përcaktojnë:

- platformat e stacionit ku duhet të operohet një ndihmë për hipje nga administratori i infrastrukturës ose administratori i stacionit dhe mjetet hekurudhore për të cilat do të përdoret;
- platformat e stacionit ku duhet të operohet një ndihmë për hipje nga sipërmarrja hekurudhore dhe mjetet hekurudhore për të cilat do të përdoret;
- mjetet hekurudhore ku duhet të sigurohet dhe operohet një ndihmë për hipjen nga sipërmarrja hekurudhore dhe platforma e stacionit ku do të përdoret;
- mjetet hekurudhore ku duhet të sigurohet ndihma për hipjen nga sipërmarrja hekurudhore dhe të operohet nga administratori i infrastrukturës ose administratori i stacionit, dhe platformat e stacionit ku do të përdoret;
- kushtet për ofrimin e transportit alternativ kur:
- platforma nuk mund të arrihet përmes një rruge pa pengesa; ose
- nuk mund të ofrohet asistencë për vendosjen e një ndihme për hipjen midis platformës dhe mjeteve hekurudhore.

4.5 Rregullat e mirëmbajtjes

4.5.1 Nënsistemi i infrastrukturës

Administratori i infrastrukturës ose administratori i stacionit duhet të ketë procedura që përfshijnë ofrimin e ndihmës alternative për personat me aftësi të kufizuara dhe personat me lëvizshmëri të reduktuar gjatë mirëmbajtjes, zëvendësimit ose riparimit të objekteve që janë për përdorim të personave me aftësi të kufizuara dhe personave me aftësi të reduktuara.

4.5.2 Nënsistemi i mjeteve hekurudhore

Nëse një objekt që është përfshirë për personat me aftësi të kufizuara dhe personat me lëvizshmëri të reduktuar bëhet me defekt (kjo përfshin shenjat prekëse), ndërmarrja hekurudhore duhet të sigurojë që ka procedura që objekti të riparohet ose zëvendësohet brenda 6 ditëve të punës nga raportimi i ndodhisë.

4.6 Kualifikimet profesionale

Kualifikimet profesionale të personelit që kërkohen për funksionimin dhe mirëmbajtjen e infrastrukturës ose nënsistemeve të mjeteve hekurudhore, sipas fushëveprimit teknik të përcaktuar në pikën 1.1 dhe sipas pikës 4.4 që jep listën e rregullave operative, të lidhura me këtë TSI, janë si më poshtë:

Trajnimi profesional i personelit që kryen detyrat e shoqërimit të trenave, ofrimin e shërbimit dhe ndihmës për udhëtarët në një stacion dhe shitjen e biletave do të përfshijë temën e ndërgjegjësimit dhe barazisë për aftësinë e kufizuar, duke përfshirë nevojat specifike të të gjithë personave me aftësi të kufizuara dhe personave me aftësi të reduktuara.

Trajnimi profesional i inxhinierëve dhe drejtuesve, përgjegjës për mirëmbajtjen dhe funksionimin e infrastrukturës ose mjeteve hekurudhore, do të përfshijë temën e ndërgjegjësimit dhe barazisë për aftësinë e kufizuar, duke përfshirë nevojat specifike të të gjithë personave me aftësi të kufizuara dhe personave me lëvizshmëri të reduktuar.

4.7 Kushtet e shëndetit dhe sigurisë

Nuk ka asnjë kërkesë specifike në objektin e kësaj TSI-je, në lidhje me kushtet e shëndetit dhe sigurisë së personelit të kërkuar për funksionimin e infrastrukturës ose nënsistemit të mjeteve hekurudhore dhe as për zbatimin e TSI-së.

4.8 Regjistrat e infrastrukturës dhe mjeteve lëvizëse

4.8.1 Regjistri i infrastrukturës

Karakteristikat e infrastrukturës që duhet të regjistrohen në "Regjistrin e infrastrukturës hekurudhore" do të renditen në regjistrin e mjeteve hekurudhore.

4.8.2 Regjistri i mjeteve hekurudhore

Karakteristikat e mjeteve hekurudhore që duhet të regjistrohen në "Regjistrin Evropian të llojeve të autorizuara të automjeteve" do të renditen në regjistrin e mjeteve hekurudhore.

5. Përbërësit e ndërveprimit

5.1 Përkufizimi

Sipas pikës 51, të nenit 5, të Kodit, "përbërësit e ndërveprimit" janë çdo përbërës elementar, grup përbërësish, disa pjesë ose një tërësi pjesësh të pajimeve të përfshira ose që synohen për t'u përfshirë në një nënsistem, nga të cilët varet direkt ose indirekt ndërveprimi i sistemit hekurudhor, përfshirë edhe objektet materiale dhe jomateriale, siç është softueri.

5.2 Zgjidhje inovative

Siç thuhet në pikën 4.1 të kësaj TSI-je, zgjidhjet inovative mund të kërkojnë specifikime të reja dhe/ose metoda të reja vlerësimi. Këto specifikime dhe metoda vlerësimi do të zhvillohen me procesin e përshkruar në nenin 6 të rregullores.

5.3 Lista dhe karakteristikat e përbërësve

Përbërësit e ndërveprimit mbulohen nga dispozitat përkatëse të Kodit dhe janë renditur më poshtë.

5.3.1 Infrastruktura

Artikujt e mëposhtëm janë identifikuar si përbërës të ndërveprimit për infrastrukturën:

5.3.1.1. Ekranet

1. Ekranet duhet të jenë të madhësisë për të treguar emrat e stacioneve individuale ose fjalët e mesazheve. Emri i çdo stacioni, ose fjalët e mesazheve, do të shfaqet për një minimum prej 2 sekondash.

2. Nëse përdoret një ekran lëvizës (ose horizontal ose vertikal), çdo fjalë e plotë duhet të shfaqet për një minimum prej 2 sekondash dhe shpejtësia e lëvizjes horizontale nuk duhet të kalojë 6 karaktere për sekondë.

3. Ekranet do të projektohen dhe vlerësohen për një zonë përdorimi të përcaktuar nga distanca maksimale e shikimit sipas formulës së mëposhtme:

Distanca e leximit në mm e ndarë me 250 = madhësia e shkronjave (për shembull: 10 000 mm/250 = 40 mm).

5.3.1.2 Rampat e platformës

1. Rampat do të projektohen dhe vlerësohen për një zonë përdorimi të përcaktuar nga boshllëku maksimal vertikal që mund të kapërcejnë brenda një pjerrësi maksimale prej 18%.

2. Rampat duhet të akomodojnë një karrige me rrota me karakteristika të detajuara në shtojcën M.

3. Rampat duhet të përballojnë një peshë prej të paktën 300 kg, të vendosura në qendër të pajisjes të shpërndarë në një sipërfaqe prej 660 mm me 660 mm.

4. Nëse rampa funksionon me energji elektrike, ajo duhet të përfshijnë një metodë të funksionimit manual nëse rryma ndërpritet.

5. Sipërfaqja e rampës duhet të jetë rezistente ndaj rrëshqitjes dhe duhet të ketë një gjerësi të qartë efektive prej të paktën 760 mm.

6. Rampat që kanë një gjerësi të qartë më të vogël se 1 000 mm duhet të kenë skaje të ngritura në të dyja anët për të parandaluar rrëshqitjen e rrotave të ndihmës lëvizëse.

7. Mbështetjet në të dyja skajet e rampës duhet të jenë të pjerrëta dhe nuk duhet të jenë më të larta se 20 mm. Ata duhet të kenë breza paralajmërues rreziku të kundërta.

8. Rampa duhet të jetë e pajisur me një mekanizëm për vendosjen e sigurt të rampës në mënyrë që të mos jetë subjekt i zhvendosjes kur përdoret për hipje ose zbritje.

9. Rampa duhet të pajiset me shenja kontrasti.

5.3.1.1.3 Ashensorët e platformës

1. Ashensorët do të projektohen dhe vlerësohen për një zonë përdorimi të përcaktuar nga boshllëku maksimal vertikal që mund të kapërcejnë.

2. Ashensorët duhet të akomodojnë një karrige me rrota me karakteristika të detajuara në shtojcën M.

3. Ashensorët duhet të përballojnë një peshë prej të paktën 300 kg, të vendosur në qendër të pajisjes të shpërndarë në një sipërfaqe prej 660 mm me 660 mm.

4. Sipërfaqja e platformës së ngritjes duhet të jetë rezistente ndaj rrëshqitjes.

5. Në nivelin e sipërfaqes, platforma e ngritjes duhet të ketë një gjerësi minimale të pastër prej 800 mm dhe një gjatësi prej 1 200 mm. Sipas shtojcës M, një gjatësi shtesë prej 50 mm do të jetë e disponueshme për këmbët mbi një lartësi prej 100 mm mbi platformën e ashensorit, duke marrë parasysh orientimet brenda dhe jashtë të përdoruesit të karriges me rrota.

6. Pllaka lidhëse që kapërcen hendekun midis platformës së ashensorit dhe dyshemesë së karrocës duhet të ketë një gjerësi minimale prej 760 mm.

7. Aty ku sigurohet, çdo kontroll për vendosjen, uljen në nivelin e tokës, ngritjen dhe vendosjen e ashensorit duhet të kërkojë presion të vazhdueshëm manual nga operatori dhe nuk duhet të lejojë një sekuencë të gabuar të ngritjes kur platforma e ashensorit është e zënë.

8. Ashensori duhet të përfshijë një metodë vendosjeje, uljeje në nivelin e tokës me një banor në ashensor dhe ngritjes dhe vendosjes së ashensorit bosh nëse fuqia e ashensorit stakohet.

9. Asnjë pjesë e platformës së ashensorit nuk duhet të lëvizë me një shpejtësi më të madhe se 150 mm/sekondë gjatë uljes dhe ngritjes së një udhëtari dhe nuk duhet të kalojë 600 mm/sekondë gjatë vendosjes ose grumbullimit (përveç nëse ashensori vendoset ose punon manualisht).

10. Nxitimi maksimal i platformës së ngritjes horizontale dhe vertikale kur është i zënë duhet të jetë 0,3 g.

11. Platforma e ashensorit duhet të jetë e pajisur me barriera për të parandaluar që ndonjë nga rrotat e një karrigeje me rrota të rrokulliset nga platforma e ashensorit gjatë funksionimit të saj.

12. Një pengesë e lëvizshme ose veçori e natyrshme e projektimit duhet të parandalojë që një karrige me rrota të rrokulliset nga skaji më afër mjetit derisa ashensori të jetë në pozicionin e tij plotësisht të ngritur.

13. Secila anë e platformës së ngritjes, e cila shtrihet përtej mjetit në pozicionin e saj të ngritur, duhet të ketë një pengesë me lartësi minimale 25 mm. Barriera të tilla nuk duhet të ndërhyjnë në manovrimin brenda ose jashtë rreshtit.

14. Barriera e skajit të ngarkimit (barriera e jashtme) e cila funksionon si një rampë ngarkimi kur ashensori është në nivelin e tokës, duhet të jetë i mjaftueshëm kur ngrihet ose mbyllet, ose duhet të sigurohet një sistem shtesë, për të parandaluar një karrige me rrota me rrota që të kalojë mbi të ose ta mposhtë atë.

15. Ashensori duhet të lejojë orientimin brenda dhe jashtë të përdoruesit të karriges me rrota.

16. Ashensori duhet të pajiset me shenja të kundërta.

5.3.2 Mjetet hekurudhore

Termat e mëposhtëm janë identifikuar si përbërës të ndërveprimit për mjetet hekurudhore.

5.3.2.1 Ndërveprimi i pajisjes së kontrollit të derës

1. Një pajisje e kontrollit të derës duhet të ketë tregues vizual, mbi ose rreth saj kur aktivizohet dhe duhet të funksionojë me pëllëmbën e dorës, duke ushtruar një forcë jo më të madhe se 15 N.

