



Valsts akciju sabiedrība "Latvijas dzelzceļš"

# PASAŽIERU INFRASTRUKTŪRAS UNIVERSĀLĀ DIZAINA STANDARTS

---

Apstiprināts ar  
VAS "Latvijas dzelzceļš" valdes  
09.04.2025. lēmumu  
Nr. VL-1.6/139-2025



|                                                                 |    |
|-----------------------------------------------------------------|----|
| PAMATNOSTĀDNES                                                  | 4  |
| 1 PASAŽIERU PLATFORMAS                                          | 5  |
| Pasažieru platformas zonas                                      | 6  |
| Taktilās joslas un vadulas                                      | 9  |
| 2 APRĪKOJUMS                                                    | 11 |
| 2.1. Nojumes                                                    | 11 |
| Nojumes dizains                                                 | 12 |
| Nojume starpceļu pasažieru platformai                           | 18 |
| Pašapkalpes automātu pieslēgumu vieta ar jumtu                  | 21 |
| 2.2. Velonovietnes                                              | 22 |
| Velostatīvi                                                     | 22 |
| Segtas velonovietnes                                            | 23 |
| 2.3. Soliņi, dienesta ēkas, apgaismojums, papildaprīkojums      | 24 |
| 3 STACIJU KLASIFIKĀCIJA UN APRĪKOJUMA IZVIETOŠANA UZ PLATFORMĀM | 27 |
| Aprīkojuma izvietošana atbilstoši klasei                        | 28 |
| Pasažieru pašapkalpošanās zona                                  | 35 |
| 4 ZĪMES UN NORĀDES                                              | 38 |
| Zīmju redzamība, lasāmība un izvietojums                        | 39 |
| Zīmju un norāžu dizaina vadlīnijas                              | 43 |
| Izkārtojumu veidošana                                           | 47 |
| Valoda                                                          | 48 |
| Logo lietošana                                                  | 52 |
| Zīmju izvietojums un veidi                                      | 53 |
| Zīmju izvietojums stacijas telpā                                | 57 |

|                                                              |           |
|--------------------------------------------------------------|-----------|
| <b>5 VĪDES PIEEJAMĪBA</b>                                    | <b>63</b> |
| 5.1. Autostāvvietas                                          | 66        |
| 5.2. Orientēšanās, zīmes un norādes                          | 69        |
| Vizuālie kontrasti                                           | 69        |
| Šķēršļu marķēšana                                            | 70        |
| Norādes                                                      | 71        |
| Elektroniskie tablo                                          | 72        |
| Taktilo vadulu sistēma                                       | 73        |
| Indukcijas cilpa                                             | 75        |
| Audio informācija, brīdinājumi                               | 75        |
| 5.3. Horizontālā pārvietošanās                               | 76        |
| Ietves                                                       | 76        |
| Ieeja, vējtveris un durvis                                   | 77        |
| 5.4. Pasažieru platformas un dzelzceļa vienlīmeņa šķērsošana | 81        |
| Pasažieru platformas                                         | 81        |
| Vienlīmeņa dzelzceļa gājēju pāreja                           | 84        |
| 5.5. Vertikālā pārvietošanās                                 | 85        |
| Kāpnes                                                       | 85        |
| Panduss                                                      | 87        |
| Lifts, pacelājs                                              | 89        |
| 5.6. Klientu apkalpošana                                     | 91        |
| Tikšanās vieta                                               | 91        |
| Kases                                                        | 91        |
| Biļešu automāti                                              | 93        |
| Uzgaidāmās telpas                                            | 94        |
| 5.7. Tualetes                                                | 95        |



Dzelzceļš Latvijā ir tikpat sens vai pat senāks kā Latvijas valsts, un šo vairāk nekā simts gadu laikā tas ir pieredzējis dažādus laikus un nemitīgas pārmaiņas. Dažādus laikus ir pieredzējusi arī Latvijas dzelzceļa infrastruktūra – sliežu ceļi, staciju ēkas, pasažieru platformas un viss ar tiem saistītais.

Dzelzceļa stacijas un pieturas punkti nav tikai dzelzceļa transporta apstāšanās vietas. Tās ir arī vietas, kur cilvēki satiek savus īsāku vai garāku laiku neredzētos tuviniekus, vietas, ar kurām sākas jauni ceļojumi vai vienkārši ikdienas darba gaitas.

Dzelzceļš Latvijā piedzīvo sava veida renesansi – dzelzceļa transportu ikdienas gaitās sāk izmantot arvien vairāk pasažieru, un lai nodrošinātu pasažieru vienotu, uz to vajadzībām un ērtībām balstītu pieredzi, izmantojot VAS “Latvijas dzelzceļš” infrastruktūru, ir izstrādāts šis Pasažieru infrastruktūras universālā dizaina standarts.

**Universālais dizains** ir vides un visa veida infrastruktūras izveide ar mērķi nodrošināt tās vizuālo estētiku, drošību, intuitīvu, vienkāršu, ērtu un patīkamu izmantojamību, pieejamību un pieklūstamību visām sabiedrības grupām, kā arī tās maksimāli ērtu uzturēšanu.

## PAMATNOSTĀDNES

VAS “Latvijas dzelzceļš” (turpmāk – “Latvijas dzelzceļš”) Pasažieru infrastruktūras universālā dizaina standarts (turpmāk – Standarts) nosaka “Latvijas dzelzceļa” pārziņā esošo dzelzceļa staciju, pieturas vietu un pasažieru platformu vizuālo izskatu. Pasažieru infrastruktūras universālā dizaina standarts tiek piemērots ar tā spēkā stāšanās brīdī, un tiek īstenots, modernizējot esošo vai izbūvējot jaunu pasažieru infrastruktūru.

“Latvijas dzelzceļš” Pasažieru infrastruktūras universālā dizaina standarts ir izstrādāts saskaņā ar spēkā esošajiem Latvijas Republikas, Eiropas Savienības un VAS “Latvijas dzelzceļš” iekšējiem normatīvajiem aktiem:

- Eiropas Komisijas regula (ES) Nr. 1300/2014 par savstarpējas izmantojamības tehniskajām specifikācijām (SITS) attiecībā uz Savienības dzelzceļa sistēmas pieejamību personām ar invaliditāti un personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām (turpmāk tekstā *PRM SITS*);
- Eiropas Dzelzceļa aģentūras publicētās “Vadlīnijas par *PRM SITS* piemērošanu”;
- Eiropas Parlamenta un Padomes regula (ES) Nr. 2021/782 par dzelzceļa pasažieru tiesībām un pienākumiem;
- MK noteikumi Nr. 680 “Dzelzceļa ekspluatācijas noteikumi”;
- VAS “Latvijas dzelzceļš” Publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras ekspluatācijas noteikumi;
- Labklājības ministrijas publicētās “Vides pieejamības vadlīnijas publiskām būvēm un telpām un publiskajai ārtelpai” un Labklājības ministrijas izstrādātie “Labās prakses ieteikumi vides pieklūstamības nodrošināšanai papildus LBN 200–21 noteiktajam”;
- Latvijas standarts – LVS 452:2011 “Dzelzceļa aprīkojums. Signālzīmes un signālrādītāji”;
- Latvijas standarts LVS 448:2021 “Dzelzceļa aprīkojums. Pasažieru platformas un gājēju pārejas dzelzceļa līnijās ar 1520 mm platumu”;
- VAS “Latvijas dzelzceļš” Pasažieru staciju lietošanas noteikumi;
- “Latvijas dzelzceļš” koncerna vizuālās identitātes standarts.

Lai nodrošinātu dzelzceļa pasažieriem ērtu pārvietošanās pieredzi un vienotu informatīvo vidi ne tikai visās “Latvijas dzelzceļš” stacijās un pieturas punktos, bet arī plašākā mērogā, “Latvijas dzelzceļš” Pasažieru infrastruktūras universālā dizaina standartā ir daļēji integrētas un adaptētas RailBaltica vizuālās identitātes dizaina vadlīnijas, kā arī sadarbībā ar Invalīdu un viņu draugu apvienību “Apeirons” izstrādātie vides pieklūstamības principi.

**Šajā Standartā ietvertu pamatprincipu realizācija projektēšanas laikā var tikt modificēta, saskaņojot visa veida risinājumus ar LDz.**



Pasažieru platforma ir svarīga stacijas un pieturas punkta telpiskā izkārtojuma daļa. Tā ir vieta, kur īsāku vai garāku laika posmu uzturas pasažieri, tādējādi pasažieru platformai un tās segumam ir gan jābūt patīkami vizuāli noformētam, gan arī jāpalīdz pasažieriem orientēties uz pasažieru platformas.

Pasažieru platforma (platformas segums), aprīkojums uz tās (nojumes, soliņi u.c.) un aprīkojuma dizaina elementi (apgaismojums nojumēs u.c.) ir izvietoti paralēli sliedēm, netieši atkārtotot sliežu ceļu līniju. Izņēmums ir digitālais tablo un sliežu ceļu numuri, kas ir izvietoti perpendikulāri sliedēm.

# 1 PASAŽIERU PLATFORMAS



Pasažieru platformas būtisks raksturlielums ir arī tā atbilstība visām universālā dizaina, pieejamības un drošības pamatprasībām, un tās segumā ir jābūt iekļautām aizsardzības zonām no sliežu ceļiem. Visām pasažieru platformas seguma virsmām ir jābūt raupjām, ar pretslīdošo pārklājumu un reljefainu virsmu, tās nedrīkst būt slidenas.

Segumam jāatbilst LV spēkā esošajiem standartiem, jānodrošina augtāku pasažieru platformas kvalitāti, ilgāku izturību un zemākas uzturēšanas izmaksas. Izmantojot kvalitatīvus materiālus, tiek nodrošināts segums, kas kalpos ilgu laiku un būs efektīvs ekspluatācijā un apkopē.

Pasažieru platforma ir sadalīta vairākās zonās. Bīstamā zona – zona, kurā pasažieri var tikt pakļauti braucošu vilcienu triecienviļņa iedarbībai neatkarīgi no vilcienu ātruma, sākas pie platformas malas, kas atrodas sliežu ceļa pusē, un tā dod cilvēkam skaidru brīdinājumu, ka viņš atrodas bīstami tuvu sliedēm. Bīstamās zonas robeža tiek atzīmēta ar vizuālu marķējumu. Aiz šīs zonas robežas pasažieru platformas pusē ir izveidota taktilā drošības zona ar reljefām norādēm, kas kalpo kā brīdinājums apstāties un neieklūt bīstamajā zonā.

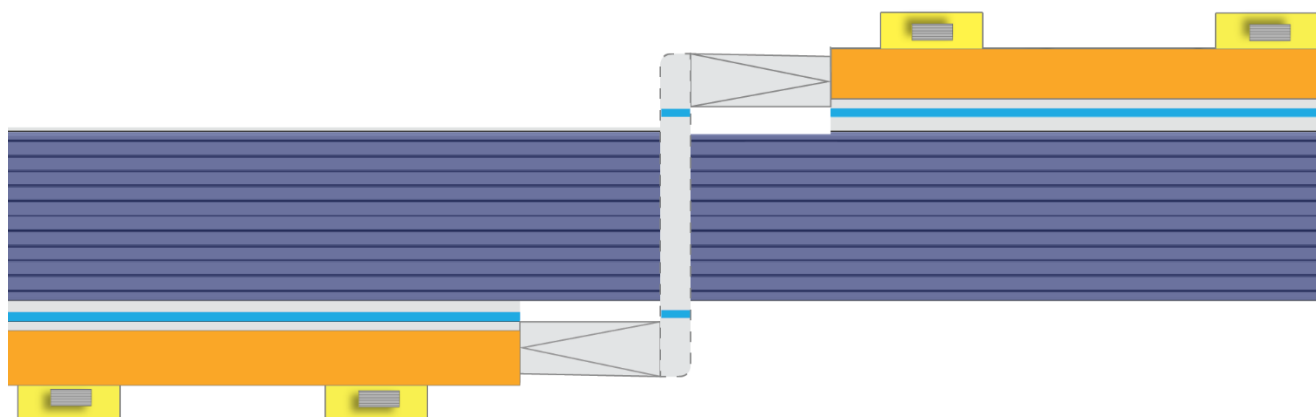
Platformās un pieejās ir jāiestrādā taktilās vadulas personām ar invaliditāti un personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām, pēc iespējas pieslēdzoties esošai pilsētas gājēju infrastruktūrai ar vadulām.

Šādas vadulas tiek izbūvētas arī gadījumā, ja pasažieru platformai piegulošajā teritorijā ārpus dzelzceļa nodalījuma joslas tās vēl nav izbūvējusi pašvaldība.

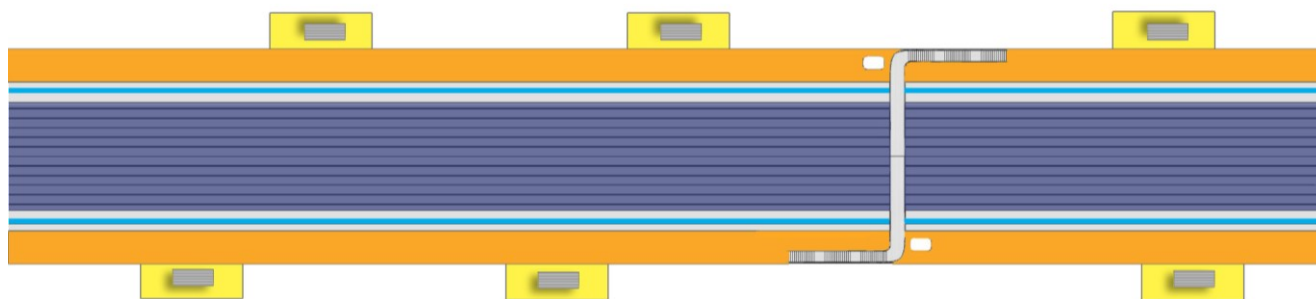
Pasažieru pārvietošanās zona tiek veidota no bezfāžu bruģa.

## PASAŽIERU PLATFORMAS ZONAS

Zonu sadalījums platformām ar viena līmeņa gājēju pāreju

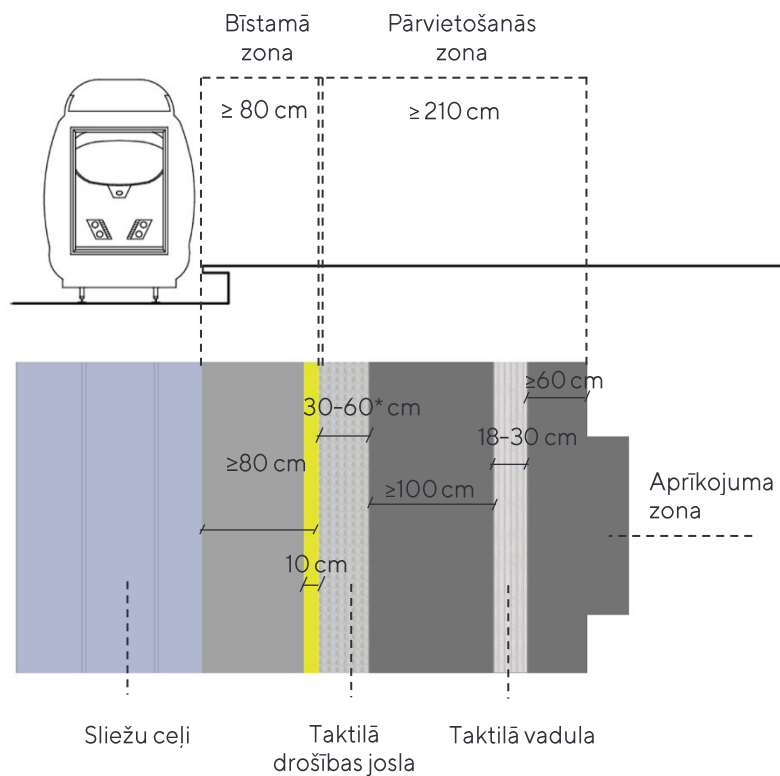


Zonu sadalījums platformām ar divlīmeņu gājēju pāreju

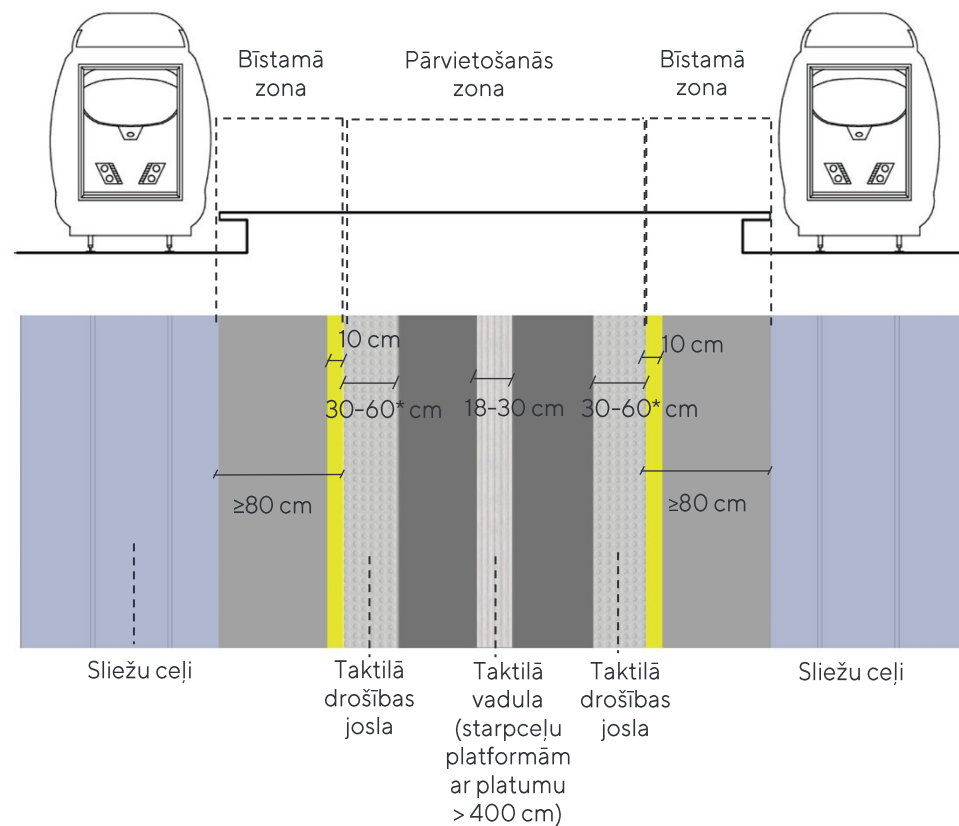


● Sliežu ceļš ● Bīstamā zona ● Pārvietošanās zona ● Aprikojuma zona (nojumes utml.) ■ Nojume

Zonu sadalījums – malu platforma



Zonu sadalījums – starpceļu platforma



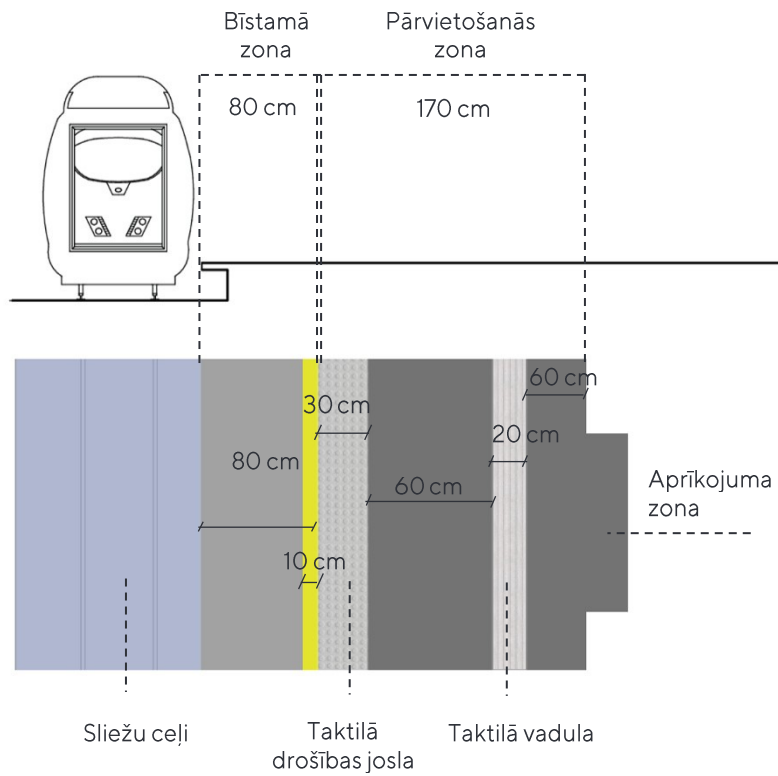
\* Taktilās drošības joslas maksimālais platums jānosaka, ņemot vērā drošības apsvērumus dzelzceļa līnijās ar lielāku vilcienu kustības ātrumu



## Pasažieru platformas

Zonu sadalījums – stacijās, pieturas punktos ar mazu pasažieru apgrozījumu

Stacijās, pieturas punktos ar mazu pasažieru apgrozījumu, pasažieru platformas tiek izbūvētas minimālajā pieļaujamajā platumā – 250cm



Pasažieru platformas zonās, atbilstoši universālā dizaina principiem, jāiestrādā rūpnieciski ražotas taktilās drošības joslas.