2. Ai duhet të identifikohet me prekje (për shembull: shenja prekëse); ky identifikim do të tregojë funksionalitetin.

5.3.2.2 Tualete standarde dhe universale, parametra të përbashkët

1. Qendra e çdo doreze të derës, bllokimit ose pajisjes së kontrollit të derës në pjesën e jashtme, ose të brendshme të ndarjes së tualetit duhet të vendoset në një minimum prej 800 mm dhe një maksimum prej 1 100 mm mbi pragun e derës së tualetit.

2. Një tregues vizual dhe i prekshëm (ose i dëgjueshëm) duhet të jepet brenda dhe jashtë tualetit për të treguar kur një derë është mbyllur.

3. Çdo pajisje e kontrollit të derës dhe pajisje të tjera brenda ndarjes së tualetit (përveç objekteve për ndërrimin e pelenave të foshnjës dhe pajisjeve të thirrjes për ndihmë) duhet të funksionojnë duke ushtruar një forcë jo më të madhe se 20 N.

4. Çdo pajisje kontrolli, duke përfshirë sistemin e shpëlarjes, duhet të jetë në kontrast me sipërfaqen e sfondit dhe duhet të identifikohet me prekje.

5. Informacioni i qartë dhe i saktë për funksionimin e çdo pajisjeje kontrolli duhet të sigurohet duke përdorur piktograme dhe duhet të jetë i prekshëm.

6. Sedilja dhe kapaku i tualetit dhe çdo parmak duhet të jenë në kontrast me sfondin.

5.3.2.3 Tualet standard

1. Një tualet standard nuk është projektuar që të jetë i aksesueshëm nga një përdorues i karriges me rrota.

2. Gjerësia minimale e përdorimit të derës duhet të jetë 500 mm.

3. Një parmak i fiksuar vertikal dhe/ose horizontal sipas pikës 4.2.2.9 duhet të sigurohet ngjitur me sediljen e tualetit dhe lavamanit.

5.3.2.4 Tualet universal

1. Një tualet universal është një tualet i projektuar për t'u përdorur nga të gjithë pasagjerët duke përfshirë të gjithë personat me aftësi të kufizuara dhe personat me lëvizshmëri të zvogëluar.

2. Zona e përdorimit të një tualeti universal përcaktohet nga metoda e përdorur për vlerësimin e tij (A ose B sipas pikës 6.1.3.1).

3. Dera e hyrjes në tualet duhet të sigurojë një gjerësi minimale të qartë të përdorshme prej 800 mm. Kur dera është automatike ose gjysmëautomatike, duhet të jetë e mundur të hapet pjesërisht në mënyrë që të lejohet ndihmësi i përdoruesit të karriges me rrota të largohet dhe të rihyjë në modulin e tualetit.

4. Pjesa e jashtme e derës duhet të shënohet me një shenjë, në përputhje me shtojcën N.

5. Brenda ndarjes së tualetit duhet të ketë hapësirë të mjaftueshme për të mundësuar manovrimin e një karrigeje me rrota, siç përcaktohet në shtojcën M, në një pozicion që lejon transferimin anësor dhe diagonal të personit të karriges me rrota në ndenjësen e tualetit.

6. Duhet të ketë një hapësirë minimale prej 700 mm përpara ndenjëses së tualetit që duhet të ndjekë profilin e ndenjëses.

7. Një parmakë horizontale që përputhet me kërkesat e pikës 4.2.2.9 duhet të sigurohet në secilën anë të ndenjëses së tualetit që shtrihet të paktën deri në skajin e përparmë të ndenjëses së tualetit.

8. Parmaku në anën e aksesueshme të karriges me rrota duhet të jetë i varur në mënyrë të tillë që të mundësojë një transferim të papenguar për përdoruesin e karriges me rrota nga dhe në ndenjësen e tualetit.

9. Sipërfaqja e ndenjëses së tualetit, kur ulet, duhet të jetë në një lartësi prej 450 mm deri në 500 mm mbi nivelin e dyshemesë.

10. Të gjitha lehtësitë duhet të jenë lehtësisht të aksesueshme për një përdorues të karriges me rrota.

11. Kabina e tualetit duhet të pajiset me jo më pak se dy pajisje ndihmëse për thirrje, të cilat, kur operohen, do t'i dërgojnë një sinjal një personi që mund të ndërmarrë veprimet e duhura; ata nuk kanë nevojë të fillojnë një komunikim.

12. Ndërfaqja e pajisjeve të thirrjes për ndihmë duhet të jetë siç përcaktohet në pikën 5.3.2.6.

13. Një pajisje për thirrje për ndihmë duhet të vendoset jo më shumë se 450 mm mbi dysheme, e matur vertikalisht nga sipërfaqja e dyshemesë deri në qendër të komandimit. Ai duhet të jetë i pozicionuar në mënyrë që kontrolli të mund të arrihet nga një person i shtrirë në dysheme.

14. Pajisja tjetër e thirrjes për ndihmë duhet të jetë jo më pak se 800 mm dhe jo më shumë se 1 100 mm mbi dysheme, e matur vertikalisht në qendër të komandimit.

15. Këto dy pajisje ndihmëse për thirrje duhet të vendosen në sipërfaqe të ndryshme vertikale të kabinës në mënyrë që ato të mund të arrihen nga një sërë pozicionesh.

16. Kontrolli i pajisjeve të thirrjes për ndihmë duhet të jetë i dallueshëm nga çdo kontroll tjetër brenda tualetit, të jetë i ngjyrosur ndryshe nga pajisjet e tjera të kontrollit dhe në kontrast me sfondin e tyre.

17. Nëse ofrohet një tavolinë ndërrimi e pelenave për fëmijë, në pozicionin e ulur sipërfaqja e saj e përdorshme duhet të jetë ndërmjet 800 mm dhe 1 000 mm mbi nivelin e dyshemesë.

5.3.2.5 Tavolinë për ndërrimin e pelenave për bebe

1. Sipërfaqja e përdorshme e tavolinës së ndërrimit të pelenave të foshnjës duhet të jetë minimalisht 500 mm e gjerë dhe 700 mm e gjatë.

2. Ai duhet të projektohet për të parandaluar rrëshqitjen e padashur të një foshnjeje, nuk duhet të ketë skaje të mprehta dhe duhet të jetë në gjendje të mbajë një ngarkesë minimale prej 80 kg.

3. Duhet të jetë e mundur të vendoset në pozicionin e vendosur vetëm me njërën dorë, duke përdorur një forcë jo më të madhe se 25 N.

5.3.2.6 Ndërveprimi i pajisjes së thirrjes për ndihmë

Një pajisje për thirrje për ndihmë duhet:

1. Të tregohet me një shenjë me sfond të gjelbër ose të verdhë (sipas specifikimeve të referuara në shtojcën A, indeksi 10) dhe një simbol të bardhë, që përfaqëson një zile ose një telefon; shenja mund të jetë në butonin ose kornizën ose në një piktogram të veçantë;

2. Përfshijnë simbole prekëse;

3. Të lëshojë një tregues vizual dhe të dëgjueshëm për përdoruesin se është përdorur;

4. Jepni informacion shtesë operativ nëse është e nevojshme;

5. Të jetë i operueshëm nga pëllëmba e dorës së një personi dhe të mos kërkojë një forcë më të madhe se 30 N për të vepruar.

5.3.2.7 Ekranet e brendshme dhe të jashtme

1. Emri i çdo stacioni (i cili mund të jetë i shkurtuar) ose fjalët e mesazheve, do të shfaqet për një minimum prej 2 sekondash.

2. Nëse përdoret një ekran me lëvizje (horizontal ose vertikal), çdo fjalë e plotë duhet të shfaqet për një minimum prej 2 sekondash dhe shpejtësia e lëvizjes horizontale nuk duhet të kalojë një mesatare prej 6 karaktere për sekondë.

3. Shkronjat e përdorura për tekste duhet të jenë lehtësisht të lexueshme.

4. Shkronjat e mëdha dhe numrat e përdorur në ekranet e jashtme duhet të kenë një lartësi minimale prej 70 mm në ekranet e përparme dhe 35 mm në ekranet anësore.

5. Ekranet e brendshme do të projektohen dhe vlerësohen për një zonë përdorimi të përcaktuar nga distanca maksimale e shikimit sipas formulës së mëposhtme:

Tabela 13. Zona e përdorimit të ekraneve të brendshme për mjetet hekurudhore.

Largësia e leximit	Lartësia e shkronjave dhe numrave të mëdhenj
< 8 750 mm	(distanca e leximit/250) mm
8 750 deri në 10 000 mm	35 mm
> 10 000 mm	(distanca e leximit/285) mm

5.3.2.8 Mjetet ndihmëse për hipje: shkallë të lëvizshme dhe pllaka urë

1. Një shkallë e lëvizshme ose pllakë urë duhet të projektohet dhe vlerësohet për një zonë përdorimi të përcaktuar nga gjerësia e portës së derës që mund të përshtatet.

2. Forca mekanike e pajisjes duhet të jetë sipas specifikimeve të referuara në shtojcën A, indeksi 11.

3. Duhet të instalohet një mekanizëm i përshtatshëm për të siguruar qëndrueshmërinë e pajisjes në pozicionin e vendosur dhe të tërhequr.

4. Sipërfaqja e pajisjes duhet të jetë rezistente ndaj rrëshqitjes dhe duhet të ketë një gjerësi të qartë efektive sa gjerësia e portës.

5. Pajisja duhet të jetë e pajisur me zbulimin e pengesave sipas specifikimeve të referuara në shtojcën A, indeksi 11.

6. Pajisja duhet të inkorporojë një metodë vendosjeje dhe vendosjeje nëse fuqia në shkallë dështon.

5.3.2.9 Mjetet ndihmëse për hipje: rampa në bord

1. Rampat do të projektohen dhe vlerësohen për një zonë përdorimi të përcaktuar nga boshllëku maksimal vertikal që mund të kapërcejnë brenda një pjerrësi maksimale prej 18%.

2. Rampat duhet të përballojnë një peshë prej të paktën 300 kg, të vendosura në qendër të rampës së shpërndarë në një sipërfaqe prej 660 mm me 660 mm.

3. Një rampë e hyrjes duhet të pozicionohet manualisht nga personeli ose të vendoset në mënyrë gjysmëautomatike me mjete mekanike, të operuara nga personeli ose nga pasagjeri.

4. Nëse rampa funksionon me energji elektrike, ajo duhet të inkorporojë një metodë të funksionimit manual nëse rryma dështon.

5. Sipërfaqja e rampës duhet të jetë rezistente ndaj rrëshqitjes dhe duhet të ketë një gjerësi të qartë efektive prej të paktën 760 mm.

6. Rampat që kanë një gjerësi të qartë më të vogël se 1 000 mm duhet të kenë skaje të ngritura në të dyja anët për të parandaluar rrëshqitjen e rrotave të ndihmës lëvizëse.

7. Mbështetjet në të dyja skajet e rampës duhet të jenë të pjerrëta dhe nuk duhet të jenë më të larta se 20 mm. Ata duhet të kenë breza paralajmërues rreziku të kundërta.

8. Kur përdoret për hipje ose zbritje, rampa duhet të sigurohet në përdorim në mënyrë që të mos jetë subjekt i zhvendosjes gjatë ngarkimit ose shkarkimit.

9. Një rampë gjysmëautomatike duhet të pajiset me një pajisje të aftë për të ndaluar lëvizjen e asaj hapi nëse buza e përparme e saj bie në kontakt me ndonjë gjë ose person ndërsa pllaka është në lëvizje.

10. Rampa duhet të pajiset me shenja kontrasti.

5.3.2.10 Ndihma për hipjen: ashensorët në bord

1. Ashensorët do të projektohen dhe vlerësohen për një zonë përdorimi të përcaktuar nga boshllëku maksimal vertikal që mund të kapërcejnë.

2. Sipërfaqja e platformës së ngritjes duhet të jetë rezistente ndaj rrëshqitjes. Në nivelin e sipërfaqes, platforma e ngritjes duhet të ketë një gjerësi minimale të pastër prej 760 mm dhe një gjatësi prej 1 200 mm. Sipas shtojcës M, një gjatësi shtesë prej 50 mm do të jetë e disponueshme për këmbët mbi një lartësi prej 100 mm mbi platformën e ashensorit, duke marrë parasysh orientimet brenda dhe jashtë të përdoruesit të karriges me rrota.

3. Pllaka lidhëse që kapërcen hendekun midis platformës së ashensorit dhe dyshemesë së karrocës duhet të ketë një gjerësi minimale prej 720 mm.

4. Ashensori duhet të përballojë një peshë prej të paktën 300 kg, e vendosur në qendër të platformës së ashensorit të shpërndarë në një sipërfaqe prej 660 mm me 660 mm.

5. Aty ku sigurohet, çdo kontroll për vendosjen, uljen në nivelin e tokës, ngritjen dhe vendosjen e ashensorit duhet të kërkojë presion të vazhdueshëm manual dhe nuk duhet të lejojë një sekuencë të gabuar të ngritjes kur platforma e ashensorit është e zënë.

6. Ashensori duhet të përfshijë një metodë vendosjeje, uljeje në nivelin e tokës me një banor ashensori dhe ngritjes dhe vendosjes së ashensorit të zbrazët nëse fuqia e ashensorit dështon.

7. Asnjë pjesë e platformës së ashensorit nuk duhet të lëvizë me një shpejtësi më të madhe se 150 mm/sekondë gjatë uljes dhe ngritjes së një pasagjeri dhe nuk duhet të kalojë 600 mm/sekondë gjatë vendosjes ose grumbullimit (përveç nëse ashensori vendoset ose vendoset manualisht).

8. Nxitimi maksimal i platformës së ngritjes horizontale dhe vertikale kur është i zënë duhet të jetë 0,3 g.

9. Platforma e ashensorit duhet të jetë e pajisur me barriera për të parandaluar që ndonjë nga rrotat e një karrigeje me rrota të rrokulliset nga platforma e ashensorit gjatë funksionimit të saj.

10. Një pengesë e lëvizshme ose veçori e natyrshme e projektimit duhet të parandalojë që një karrige me rrota të rrokulliset nga skaji më afër mjetit derisa ashensori të jetë në pozicionin e tij plotësisht të ngritur.

11. Secila anë e platformës së ngritjes, e cila shtrihet përtej mjetit në pozicionin e saj të ngritur, duhet të ketë një pengesë me lartësi minimale 25 mm. Barriera të tilla nuk duhet të ndërhyjnë në manovrimin brenda ose jashtë rreshtit.

12. Barriera e skajit të ngarkimit (barriera e jashtme) e cila funksionon si një rampë ngarkimi kur ashensori është në nivelin e tokës, duhet të jetë i mjaftueshëm kur ngrihet ose mbyllet, ose duhet të sigurohet një sistem shtesë, për të parandaluar një karrige me rrota me rrota që të kalojë mbi të ose ta mposht atë.

13. Ashensori duhet të lejojë orientimin brenda dhe jashtë të përdoruesit të karriges me rrota.

14. Ashensori duhet të pajiset me shenja të kundërta.

6. Vlerësimi i konformitetit dhe/ose përshtatshmërisë për përdorim

Modulet për procedurat për vlerësimin e konformitetit, përshtatshmërisë për përdorim dhe verifikimin KE janë përshkruar në Kod.

6.1 Përbërësit e ndërveprueshmërisë

6.1.1 Vlerësimi i konformitetit

Një deklaratë KE e konformitetit ose përshtatshmërisë për përdorim, në përputhje aktet ligjore në fuqi, do të hartohet nga prodhuesi ose përfaqësuesi i tij i autorizuar i vendosur në bashkim përpara se të vendosë një përbërës ndërveprueshmërie në treg.

Vlerësimi i konformitetit të një përbërësi të ndërveprueshmërisë duhet të bëhet sipas modulit(ve) të përshkruara të atij përbërësi të veçantë të specifikuar në pikën 6.1.2 të kësaj TSI-je.

6.1.2 Aplikimi i moduleve

Modulet për certifikimin EC të konformitetit të përbërësve të ndërveprueshmërisë janë renditur në tabelën e mëposhtme:

Tabela 14. Modulet për certifikimin EC të konformitetit të përbërësve të ndërveprueshmërisë

Modulet AC	Kontrolli i brendshëm i prodhimit
Moduli CA1	Kontrolli i brendshëm i prodhimit plus verifikimi i produktit me ekzaminim individual
Moduli CA2	Kontrolli i brendshëm i prodhimit plus verifikimi i produktit në intervale të rastësishme
Moduli CB	Ekzaminimi i tipit EC
Moduli CC	Përputhshmëria me llojin bazuar në kontrollin e brendshëm të prodhimit
CD e modulit	Përputhshmëria me llojin bazuar në sistemin e menaxhimit të cilësisë së procesit të prodhimit
Moduli CF	Përputhshmëria me llojin bazuar në verifikimin e produktit
Moduli CH	Konformiteti i bazuar në sistemin e menaxhimit të cilësisë së plotë
Moduli CH1	Konformiteti i bazuar në sistemin e plotë të menaxhimit të cilësisë plus ekzaminimin e projektimit
Moduli CV	Vërtetimi i llojit sipas përvojës në shërbim (përshtatshmëria për përdorim)

Prodhuesi ose përfaqësuesi i tij i autorizuar i vendosur brenda Bashkimit do të zgjedhë një nga modulet ose kombinimet e moduleve të treguara në tabelën e mëposhtme për përbërësin që do të vlerësohet:

Tabela 15. Kombinimi i moduleve për certifikimin EC të konformitetit të përbërësve të ndërveprueshmërisë

Pika e kësaj shtojce	**Përbërësit që do të vlerësohen**	**Modulet AC**	**Moduli CA1 ose CA2 (*1)**	**Moduli CB +CC**	**Moduli CB +CD**	**Moduli CB +CF**	**Moduli CH (*1)**	**Moduli CH1**
5.3.1.1	Shfaq		X	X	X		X	X
5.3.1.2 dhe 5.3.1.3	Rampat e platformës dhe ashensorët e platformës		X		X	X	X	X
5.3.2.1	Ndërfaqja e pajisjes së kontrollit të derës	X		X			X	
5.3.2.2, 5.3.2.3 dhe 5.3.2.4	Modulet e tualetit		X	X	X		X	X
5.3.2.5	Tavolinë për ndërrimin e pelenave për bebe	X		X			X	

5.3.2.6	Thirrje për pajisje ndihmëse	X		X			X	
5.3.2.7	Ekrane të brendshme dhe të jashtme		X	X	X		X	X
5.3.2.8 deri në 5.3.2.10	Pajisjet e hipjes		X		X	X	X	X

Kur një procedurë e veçantë do të përdoret për vlerësimin, kjo specifikohet në pikën 6.1.3.

6.1.3 Procedurat e veçanta të vlerësimit

6.1.3.1 Moduli universal i tualetit

Hapësira brenda ndarjes së tualetit që mundëson manovrimin e një karrigeje me rrota, siç përcaktohet në shtojcën M, në një pozicion që lejon transferimin anësor dhe diagonal të personit të karriges me rrota në ndenjësen e tualetit, do të vlerësohet duke përdorur metodën A të përshkruar në specifikimin e referuar në shtojcën A, indeksi 9.

Përndryshe, kur metoda A nuk mund të përdoret, lejohet të përdoret metoda B e përshkruar në specifikimin e referuar në shtojcën A, indeksi 9. Ky lejim parashikohet vetëm në rastet e mëposhtme:

- mjetet ku gjerësia e disponueshme e dyshemesë është më e ngushtë se 2 400 mm;
- mjetet lëvizëse ekzistuese kur rinovohen ose përmirësohen.

6.1.3.2 Moduli i tualetit dhe moduli universal i tualetit

Kur një modul tualeti ose një modul tualeti universal nuk është ndërtuar si një ndarje e pavarur, karakteristikat e tij mund të vlerësohen në nivelin e nënsistemit.

6.2 Nënsistemet

6.2.1 Verifikimi KE (i përgjithshëm)

Procedurat e verifikimit KE që do të zbatohen për nënsistemet përshkruhen në Kod.

Procedura e verifikimit të KE-së do të kryhet sipas moduleve(ve) të përcaktuara në pikën 6.2.2 të kësaj TSI-je.

Për nënsistemin e infrastrukturës, nëse aplikanti demonstron se testet ose vlerësimet e një nënsistemi ose pjesëve të një nënsistemi janë të njëjta ose kanë qenë të suksesshme për aplikimet e mëparshme të një projekti, organi i notifikuar do të marrë në konsideratë rezultatet e këtyre testeve dhe vlerësimeve për verifikimin KE.

Procesi i miratimit dhe përmbajtja e vlerësimit përcaktohen ndërmjet aplikantit dhe një organi të notifikuar sipas kërkesave të përcaktuara në këtë TSI dhe në përputhje me rregullat e përcaktuara në seksionin 7 të kësaj TSI-je.

6.2.2 Procedurat për verifikimin KE të një nënsistemi (module)

Modulet për verifikimin KE të nënsistemeve janë renditur në tabelën e mëposhtme:

Tabela 16. Modulet për verifikimin KE të nënsistemeve.

Moduli SB	Ekzaminimi i tipit EC
Moduli SD	Verifikimi KE i bazuar në sistemin e menaxhimit të cilësisë së procesit të prodhimit
Moduli SF	Verifikimi KE i bazuar në verifikimin e produktit
Moduli SG	Verifikimi KE i bazuar në verifikimin e njësisë
Moduli SH1	Verifikimi KE i bazuar në sistemin e plotë të menaxhimit të cilësisë plus ekzaminimin e projektimit

Aplikanti do të zgjedhë një nga modulet ose kombinimet e moduleve të treguara në tabelën 17.

Tabela 17. Kombinimi i moduleve për verifikimin KE të nënsistemeve.

Nënsistemi që do të vlerësohet	**Moduli SB+SD**	**Moduli SB+SF**	**Moduli SG**	**Moduli SH1**
Nënsistemi i mjeteve lëvizëse	X	X		X
Nënsistemi i infrastrukturës			X	X

Karakteristikat e nënsistemit që do të vlerësohen gjatë fazave përkatëse tregohen në shtojcën E të kësaj TSI-je, tabela E.1 për nënsistemin e infrastrukturës dhe tabela E.2 për nënsistemin e mjeteve lëvizëse. Aplikanti duhet të konfirmojë që çdo nënsistem i prodhuar është në përputhje me llojin.

6.2.3 Procedurat e veçanta të vlerësimit

6.2.3.1 Sedilje për transferimin e karrocave

Vlerësimi i kërkesës për sigurimin e sediljeve të transferimit do të konsistojë vetëm në verifikimin që ato janë të pranishme dhe të pajisura me mbështetëse të lëvizshme krahu. Në veçanti, mënyra e transferimit nuk do të vlerësohet.

6.2.3.2 Pozicioni i hapit për hyrjen dhe daljen e mjetit

Kjo kërkesë do të vërtetohet me anë të llogaritjes duke përdorur vlerat nominale të vizatimit të konstruksionit të mjetit dhe vlerat nominale të platformës ose platformave përkatëse ku mjetet hekurudhore synojnë të ndalojnë. Fundi i jashtëm i dyshemesë në derën e hyrjes së udhëtarëve do të konsiderohet si një shkallë.