Sliežu ceļiem pieguļošās platformas ārmalā atrodas bīstamā zona, kuras platums ir vismaz 80 cm. Bīstamās zonas joslas daļa, kas atrodas tuvāk platformas pamatdaļai, vismaz 10 cm platumā ir spilgti dzeltenā krāsā, nodrošinot pietiekamu kontrastu, lai platformas marķējums būtu saskatāms arī cilvēkiem ar daltonismu.

Bīstamās zonas pelēkās krāsas tonim, vizuālajam noformējumam un materiālu faktūrai ir jāatšķiras no pārējās platformas pelēkās krāsas toņa, vizuālā noformējuma un izmantoto materiālu faktūras.

Pasažieru pārvietošanās zonas ārējā daļa, blakus bīstamajai zonai, ir izveidota kā taktilā drošības josla veidojot labi saredzamu vizuālo kontrastu, kas kalpo par brīdinājumu par bīstamās zonas tuvumu gan pasažieriem ar īpašām vajadzībām, gan visiem pasažieriem.

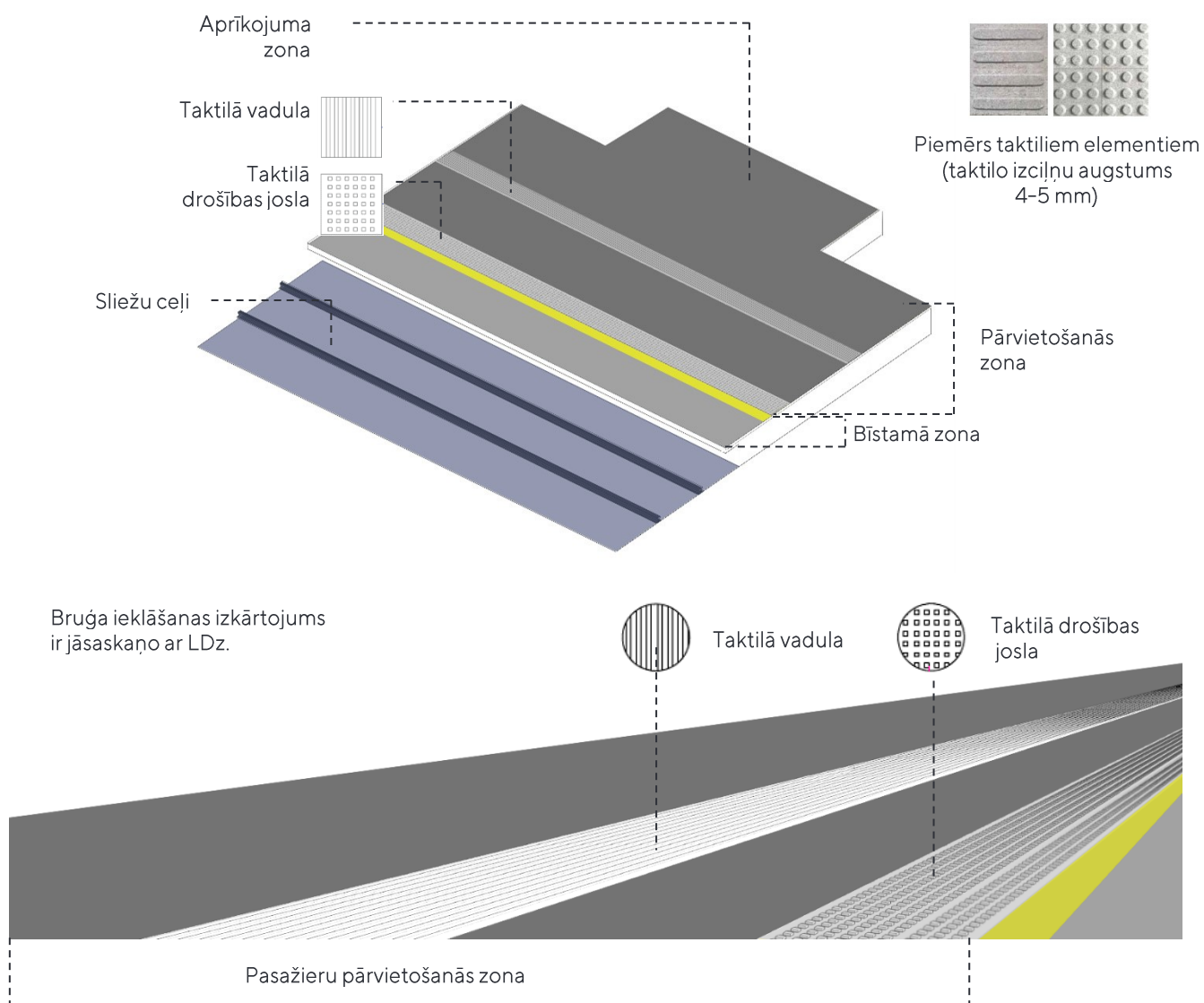
Taktilajiem elementiem jābūt viegli pamanāmiem, pateicoties izteiktam kontrastam ar pasažieru platformas segumu.

Taktilajām joslām jābūt neslidošām arī mitros laikapstākļos, tām jābūt draudzīgām ratiņkrēsliem un jānovērš pakļūšanas riski.

Visiem bīstamās zonas tehniskajiem un funkcionālajiem raksturlielumiem, kā arī sadalītājlīnijas dzeltenās krāsas spilgtuma īpašībām un gaismu atstarojošajām virsmām jāatbilst LVS 448 standartā noteiktajām prasībām.

## TAKTILĀS JOSLAS UN VADULAS

Taktilo joslu izvietojums un sadalījums platformas segumā

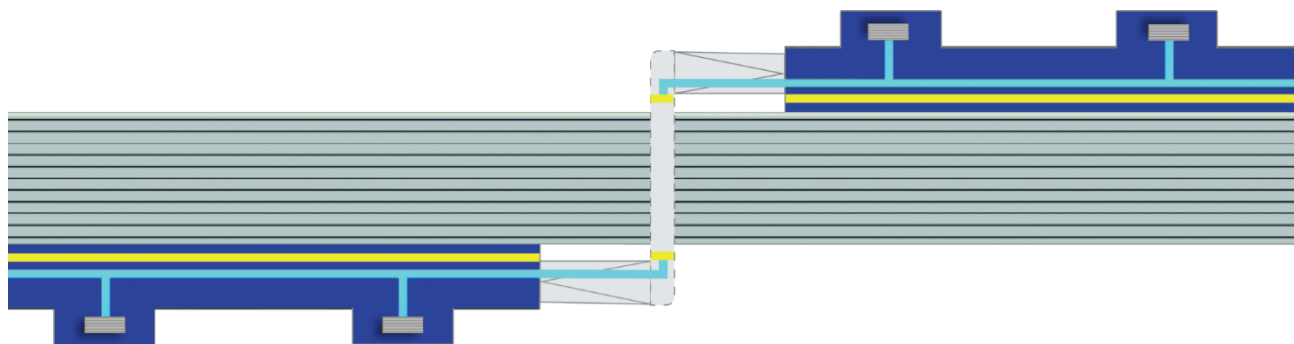


Taktilais maršruts jeb vadulas 18–30 cm platumā tiek nodrošinātas visā pasažieru platformas garumā, pēc iespējas pieslēdzoties esošai pilsētas gājēju infrastruktūrai ar vadulām.

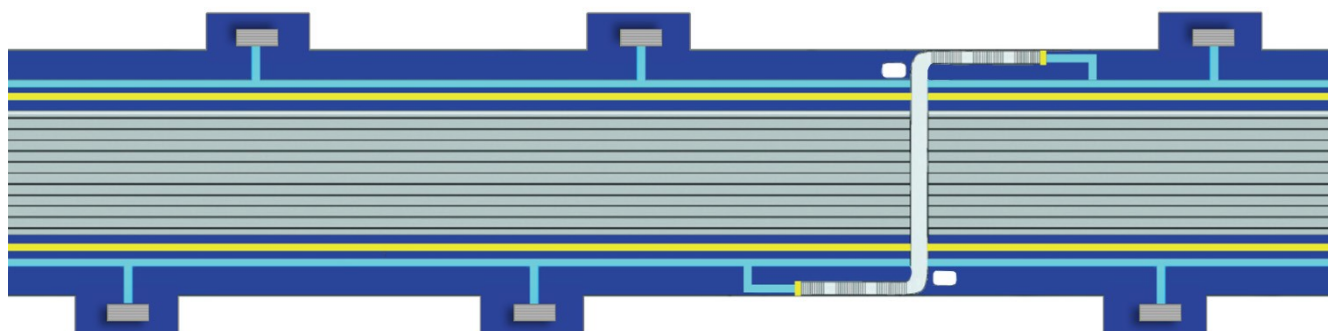
Vadulu krustojumi ārpus pasažieru platformas zonas tiek veidoti ar dzeltenu taktilo bruģi, savukārt, uz pasažieru platformas tādā krāsā kā taktilās vadulas bruģis. Tādejādi uz pasažieru platformas galvenā uzmanība tiek vērsta uz dzeltenu marķējumu, kas brīdina par bīstamo zonu.

Pasažieru platformas beigas vai nu ir aprīkotas ar barjeru, kas novērš publisku piekļuvi, vai arī tām ir vizuāls marķējums un tādas reljefas norādes uz staigāšanai paredzētās virsmas, kas vērš uzmanību uz briesmām.

Taktilās zonas platformām ar viena līmeņa gājēju pāreju



Taktilās zonas platformām ar divlīmeņu gājēju pāreju



● Sliežu ceļš ● Taktilā vadula ● Taktilā drošības josla ● Pasažieru pārvietošanās un aprīkojuma zonas ● Nojume

## 2 APRĪKOJUMS

### 2.1. NOJUMES

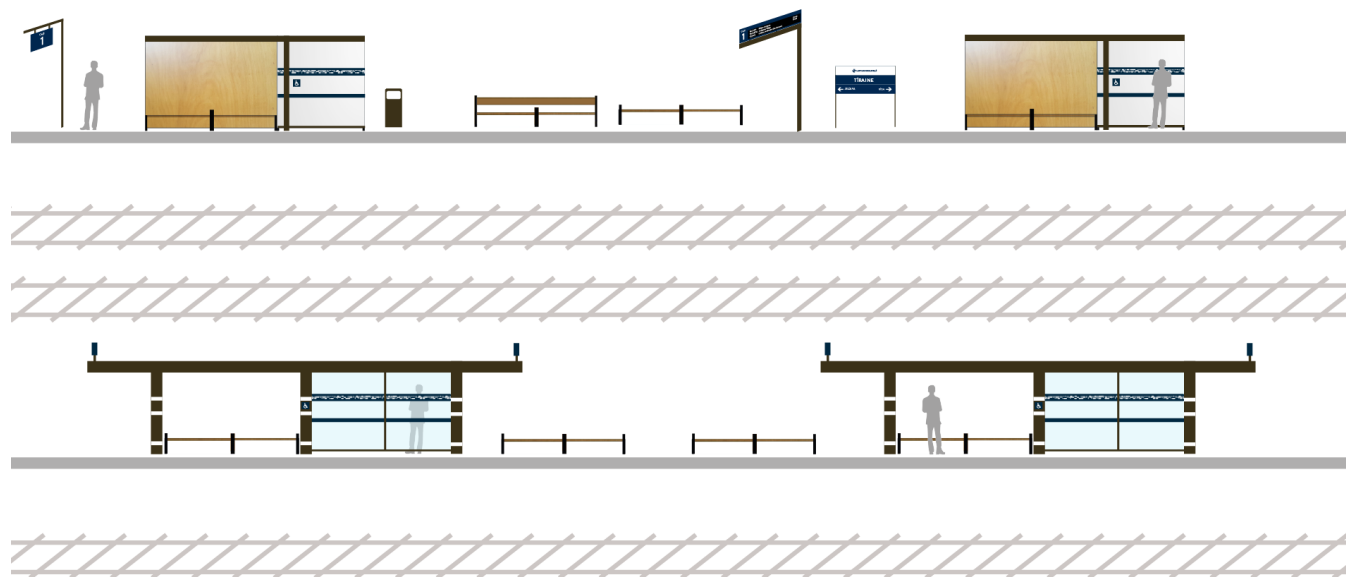
Piemērs nojumju izvietojumam uz malu un starpceļu platformas

Uz pasažieru platformas "kabatās" pasažieru ērtībai tiek izvietotas nojumes, soliņi, atkritumu urnas u.c. objekti. Viss mēbelējums un brīvi stāvošās ierīces vizuāli izceļas uz platformas fona un ir ar taisnām malām un noapaļotiem stūriem (R7), turklāt tās tiek novietotas tā, lai netraucētu neredzīgiem vai vājredzīgiem cilvēkiem, kā arī lai neredzīgi vai vājredzīgi cilvēki tos varētu konstatēt ar spieķi.

Pasažieru pārvietošanās zonā izvietotajiem objektiem (balstiem, informatīvajiem stendiem u.c.) ir jāatrodas LVS 448:2021 standartā noteiktajos attālumos no platformas un bīstamās zonas malas, nodrošinot drošu, brīvu ceļu pasažieru kustībai. Šķēršļu piemēram solū, stabu, apbraukšanas platūmam jābūt vismaz 90 cm, neieskaitot bīstamo zonu.

Uz pasažieru platformas atrodošos objektu skaits ir atkarīgs no staciju klasifikācijas un pasažieru plūsmas šajā stacijā, kura tiek izvērtēta sadarbībā ar VSIA "Autotransporta direkcija" un AS "Pasažieru vilciens".

No minētajiem faktoriem ir atkarīgs arī nojumju skaits uz pasažieru platformas.





Nojumēm jābūt pieejamām visās stacijās. Nojumēm uz pasažieru platformām jābūt daļēji caurspīdīgām, lai pasažieri varētu redzēt, kas notiek nojumē un pārredzēt pasažieru platformu un tuvojošos vilcienus.

Nojumēs jābūt nodrošinātai ratiņkrēsli izmēram atbilstoši platībai, un tām jābūt projektētām un iekārtotām tā, lai radītu pēc iespējas mājīgāku noskaņu.

Visām pasažieru grupām ir jāspēj šīs "uzgaidāmās telpas" izmantot neatkarīgi no diennakts laika, patveroties no lietus un saules svelmes un jūtoties pietiekami ērti.

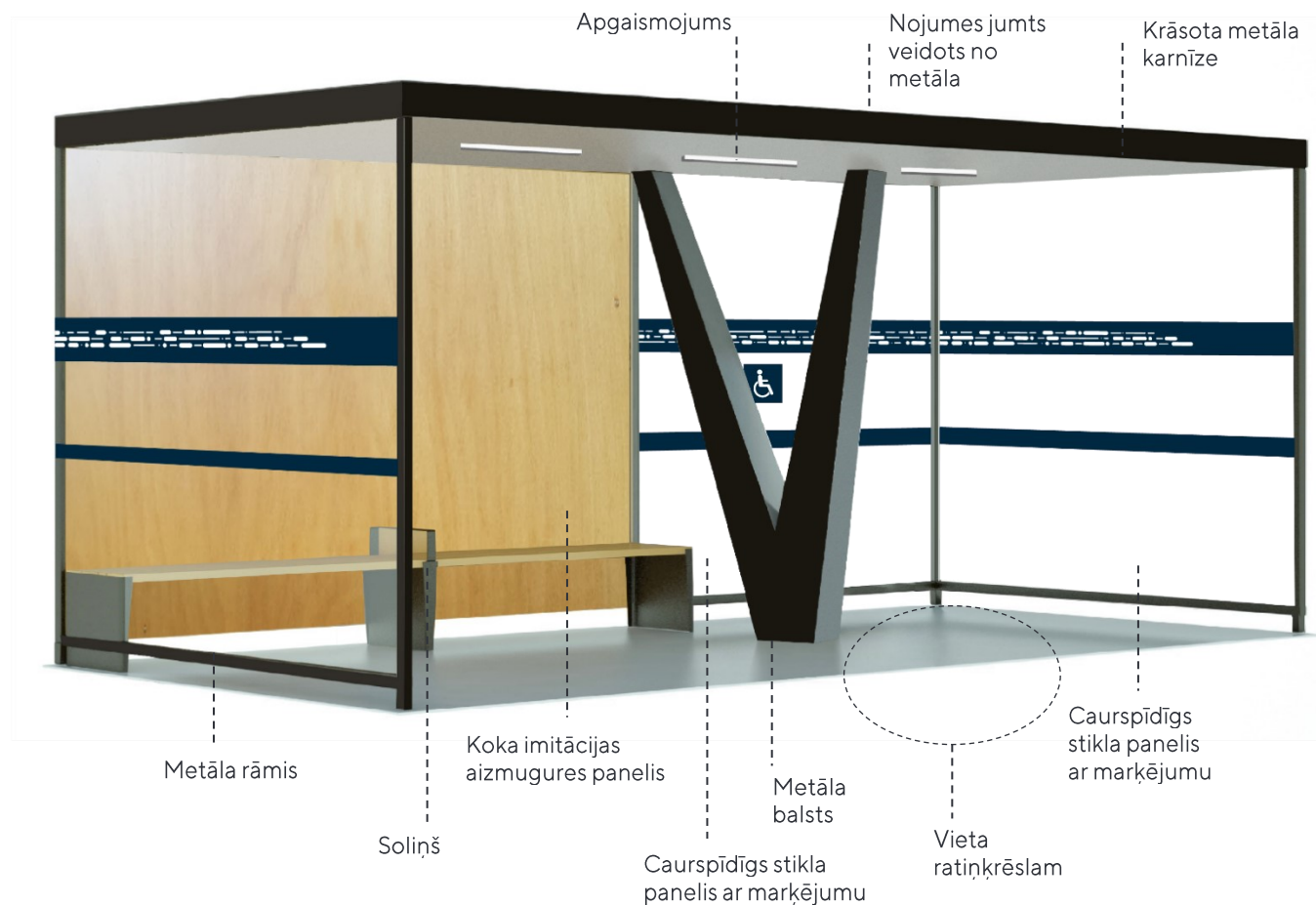
Nojumēm jābūt labi apgaismotām, lai būtu drošības un pārredzamības sajūta.

Nojumes griestos izvietotajiem gaismas ķermeņiem ir jābūt gareniskās formas (apgaismojuma izvietojums – paralēli sliedēm) ar silti baltu gaismu.

Apgaismojuma ierīcēs jāpielieto LED lampas ar spektra temperatūru ne mazāku par 4000°K un ne lielāku par 5000°K, un vidējo kalpošanas laiku ne mazāku par 50000 stundām. Apgaismošanas iekārtu aizsardzības klasei jābūt ne mazākai par IP-65. Triecienizturības klasei jābūt ne mazākai par IK8 un gaismekļiem jābūt ar paaugstinātu drošību pret vandālismu (plakans rūdīts aizsargstikls). Gaismekļa darba pieļaujamajai temperatūrai jābūt robežās no -35°C līdz +40°C.

## NOJUMES DIZAINS

Pasažieru platformas nojumes dizains

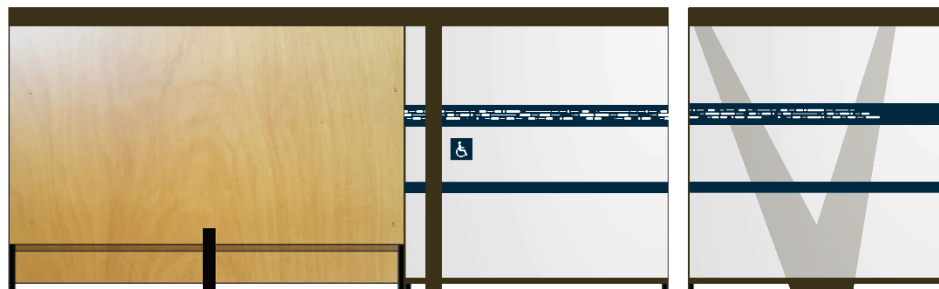


Nepieciešamības gadījumā nojumes iespējams pagarināt ar 120 cm platiem moduļiem ar sēgtām (slēptām) savienojuma vietām, tādējādi radot iespēju nojumes izmēru pielāgot pasažieru skaitam un vajadzībām.