6.2.4 Zgjidhjet teknike që japin supozimin e konformitetit në fazën e projektimit

Në lidhje me këtë TSI, nënsistemi i infrastrukturës mund të konsiderohet si një asamble e përbërë nga një varg nën komponentësh të përsëritur si:

- ambiente parkimi;
- dyert dhe hyrjet, pengesat transparente me shënjimin e tyre;
- treguesit e sipërfaqes së ecjes me prekje, informacione prekëse përgjatë rrugëve pa pengesa;
- rampa dhe shkallë me parmakë;
- montimi dhe nxjerrja në pah e mobilieve;
- sportelet e biletave ose informacionit;
- makinat e shitjes dhe kontrollit të biletave;
- informacion vizual: tabela, piktograme, informacion dinamik;
- platformat, duke përfshirë skajet dhe qoshet, strehëzat dhe zonat e pritjes kur ofrohen;
- kalimet e trasesë në nivel.

Për ata nën komponent të nënsistemit të infrastrukturës, supozimi i konformitetit mund të vlerësohet në fazën e projektimit përpara dhe në mënyrë të pavarur nga ndonjë projekt specifik. Një deklaratë e ndërmjetme e verifikimit do të lëshohet nga një organ i autorizuar në fazën e projektimit.

6.2.5 Vlerësimi i mirëmbajtjes

Një organ i notifikuar është përgjegjës për përpilimin e dosjes teknike, që përmban dokumentacionin e kërkuar për funksionim dhe mirëmbajtje.

Organi i autorizuar verifikon vetëm që të sigurohet dokumentacioni i kërkuar për funksionimin dhe mirëmbajtjen, siç përcaktohet në pikën 4.5 të kësaj TSI-je. Organit të notifikuar nuk i kërkohet të verifikojë informacionin që përmban dokumentacioni i ofruar.

6.2.6 Vlerësimi i rregullave operative

Sipërmarrjet hekurudhore dhe administratorët e infrastrukturës duhet të demonstrojnë përputhjen me kërkesat operacionale të kësaj TSI-je brenda sistemit të tyre të menaxhimit të sigurisë kur aplikojnë për çdo certifikatë sigurie ose autorizim sigurie të re ose të ndryshuar.

Për qëllime të kësaj TSI-je, organi i autorizuar nuk verifikon asnjë rregull operacional, edhe nëse ato janë të renditura në pikën 4.4.

6.2.7 Vlerësimi i njësive të destinuara për t'u përdorur në funksionimin e përgjithshëm

Kur mjetet hekurudhore furnizohen si mjete individuale dhe jo në njësi fikse, mjete të tilla do të vlerësohen në përputhje me pikat përkatëse të kësaj TSI-je, duke pranuar që jo çdo mjet i tillë do të ketë hapësira për karrige me rrota, pajisje të aksesueshme për karriget me rrota ose një tualet universal.

Zona e përdorimit për sa i përket llojit të mjeteve hekurudhore, e cila, së bashku me njësinë që do të vlerësohet, siguron që treni të jetë plotësisht në përputhje me TSI-në, nuk verifikohet nga organi i notifikuar.

Pasi një njësi e tillë të ketë marrë autorizimin për t'u vënë në shërbim, është përgjegjësi e sipërmarrjes hekurudhore të sigurohet që, kur formohet treni me mjete të tjera të përputhshme, të

respektohet pika 4.2 e kësaj TSI-je në nivel treni, sipas rregullave të përcaktuara në pikën 4.2.2.5 të TSI OPE (përbërja e trenit).

7. Zbatimi i TSI-së

7.1 Zbatimi i kësaj TSI-je në infrastrukturën e re dhe mjetet hekurudhore

7.1.1 Infrastruktura e re

Kjo TSI është e zbatueshme për të gjitha stacionet e reja në objektin e saj.

Kjo TSI nuk zbatohet për stacionet e reja të cilave u është dhënë tashmë leje ndërtimi ose që janë subjekt i një kontrate për punime ndërtimi, e cila është ose e nënshkruar ose në fazën përfundimtare të procedurës së tenderimit në datën e aplikimit të kësaj TSI-je. Gjithsesi, në raste të tilla, TSI PRM 2008 duhet të zbatohet brenda fushëveprimit të tij të përcaktuar. Për ato projekte stacionesh, ku PRM TSI 2008 do të duhet të zbatohet, është e lejueshme (por jo e detyrueshme) përdorimi i versionit të rishikuar, tërësisht ose për seksione të veçanta; në rast aplikimi të kufizuar në seksione të veçanta, aplikanti duhet të justifikojë dhe dokumentojë që kërkesat e zbatueshme mbeten të qëndrueshme, dhe kjo duhet të miratohet nga organi i autorizuar.

Kur stacionet e mbyllura për një kohë të gjatë për shërbimin e pasagjerëve vihen sërish në shërbim, kjo mund të trajtohet si rinovim ose përmirësim sipas pikës 7.2.

Në të gjitha rastet e ndërtimit të një stacioni të ri, drejtuesi i stacionit duhet të organizojë konsultime me subjektet përgjegjëse për menaxhimin e lagjes, për të mundësuar plotësimin e kërkesave të aksesueshmërisë jo vetëm në stacion, por edhe për aksesin në stacion. Në rastin e stacioneve multimodale, autoritetet e tjera të transportit duhet gjithashtu të konsultohen për qasje në dhe nga hekurudha dhe mënyra të tjera të transportit.

7.1.2 Mjetet hekurudhore të reja

Kjo TSI është e zbatueshme për të gjitha njësitë e mjeteve hekurudhore në objektin e saj, të cilat vihen në shërbim pas datës së zbatimit të kësaj TSI-je, përveç rasteve kur zbatohen pikat 7.1.1.2 "Faza e tranzicionit" dhe 7.1.3.1 (Nënsistemi i mjeteve hekurudhore) të TSI-së.

7.2 Zbatimi i kësaj TSI-je në infrastrukturën ekzistuese dhe mjetet hekurudhore

7.2.1 Hapat e kalimit gradual në sistemin e synuar

Kjo TSI zbatohet për nënsistemet kur ato rinovohen ose përmirësohen.

Kjo TSI nuk zbatohet për stacionet e rinovuara ose të përmirësuara, të cilave u është dhënë tashmë një leje ndërtimi ose që janë subjekt i një kontrate për punime ndërtimi, e cila është ose e nënshkruar ose në fazën përfundimtare të procedurës së tenderimit në datën e aplikimit të kësaj TSI.

Kjo TSI nuk zbatohet për mjetet hekurudhore të rinovuara ose të përmirësuara, të cilat i nënshtrohen një kontrate tashmë të nënshkruar ose në fazën përfundimtare të procedurës së tenderimit në datën e zbatimit të kësaj TSI-je.

Për infrastrukturën ekzistuese dhe mjetet hekurudhore, qëllimi kryesor i TSI është arritja e përputhshmërisë me TSI-n nëpërmjet identifikimit dhe eliminimit progresiv të pengesave ekzistuese për aksesueshmërinë.

Shtetet anëtare sigurojnë që organizohen inventarët e aseteve dhe miratojnë plane zbatimi për të arritur qëllimin e kësaj rregulloreje.

7.2.1.1 Inventari i aseteve – infrastruktura

7.2.1.1.1 Arkitektura funksionale dhe teknike

Funksionet e inventarit të aseteve përbëhen nga:

1. Identifikimi i pengesave dhe barrierave ekzistuese ndaj aksesit;
2. Ofrimi i informacionit praktik për përdoruesit;
3. Monitorimin dhe vlerësimin e progresit në aksesueshmërinë.

Arkitektura për shkëmbimin e të dhënave të aksesueshmërisë është parashikuar në urdhrin e MIE-s nr. 302, datë 27.11.2024.

Për formatimin dhe shkëmbimin e të dhënave të aksesueshmërisë do të zbatohen standardet e mëposhtme:

1. CEN/TS 16614-1:2014 Transporti publik – Rrjeti dhe shkëmbimi i orarit (NeTEx) – Pjesa 1: Formati i shkëmbimit të topologjisë së rrjetit të transportit publik 2014-05-14;

2. EN 12896-1:2016 Transporti publik. Modeli i të dhënave të referencës. Konceptet e zakonshme (Transmodel).

Për përdorimin e caktuar të synuar, një profil specifik i harmonizuar i transmodelit siç parashikohet në dokumentet teknike të referuara në shtojcën O, indeksi 1.

7.2.1.1.2. Rregullat për futjen dhe vetëvlerësimin e të dhënave të aksesueshmërisë

Rregullat për futjen dhe vetëvlerësimin e të dhënave të aksesueshmërisë do të jenë si më poshtë:

1. Subjektet që mbledhin të dhënat e aksesueshmërisë, në lidhje me aktivet nuk duhet të jenë të pavarura nga administrimi i përditshëm i këtyre aseteve;

2. Gjatë mbledhjes së parë të të dhënave të aksesueshmërisë gjendja e konformitetit të stacioneve me këtë TSI mund të inventarizohet si e pavlerësuar;

3. Kur një stacion ose elemente të tij, i nënshtrohet një përmirësimi, rinovimi ose çdo lloj pune të parashikuar nga një plan kombëtar zbatimi për këtë TSI, të dhënat përkatëse të aksesueshmërisë do të përditësohen, duke përfshirë gjendjen e konformitetit me këtë TSI, sipas rastit;

4. Gjendja e konformitetit me këtë TSI mund të përditësohet siç përshkruhet në pikën 6.2.4 të kësaj TSI;

5. Funksioni i pajisjes nuk ka nevojë të inventarizohet.

Një mjet për mbledhjen e të dhënave, mënyrat e funksionimit të të cilit përshkruhen në dokumentet teknike të përmendura në shtojcën O, indeksi 2, do të vihet në dispozicion nga Komisioni.

Përndryshe, aty ku ekzistojnë të dhëna të strukturuara të aksesueshmërisë dhe mund të konvertohen në profilin e harmonizuar, ato të dhëna mund të transferohen pas konvertimit. Metodologjia për konvertimin e të dhënave ekzistuese të aksesueshmërisë dhe protokolli i komunikimit parashikohen në dokumentet teknike të referuara në shtojcën O, indeksi 3.

7.2.1.1.3 Rregullat për konsultim

Udhëzime të përgjithshme:

1. Publiku do të jetë në gjendje të aksesojë informacionin nga një faqe interneti publike e organizuar nga Autoriteti i Sigurisë Hekurudhore;

2. Autoriteti i Sigurisë Hekurudhore do të marrë të gjitha të dhënat e aksesueshmërisë që janë të rëndësishme;

Baza e të dhënave të udhëzime të përgjithshme nuk do të lidhet me bazën e të dhënave të tjera.

7.2.1.1.4 Rregullat për menaxhimin e reagimeve të përdoruesve

Reagimet nga përdoruesit mund të marrin formën e:

1. Reagimet institucionale nga shoqatat e përdoruesve, duke përfshirë organizatat që përfaqësojnë personat me aftësi të kufizuara: strukturat ekzistuese mund të përdoren për aq kohë sa ato përfshijnë përfaqësues nga organizatat e personave me aftësi të kufizuara dhe personat me lëvizshmëri të reduktuar dhe pasqyrojnë situatën në një nivel të përshtatshëm, jo domosdoshmërish në nivel kombëtar. Procedura për dhënien e komenteve nga përdoruesit do të organizohet në mënyrë që të lejojë pjesëmarrjen e këtyre organizatave në baza të barabarta;

2. Reagime individuale: vizitorëve të faqes në internet do t'u ofrohet mundësia për të raportuar informacion të pasaktë në lidhje me të dhënat e aksesueshmërisë, në lidhje me një stacion të caktuar dhe për të marrë një konfirmim se komenti i tyre është marrë.

Në të dyja situatat, reagimet nga përdoruesit do të merren në konsideratë në mënyrë adekuate nga subjekti(et) përgjegjës për mbledhjen, mirëmbajtjen dhe shkëmbimin e të dhënave.