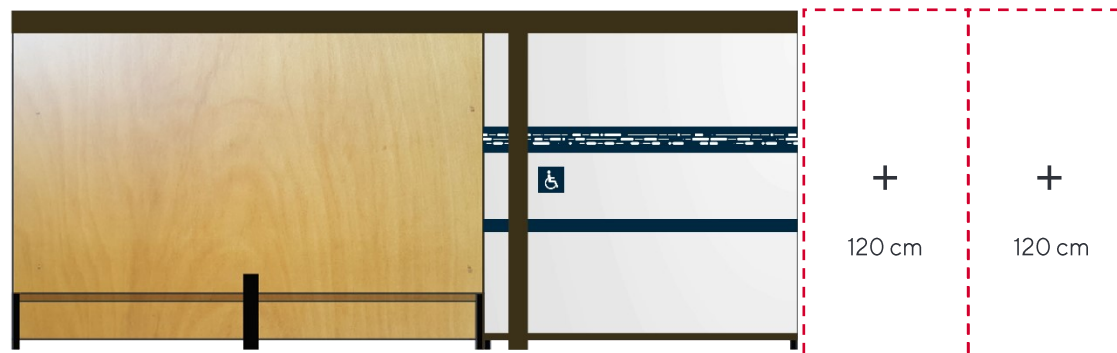
Nojumes telpā ir dekoratīvs balsta elements V formā un nojumes komplektācijā kā neatņemama tās sastāvdaļa ietilpst iebūvēts soliņš pasažieriem.



#### Nojumes priekšskats un sānskats



#### Modulāra pieeja



Nojume sastāv no divām caurspīdīgām sānu sienām un vienas aizmugurējās sienas.

Aizmugurējo sienu veido vismaz divi caurspīdīgi paneļi katrs 120 cm platumā un papildu, vēlams, viengabala 360 cm plats dekoratīvas apdares panelis.

Pievienojot 120 cm platus caurspīdīgos moduļus, nojumi iespējams pagarināt. Savienojuma vietām ir jābūt segtām (slēptām).

Standarta nojumes garums ir 600 cm.

Ūdens novades sistēmai jābūt vandāldrošai un jāatrodas aiz necaurspīdīgās nojumes daļas, no priekšas neredzamai. Var būt ārpus konstrukcijas.

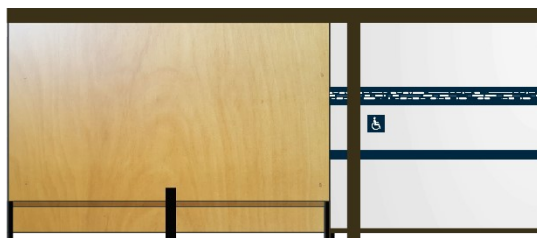
Jumta slīpums ir vērsts uz nojumes aizmugurējo daļu, lai nepieļautu ūdens uzkrāšanos.

V veida balsta ārējā zara slīpums ir ne vairāk par 10°.

Visiem stiprinājumiem jābūt izgatavotiem no nerūsējošā tērauda. Visi stiprinājumi ir pretvandālisma droši, segti (slēpti). Skrūvju vietām jābūt iegremdētām, stiprinājumiem – pulverkrāsotiem nojumes konstrukcijai identiskā tonī.

## Nojumes izmēri

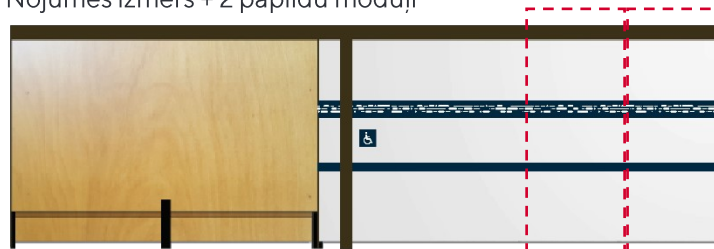
Nojumes standarta izmērs



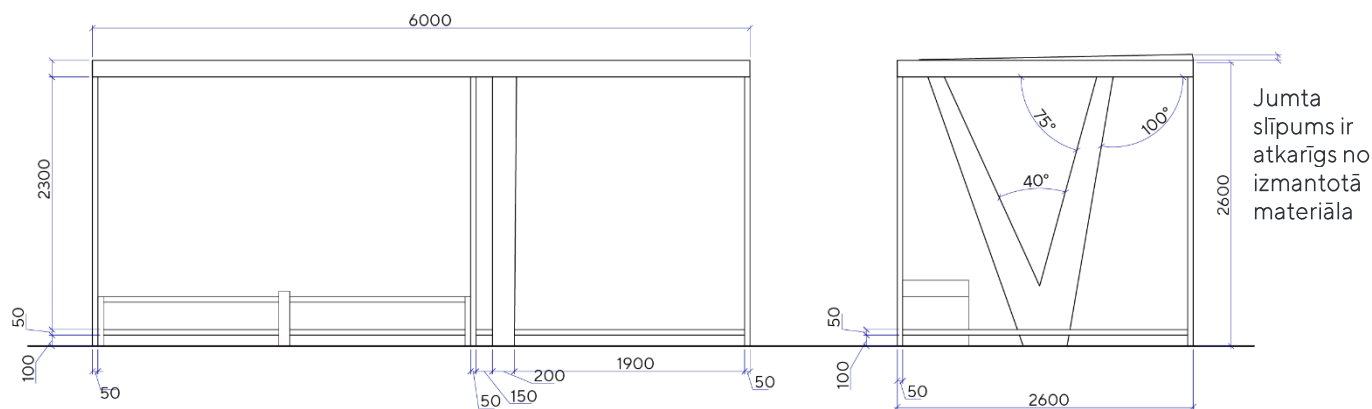
Nojumes izmērs +1 papildu modulis



Nojumes izmērs + 2 papildu moduļi

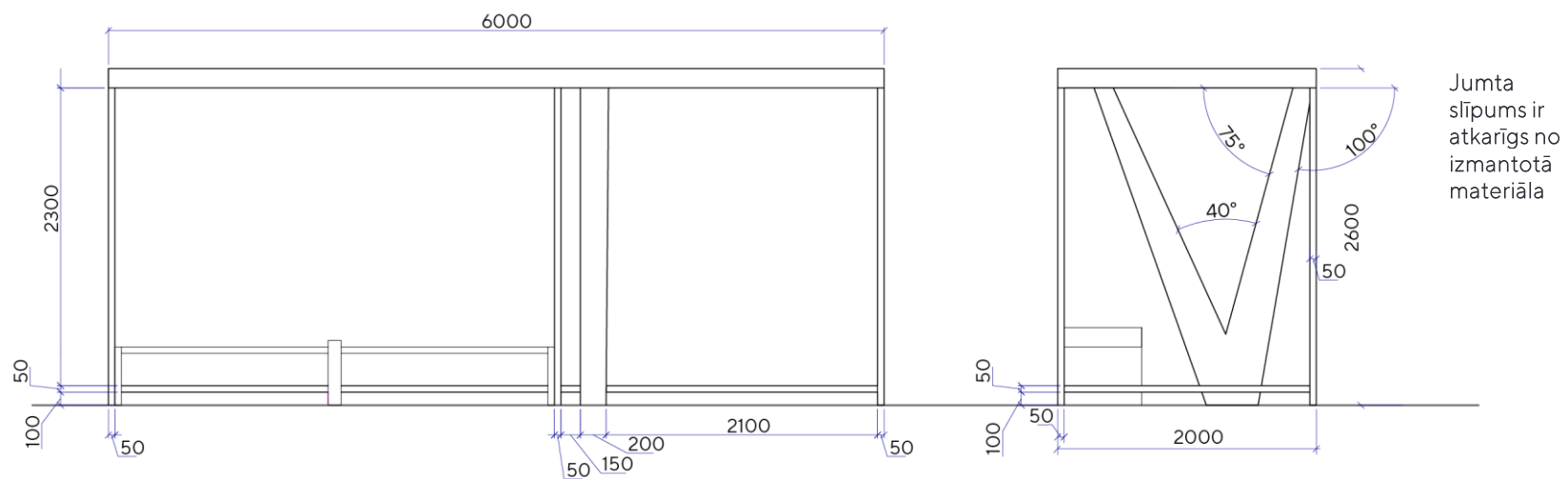
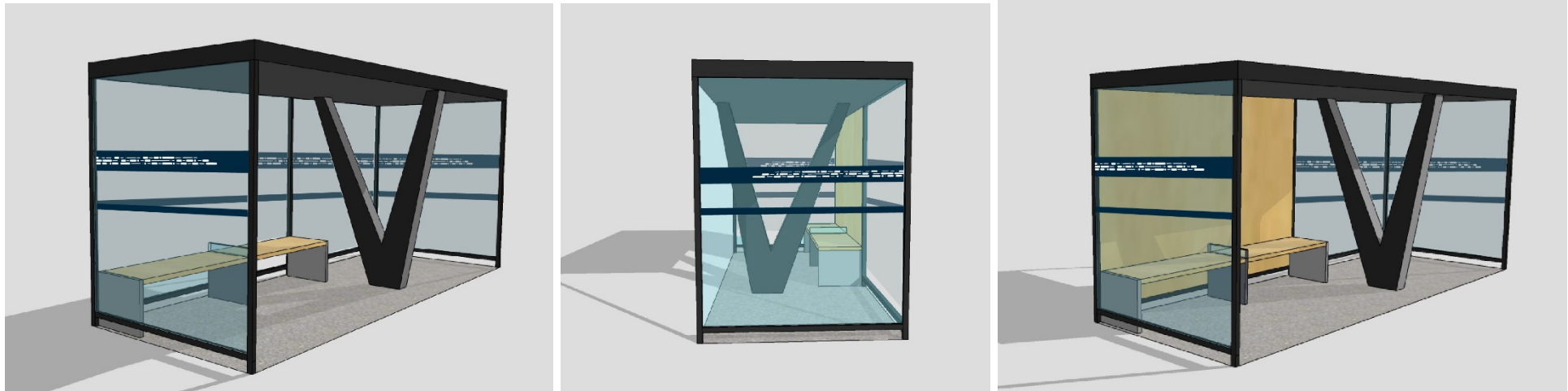


Nojumes izmēri priekšskats un sānskats



## Aprīkojums

Atsevišķos izņēmuma gadījumos E un D klases stacijās un pieturas punktos kā arī uz starpceļu pasažieru platformām, var tikt izvietotas dziļumā mazākas nojumes ar koka imitācijas vai pilnībā caurspīdīgu aizmugurējo paneli. Nojumju veidi un to izvietojumi jāaskaņo ar LDz.



Aizmugurējās sienas necaurredzamais panelis ir veidots no dekoratīvās apdares plāksnes ar koka imitāciju.

Nojumes rāmja nesošā konstrukcija ir no metāla ar cinkojumu un pulverkrāsojuma pārklājumu.

Visiem nojumes materiāliem ir jābūt ilgtspējīgiem, atbilstoši augstas kvalitātes kritērijiem, izturīgiem pret klimatiskajiem laika apstākļiem, mehāniskiem bojājumiem (vandāldrošiem) un viegli uzkopjamiem.

Nojumes aizmugurējā paneļa tonis ir "gaiši silts koks", panelim jābūt ilgtspējīgam un ar koka faktūru.

Nojumes caurspīdīgo sienu materiāls – vismaz 8 mm biezas drošības (rūdīta un laminēta) stikla loksnes.

Nojumju caurspīdīgie paneļi tiek marķēti ar — VAS "Latvijas dzelzceļš" dekoratīvā raksta joslu. Dekoratīvā raksta josla sastāv no trīs raksta rindām.

Sānu malās dekoratīvais raksts tiek veidots ar neregulāru sānu malu. Malu platformas nojumēm tas nepārsniedz 70% no caurspīdīgā sānu paneļa platumā. Tumši zilā fona josla ir visa sānu paneļa platumā.

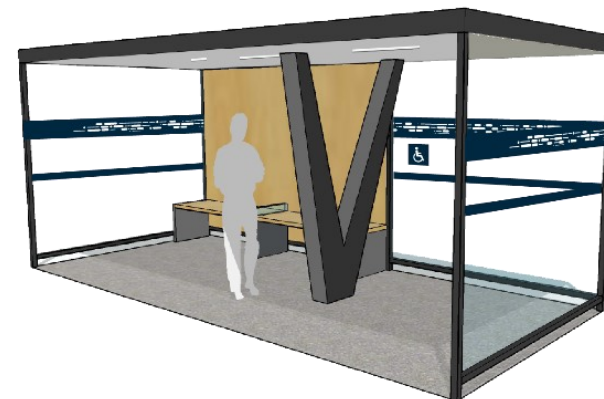
Uz aizmugurējā caurspīdīgā paneļa raksts tiek kadrēts un izlīdzināts līdz laukuma malām, un turpinās, pārejot uz caurspīdīgo sānu paneli.

## Nojumes krāsas

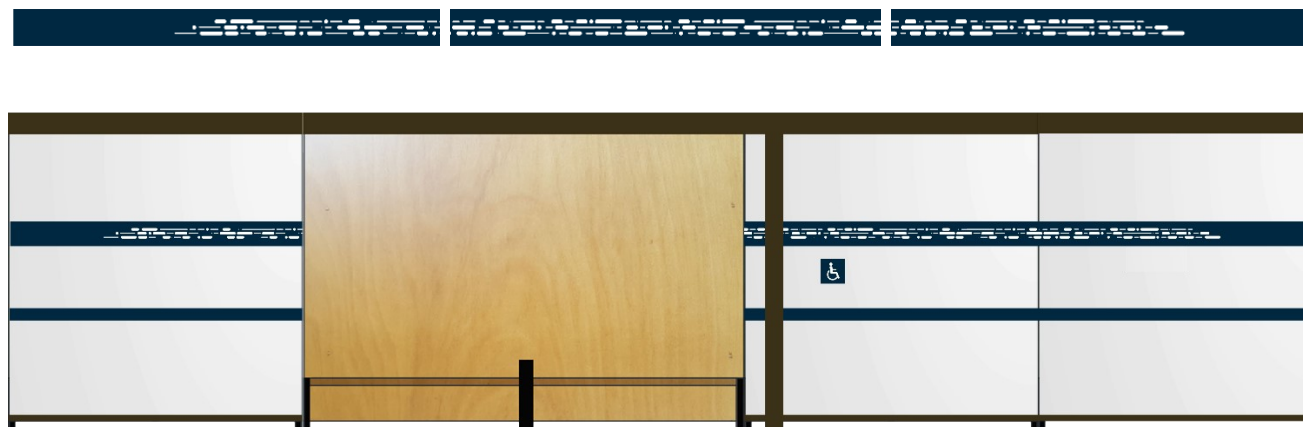
Nojumes karkasa un jumta krāsa – RAL 7022.

Nojumes griestu tonis – RAL 7044.

Nojumes aizmugurējā paneļa tonis ir "gaiši silts koks".



## Nojumes marķējums





Dekoratīvā raksta josla ir 20 cm platumā un izvietota 150 cm augstumā.

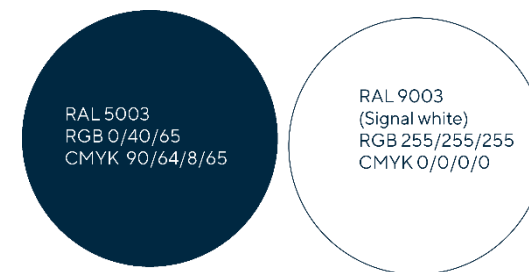
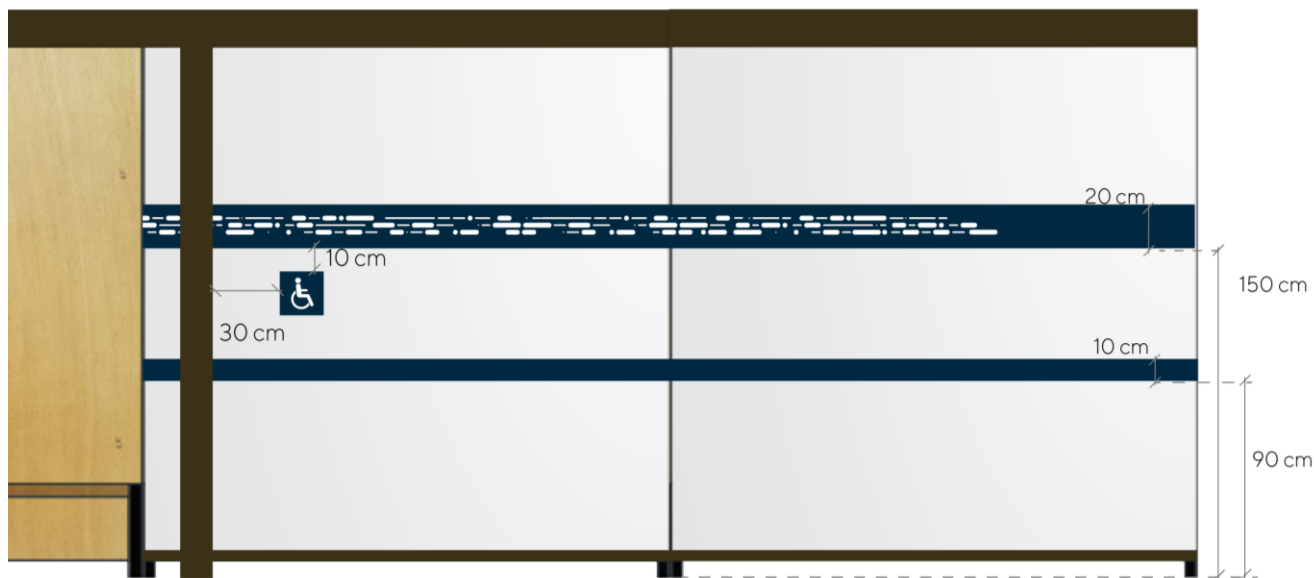
Papildu, 90 cm augstumā tiek izvietota 10 cm plata marķējuma josla korporatīvi tumši zilā tonī.

Abas joslas ir divpusējas, tiek izvietotas nojumes ārpusē.

Pasažieru platformu nojumēs uz to aizmugurējā stikla paneļa, zem dekoratīvā raksta joslas tiek izvietota norāde ar ratiņkrēsļa piktogrammu.

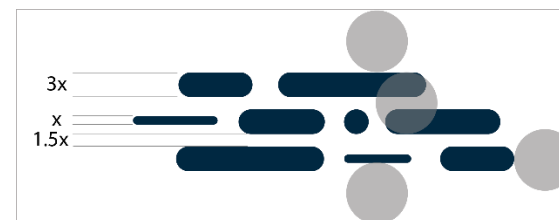
Norāde ir divpusēja – priekšplānā ar ikonu, aizmugurē tikai zils fons. Tiek izvietota nojumes iekšpusē.

Dekoratīvais raksts ir baltā tonī uz korporatīvi tumši zila fona joslas. Rakstu aizliegts korigēt vai jebkādā veidā papildināt, t.i., mainīt elementu savstarpējās proporcijas, izmantot citas krāsas, neievērot minimālo brīvo laukumu apkārt.



Dekoratīvā raksta elementu izmēru proporcijas.

Šis ir ilustratīvs piemērs, un faktiskais dekoratīvā raksta izmērs un izvietojums tiek nosūtīts ražotājam kopā ar instrukcijām.



Stacijās un pieturas vietās, kurās pasažieru platforma ir izvietota starp sliežu ceļiem, uz šīs starpceļu pasažieru platformas tiek izvietotas divpusējas, tieši šādām platformām paredzētas nojumes.

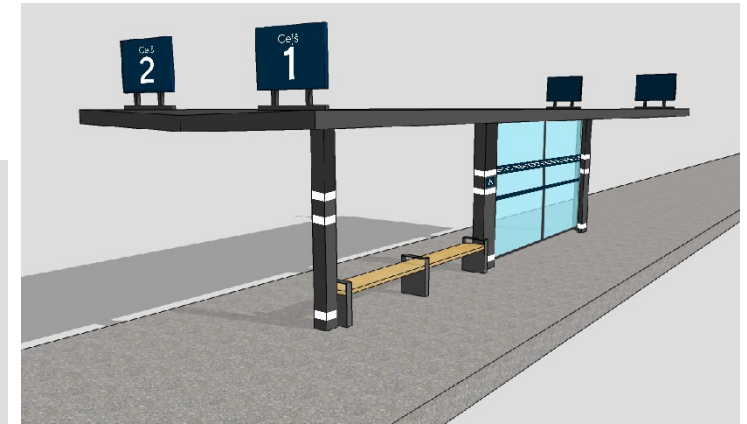
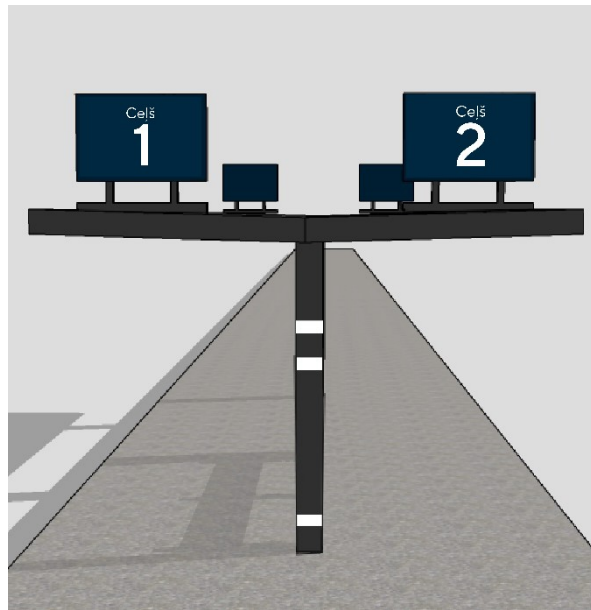
Lai ievērotu LVS 448:2021 standartā noteiktos attālumus no platformas un bīstamās zonas malas, starpceļu pasažieru platformas nojumes konstrukcija ir veidota tā, lai tā būtu īpaši caurskatāma un pieejama no abām pusēm, tādējādi nodrošinot drošu, brīvu ceļu pasažieru kustībai.

Starpceļu platformas nojumes materiāli un tonalitāte atbilst pasažieru nojumju dizainā aprakstītajiem materiāliem un krāsām.

Visi stiprinājumi ir pretvandālisma/segti (slēpti).

## NOJUME STARPCEĻU PASAŽIERU PLATFORMAI

Divpusējā starpceļu pasažieru platformas nojume



Starpceļu platformas nojumes jumta plaknes ir veidotas noteiktā slīpumā, lai nodrošinātu nokrišņu ūdens novadi. Jumta slīpuma leņķis atkarīgs no izmantotā materiāla.

Ūdens novades sistēma jāprojektē iebūvēta nojumes balstos.

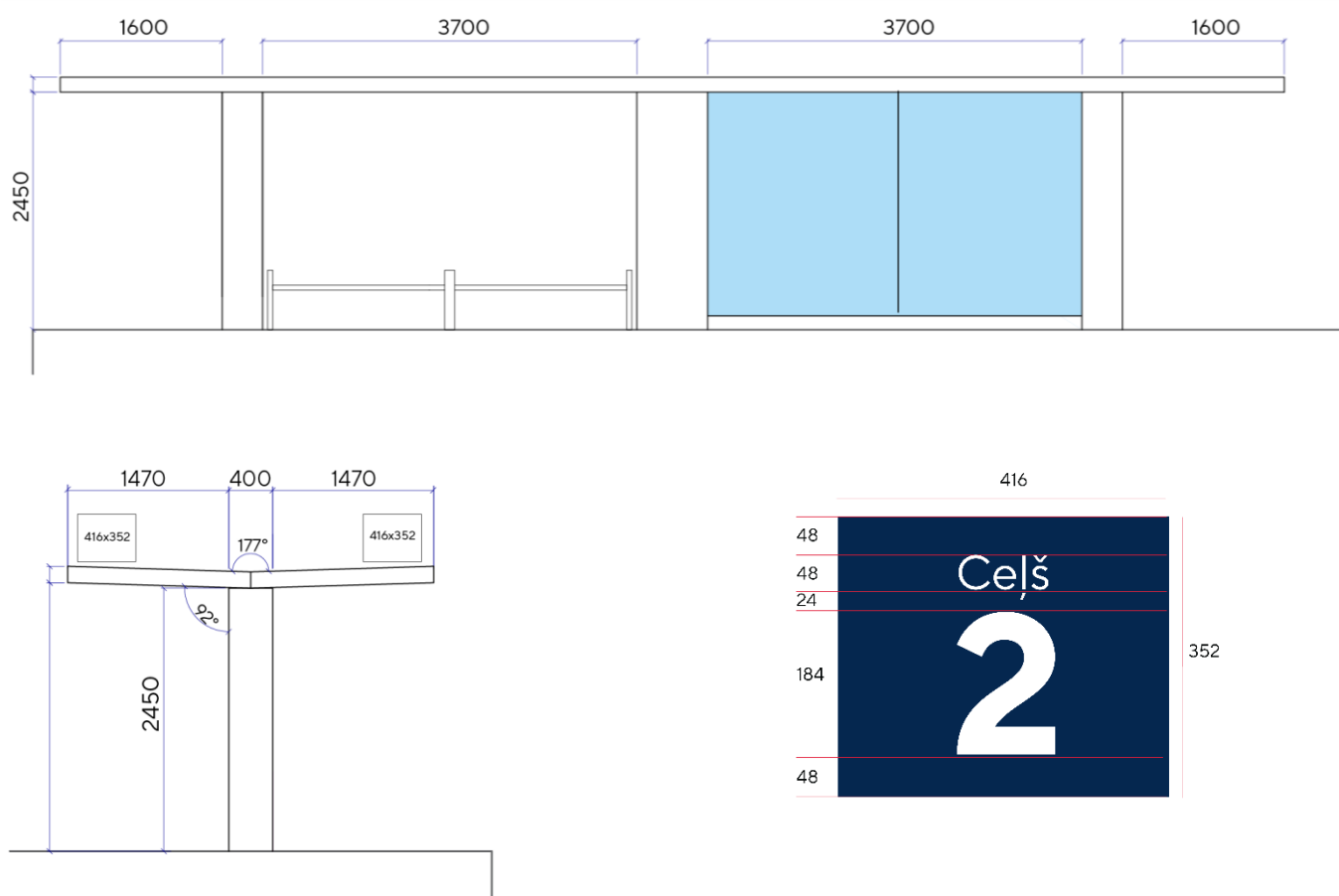
Uz starpceļu platformām ceļu numuru zīmes tiek izvietotas uz nojumes jumta, tuvu starpceļu nojumju galiem.

Starpceļu platformu nojumju izvietojums jāplāno tā, lai tā jumta segums, neaizsedz platformas displeja (tablo) un 1.vagona apstāšanās zīmes redzamību.

Starpceļu platformas nojume tiek izvietota uz tām platformām, kuru platums to pieļauj. Skat. sadaļu "Staciju klasifikācija un aprīkojuma izvietošana uz platformām".

Nojumes un citu aprīkojuma veidu izvietojums katrā no stacijām un pieturas punktiem tiek saskaņots ar LDz.

## Starpceļu platformas nojumes izmēri

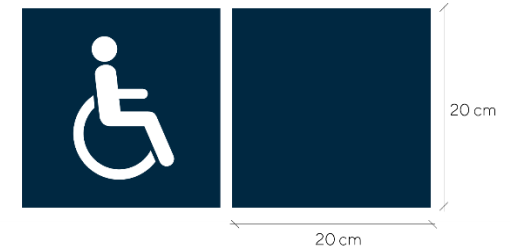


## Starpceļu platformas nojumes marķējums

Starpceļu platformas stiklotā daļa tiek marķēta ar VAS "Latvijas dzelzceļš" dekoratīvā raksta joslu. Dekoratīvā raksta josla sastāv no trīs raksta rindām. Dekoratīvā raksta josla ir 20 cm platumā un izvietota 150 cm augstumā. Papildu, 90 cm augstumā tiek izvietota 10 cm plata marķējuma josla korporatīvi tumši zilā tonī. Abas joslas ir divpusējas.

Starpcelļu platformas nojumes balsti tiek marķēti ar trīs kontrastējošām 10 cm platām joslām baltā krāsā 25 cm, 110 cm un 150 cm augstumā no zemes līdz joslas apakšējai malai.

Norāde ar ratiņkrēsla piktogrammu ar izmēru 20 cm x 20 cm tiek izvietota uz nojumes vidējā balsta (katrā pusē pa vienai uzlīmei), iecentrēta pa vidu vertikāli un horizontāli laukumā starp kontrastējošajām joslām.



Atsevišķi izbūvēta pašapkalpes automātu pieslēgumu vieta ar jumtu (nojume), kurā izvietoti biļešu tirdzniecības automāti, kā arī citi pašapkalpošanās aparāti.

Nojumes tiek uzstādītas A un B klases stacijās. To izvietojuma vieta tiek noteikta katrai stacijai atsevišķi, atkarībā no pasažieru plūsmas. Veicot konstrukcijas izbūvi, jānodrošina iespēja pievienot reklāmas nesējus (LED ekrānus vai tml.), ja šāds lēmums tiks pieņemts.

Nojumes vizuālais risinājums, tehniskais izpildījums, materiāli, stiprinājumi un tonalitāte, kā arī marķējums atbilst pasažieru nojumju dizainā aprakstītajiem materiāliem un krāsām.

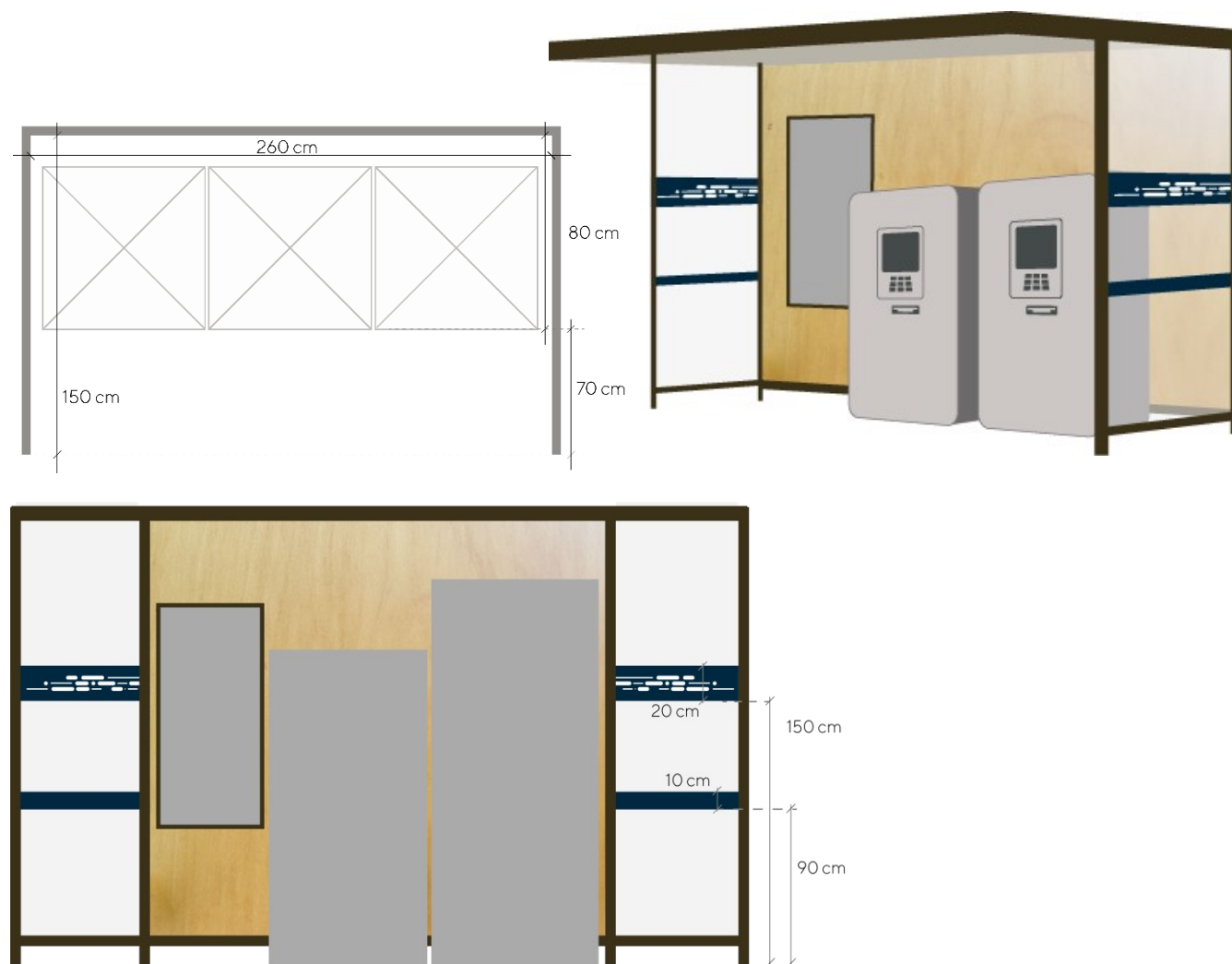
Plānojot un uzstādot tirdzniecības automātus, jāparedz brīva manevrēšanas vieta 150 x 150 cm tā, lai cilvēks ratiņkrēslā var brīvi piekļūt tirdzniecības automātiem.

Visām tirdzniecības automātu vadības funkcijām jābūt pieejamām robežās no 90 cm līdz 120 cm no grīdas līmeņa.

Apgaismojuma ierīcēs jāpielieto LED lampas ar spektra temperatūru ne mazāku par 4000°K un ne lielāku par 5000°K, un vidējo kalpošanas laiku ne mazāku par 50000 stundām. Apgaismošanas iekārtu aizsardzības klasei jābūt ne mazākai par IP-65. Triecienizturības klasei jābūt ne mazākai par IK8 un gaismekļiem jābūt ar paaugstinātu drošību pret vandālismu (plakans rūdīts aizsargstikls). Gaismekļa darba pieļaujamajai temperatūrai jābūt robežās no -35°C līdz +40°C.

## PAŠAPKALPES AUTOMĀTU PIESLĒGUMU VIETA AR JUMTU

Pašapkalpes automātu pieslēgumu vieta ar jumtu





VAS "Latvijas dzelzceļš" ir svarīgas visu sabiedrības grupu intereses, un, veicinot pasažieru ērtības, īpaša uzmanība tiek pievērsta arī pasažieriem, kuri ceļu līdz dzelzceļa stacijai vai pieturas punktam mēro ar velosipēdu vai citu mikromobilitātes rīku, un vēlas to droši un ērti atstāt īslaicīgi dzelzceļa stacijas vai pieturas punkta teritorijā.

Visbiežāk uz pasažieru platformām stacijās un pieturas punktos tiek izvietota atvērta veida velonovietne ar velostatīviem.

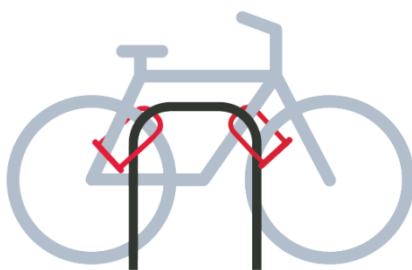
Velostatīvam ir jābūt drošam un jāatbilst Valsts standarta LVS 190-9. "Ceļu projektēšanas noteikumi. 9.daļa: Velosatiksmē" prasībām, tai skaitā:

- materiāls – cinkots vai pulēts nerūsējošais tērauds;
- jābūt iespējai pieslēgt velosipēda rāmi un abus vai vismaz vienu riteni vienlaikus;
- statīvam jābūt stabili nostiprinātam, pretvandālisma, noenkurotam zem zemes;
- velostatīvs nedrīkst deformēties;
- jābūt iespējai novietot visus velosipēdus ar jebkuru riteņu izmēru un riepu platumu, kā arī visdažādāko tipu velosipēdus (pilsētas, kalnu, tūrisma, bērnu utml.).

## 2.2. VELONOVIENTNES

### VELOSTATĪVI

Velostatīva forma – starptautiski par visdrošāko uzskatītais apgriezts "U" veida statīvs, kam ir stabila konstrukcija ar diviem atdures punktiem pie velosipēda, kas nodrošina iespēju pieslēgt to pie statīva ar divām slēdzenēm.



#### Velostatīva izmēri

Ieteicamais velostatīva augstums ir 80 cm (+/- 10 cm), platums ir 60-80 cm. Ieteicamais metāla caurules diametrs Ø ir 5 cm.

Attālumam starp diviem paralēli (sānu pie sāna) novietotiem velostatīviem jābūt ne mazākam par 1 metru. Velonovietnes attālumam līdz tuvumā esošai ēkai vai sētai jābūt ne mazākam par 1 metru attiecībā pret velonovietnes viduslīniju, lai velosipēdus būtu iespējams novietot pareizi un to riepas nesmērētu ēkas fasādi. Attālums no velostatīva līdz cietā seguma malai nevar būt mazāks par 1 metru.



Dažāda veida specializētu velosipēdu (kravas velosipēdi, specializēti aprīkoti velosipēdi cilvēkiem ar kustību traucējumiem utml.) stiprināšanai ir paredzēti specializēti velostatīvi.

Izvēloties velostatīvu specializētajiem velosipēdiem atrašanās vietu, tiek ņemtas vērā to lietotāju vajadzības, kā arī citu gājēju un velosipēdistu drošas pārvietošanās intereses, izvietojot velostatīvus tā, lai tie netraucētu gājēju kustībai un neradītu pakļūšanas risku.

Pie velonovietnēm, kas atrodas pilsētu teritorijās, vai pie labiekārtotas gājēju, velosipēdu infrastruktūras, tiek ierīkota specializēta vieta mikromobilitātes rīku, piemēram, skrejriteņu novietošanai. Bruģēts laukums 2,5m x 4,3m, kas atzīmēts ar skrejriteņa piktogrammu.

Lielākajās pasažieru stacijās ar ievērojamāko pasažieru plūsmu iespējams izvietot segtas velonovietnes, tādējādi pasargājot velosipēdus no lietus un citu nelabvēlīgu laika apstākļu ietekmes.

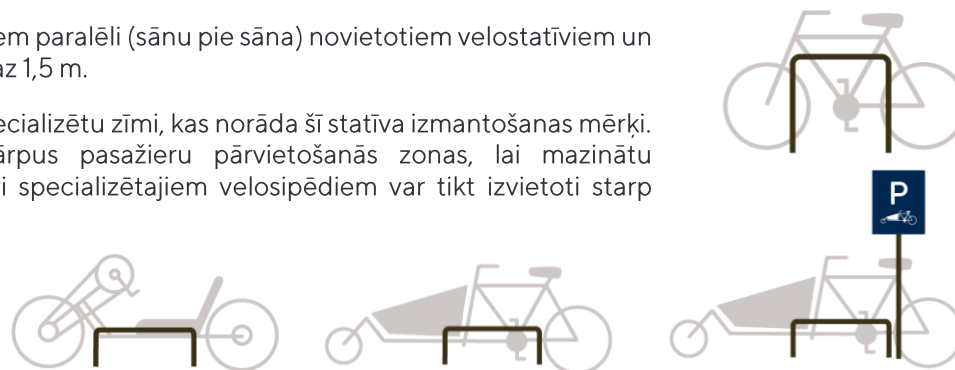
Šīs velonovietnes tiek veidotas no moduļiem, un to materiāli un tonalitāte atbilst pasažieru nojumju dizainā aprakstītajiem materiāliem un krāsām.

## Velostatīvi specializētajiem velosipēdiem

Velostatīvs specializētajiem velosipēdiem tiek veidots pēc analogijas kā standarta velostatīvs, tikai tas ir zemāks, 30 cm augstumā.

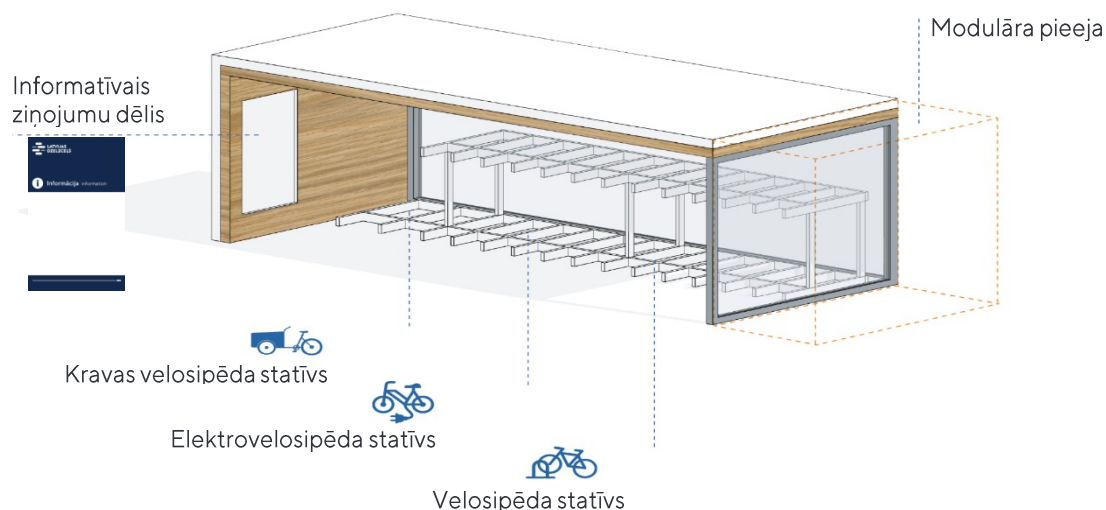
Attālumam starp diviem šādiem paralēli (sānu pie sāna) novietotiem velostatīviem un citiem šķēršļiem ir jābūt vismaz 1,5 m.