3. Shtojca e mëposhtme është shtuar.

7.2.2 Zbatimi i kësaj TSI në infrastrukturën ekzistuese

Për infrastrukturën, përputhja me këtë TSI është e detyrueshme për ato pjesë që rinovohen ose përmirësohen. Megjithatë, TSI-ja pranon se, për shkak të karakteristikave të sistemit të trashëguar hekurudhor, përputhshmëria e infrastrukturës ekzistuese mund të arrihet nëpërmjet një përmirësimi gradual të aksesit.

Përveç kësaj qasjeje graduale, sistemi i synuar për infrastrukturën ekzistuese lejon përjashtimet e mëposhtme:

- Në rast se krijohet një rrugë pa pengesa nga urat e këmbësorëve, shkallët dhe metrotë ekzistuese, duke përfshirë dyert, ashensorët dhe makineritë e kontrollit të biletave, respektimi i kërkesave, në lidhje me dimensionet e atyre në lidhje me gjerësinë nuk është i detyrueshëm.
- Pajtueshmëria me kërkesat në lidhje me gjerësinë minimale të platformës nuk është e detyrueshme për stacionet ekzistuese nëse shkaku i mospërputhjes është prania e disa pengesave të platformës (p.sh. kolona strukturore, shkallët, ashensorët, etj.) ose gjurmët ekzistuese që nuk ka gjasa të jenë të lëvizshme.
- Kur një stacion ekzistues, ose një pjesë e tij, është një ndërtesë historike e njohur dhe mbrohet nga ligji kombëtar, lejohet të përshtaten kërkesat e kësaj TSI-je në mënyrë që të mos cenohet ligji kombëtar për mbrojtjen e ndërtesës.

7.2.3 Zbatimi i kësaj TSI-je në mjetet hekurudhore ekzistuese

Për mjetet hekurudhore, përputhshmëria me këtë TSI, për ato pjesë që rinovohen ose përmirësohen, do të jetë siç përshkruhet në shtojcën F.

7.3 Raste specifike

7.3.1 Të përgjithshme

Rastet specifike, siç renditen në pikën 7.3.2, përshkruajnë dispozita të veçanta që nevojiten dhe autorizohen në rrjete të veçanta.

Këto raste specifike klasifikohen si:

- Rastet 'P': raste 'të përhershme';
- Rastet 'T': raste 'të përkohshme', ku planifikohet që sistemi i synuar të arrihet në të ardhmen.

7.3.2 Lista e rasteve specifike

7.3.2.1 Vendet me përparësi (pika 4.2.2.1)

10% e të gjitha vendeve do të jenë ulëse me përparësi. Në trenat me rezervim vullnetar dhe të detyrueshëm, minimumi 20% e atyre vendeve prioritare duhet të kenë një piktogram, 80% e vendeve të tjera prioritare mund të rezervohen ose rezervohen paraprakisht.

Në trenat pa mundësi rezervimi, të gjitha vendet me përparësi duhet të kenë një piktogram të veçantë sipas pikës 4.2.2.1.2.1.

7.3.2.2 Hapësirat e karrigeve me rrota (pika 4.2.2.2)

Numri i hapësirave të karrigeve me rrota është i kufizuar në dy për çdo njësi që synohet të përdoret në linjat e rrjetit pavarësisht nga gjatësia e saj.

7.3.2.3 Dyert e jashtme (pika 4.2.2.3.2)

Për shkak të kohës së shkurtër të qëndrimit dhe kohës së udhëtimit ndërmjet stacioneve, nuk kërkohet asnjë sinjal zanor kur një derë e hyrjes së udhëtarëve lëshohet për t'u hapur në çdo njësi që synohet të përdoret në linjat e rrjetit.

7.3.2.4 Hapësirat e hapura (pika 4.2.2.6)

Për arsye të matjes së strukturës së kufizuar, lakimit të gjurmës dhe gjerësisë së kufizuar të mjetit si pasojë, lejohet që pika 4.2.2.6 (pika e parë) të respektohet vetëm për aksesin në sediljet prioritare.

Ky rast specifik nuk pengon aksesin e mjeteve hekurudhore në përputhje me TSI-n në rrjetin kombëtar.

7.3.2.5 Ndryshimet në lartësi (pika 4.2.2.8)

Për trenat me dy kate, shkallët e brendshme (përveç atyre për akses të jashtëm) duhet të kenë një lartësi maksimale prej 208 mm dhe një thellësi minimale prej 215 mm, të matur në boshtin qendror të shkallëve.

SHTOJCA A
STANDARDET OSE DOKUMENTET NORMATIVE TË REFERUARA NË KËTË TSI

	TSI		Dokument normativ	
Indeksi	**Karakteristikat që duhen vlerësuar**	**Pika e kësaj shtojce**	**Dokumenti N°**	**Dispozitat e detyrueshme**
1	Dimensionet e ashensorëve. Sinjalizime me prekje.	4.2.1.2.2 4.2.1.10	EN 81-70:2003+A1:2004	Pika 5.3.1, tabela 1 shtojca E.4.
2	Projektimi i shkallëve lëvizëse dhe shëtitjet lëvizëse.	4.2.1.2.2	EN 115-1:2008+A1:2010	
3	Ndriçimi në platforma.	4.2.1.9	EN 12464-2:2014	Tabela 5.12, me përjashtim të pikave 5.12.16 dhe 5.12.19.
4	Ndriçimi në platforma.	4.2.1.9	EN 12464-1:2011	Pika 5.53.1.
5	Indeksi i transmetimit të të folurit, stacionet dhe mjetet lëvizëse.	4.2.1.11 4.2.2.7.4	EN 60268-16:2011	Shtojca B.
6	Ndriçimi në mjetet lëvizëse.	4.2.2.4	EN 13272:2012	Pika 4.1.2.
7	Shenjat e sigurisë, paralajmërimit, veprimit të detyrueshëm dhe ndalimit.	4.2.2.7.2	ISO 3864-1:2011	Të gjitha.
8	Llogaritja e bq_0	4.2.2.11.1	EN 15273-1:2013	Pika H.2.1.1.
9	Vlerësimi i Modulit të Tualetit Universal.	6.1.3.1	TS 16635:2014	Të gjitha.
10	Përkufizimi i ngjyrave.	5.3.2.6	ISO 3864-1:2011 ISO 3864-4:2011	Kapitulli 11.
11	Forca mekanike e pajisjes së hipjes. Zbulimi i pengesave.	5.3.2.8 5.3.2.8	FprEN 14752:2014	Pika 4.2.2, pika 5.4.
12	Simboli për shenjën që identifikon zonat e aksesueshme për karriget me rrota.	Shtojca N N.3	ISO 7000:2004 ISO 7001:2007	Simboli 0100, simboli PIPF 006.
13	Simboli për shenjën që tregon sythe induktive.	Shtojca N N.3	ETSI EN 301 462 (2000-03)	4.3.1.2.
14	Rast specifik për Finlandën.	7.3.2.6	EN 15273-2:2013	Shtojca F.

SHTOJCA B
RREGULLI I PËRKOHSHËM I PRIORITIZIMIT PËR PËRMIRËSIMIN/ RINOVIMIN E STACIONEVE

Kur rinovohen ose përmirësohen, stacionet ekzistuese që kanë një fluks ditor udhëtarësh prej 1 000 udhëtarë ose më pak, hipje dhe zbritje i kombinuar, mesatarisht gjatë një periudhe 12-mujore, nuk kërkohet të kenë ashensorë ose rampa ku përndryshe do të ishin të nevojshme për të ofruar një rrugë pa hapa, nëse një stacion tjetër brenda 50 km në të njëjtën rrugë ofron një rrugë plotësisht të pajtueshme. Në rrethana të tilla, dizajni i stacioneve do të përfshijë dispozita për instalimin e ardhshëm të një ashensori dhe/ose rampave për ta bërë stacionin të aksesueshëm për të gjithë personat me aftësi të kufizuara dhe personat me lëvizshmëri të reduktuar. Rregullat kombëtare do të zbatohen për organizimin e transportit të personave me aftësi të kufizuara dhe personave me lëvizshmëri të reduktuar me një mjet të aksesueshëm ndërmjet këtij stacioni të paarritshëm dhe stacionit tjetër të aksesueshëm në të njëjtën rrugë.

SHTOJCA C
INFORMACIONI QË DUHET TË JEPET NË NJË PLAN KOMBËTAR ZBATUES (PKZ)

Konteksti

- Vendosja e skenës (fakte dhe shifra – të dhëna sociale – evolucioni i nevojave të lëvizshmërisë dhe dëmtimet e lëvizshmërisë);

- Sfondi legjislativ;
- Për përpunimin e PKZ-së (shoqatat e konsultuara, autoritetet lokale të transportit të konsultuara, ndërlidhja me PKZ të tjera, etj.).

Gjendja aktuale

- Pasqyrë e inventarëve: stacione;
- Pasqyrë e inventarëve: mjetet hekurudhore;
- Pasqyrë e inventarëve: rregullat operative.

Përkufizimi i një strategjie

- Rregulli i prioritizimit;
- Kriteret sipas të cilave nënsistemet trajtohen në plan.

Mjetet teknike dhe operacionale

- Shtrirja e përmirësimit ose rinovimit të stacioneve dhe mjeteve lëvizëse;
- Të gjitha punët e tjera që synojnë eliminimin e barrierave për aksesueshmërinë të cilat janë jashtë objektit i Kodit;
- Vendosja e masave operacionale (ndihma) për të kompensuar mungesën e mbetur të aksesit.

Financimi

- Referencat e kryqëzuara për marrëveshjet e kontratave në zbatim të Kodit dhe kontratat e shërbimeve publike;
- Burime të tjera.

Përcjellja dhe reagimet

- Përditësimi i inventarit të aseteve dhe krahasimi me objektivat;
- Përditësimi i planit.

SHTOJCA Ç
VLERËSIMI I PËRBËRËSVE TË NDËRVEPRUESHMËRISË

Ç.1 Qëllimi

Kjo Shtojcë tregon vlerësimin e konformitetit dhe përshtatshmërisë për përdorim për përbërësit e ndërveprueshmërisë.

Ç.2 Karakteristikat

Karakteristikat e përbërësve të ndërveprimit që do të vlerësohen në faza të ndryshme të projektimit, zhvillimit dhe prodhimit janë shënuar me X në tabelën D.1.

Tabela Ç.1. Vlerësimi i përbërësve të ndërveprueshmërisë.

1	2	3	4	5
Ndërveprueshmëria, përbërësit dhe karakteristikat që duhen vlerësuar	**Vlerësimi në fazën vijuese**			
	Faza e projektimit dhe zhvillimit			**Faza e prodhimit**
	Rishikimi i projektimit dhe/ose ekzaminimi i projektimit	**Rishikimi i procesit të prodhimit**	**Testi i llojit**	**Verifikimi i konformitetit me llojin**
5.3.1.1Ekrani	X		X	X
5.3.1.2 Rampat e platformës	X		X	X
5.3.1.3 Ashensorët e platformës	X		X	X
5.3.2.1Ndërfaqja e pajisjes së kontrollit të derës	X		X	X
5.3.2.2Tualete standarde & 5.3.2.3	X		X	X
5.3.2.2Tualete universale & 5.3.2.4	X		X	X
5.3.2.5Njësi për ndërrimin e pelenave për fëmijë	X		X	X
5.3.2.6 Thirrje për pajisjen e ndihmës	X		X	X
5.3.2.7Ekrani	X		X	X

5.3.2.8Hap i lëvizshëm dhe pllakë urë	X		X	X
5.3.2.9Rampa në bord	X		X	X
5.3.2.10Ashensori në bord	X		X	X

SHTOJCA D
VLERËSIMI I NËNSISTEMEVE

D.1 Qëllimi

Kjo shtojcë tregon vlerësimin e konformitetit të nënsistemeve.

D.2 Karakteristikat dhe modulet

Karakteristikat e nënsistemit që do të vlerësohen në fazat e ndryshme të projektimit, zhvillimit dhe prodhimit janë shënuar me X në tabelën E.1 për nënsistemin e infrastrukturës dhe tabelën E.2 për nënsistemin e mjeteve lëvizëse.

Tabela D.1. Vlerësimi i nënsistemit të infrastrukturës (i ndërtuar dhe furnizuar si një njësi e vetme).

1	2	3
Karakteristikat që duhen vlerësuar	**Faza e projektimit dhe zhvillimit**	**Faza e ndërtimit**
	Rishikimi i projektimit dhe/ose ekzaminimi i projektimit	**Inspektimi i vendit**
Ambiente parkimi për personat me aftësi të kufizuara dhe personat me lëvizshmëri të kufizuar	X	(X) (*1)
Rrugë pa pengesa	X	(X) (*1)
Identifikimi i rrugës	X	(X) (*1)
Dyer dhe hyrje	X	(X) (*1)
Sipërfaqet e dyshemesë	X	(X) (*1)
Pengesat transparente	X	(X) (*1)
Tualete	X	(X) (*1)
Mobilie dhe pajisje me qëndrim të lirë	X	(X) (*1)
Biletat/banaku ose makinat shitëse/banaku i informacionit/makina e kontrollit të biletave/rrotulla/pikat e ndihmës për klientët	X	(X) (*1)
Ndriçimi	X	X
Informacion vizual: tabela, piktograme, informacion dinamik	X	(X) (*1)
Informacion i folur	X	X
Gjerësia e platformës dhe skaji i platformës	X	(X) (*1)
Fundi i platformës	X	(X) (*1)
Kalimi i pistave në nivel në stacione	X	(X) (*1)

Tabela D.2. Vlerësimi i nënsistemit të mjeteve lëvizëse (të ndërtuara dhe të furnizuara si produkte serike).

1	2	3	4
Karakteristikat që duhen vlerësuar	**Faza e projektimit dhe zhvillimit**		**Faza e prodhimit**
	Rishikimi i projektimit dhe/ose ekzaminimi i projektimit	**Lloji test**	**Test rutinë**
Vendet			
Gjeneral	X	X	
Vendet me përparësi të përgjithshme	X		
Vende me një drejtim	X	X	
Rregullimi i sediljeve përballë	X	X	
Hapësirat e karrigeve me rrota	X	X	
Dyer			
Gjeneral	X	X	
Dyert e jashtme	X	X	
Dyert e brendshme	X	X	
Ndriçimi		X	
Tualete	X		
Qartë	X		

Informacioni i klientit			
Gjeneral	X	X	
Sinjalizime, piktograme dhe informacione prekëse	X	X	
Informacion vizual dinamik	X	X	
Informacion i dëgjueshëm dinamik	X	X	
Ndryshimet e lartësisë	X		
Parmakë	X	X	
Akomodimi për të fjetur me akses për karrige me rrota	X	X	
Pozicioni i hapit për hyrjen dhe daljen e automjetit			
Kërkesat e përgjithshme	X		
Hapat e hyrjes/daljes	X		
Mjetet ndihmëse për hipje	X	X	X

(*1) Do të sigurohen vizatime të ndërtuara ose do të kryhet një inspektim në terren kur realizimi ndryshon nga rregullat e projektimit ose vizatimet që janë ekzaminuar.

SHTOJCA DH
RINOVIMI OSE PËRMIRËSIMI I MJETEVE HEKURUDHORE

Kur mjetet hekurudhore rinovohen ose përmirësohen, duhet të jenë në përputhje me kërkesat e kësaj TSI-je. Pajtueshmëria me përmbajtjen e kësaj TSI-je nuk është e detyrueshme në rastet e mëposhtme:

Strukturat

Përputhshmëria nuk është e detyrueshme nëse puna do të kërkonte ndryshime strukturore në portalet e dyerve (të brendshme ose të jashtme), kornizat e poshtme, shtyllat e dyerve, shasinë e trenit, mbrojtëset anësore, ose në përgjithësi nëse puna do të kërkonte rivlerësim të integritetit strukturor të trenit.

Vendet

Pajtueshmëria me pikën 4.2.2.1, në lidhje me dorezat e kapjes së sediljeve është e detyrueshme vetëm nëse strukturat e sediljeve rinovohen ose përmirësohen brenda një treni të tërë.

Pajtueshmëria me pikën 4.2.2.1.2, në lidhje me dimensionet e sediljeve prioritare dhe përreth është e detyrueshme vetëm nëse plani i ndenjëseve ndryshohet brenda një treni të tërë dhe kjo mund të arrihet pa reduktuar kapacitetin ekzistues të trenit. Në rrethanat e fundit do të sigurohet numri maksimal i vendeve me përparësi, duke ruajtur kapacitetin ekzistues.

Pajtueshmëria me kërkesat, në lidhje me hapësirën e kokës mbi ndenjëset prioritare nuk është e detyrueshme nëse faktori kufizues është një raft bagazhesh që nuk ndryshohet strukturisht gjatë punës së rinovimit ose përmirësimit.

Hapësirat e karrigeve me rrota

Sigurimi i hapësirave për karriget me rrota kërkohet vetëm kur paraqitja e ndenjëseve është ndryshuar brenda një formacioni të plotë treni. Megjithatë, nëse dera e hyrjes, ose hapësirat e hapura, nuk mund të modifikohen për të mundësuar aksesin e karrigeve me rrota, nuk duhet të sigurohet një hapësirë për karriget me rrota nëse shtrirja e ndenjëseve është ndryshuar. Hapësirat e karrigeve me rrota të krijuara në një tren ekzistues lejohen të rregullohen sipas shtojcës I, figura I4.

Sigurimi i mjeteve të thirrjes për ndihmë në pozicionet e karrigeve me rrota nuk është i detyrueshëm nëse treni nuk ka një sistem komunikimi elektrik që mund të përshtatet për të përfshirë një pajisje të tillë.

Sigurimi i një karrige transferimi është i detyrueshëm vetëm kur nuk kërkon modifikimin e paraqitjes së një hapësire ekzistuese për karriget me rrota.

Dyert e jashtme

Pajtueshmëria me kërkesat për të përcaktuar pozicionin e brendshëm të dyerve të jashtme në kontrast në nivelin e dyshemesë është i detyrueshëm vetëm kur mbulesa e dyshemesë rinovohet ose përmirësohet.

Pajtueshmëria me kërkesat për sigurimin e sinjaleve të hapjes dhe mbylljes së dyerve është e detyrueshme vetëm kur sistemi i kontrollit të derës rinovohet ose përmirësohet.

Pajtueshmëria e plotë me kërkesat në lidhje me pozicionin dhe ndriçimin e komandave të derës është e detyrueshme vetëm kur sistemi i kontrollit të derës rinovohet ose përmirësohet dhe kur kontrollet mund të ri pozicionohen pa ndryshuar strukturën ose derën e mjetit. Megjithatë, në një rast të tillë, kontrollet e rinovuara ose të përmirësuara do të instalohen sa më afër që të jetë e mundur me pozicionin në përputhje.

Dyert e brendshme

Pajtueshmëria me kërkesat për forcat e funksionimit dhe pozicionimin e funksionimit të kontrollit të derës është e detyrueshme vetëm nëse mekanizmi dhe/ose kontrolli i derës dhe derës po përmirësohen ose rinovohen.

Ndriçimi

Pajtueshmëria me kërkesën nuk kërkohet nëse mund të vërtetohet se ka kapacitet të pamjaftueshëm në sistemin elektrik për të mbështetur ngarkesën shtesë, ose se një ndriçim i tillë nuk mund të akomodohet në nivel lokal pa ndryshime strukturore (hyrjet e dyerve etj.).

Tualete

Sigurimi i një tualeti universal plotësisht të përputhshëm është i detyrueshëm vetëm kur tualetet ekzistuese janë duke u rinovuar ose përmirësuar plotësisht dhe është siguruar një hapësirë për karriget me rrota dhe një tualet universal i përputhshëm mund të vendoset pa ndryshime strukturore në trupin e automjetit.

Sigurimi i pajisjeve të thirrjes për ndihmë në tualetin universal nuk është i detyrueshëm nëse automjeti nuk ka një sistem komunikimi elektrik që mund të përshtatet për të përfshirë një pajisje të tillë.

Ndalimi i qëndrimit

Pajtueshmëria me kërkesat e pikës 4.2.2.6 është e detyrueshme vetëm nëse shtrirja e ndenjëseve është ndryshuar brenda një treni të tërë dhe është siguruar një hapësirë për karriget me rrota.

Pajtueshmëria me kërkesat për hapësirat e lira ndërmjet vagonëve lidhës është e detyrueshme vetëm nëse kalimi është duke u rinovuar ose përmirësuar.

Informacion

Pajtueshmëria me kërkesat e pikës 4.2.2.7 në lidhje me informacionin e itinerarit nuk është e detyrueshme gjatë rinovimit ose përmirësimit. Megjithatë, kur një sistem informacioni i automatizuar i itinerarit instalohet si pjesë e një programi rinovimi ose përmirësimi, ai duhet të jetë në përputhje me kërkesat e kësaj pike.

Pajtueshmëria me pjesët e tjera të pikës 4.2.2.7 do të jetë e detyrueshme sa herë që rinovohen ose përmirësohen tabelat ose dekorimet e brendshme.

Ndryshimet në lartësi

Pajtueshmëria me kërkesat e pikës 4.2.2.8 nuk është e detyrueshme gjatë rinovimit ose përmirësimit, me përjashtim të faktit që duhet të sigurohet një brez paralajmërues i kundërt në hapjet e hapave kur materialet e sipërfaqes së shkelës rinovohen ose përmirësohen.

Parmakë

Pajtueshmëria me kërkesat e pikës 4.2.2.9 është e detyrueshme vetëm kur parmakët ekzistues janë duke u rinovuar ose përmirësuar.

Akomodimi për të fjetur me akses për karrige me rrota

Pajtueshmëria me kërkesën për të siguruar akomodim të aksesueshëm për karriget me rrota është i detyrueshëm vetëm kur akomodimi ekzistues i fjetjes është duke u rinovuar ose përmirësuar.

Sigurimi i pajisjeve të thirrjes për ndihmë në akomodimin e gjumit të aksesueshëm për karriget me rrota nuk është i detyrueshëm nëse automjeti nuk ka një sistem komunikimi elektrik që mund të përshtatet për të përfshirë një pajisje të tillë.

Pozicionet e hapave, hapat dhe mjetet ndihmëse për hipje

Pajtueshmëria me kërkesat e pikave 4.2.2.11 dhe 4.2.2.12 nuk është e detyrueshme gjatë rinovimit ose përmirësimit, me përjashtim që nëse vendosen hapa të lëvizshëm ose pajisje të tjera integrale për hipjen, ato duhet të jenë në përputhje me nën-klauzolat përkatëse në këtë pikë të TSI-je.

Megjithatë, nëse një hapësirë për karriget me rrota në përputhje me pikën 4.2.2.3 krijohet në rinovim ose përmirësim, atëherë do të jetë e detyrueshme të sigurohet një lloj ndihme për hipjen në përputhje me pikën 4.4.3.