Velostatīvi tiek atzīmēti ar specializētu zīmi, kas norāda šī statīva izmantošanas mērķi. Velostatīvi tiek novietoti ārpus pasažieru pārvietošanās zonas, lai mazinātu pakļūšanas risku, velostatīvi specializētajiem velosipēdiem var tikt izvietoti starp klasiskajiem velostatīviem.



## SEGTAS VELONOVIENTNES

### Segtas velonovietnes



Uz visām pasažieru platformām un stacijas teritorijās, kur pasažieri un to pavadītāji vai sagaidītāji gaida vilcienus, ir vismaz viena zona ar sēdvietām un vieta ratiņkrēslam.

Soliņu zona tiek izvietota "kabatās".

Atkarībā no pasažieru plūsmas un stacijas klases, uz pasažieru platformas var tikt izvietoti vairāki soliņi – ar atzveltni un bez tās.

Soliņu garums – 360 cm.

Atkritumu urnas tiek izvietotas atbilstoši pasažieru plūsmai visā stacijas vai pieturas punkta teritorijā.

Atkritumu urnas forma saskan ar soliņu roku balstu dizainu un stiprinājums – ar soliņu stiprinājumu pie platformas.

Atkritumu urnas tiek marķētas ar atbilstošu piktogrammu baltā krāsā.

Soliņu metāla konstrukciju un atkritumu urnu tonis – RAL 7022.

Soliņu dēļu tonis – pietuvināts pasažieru platformas nojumju sienas paneļa tonim.

Soliņiem jāatbilst LVS CEN/TR 17621:2021 prasībām.

Visiem koka elementiem jābūt bez izkrītošiem zariem, apstrādātiem ar ārdarbiem paredzētu koksnes aizsardzības līdzekli.

## 2.3. SOLIŅI, DIENESTA ĒKAS, APGAISMOJUMS, PAPILDAPRĪKOJUMS

### Pasažieru platformas soliņi



Soliņa platums 60 cm  
Sēžamās daļas platums 40 cm  
Sēžamās daļas augstums no zemes 45 cm  
Soliņa garums 360 cm



Soliņa / sēžamās daļas platums 40 cm  
Sēžamās daļas augstums no zemes 45 cm  
Soliņa garums 360 cm

Atkritumu urnas izmēri:  
garums 35–40 cm  
platums 35–40 cm  
augstums 90–100 cm  
tilpums 65 litri  
Mainot izmērus ir jāsaglabā proporcijas



Dienesta tehnisko ēku koloristikas risinājums visās stacijās un pieturas punktos ir vienāds un pieskaņots pasažieru platformu nojumju krāsojumam.

Visa veida margas ir veidotas no cinkota tērauda, ievērojot visas kvalitātes un drošības prasības.

Trokšņu sienu krāsojums tiek veidots divu toņu rakstā\*, kas imitē uzņēmuma dekoratīvo rakstu.

*\* Trokšņu sienas vizuālais noformējums ir jāsaskaņo ar vietējo pašvaldību. Nodrošinot iekļaušanos konkrētās pašvaldības ainavā, iespējamās atkāpes no augstākminētā*

## Dienesta ēkas, margas un nožogojumi

Jumta paneļi, notekas, skārda detaļas, žogi un nožogojumi, tāpat kā tablo balsti un nojumju konstrukcijas – tonis RAL 7022

RAL 7022

Apgaismojuma balsti, skaļruņu balsti, sakaru konteineri – tonis RAL 7024

RAL 7024

Fasādes – tonis LCH 63-6-80 (L63 C6 H80), (NCS S4005-Y50R)

LCH 63-6-80  
NCS S4005-Y50R

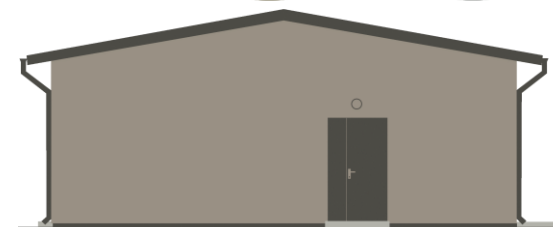
Sadalnes skapji – tonis RAL 7032 vai RAL 7035

RAL 7032

RAL 7035

Dienesta ēku durvis, ventilācijas restes, metāla konstrukcijas – tonis RAL 7015

RAL 7015



## Trokšņu sienas

RAL 7044

RAL 7030



Pasažieru platformas un teritorijas apgaismojumam jānodrošina pietiekama redzamība, lai pasažieri justos ērti un droši. Apgaismojuma ierīcēs jāpielieto LED lampas ar spektra temperatūru ne mazāku par 4000°K un ne lielāku par 5000°K, un vidējo kalpošanas laiku ne mazāku par 50000 stundām. Apgaismošanas iekārtu aizsardzības klasei jābūt ne mazākai par IP-65. Triecienizturības klasei jābūt ne mazākai par IK8 un gaismekļiem jābūt ar paaugstinātu drošību pret vandālismu (plakans rūdīts aizsargstikls). Gaismekļa darba pieļaujamajai temperatūrai jābūt robežās no -35°C līdz +40°C. Gaismekļa korpusa materiālam jābūt no alumīnija. Gaismekļa stiprinājumam jābūt ar iespēju regulēt slīpuma leņķi un jānodrošina gaismekļu aizsardzība no putniem (dabīgā gaismekļa mazgāšana).

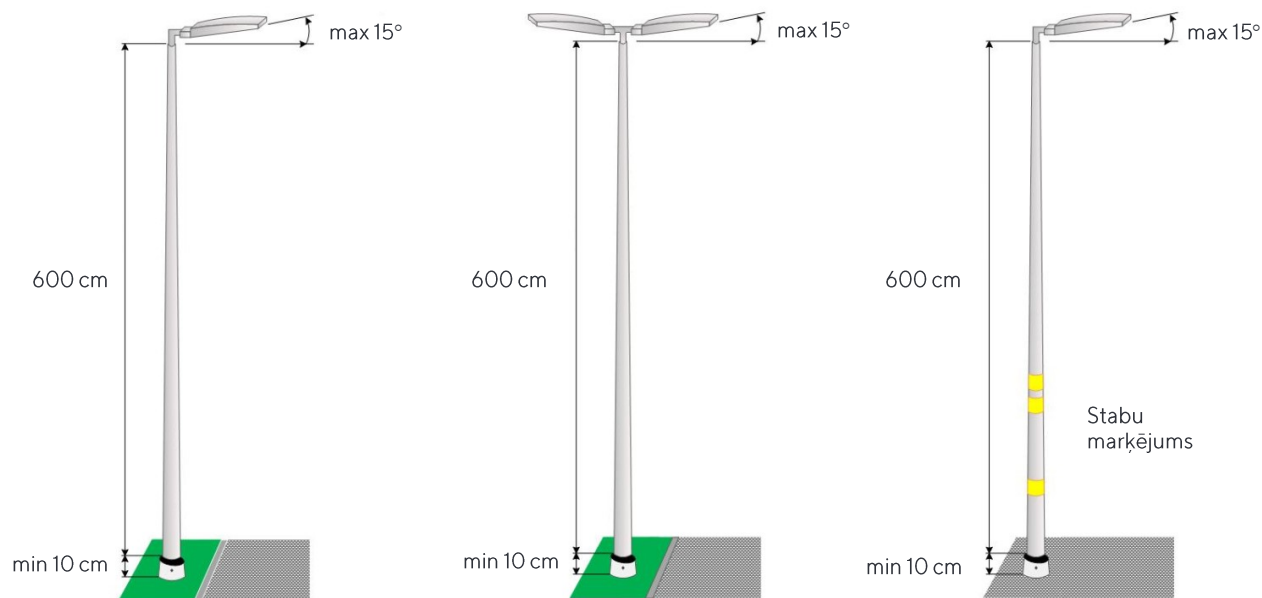
Apgaismošanas ietaises nedrīkst traucēt luksoforu signālu uztveršanu, apzīlbināt mašīnistus un tehnoloģisko personālu.

Uz apgaismes stabiem drīkst stiprināt videonovērošanas kameras (ne vairāk kā 2 gab. uz vienu stabu). Videonovērošanas kameru, norāžu un zīmju izvietošana uz apgaismes stabiem ir pieļaujama, ja to pieļauj apgaismes staba ražotājs un norāžu un zīmju stiprinājums ir vairākkārtīgi noņemams, kā arī šīs darbības neietekmē staba ilgmūžību.

Visiem balstiem jābūt numurētiem un apzīmētiem ar drošības zīmēm (spriegums).

Apgaismojuma balsts no kompozītmateriāla, konusveida.

## Pasažieru platformas apgaismojums



Visa veida stabus, kas atrodas uz gājēju ceļa – apgaismojuma, luksofora, ceļa zīmju, norādes u.tml. ir jāmarkē – jānokrāso vai jāaplīmē ar trīs kontrastējošām 10cm platām joslām dzeltenā krāsā 25 cm, 110 cm un 150 cm augstumā no zemes līdz joslas apakšējai malai.

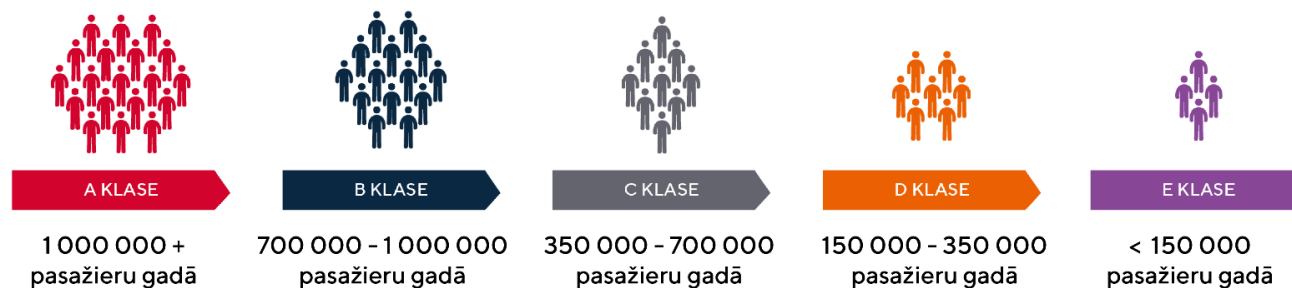
Apgaismojuma balsti – tonis RAL 7024

RAL 7024

Balstoties uz pasažieru apgrozījumu stacijās un pieturas punktos, ir izdalītas 5 staciju klases, par pamatu ņemot pasažieru skaita prognozi laika periodam līdz 2035.gadam. Prognozes veidotas, sadarbojoties ar VSIA "Autotransporta direkcija" un AS "Pasažieru vilciens".

Ņemot vērā to, ka, attīstoties teritorijām un mainoties iedzīvotāju skaitam un paradumiem, mainās arī dzelzceļa staciju un pieturas punktu izmantojamība un noslodze, staciju klasifikācija tiks izvērtēta ne retāk kā reizi piecos gados, lai nodrošinātu pasažieru plūsmai atbilstošu pasažieru platformu aprīkojumu.

### 3 STACIJU KLASIFIKĀCIJA UN APRĪKOJUMA IZVIETOŠANA UZ PLATFORMĀM



Pasažieru platformas aprīkojums tiek komplektēts atkarībā no stacijas klases un pasažieru plūsmas konkrētajā stacijā vai pieturas punktā.

Minimālais platformas aprīkojums



Atbilstoši stacijas klasei, platformas aprīkojums var tikt papildināts ar pašapkalpes automātu pieslēgumu vietu ar jumtu, digitālo informatīvo displeju (DID), papildu nojumēm, soliņiem, informatīvajām zīmēm, norādēm u.c. pasažieru platformas aprīkojuma elementiem.

Ceļa numura zīme nav obligāta stacijās, pieturas punktos, kuros ir tikai viens sliežu ceļš.



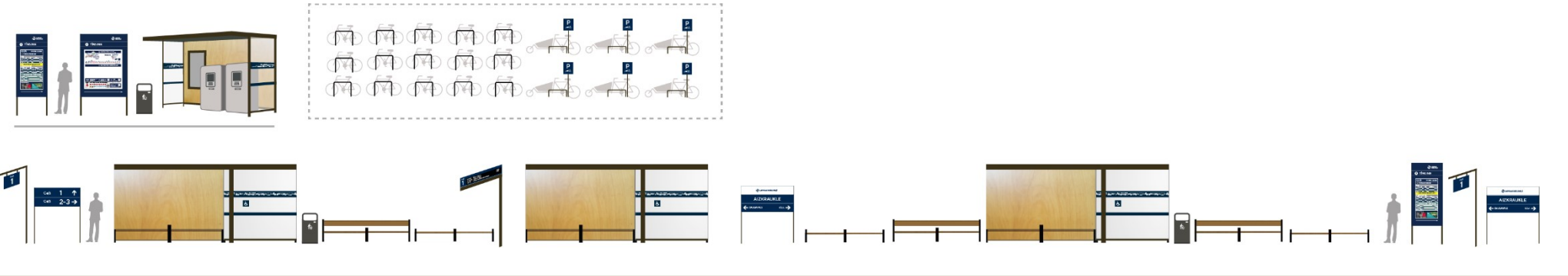
APRĪKOJUMA IZVIETOŠANA ATBILSTOŠI KLASEI

Uz vienas pasažieru platformas izvietojamais aprīkojums, atbilstoši pasažieru stacijas/pieturas punkta klasei:

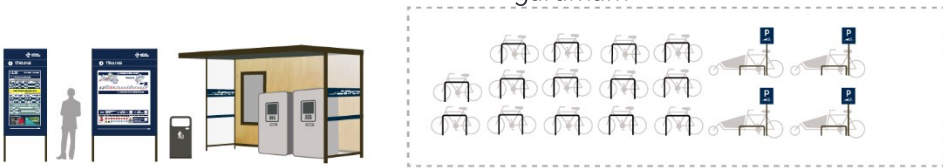
MALU PLATFORMAS

A KLASE

| Nojumes<br>(standarta izmērs)                      | Digitālais<br>informatīvais<br>displejs<br>(DID)***   | Infor-<br>matīvais<br>panelis | Sliežu ceļa<br>numurs*                                                  | Platformas<br>displejs<br>(tablo) | Stacijas<br>nosaukuma<br>zīme             | Pasažieru<br>plūsmas<br>norādes                                   | Brīvi stāvoši<br>solīņi                        | Atkritumu<br>urnas | Velostatīvi**                                                         | Pašapkalpes<br>automātu<br>pieslēgumu<br>vieta ar jumtu*** |
|----------------------------------------------------|-------------------------------------------------------|-------------------------------|-------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------|-------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------|--------------------|-----------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------|
| 3<br>(+ katrai nojumei<br>komplektācijā<br>solīņš) | 1-2<br>(pie<br>galvenajām<br>uzejām uz<br>platformas) | 1                             | 2-3<br>(atbilstoši<br>pasažieru<br>plūsmai un<br>platformas<br>garumam) | 1-2                               | 2<br>(uz 160 m<br>platformām<br>- 3 gab.) | Atbilstoši<br>pasažieru<br>plūsmas<br>organizēšanas<br>vajadzībām | 6<br>(vismaz puse<br>no tiem ar<br>atzveltnēm) | 3                  | 15 velostatīvi<br>+ 6 velostatīvi<br>specializētajiem<br>velosipēdiem | Vismaz 1                                                   |

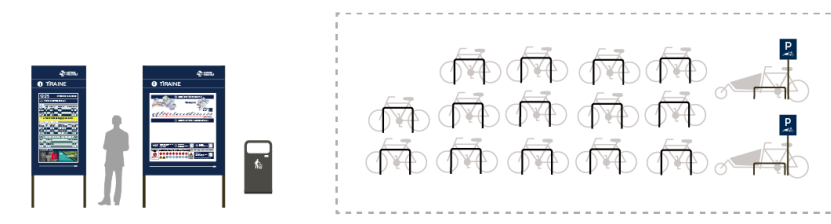


B KLASE

| Nojumes<br>(standarta izmērs)                                                      | Digitālais<br>informatīvais<br>displejs<br>(DID)***   | Infor-<br>matīvais<br>panelis | Sliežu ceļa<br>numurs*                                                  | Platformas<br>displejs<br>(tablo) | Stacijas<br>nosaukuma<br>zīme             | Pasažieru<br>plūsmas<br>norādes                                   | Brīvi stāvoši<br>solīņi                        | Atkritumu<br>urnas | Velostatīvi**                                                         | Pašapkalpes<br>automātu<br>pieslēgumu vieta<br>ar juntu*** |
|------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------|-------------------------------|-------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------|-------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------|--------------------|-----------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------|
| 3<br>(+ katrai nojumei<br>komplektācijā<br>solīņš)                                 | 1-2<br>(pie<br>galvenajām<br>uzejām uz<br>platformas) | 1                             | 2-3<br>(atbilstoši<br>pasažieru<br>plūsmai un<br>platformas<br>garumam) | 1-2                               | 2<br>(uz 160 m<br>platformām<br>- 3 gab.) | Atbilstoši<br>pasažieru<br>plūsmas<br>organizēšanas<br>vajadzībām | 5<br>(vismaz puse<br>no tiem ar<br>atzveltnēm) | 3                  | 14 velostatīvi<br>+ 4 velostatīvi<br>specializētajiem<br>velosipēdiem | Vismaz 1                                                   |
|  |                                                       |                               |                                                                         |                                   |                                           |                                                                   |                                                |                    |                                                                       |                                                            |
|  |                                                       |                               |                                                                         |                                   |                                           |                                                                   |                                                |                    |                                                                       |                                                            |

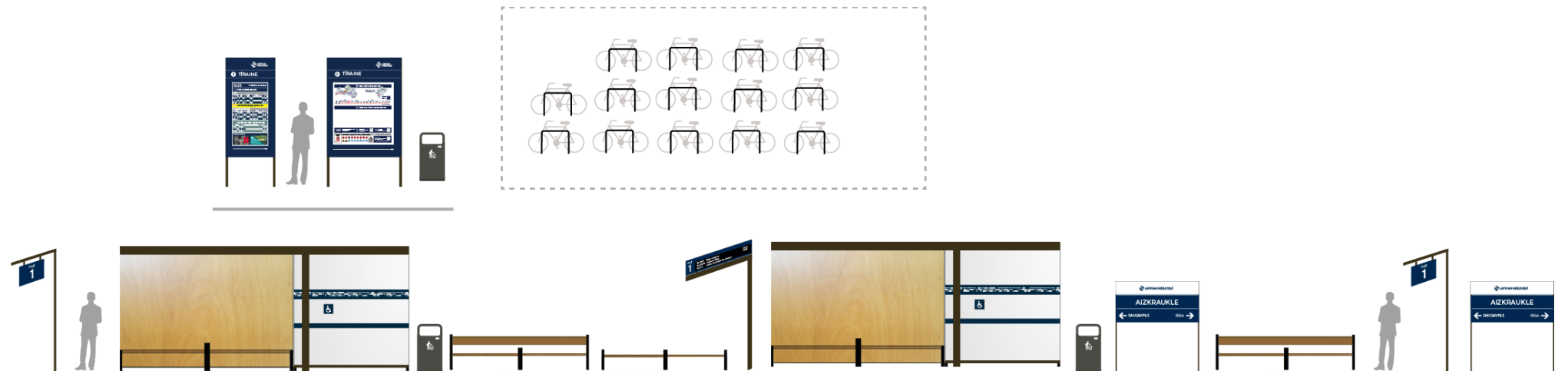
C KLAŠE

| Nojumes<br>(standarta izmērs)                      | Digitālais<br>informatīvais<br>displejs<br>(DID)***   | Infor-<br>matīvais<br>panelis | Sliežu ceļa<br>numurs*                                                  | Platformas<br>displejs<br>(tablo) | Stacijas<br>nosaukuma<br>zīme             | Pasažieru<br>plūsmas<br>norādes                                   | Brīvi stāvoši<br>solīņi                        | Atkritumu<br>urnas | Velostatīvi**                                                         | Pašapkalpes<br>automātu<br>pieslēgumu vieta<br>ar juntu *** |
|----------------------------------------------------|-------------------------------------------------------|-------------------------------|-------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------|-------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------|--------------------|-----------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------|
| 2<br>(+ katrai nojumei<br>komplektācijā<br>solīņš) | 1-2<br>(pie<br>galvenajām<br>izejām uz<br>platformas) | 1                             | 1-2<br>(atbilstoši<br>pasažieru<br>plūsmas<br>organizēšanas<br>garumam) | 1-2                               | 2<br>(uz 160 m<br>platformām<br>– 3 gab.) | Atbilstoši<br>pasažieru<br>plūsmas<br>organizēšanas<br>vajadzībām | 4<br>(vismaz puse<br>no tiem ar<br>atzveltnēm) | 3                  | 14 velostatīvi<br>+ 2 velostatīvi<br>specializētajiem<br>velosipēdiem | ***                                                         |



D KLASE

| Nojumes<br>(standarta izmērs)                      | Digitālais<br>informatīvais<br>displejs<br>(DID)*** | Infor-<br>matīvais<br>panelis | Sliežu ceļa<br>numurs*                                                  | Platformas<br>displejs<br>(tablo) | Stacijas<br>nosaukuma<br>zīme | Pasažieru<br>plūsmas<br>norādes                                                          | Brīvi stāvoši<br>solīņi         | Atkritumu<br>urnas | Velostatīvi**  | Pašapkalpes<br>automātu<br>pieslēgumu vieta<br>ar juntu*** |
|----------------------------------------------------|-----------------------------------------------------|-------------------------------|-------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------|-------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------|--------------------|----------------|------------------------------------------------------------|
| 2<br>(+ katrai nojumei<br>komplektācijā<br>solīņš) | 1<br>(pie<br>galvenās<br>izejas uz<br>platformas)   | 1                             | 1-2<br>(atbilstoši<br>pasažieru<br>plūsmai un<br>platformas<br>garumam) | 1                                 | 2                             | Ja<br>nepieciešams,<br>atbilstoši<br>pasažieru<br>plūsmas<br>organizēšanas<br>vajadzībām | 3<br>(vismaz 2 ar<br>atzveltni) | 3                  | 14 velostatīvi | ***                                                        |



E KLAŠE

| Nojumes<br>(standarta izmērs)                                                      | Digitālais<br>informatīvais<br>displejs<br>(DID)*** | Infor-<br>matīvais<br>panelis | Sliežu ceļa<br>numurs*                                                  | Platformas<br>displejs<br>(tablo) | Stacijas<br>nosaukuma<br>zīme | Pasažieru<br>plūsmas<br>norādes                                                          | Brīvi stāvoši<br>solīņi         | Atkritumu<br>urnas | Velostatīvi**  | Pašapkalpes<br>automātu<br>pieslēgumu vieta<br>ar jumtu *** |
|------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------|-------------------------------|-------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------|-------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------|--------------------|----------------|-------------------------------------------------------------|
| 1<br>(+ nojumei<br>komplektācijā<br>solīņš)                                        | 1<br>(pie<br>galvenās<br>izejas uz<br>platformas)   | 1                             | 1-2<br>(atbilstoši<br>pasažieru<br>plūsmai un<br>platformas<br>garumam) | 1                                 | 2                             | Ja<br>nepieciešams,<br>atbilstoši<br>pasažieru<br>plūsmas<br>organizēšanas<br>vajadzībām | 2<br>(vismaz 1 ar<br>atzveltni) | 3                  | 10 velostatīvi | ***                                                         |
|  |                                                     |                               |                                                                         |                                   |                               |                                                                                          |                                 |                    |                |                                                             |

\* Sliežu ceļu numura norādi neuzstāda, ja ir viens sliežu ceļš.