SHTOJCA E

PARALAJMËRIME ZANORE PËR DYERT E JASHTME TË UDHËTARËVE

Hapja e derës – Karakteristikat

- Një puls i ngadaltë me shumë tingull (deri në 2 tinguj në sekondë) prej 2 tingujsh të emetuara në mënyrë sekuenciale.
- frekuencat 2 200 Hz +/– 100 Hz; dhe
- 1 760 Hz +/– 100 Hz;
- niveli i presionit të zërit të sigurohet nga njëri prej tyre:
- një pajisje paralajmëruese zanore adaptive e vendosur në 5 dB L Aeq min mbi ambientin deri në maksimum 70 dB L Aeq, T (+ 6/– 0);
- ose një pajisje jopërshtatëse e vendosur në 70 dB L Aeq, T (+ 6/– 0);
- matja e brendshme në pikën qendrore të hollit në një lartësi prej 1,5 m mbi nivelin e dyshemesë. (T = kohëzgjatja totale e tingullit të zërit) duke përdorur grupin e matjes (horizontale dhe më pas vertikale) dhe leximet mesatare;
- matja e jashtme, 1,5 m larg nga vija qendrore e derës anësore të trupit në 1,5 m mbi nivelin e platformës. (T = kohëzgjatja totale e tingullit të zërit) duke përdorur grupin e matjes (horizontale) dhe leximet mesatare.

Mbyllja e derës – Karakteristikat

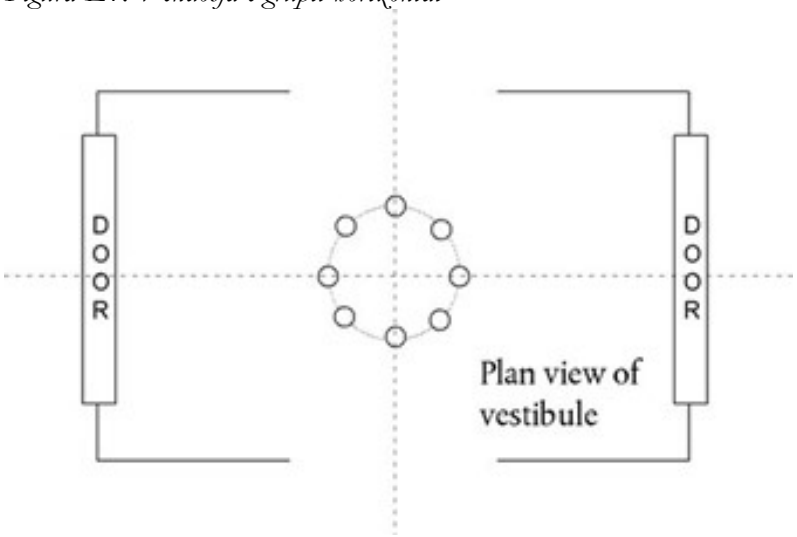
- Një tingull i shpejtë pulsues (6–10 impulse në sekondë);
- Frekuenca 1 900 Hz +/- 100 Hz
- Niveli i presionit të zërit të sigurohet nga:
- një pajisje paralajmëruese zanore adaptive e vendosur në 5dB L Aeq min mbi ambientin deri në maksimum 70 dB L Aeq,T (+ 6/- 0);
- ose një pajisje jo-përshtatëse e vendosur në 70 dB L Aeq,T (+ 6/- 0));
- matja e brendshme në pikën qendrore të hajatit në një lartësi prej 1,5 m mbi nivelin e dyshemesë. (T = kohëzgjatja totale e tingullit të zërit) duke përdorur aureolën e matjes (horizontale dhe më pas vertikale) dhe leximet mesatare;
- matja e jashtme, 1,5 m larg nga vija qendrore e derës anësore të trupit në 1,5 m mbi nivelin e Platformës;
- (T = kohëzgjatja totale e ngjarjes së zërit) duke përdorur aureolën e matjes (horizontale) dhe leximet mesatare.

Metoda e matjes së brendshme për paralajmërimet zanore të derës së udhëtarëve (hapja dhe mbyllja).

- Testet që do të kryhen në holl duke përdorur një lexim mesatar nga një grup mikrofonash të shumëfishtë të përbërë nga 8 mikrofona të vendosur në mënyrë të barabartë rreth një rrethi me rreze 250 mm;

- Testimi do të kryhet me grupin e rregulluar horizontalisht (të gjithë mikrofonat në të njëjtën distancë mbi dysheme, siç tregohet në figurën G1). Për vlerësim do të përdoret mesatarja e leximeve nga të 8 mikrofonat.

Figura E1: Vendosja e grupit horizontal



Metoda e jashtme e matjes për paralajmërimet zanore të derës së udhëtarit (hapja dhe mbyllja)

- Testet që do të kryhen duke përdorur një lexim mesatar nga një grup mikrofonash të shumëfishtë (i projektuar për matjen e zhurmës së borisë në kabinë në përputhje me TSI-n për zhurmën 2006/66/EC); grupi përbëhet nga 8 mikrofona të vendosur në mënyrë të barabartë rreth një rrethi me rreze 250 mm;

- Për testin e jashtëm, lartësia e supozuar e platformës duhet të jetë specifike për itinerarin në të cilin treni është projektuar për t'u operuar (nëse rruga e operuar mbulon më shumë se 1 lartësi të platformës, atëherë duhet të përdoret lartësia më e ulët, d.m.th. platformat 760 dhe 550 mm të larta janë në itinerarin e operuar, atëherë testi do të kryhet për atë më të ulët që do të ishte 550 mm);

- Testimi do të kryhet me grupin e rregulluar horizontalisht (të gjitha mikrofonat në të njëjtën distancë mbi platformën) Për vlerësimin do të përdoret mesatarja e leximeve nga të 8 mikrofonat.

Në rast se përdoret një pajisje paralajmëruese zanore adaptive, pajisja duhet të përcaktojë nivelin e zhurmës rrethuese përpara sekuencës së paralajmërimit. Do konsiderohet një brez frekuencash nga 500 Hz deri në 5 000 Hz.

Matjet për të demonstruar pajtueshmërinë do të kryhen në tre lokacione dyersh në një tren.

Shënim. Dera duhet të jetë plotësisht e hapur për provën e mbylljes dhe plotësisht e mbyllur për provën e hapjes.

SHTOJCA Ë
DIAGRAMET E VENDEVE ME PËRPARËSI

Treguesi për figurat H1 deri në H4

1. Niveli matës për sipërfaqet e ndenjëseve.
2. Distanca ndërmjet sediljeve përballë.
3. Dhoma e kokës sipër karriges.

Figura Ë1: Hapësira kryesore e sediljes me përparësi

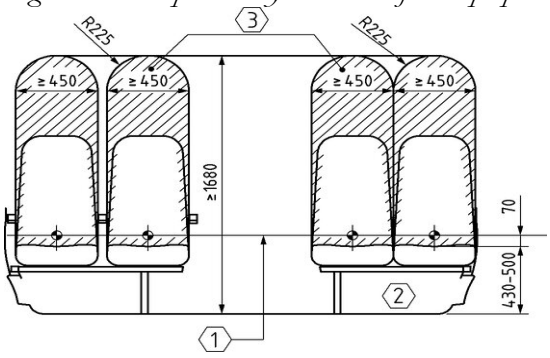


Figura Ë2: Vendet me përparësi të njëanshme

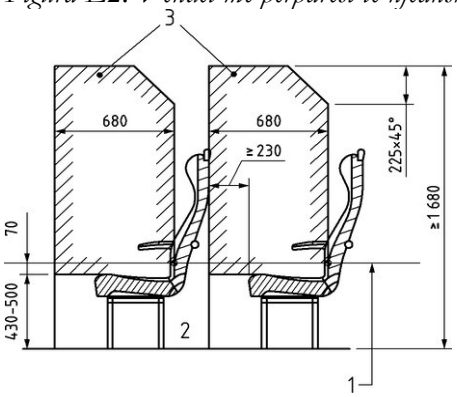


Figura Ë3: Përballë vendeve me përparësi

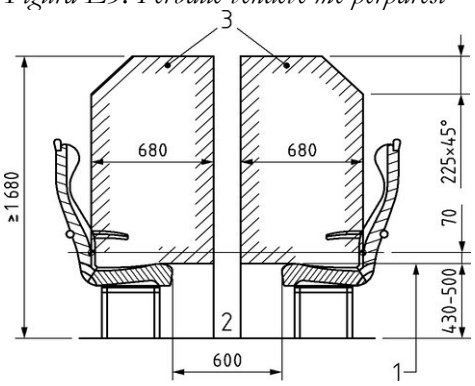
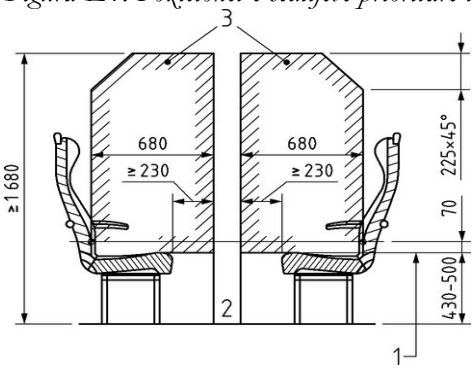


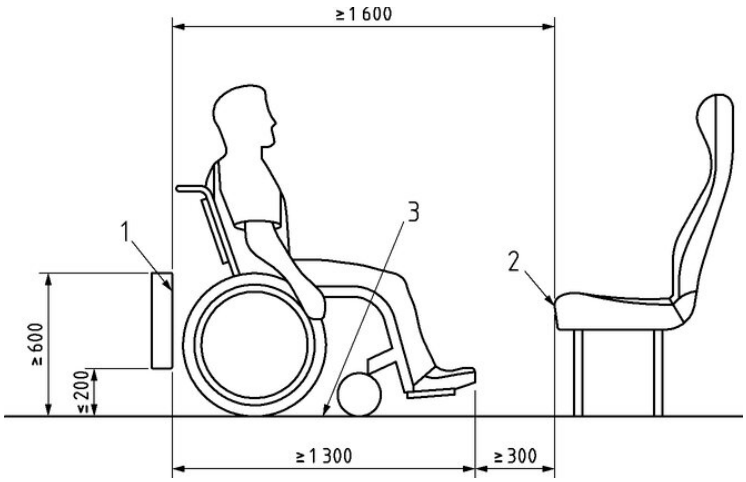
Figura Ë4: Pozicionet e sediljeve prioritare të ruajtura me tavolinë



SHTOJCA F

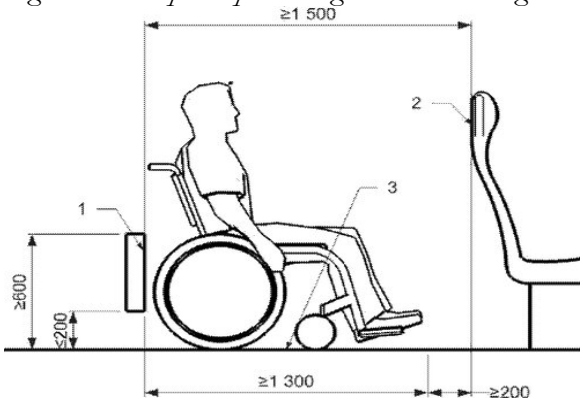
DIAGRAMET E HAPËSIRAVE TË KARRIGEVE ME RROTA

Figura F1: Hapësira e karriges me rrota në rregullimin e ndenjëseve përballë



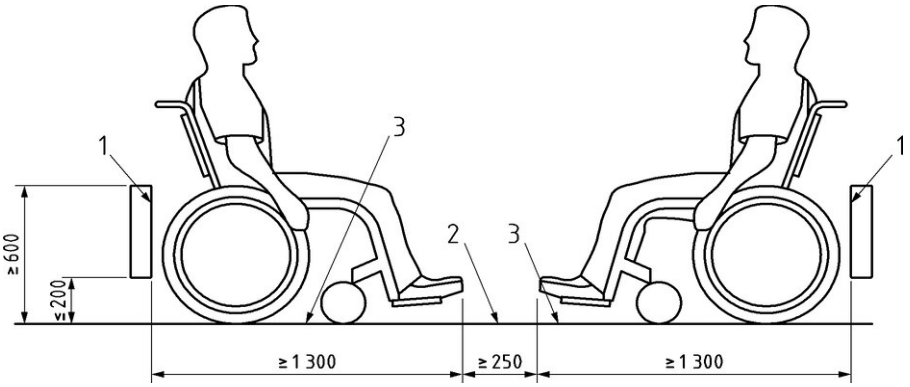
1. Struktura në fund të hapësirës së karrigeve me rrota.
2. Buza e përparme e jastëkut të sediljes së pasagjerit.
3. Hapësirë për karrige me rrota.