\*\* Velostatīvu skaits norādīts uz staciju/pieturas punktu kopumā. Sadarbībā ar vietējo pašvaldību, izvērtējot katru konkrēto staciju/pieturas punktu, rast iespēju izvietot segtas velonovietnes un nodrošināt maksimāli lielu skaitu drošu velonovietņu.

\*\*\* Digitālais informatīvais displeju (DID) un Pašapkalpes automātu pieslēgumu vietu ar jumtu skaits pašapkalpošanās zonā tiek precizēts katrai stacijai/pieturas punktam individuāli, atbilstoši pasažieru plūsmai, uzeju skaitam uz platformas un platformu garumam.

- Platformu aprīkojuma apjomu nosaka atbilstoši stacijas klasei, bet ne mazāku par to, kā nosaka attiecīgie standarti un normatīvi.
- Platformu aprīkojuma izvietojumu izvērtē atsevišķi katrai stacijai/pieturas punktam, atbilstoši gājēju plūsmai.
- Nojumes uz platformas izvieto vienmērīgi visas platformas garumā, sākot no 1.vagona apstāšanās vietas un atbilstoši gājēju plūsmai.
- Stacijas norādes (nosaukuma) zīmes izvieto no katras platformas gala ne tālāk kā 10–20 m attālumā.
- Sliežu ceļa numura zīmi uzstāda uz platformas pie izejas (skaitu piemērojot atbilstoši klasei un atkarībā no uzeju skaita un gājēju plūsmas).

## STARPCĒĻU PLATFORMAS

Aprīkojuma izvietojums uz starpcēļu platformām ir atkarīgs ne tikai no stacijas klases, bet arī no **platformas platuma**.

### PLATUMS 6 m

| Starpcēļu nojumes                   | Digitālais informatīvais displejs (DID)**    | Informatīvais panelis | Sliežu ceļa numurs                                                                            | Platformas displejs (tablo)         | Stacijas nosaukuma zīme             | Pasažieru plūsmas norādes                             | Brīvi stāvoši soliņi                                                   | Atkritumu urnas | Pašapkalpes automātu pieslēgumu vieta ar jumtu |
|-------------------------------------|----------------------------------------------|-----------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------|-------------------------------------|-------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------|-----------------|------------------------------------------------|
| 1-3<br>(atbilstoši stacijas klasei) | 1-2<br>(pie galvenajām uzejām uz platformas) | 1                     | 2-12<br>(izvietoti uz nojumes, vienā vai abās pusēs atbilstoši pasažieru apkalpošanas ceļiem) | 1<br>(uz 160 m platformām - 2 gab.) | 2<br>(uz 160 m platformām - 3 gab.) | Atbilstoši pasažieru plūsmas organizēšanas vajadzībām | 2-6<br>(atbilstoši stacijas klasei, vismaz puse no tiem ar atzveltnēm) | 3               | Pēc iespējas                                   |



### PLATUMS 4,5-5,9 m

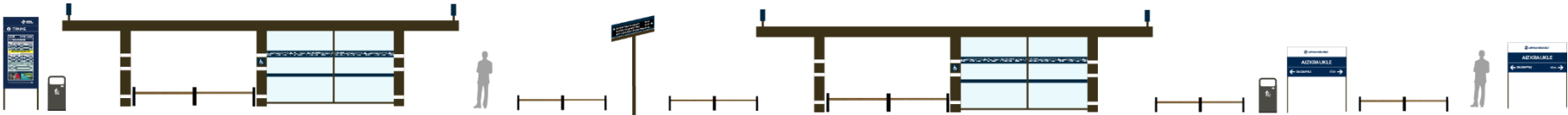
| Starpcēļu nojumes                   | Digitālais informatīvais displejs (DID)**    | Informatīvais panelis | Sliežu ceļa numurs                                                                            | Platformas displejs (tablo)         | Stacijas nosaukuma zīme             | Pasažieru plūsmas norādes                             | Brīvi stāvoši soliņi                                                   | Atkritumu urnas | Pašapkalpes automātu pieslēgumu vieta ar jumtu |
|-------------------------------------|----------------------------------------------|-----------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------|-------------------------------------|-------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------|-----------------|------------------------------------------------|
| 1-3<br>(atbilstoši stacijas klasei) | 1-2<br>(pie galvenajām uzejām uz platformas) | 1                     | 2-12<br>(izvietoti uz nojumes, vienā vai abās pusēs atbilstoši pasažieru apkalpošanas ceļiem) | 1<br>(uz 160 m platformām - 2 gab.) | 2<br>(uz 160 m platformām - 3 gab.) | Atbilstoši pasažieru plūsmas organizēšanas vajadzībām | 2-6<br>(atbilstoši stacijas klasei, vismaz puse no tiem ar atzveltnēm) | 3               | Pēc iespējas                                   |





PLATUMS 4,4 m

| Starpceļu nojumes                   | Digitālais informatīvais displejs (DID)**               | Informatīvais panelis | Sliežu ceļa numurs                                                                           | Platformas displejs (tablo)         | Stacijas nosaukuma zīme | Pasažieru plūsmas norādes                             | Brīvi stāvoši soliņi                                        | Atkritumu urnas |
|-------------------------------------|---------------------------------------------------------|-----------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------|-------------------------|-------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------|-----------------|
| 1-2<br>(atbilstoši stacijas klasei) | 1*<br>(pēc iespējas, pie galvenās uzejas uz platformas) | 1*<br>(pēc iespējas)  | 2-8<br>(izvietoti uz nojumes, vienā vai abās pusēs atbilstoši pasažieru apkalpošanas ceļiem) | 1<br>(uz 160 m platformām - 2 gab.) | 2                       | Atbilstoši pasažieru plūsmas organizēšanas vajadzībām | 2-4<br>(atbilstoši stacijas klasei, visi ir bez atzveltnēm) | 2               |



\* Starpceļu platformām ar platumu, kas nav pietiekams, lai atbilstoši normatīvo aktu prasībām izvietotu visu aprīkojumu, aprīkojuma izkārtojums tiek individuāli izvērtēts katrai stacijai atsevišķi, pieņemot specializētus risinājumus, t.sk. aprīkojums var tikt izvietots pie pieejām šīm platformām.

\*\* Digitālais informatīvais displeju (DID) skaits tiek precizēts katrai stacijai/pieturas punktam individuāli, atbilstoši pasažieru plūsmai, uzeju skaitam uz platformas un platformu garumam.

Pasažieru pašapkalpošanās zonā var tikt izvietoti digitālais informatīvais displejs (DID), informatīvais panelis un pašapkalpes automātu pieslēgumu vieta ar jumtu, vai brīvstāvoši tirdzniecības automāti.

Pasažieru pašapkalpošanās zonas tiek veidotas stacijas teritorijā pie pieejas uz platformām katrā braukšanas virzienā, atkarībā no lielākās gājēju kustības plūsmas. Zonu var veidot arī platformas “kabatā” pie uzejas, bet tikai tad, ja šādu zonu stacijas teritorijā nav iespējams izbūvēt pie pieejas uz platformām.

A un B klases stacijās Pasažieru pašapkalpošanās zonā tiek izvietotas pašapkalpes automātu pieslēgumu vieta ar jumtu.

A, B, C klases stacijās, kurās ir paredzēti vairāki Digitālie informatīvie displeji, tos izvieto gan pasažieru pašapkalpošanās zonā katrā braukšanas virzienā, atkarībā no gājēju kustības plūsmas, gan uz platformas “kabatā” pie uzejas;

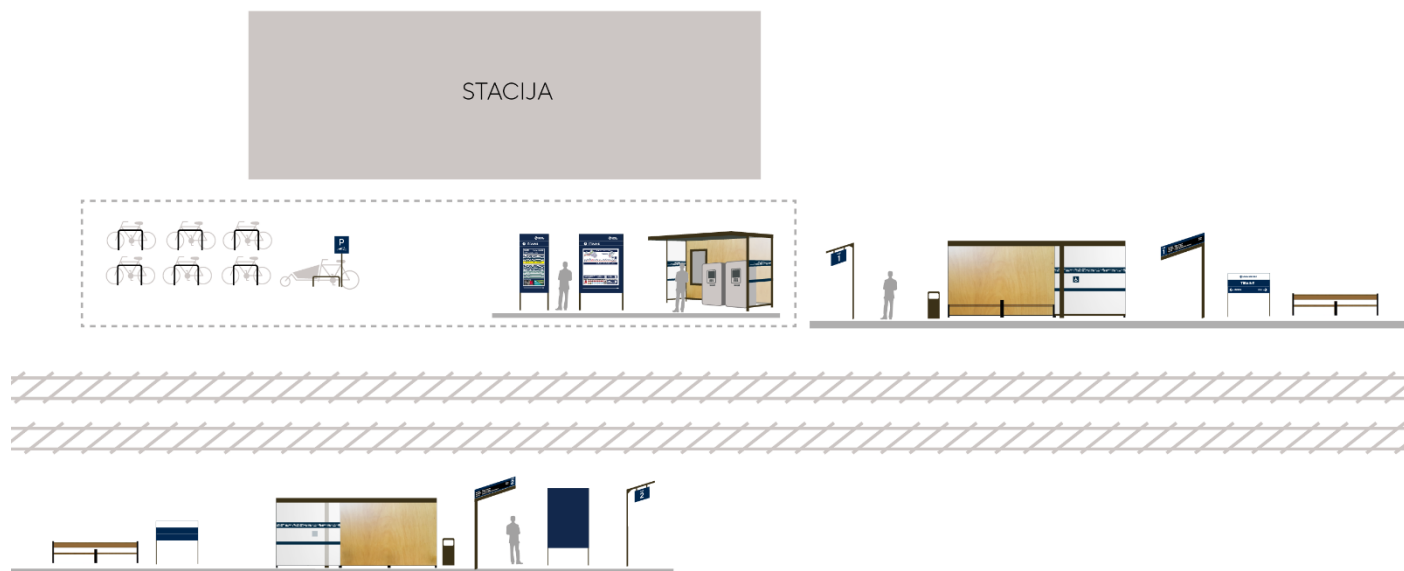
Digitālos informatīvos displejus, tāpat kā citus objektus, nedrīkst izvietot tiešā sliežu tuvumā, tā ka tie var aizsegst redzamību.

Velostatīvi tiek izvietoti atbilstoši gājēju plūsmai, katrā stacijā/pieturas punktā izvērtējot atsevišķi. Velostatīvu izvietojums tiek veidots tā, lai nebūtu lieki jāšķērso sliedes. Velostatīvi tiek izvietoti videonovērošanas kameru “redzes leņķī”. Velostatīvi tiek izvietoti videonovērošanas kameru “redzes leņķī”.

## PASAŽIERU PAŠAPKALPOŠANĀS ZONA

### Pasažieru pašapkalpošanās zona

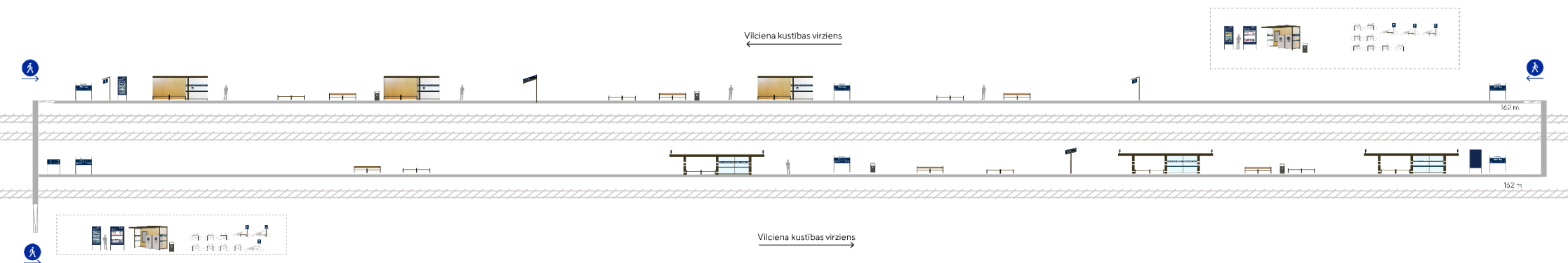
Tā kā dzelzeļa stacijām un pieturas punktiem pēc iespējas jāklūst par multimodalitātes punktiem, kuros pasažieri var saņemt plaša spektra pamatpakalpojumus (iespēja iegādāties biļetes, kafiju, iegūt nepieciešamo informāciju par dzelzeļa un autobusa pārvadājumu grafikiem u.c.), šo vajadzību nodrošināšanai vienviet tiek izveidota Pasažieru pašapkalpošanās zona.



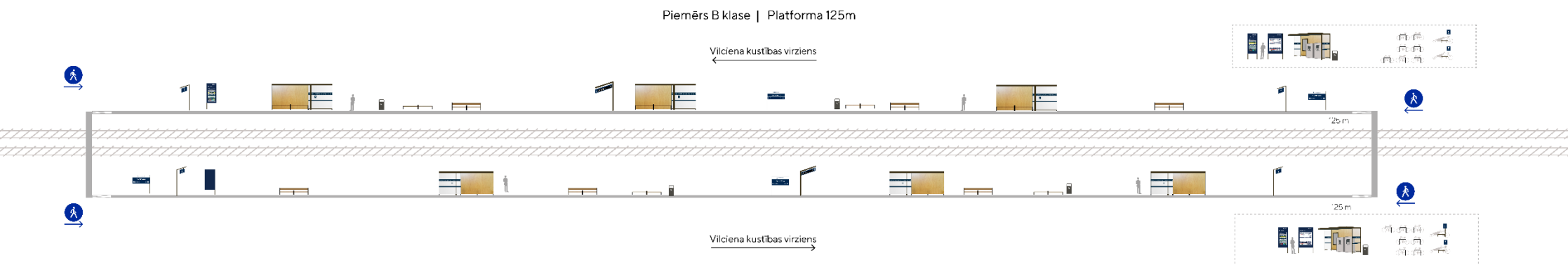
## Piemēri platformu aprīkojumam dažādas klases stacijās/pieturas punktos

Lai nodrošinātu pārdomātu, drošu un pasažieriem ērtu platformas aprīkojuma izvietojumu, vērā ir jāņem ne tikai staciju klase, bet arī gājēju plūsma. Visiem platformas aprīkojuma elementiem ir jābūt izvietotiem atbilstoši pasažieru plūsmai konkrētajā stacijā/pieturas punktā, pēc iespējas vairāk samazinot sliežu ceļu šķērsošanas nepieciešamību.

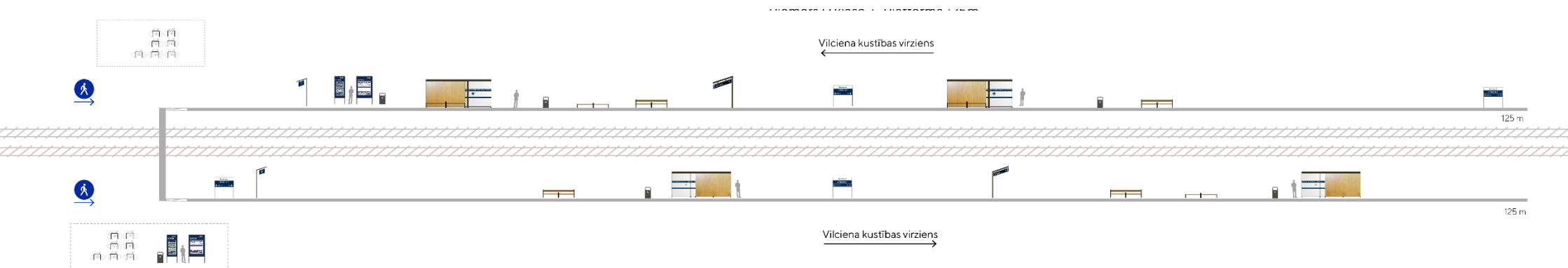
### **Ilustratīvs piemērs:** A klase | Platforma 160 m, starpceļu platforma – platums > 5 m



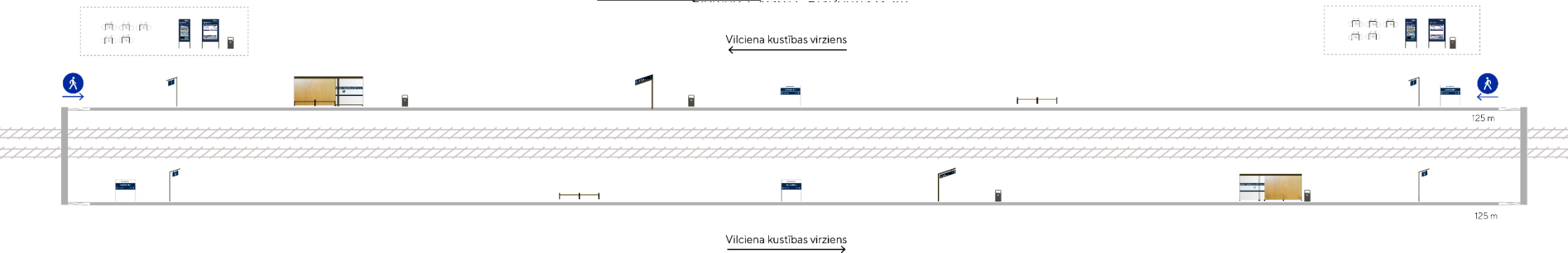
### **Ilustratīvs piemērs:** B klase | Platforma 125 m



**Ilustratīvs piemērs:** D klase | Platforma 125 m



**Ilustratīvs piemērs:** E klase | Platforma 125 m



## 4 ZĪMES UN NORĀDES

Dzelzceļa pasažieru stacijas un pieturas punkti ir vide, kurā dzelzceļa pasažieris un/vai to pavadošās un sagaidošās personas vēlas justies droši, kā arī spēt ātri iegūt informāciju par nepieciešamo dzelzceļa līniju, virzienu vai savienojumu, vilcienu atiešanas un pienākšanas laikiem, biļešu kasu atrašanās vietām, pilsētas autobusu vai cita sabiedriskā transporta pieturvietas atrašanās virzienu u.c.

Uz pasažieru platformām un/vai stacijas teritorijā jāizvieto vizuālās informācijas zīmes, kas, atbilstoši normatīvajiem aktiem, nodrošina iespēju saņemt visu pasažieriem nepieciešamo informāciju:

- pasažieru stacijas nosaukums un vilciena kustības virziena norādes;
- informācijas zīmes ar ceļa numuru;
- norādes zīmes pieejas vietām personām ar invaliditāti un personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām;
- informatīvais stends vai stendi, digitālais informatīvais displejs u.c. risinājumi pasažieriem svarīgas informācijas izvietošanai;
- pasažieru plūsmas virziena norādes;
- dzelzceļa signālzīmes un signālrādītāji saskaņā ar Dzelzceļa ekspluatācijas noteikumiem.
- stendi detalizēti aprakstīti sadaļā Zīmju izvietojums un veidi.



Pasažieru plūsmas virziena norādes jāizvieto visās tajās vietās, kurās pasažieriem ir jāizvēlas turpmākās kustības virziens. Virziena rādītāju skaitam jābūt pietiekamam, lai pasažieris spētu viegli orientēties.

Vizuālās informēšanas elementiem ir jābūt redzamiem arī diennakts tumšajā laikā (izvērtējot iespēju to apgaismošanai, vienlaikus neradot mašīnista apžilbināšanas risku).

Vizuālās informēšanas elementiem ir jābūt veidotiem no materiāliem, kas ir izturīgi pret meteoroloģiskajiem apstākļiem Latvijai raksturīgajā klimatiskajā zonā, kā arī pret koroziju.

Stacijas nosaukuma zīmei ir jābūt saskatāmai ne tikai uz platformas esošajiem pasažieriem, bet tai jābūt arī vilcienā braucošo sēdošu cilvēku acu līmenī.

Zīmes jāizvieto tā, lai tās vienu otru neaizsedz un tās novieto ārpus gājēju zonas.

Novietojot virzienu zīmes, svarīga ir izpratne par skata līnijas un lasīšanas attālumu. Zīmēm jābūt neaizsegtām un viegli nolasāmām.

Visās zīmēs jāizmanto luminiscējošs materiāls.

Norāžu, teksta un piktogrammu izmērs atkarīgs no to lasītāju jeb pasažieru attāluma (D), lai nodrošinātu iespēju saņemt skaidru un labi pamanāmu informāciju.

Universāli izmēri lietošanai nav noteikti, katra situācija ir atšķirīga un jāanalizē atsevišķi.

Zīmju izmēru noteikšanai tiek izmantots vienādojums:  $s = 0,01 D$ . Personām ar redzes traucējumiem:  $s = 0,09 - 0,1 D$ .

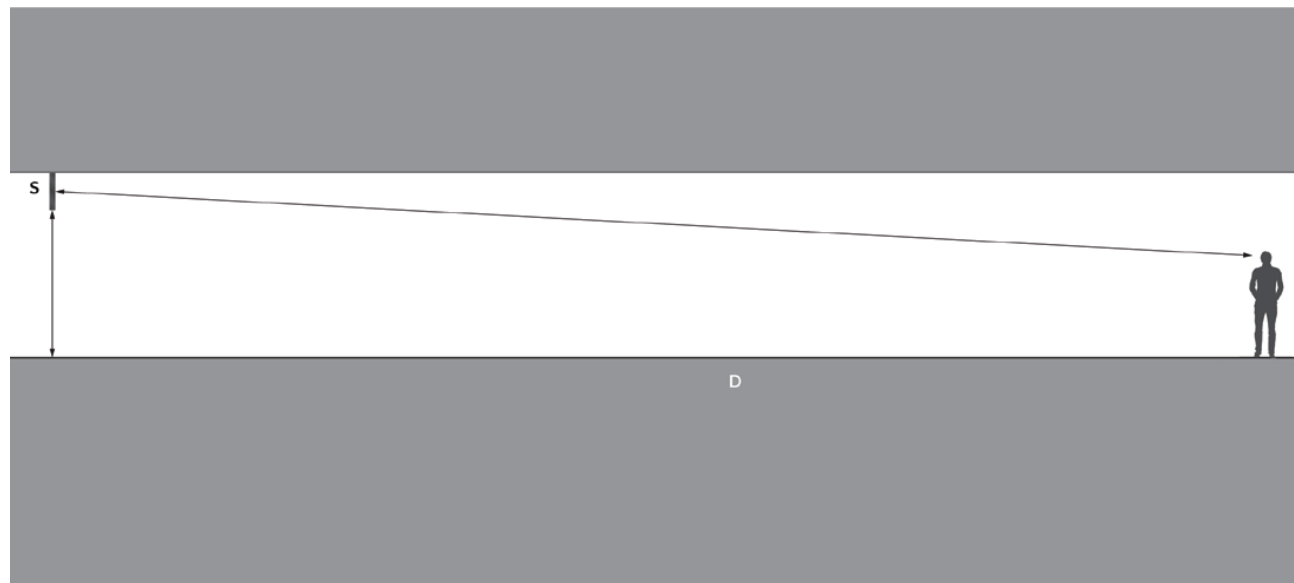
- D = attālums no zīmes skatītāja līdz zīmei
- s = piktogrammas rāmja iekšējais izmērs

Lai zīmes neaizsegtu tām priekšā stāvoši cilvēki, jāievēro minimālais attālums 230 cm no paneļa malas.

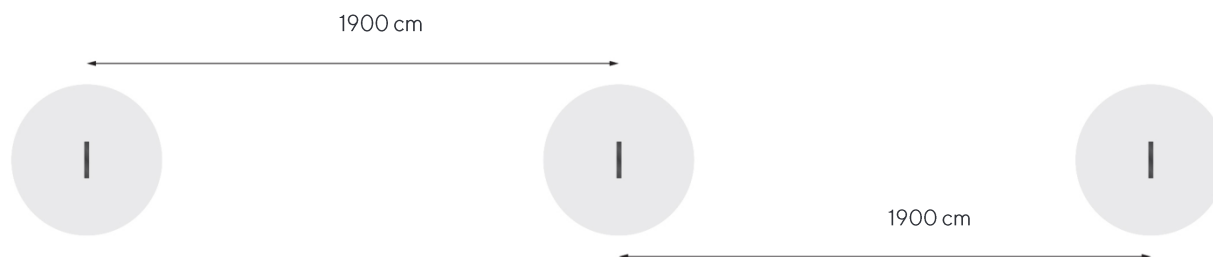
Kad vien iespējams, virzienu zīmes jānovieto ar skatu pret pasažieriem, kuri dodas cauri stacijai, un galvenajos virzienu izvēles punktos. Tiklīdz noteikts konkrēts maršruts, zīme, kas apstiprina, ka pasažieri dodas pareizajā virzienā, jānovieto 1800–1900 cm no sākotnējā virzienu izvēles punkta.

## ZĪMJU REDZAMĪBA, LASĀMĪBA UN IZVIETOJUMS

### Lasīšanas attālums



### Virzienu izvēles punkts



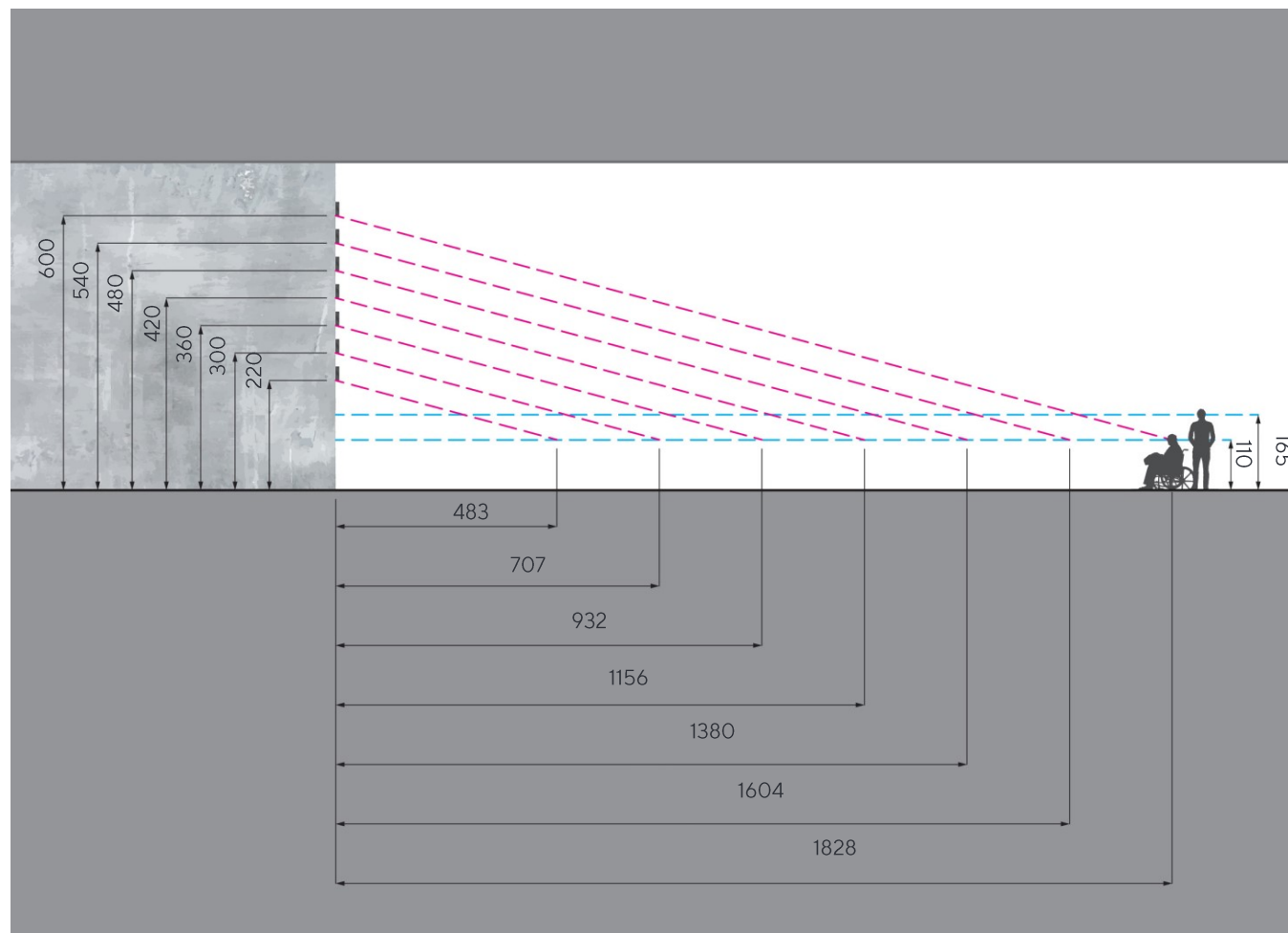


Zīmes pēc iespējas jānovieto tādā augstumā, lai zīmes apakšējā mala ir ne vairāk kā 220 cm augstumā no zemes. Vietās, kur nav iespējams novietot zīmes ieteicamajā 220 cm augstumā, atļauts augstāks novietojums. Pievienotā tabula attēlo zīmju augstumu un lasīšanas attālumu matricu (cm), ņemot vērā ērtu skata leņķi un atliektu galvu personas ratiņkrēslā gadījumā.

Ja zīme ir novietota par augstu, cilvēkiem nebūs ērti atkāpties, lai zīmi izlasītu, un tie var nesaistīt zīmes informāciju ar savu izvēlēto ceļu cauri stacijai paaugstinātā redzamības attāluma dēļ.

Skata leņķis nosaka minimālo lasīšanas attālumu zīmēm, kas izvietotas tuvākā intervālā par virzienu norādēm. Skata līnijām jāņem vērā ratiņkrēslu lietotāju vajadzības – zīmju lasīšana no neliela augstuma, kur 30 grādu leņķis ierasti tiek atzīts par maksimālo komfortabli atliektai galvas pozīcijai.

Zīmju augstumu un lasīšanas attālumu matrica



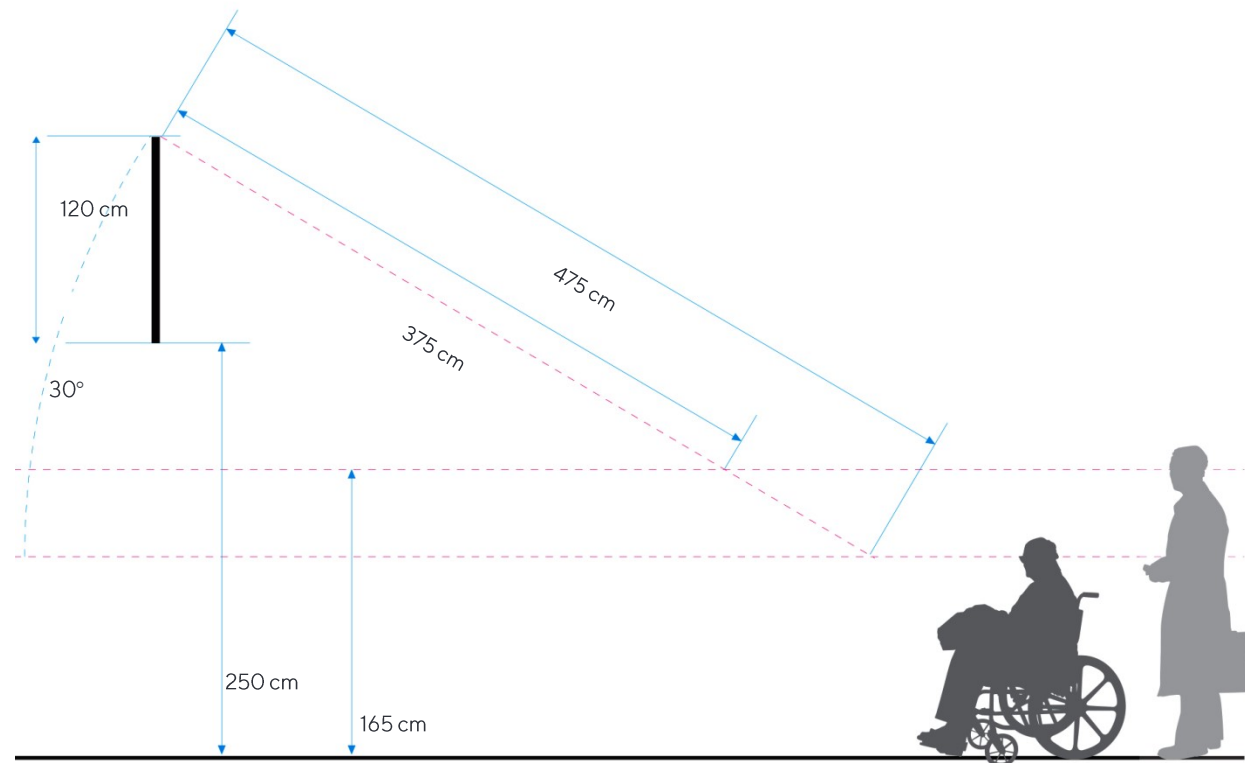
Minimālais lasīšanas attālums ir īpaši nozīmīgs elektroniskajiem apziņošanas un mainīgās informācijas displejiem, ko nosaka ieteicamais 30 grādu skata leņķis. Saskaņā ar *PRM SITS*, informācijai par vilcienu atiešanu jābūt pieejamai maksimāli 160 cm augstumā vismaz vienā stacijas vietā, lai tā būtu izmantojama cilvēkiem ratiņkrēslos.

Infrastruktūrā izmantoto *PRM* (personām ar invaliditāti un personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām) paredzēto norāžu izmērus aprēķina saskaņā ar formulu: lasīšanas attālums milimetros, dalīts ar 250, reizināts ar 1,25 = laukuma izmērs milimetros.

Elektroniskos apziņošanas displejus, saskaņā ar *PRM SITS*, konstruē, aprēķinot burtu minimālo augstumu pēc šādas formulas: lasīšanas attālums milimetros dalīts ar 250 = fonta izmērs (piemēram, 10 000 mm: 250 = 40 mm).

Lai nodrošinātu vieglu salasāmību un lai kompensētu ekrāna izšķirtspējas variācijas, ieteicamais minimālais burtu izmērs elektroniskajiem apziņošanas displejiem ir 30 mm.

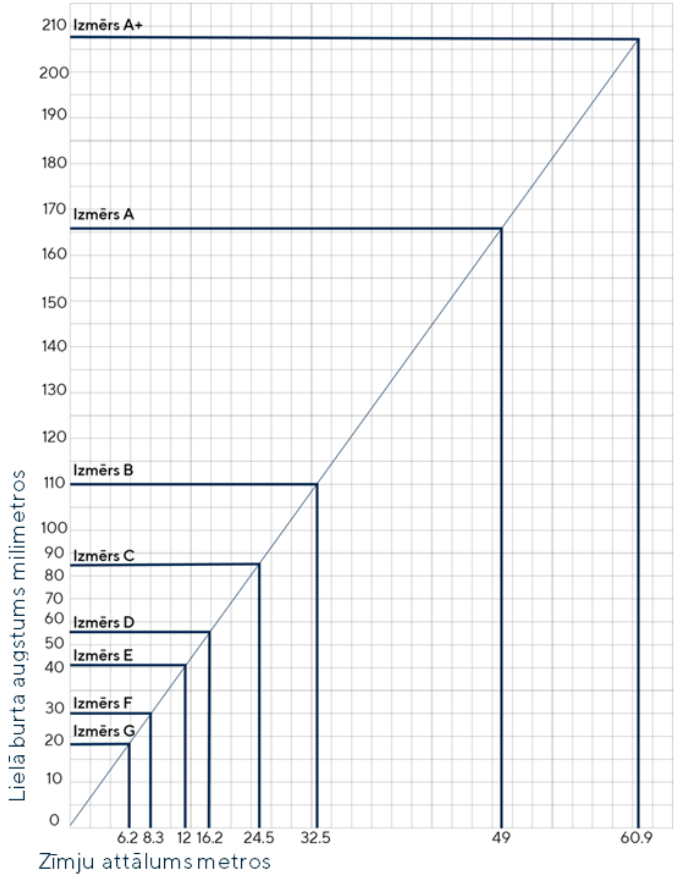
Skata leņķis un minimālais lasīšanas attālums zīmēm



Tabulā ir parādīti attālumi, kurā noteiktus tekstu izmērus var salasīt personas ar vidusmēra redzi. Iegūtie dati tika izmantoti, lai noteiktu minimālo burtu izmēru jebkurai zīmei.

Citi apsvērumi, kā piemēram, arhitektūras īpatnības, vai vizuālā nepārtrauktība var ietekmēt gala burtu izmēru izvēli, bet optimālais izmērs jālieto, kad vien iespējams.

Salasāmības attālumi



| Fonta izmēri | Lielā burtu augstums | X augstums | Attālumi no malām |
|--------------|----------------------|------------|-------------------|
| Izmērs A+    | 206                  | 150        | 450               |
| Izmērs A     | 166                  | 120        | 300               |
| Izmērs B     | 110                  | 80         | 200               |
| Izmērs C     | 83                   | 60         | 150               |
| Izmērs D     | 55                   | 40         | 100               |
| Izmērs E     | 41                   | 30         | 75                |
| Izmērs F     | 28                   | 20         | 50                |
| Izmērs G     | 21                   | 15         | 38                |

Norāžu dizains veidots saskaņā ar “Latvijas dzelzceļš” koncerna vizuālās identitātes standartu.

Aplūkojot kopumā, norāžu grafikai ir vienots vizuālais stils, kas palīdz radīt īpašu vietas sajūtu. Norāžu sistēma ir svarīgākais zīmola elements, kas vizuāli savieno staciju un pasažieru platformu vides.

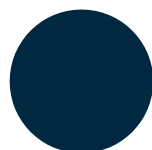
Norādes tiek veidotas tā, lai novērstu negatīvās sekas, ko zīmes var atstāt uz ainavas un pilsētvides vizuālo kvalitāti, un tām jānodrošina, ka zīmes papildina apkārtējās teritorijas pievilcību un raksturīgo ainavu, jo īpaši sensitīvās un svarīgās ainavu zonās. Jāņem vērā vides paradumi, kā arī lielākajai cilvēku daļai pierastā vizuālā komunikācija, neatkarīgi no pilsētvides konteksta.

Teksts veidots no lielajiem un mazajiem burtiem, ar lielo burtu īpašvārdu un zīmju ziņu sākumā, izņemot stacijas nosaukumus zīmēs, fasādēs un frīzēs, kur jāizmanto tikai lielie burti.

Visām norādēm tiek izmantots korporatīvais fonts: TT Norms.

## ZĪMJU UN NORĀŽU DIZAINA VADLĪNIJAS

### Primārās krāsas



Norāžu krāsa I – tumši zila

RAL 5003  
RGB 0/40/65  
CMYK 90/64/8/65  
PANTONE 295C/282U



Norāžu krāsa II – balta

RAL 9003 (Signal white)  
RGB 255/255/255  
CMYK 0/0/0/0

Pēc PRMSITS norādēm, tumši zilās krāsas kontrasts attiecībā pret balto ir  $>0,6$ .