Figura F2: Hapësirë për karrige me rrota në rregullim të njëanshëm të ndenjëseve



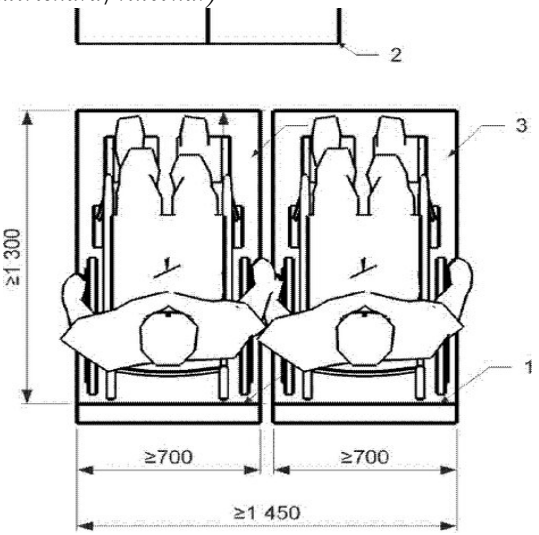
1.Struktura në fund të hapësirës së karrigeve me rrota.
2. Pjesa e pasme e sediljes së pasagjerit të përparmë.
3. Hapësirë për karrige me rrota.

Figura F3: Dy hapësira për karriget me rrota



1. Struktura në fund të hapësirës së karrigeve me rrota.
2. Hapësira ndërmjet hapësirave të karrigeve me rrota min. 250 mm.
3. Hapësirë për karrige me rrota.

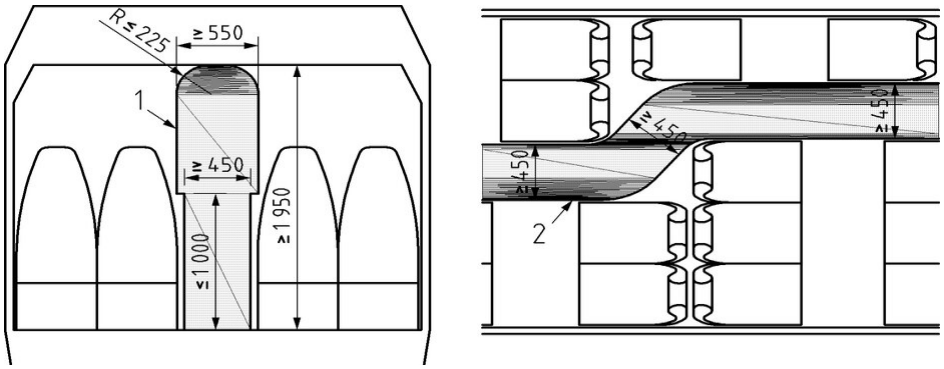
Figura F4: Dy hapësira ngjitur për karriget me rrota (e zbatueshme vetëm për mjetet lëvizëse të përmirësuara/rinovuar)



1. Struktura në fund të hapësirës së karrigeve me rrota.
2. Struktura përballë hapësirës së karrigeve me rrota.
3. Hapësirë e dyfishtë për karrige me rrota.

SHTOJCA G
DIAGRAMET E RRUGËVE TË HAPURA

Figura G1: Gjerësia minimale e rrugës së hapur nga niveli i dyshemesë deri në një lartësi prej 1 000 mm



1 Përmes seksionit të rrugës së lirë.
2 Planifikoni pamjen në diapazonin e lartësisë 25–975 mm nga niveli i dyshemesë.

Figura G2: Profili minimal i rrugës së lirë midis mjeteve lidhëse të një grupi të vetëm treni

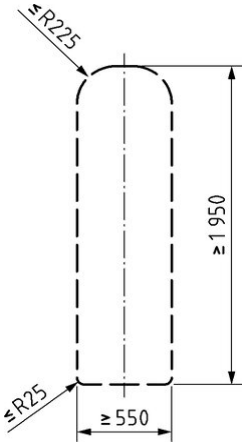
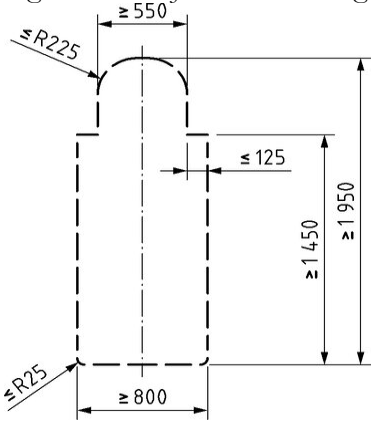


Figura G3: Profili minimal i rrugës për në dhe nga hapësirat e karrigeve me rrota



SHTOJCA GJ
TABELA E GJERËSISË SË KORRIDORIT PËR ZONAT E AKSESUESHME PËR KARRIGET ME RROTA NË TRENA

Tabela K1

Gjerësia e rrugës së hapur të korridorit (mm)	1200	1100	1000	900	850	800
Gjerësia e përdorshme e derës ose gjerësia pingul e hapjes së korridorit (mm)	800	850	900	1000	1100	1200

SHTOJCA H

TABELA E GJERËSISË SË KORRIDORIT PËR ZONAT E AKSESUESHME PËR KARRIGET ME RROTA NË MJETET HEKURUDHORE

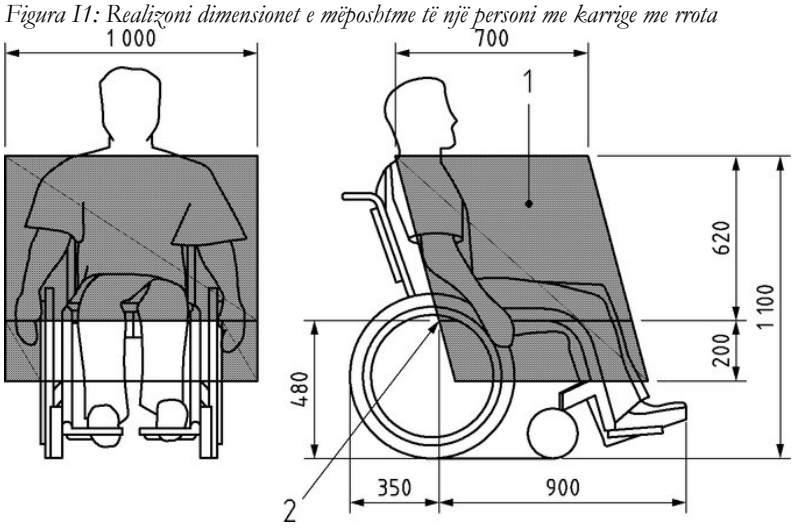
Tabela H1

Gjerësia e rrugës së hapur të korridorit (mm)	1200	1100	1000	900	850	800
Gjerësia e përdorshme e derës ose gjerësia pingul e hapjes së korridorit (mm)	800	850	900	1000	1100	1200

SHTOJCA I

ZONA E REHATSHME E NJË PËRDORUESI TË KARRIGES ME RROTA

Figura I1: Realizoni dimensionet e mëposhtme të një personi me karrige me rrota



1 zonë e rehatshme.

Pika referimi me **2 vende.**

SHTOJCA J

KARRIGE E TRANSPORTUESHME ME TREN

J.1 Fushëveprimi

Kjo shtojcë identifikon kufijtë maksimalë inxhinierikë për një karrige me rrota të transportueshme me tren.

J.2 Karakteristikat

Kërkesat minimale teknike janë:

Dimensionet bazë

- Gjerësia 700 mm plus 50 mm min çdo anë për duart kur lëvizni;
- Gjatësia 1 200 mm plus 50 mm për këmbët.

Rrotat

- Rrota më e vogël duhet të akomodojë një hendek me dimensione 75 mm horizontale dhe 50 mm vertikale.

Lartësia

- 1 375 mm max, duke përfshirë një banor mashkull me përqindje të 95-të.

Rrethi rrotullues

- 1500 mm.

Pesha

- Pesha plotësisht e ngarkuar prej 300 kg për karrigen me rrota dhe pasagjerin (duke përfshirë çdo bagazh) në rastin e një karrigeje me rrota elektrike për të cilën nuk kërkohet asistencë për kalimin e një ndihme për hipje.

- Pesha plotësisht e ngarkuar prej 200 kg për karrigen me rrota dhe pasagjerin (duke përfshirë çdo bagazh) në rastin e një karrigeje me rrota manuale.

Lartësia e pengesës që mund të kapërcehet dhe hapësira nga toka

- Lartësia e pengesës që mund të kapërcehet 50 mm (maksimumi).
- Hapësirë nga toka 60 mm (min.) me një kënd pjerrësi lart prej 10° sipër për të ecur përpara (nën pjesën e mbështetëses së këmbës).

Pjerrësia maksimale e sigurt në të cilën karrige me rrota do të mbetet e qëndrueshme:

- Të ketë qëndrueshmëri dinamike në të gjitha drejtimet në një kënd prej 6 gradë.
- Duhet të ketë qëndrueshmëri statike në të gjitha drejtimet (përfshirë frenimin e vendosur) në një kënd prej 9 gradë.

SHTOJCA K
SINJALIZIM PRM

K.1 Qëllimi

Kjo shtojcë identifikon sinjalistikën specifike për përdorim si në infrastrukturë ashtu edhe në mjetet lëvizëse.

K.2 Dimensionet e shenjave

Dimensionet e sinjalistikës PRM të infrastrukturës do të llogariten sipas formulës:

- Distanca e leximit në mm pjesëtuar me 250, shumëzuar me 1,25 = madhësia e kornizës në mm, ku përdoret një kornizë.

Madhësia minimale e pllakave të shenjave PRM të brendshme të mjeteve lëvizëse duhet të jetë 60 mm me përjashtim të shenjave që tregojnë shërbimet në tualete ose në çerdhe që mund të jenë më të vogla.

Madhësia minimale e pllakave të shenjave PRM të jashtme të mjeteve lëvizëse duhet të jetë 85 mm.

K.3 Simbole për përdorim në shenja

Shenjat e parashikuara në pikën 4.2.1.10 duhet të kenë një sfond blu të errët dhe një simbol të bardhë. Blu e errët do të ketë një kontrast prej 0,6 në krahasim me të bardhën.

Kur këto shenja vendosen në një panel blu të errët, lejohet të përmbyset ngjyrat e simbolit dhe sfondit (d.m.th. simboli blu i errët në sfond të bardhë).

Shenja ndërkombëtare e karrigeve me rrota

Shenja që identifikon zonat e aksesueshme për karriget me rrota duhet të përfshijë një simbol në përputhje me specifikimet e referuara në shtojcën A, indeksi 12.

Shenja e lakut induktiv

Shenja që tregon se ku janë vendosur sythe induktive duhet të përfshijë një simbol në përputhje me specifikimin e referuar në shtojcën A, indeksi 13.

Shenja e uljes me përparësi

Shenja që tregon se ku ka vende me përparësi duhet të përfshijë simbolet në përputhje me figurën K1.

Figura K1: Simbolet për vendet me përparësi

SHTOJCA L
LISTA E DOKUMENTEVE TEKNIKE

Indeksi nr.	Etiketa
1	Profili specifik i harmonizuar i rrjetit dhe i shkëmbimit të orareve (NeTEx) i përdorur për përshkrimin e stacioneve.
2	Mënyrat e funksionimit të mjetit të mbledhjes së të dhënave
3	Metodologjia për konvertimin e të dhënave ekzistuese të aksesueshmërisë duke përfshirë përshkrimin e ndërfaqes së jashtme dhe të protokollit të komunikimit.