Norāžu krāsu savietošanas noteikumi



Balts fonts + Tumši zils fons  
Fonts: TT Norms

### Fonts

Visām norādēm tiek izmantots korporatīvais fonts: **TT Norms**

**LATVIJAS DZELZCEĻŠ**  
**Latvijas dzelzceļš**

**LATVIJAS DZELZCEĻŠ**  
**Latvijas dzelzceļš**

LATVIJAS DZELZCEĻŠ  
Latvijas dzelzceļš

**LATVIJAS DZELZCEĻŠ**  
**Latvijas dzelzceļš**

**LATVIJAS DZELZCEĻŠ**  
**Latvijas dzelzceļš**

LATVIJAS DZELZCEĻŠ  
Latvijas dzelzceļš

Rindstarpa balstīta uz mazā burtu "x" augstumu. Viens "x" ir standarta minimālais attālums starp divām informācijas līnijām. Ja informācijā izmantoti dažādi burtu izmēri, jāizmanto lielā "X" augstums, lai nošķirtu divas dažādu izmēru burtu līnijas.

Piktogrammas ir saīsināts veids virziena, vides pieejamības, veicamo darbību, informācijas u.c. ziņu ātrai uztverei, kas saprotams gan vietējiem, gan ārvalstu pasažieriem.

Piktogrammu dizains balstīts uz starptautiskajiem standartiem (ISO) un pielāgots, lai būtu saskaņā ar citiem grafiskajiem elementiem.

## Burtu lielums un rindstarpa

$a = 160 \text{ mm}$



Atstarpe  
starp rindām  $0,5a$

Starprinde  
Atstarpe  
starp rindām

## PIKTOGRAMMAS

### Raksturīgākās piktogrammas un to pielietojums

Piemērs piktogrammu  
izmantošanai



Piktogrammas pārvietošanās iespēju un vides pieejamības norādīšanai tiek izvietotas uz kontrastējoša kvadrātveida fona



Saskaņā ar PRM SITS, ja kāds no pakalpojumiem ir paredzēts pasažieriem ar ierobežotām pārvietošanās spējām (PRM) – jāpievieno piktogramma ar ratiņkrēsla simbolu.

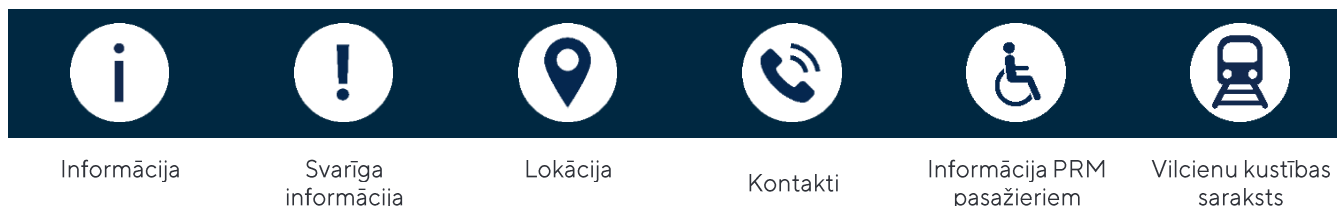
Piktogrammas tiek iekļautas arī visās drošības, brīdinājuma, obligātu darbību un aizlieguma zīmēs.

Piktogrammu krāsas tiek izmantotas atbilstoši zīmju un norāžu dizaina vadlīnijām – tumši zila piktogramma uz balta fona. Ir pieļaujams arī inverss pielietojums – piktogramma baltā krāsā uz tumšzila fona (piem., nojumju marķējumā), kā arī balta piktogramma uz kontrastējoša oriģinālā fona (piem., atkritumu urnas gadījumā).

Piktogrammu krāsas drošības, brīdinājuma un informācijas zīmēs tiek izmantotas atbilstoši ISO 3864 standartam.

Piktogrammu klāsts var tikt papildināts un mainīts pēc nepieciešamības, saskaņojot ar VAS “Latvijas dzelzceļš” Komunikācijas direkcijas Vizuālās un digitālās komunikācijas daļu.

Piktogrammas pasažieru informēšanai tiek izmantotas informatīvajos paneļos un displejos, izvietojot uz kontrastējoša aplveida fona



Informācija

Svarīga  
informācija

Lokācija

Kontakti

Informācija PRM  
pasažieriem

Vilcienu kustības  
saraksts

### Piktogrammas drošības, brīdinājuma un informācijas zīmēs





Virzienu norādes jeb bultiņas veidotas tā, lai no attāluma būtu labi pamanāmas un atpazīstamas. Bultiņas stacijās un uz pasažieru platformām palīdz precīzi vadīties pēc virzienu zīmēm un nodrošina zīmju ātru nolasīšanu un izpratni. Baltu bultiņu izmantošana uz tumša fona nodrošina labu kontrastu un redzamību, kā arī samazina gaismas atspīdumu.

Bultiņas tiek rotētas 45 grādu leņķī, lai norādītu katru virzienu. Shēma norāda, kā bultiņas tiek novietotas norāžu blokā, vienmēr nolīdzinātas pret centra līnijām neatkarīgi no bultiņu virziena. Virzienu bultiņas jāizmanto kā norādīts standartā iekļautajos attēlos, nolīdzinot tās pret centra līnijām neatkarīgi no bultiņu virziena. Tās nekādā veidā nedrīkst pārzīmēt vai pārveidot.

#### Bultiņu secība

Taisni uz priekšu virzītā bultiņa vienmēr jānovieto kā augšējā zīme. Izlīdzinātas bultiņas jānovieto viena pretī otrai.

Bultiņas iekļaujamās tikai virzienu zīmēs un tās jānovieto katra gala moduļa izkārtojuma tālākajā labajā vai kreisā stūrī, centrētas moduļos kā norādīts attēlos.

## VIRZIENU NORĀDES – BULTIŅAS

### Virzienu norādes – bultiņas

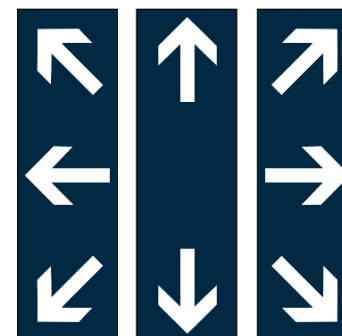
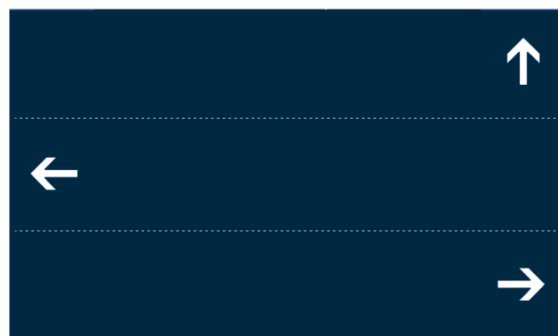


Norāžu primārā krāsa – tumši zila

RAL 5003  
RGB 0/40/65  
CMYK 90/64/8/65  
PANTONE 295C/282U

Saskaņā ar *PRM SITS*, kopā ar virziena bultiņu vienkopus nevar būt vairāk par piecām vienu virzienu norādošām piktogrammām.

### Bultiņu secība



Atbilstoši izveidotajai infrastruktūrai virzienu zīmes var būt novietotas virs staciju durvīm vai ailēs, piestiprinātas pie sienas vai izvietotas uz pasažieru platformas.

Virzienu zīmē iekļauj virziena bultiņu un attiecīgo objektu vai pakalpojuma piktogrammu. Bultiņas un piktogrammas tiek novietotas zīmes gala moduļos labajā vai kreisajā stūrī atkarībā no bultiņas virziena un vertikāli centrētas ar ietverto objekta nosaukumu.

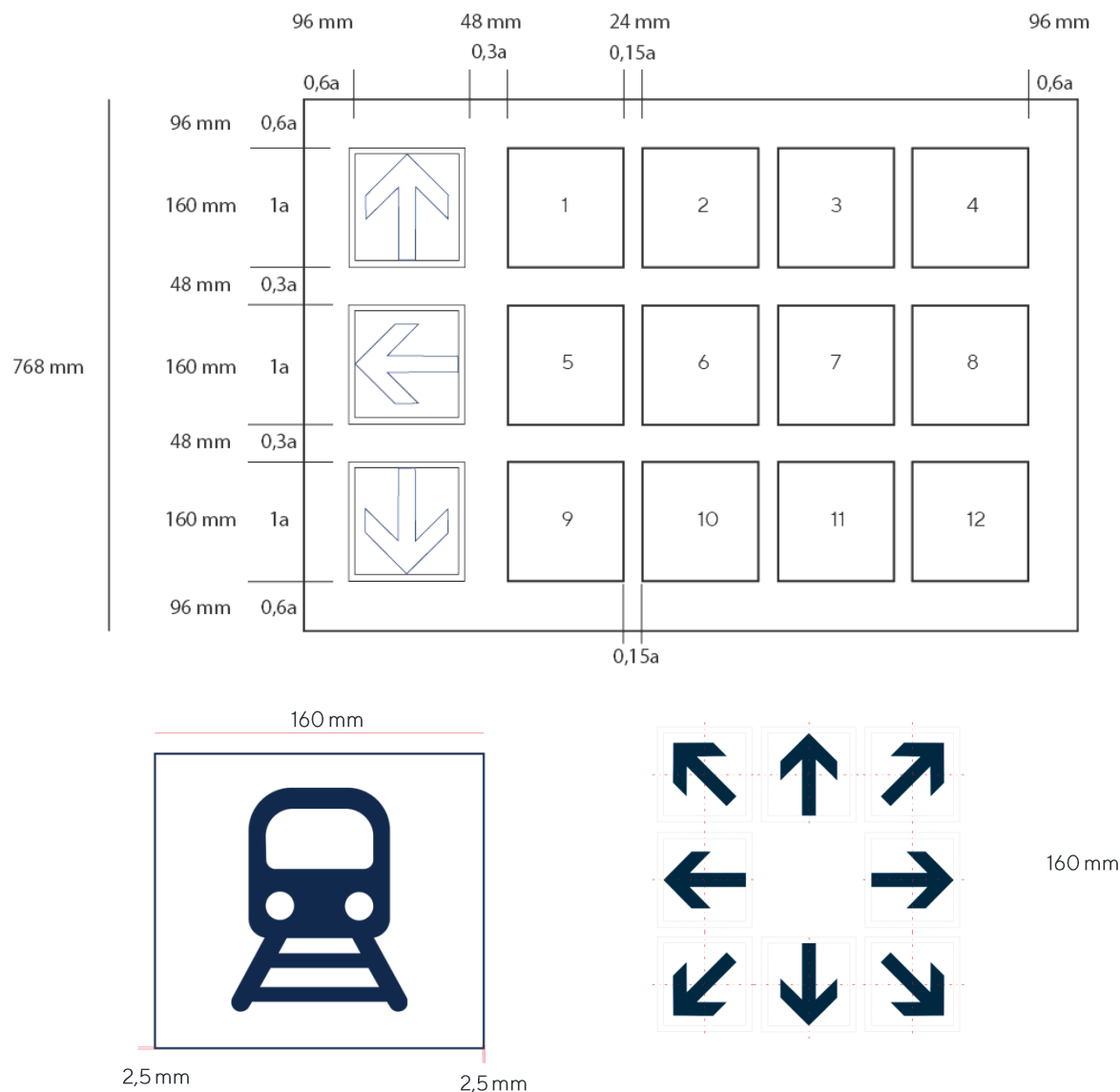
Virzienu zīmes var veidot vienā vai vairākās līnijās ar virzienu elementiem vienā vai abos zīmes sānos. Tekstam uz zīmes vienmēr jābūt centrētam.

Veidojot izkārtojumu no vairākiem elementiem, jā saglabā visi malu attālumumi.

Maksimālais piktogrammu skaits ir četras vienā rindā.

## IZKĀRTOJUMU VEIDOŠANA

### Izkārtojumu veidošana



Veidojot teksta izkārtojumu uz zīmēm un norādēm ir jāievēro minimālie brīvie laukumi.

Saskaņā ar Valsts valodas likumu, visi uzraksti tiek veidoti valsts valodā.

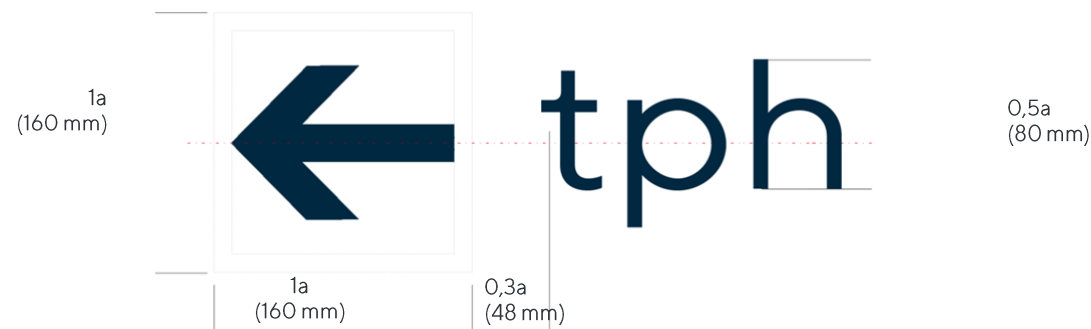
Līdztekus valsts valodai, uz zīmēm un norādēm var tikt lietoti arī uzraksti svešvalodā – angļu valodā – stacijās un pieturas punktos, kuri ir saistīti ar starptautisko tūrismu.

Tekstam valsts valodā ierādāma galvenā vieta, un tas nedrīkst būt mazāks par tekstu svešvalodā.

Pilsētu un staciju nosaukumi tiek lietoti tikai valsts valodā.

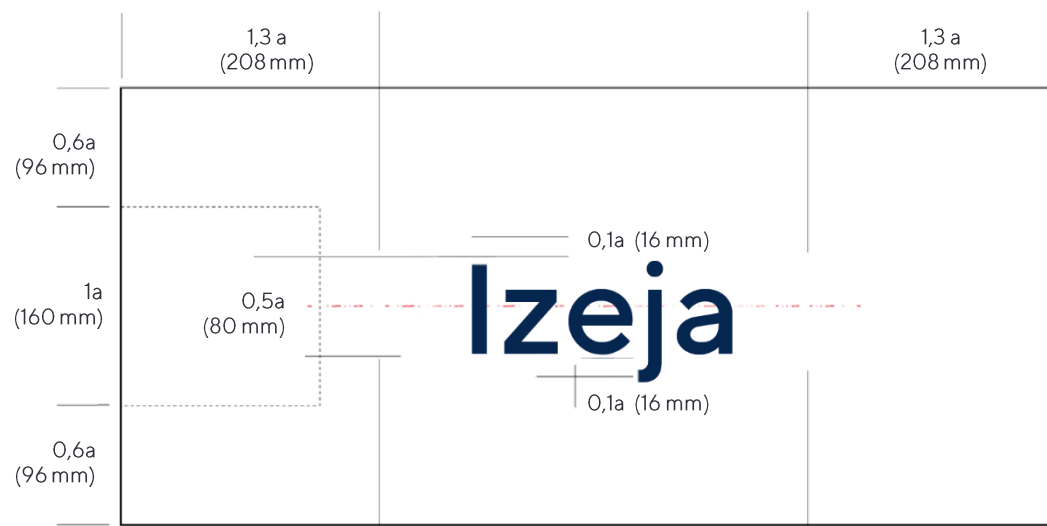
## VALODA

Minimālais brīvais laukums tekstam un bultiņām (mm)



$a=160\text{ mm}$

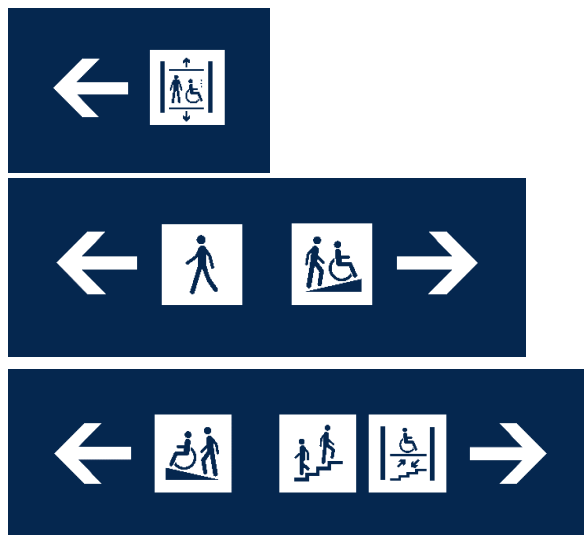
Teksta izkārtojums – minimālais brīvais laukums



Veidojot norādi ar virziena bultiņu un piktogrammām, jāseko lai piktogrammas vizuālais virziens sakrīt ar bultiņas virzienu (piem. gājēja vai pandusa piktogramma).

Sliežu ceļu numuru un virzienu norādes tiek veidotas pēc standarta virzienu zīmju principiem, piktogrammu aizvietojo ar ceļa numuru.

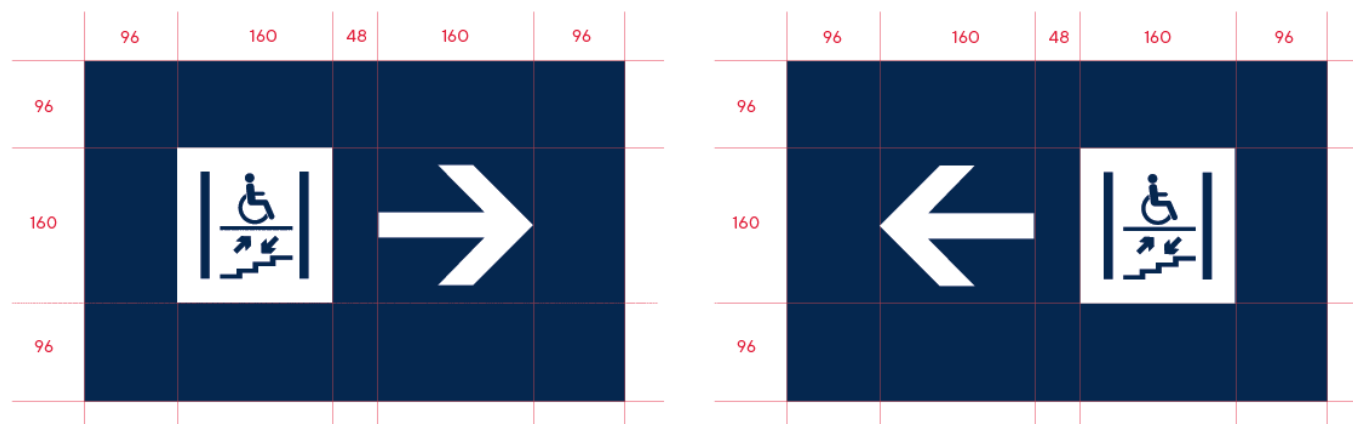
#### Piemēri dažāda skaita piktogrammu izkārtojumam



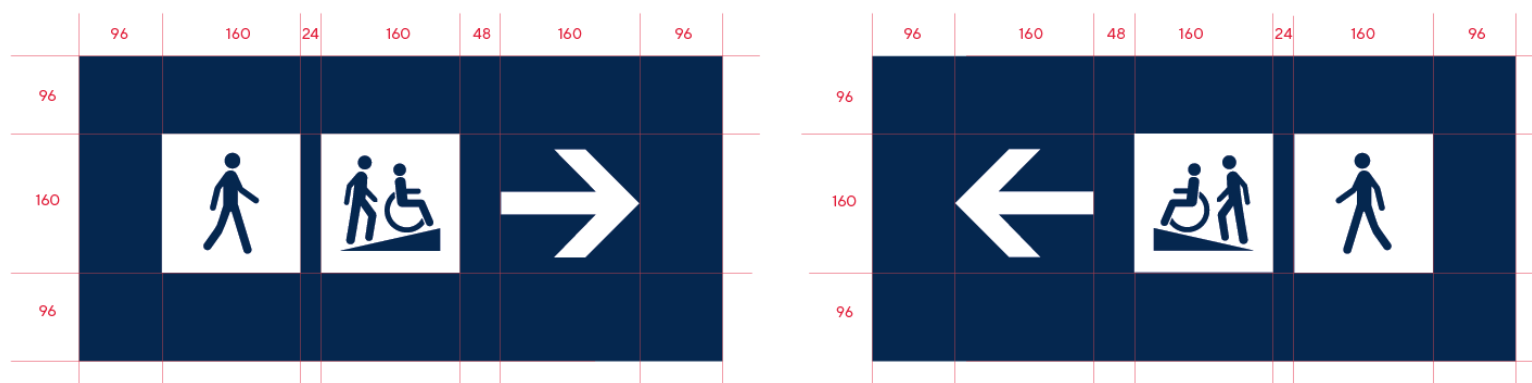
#### Piemēri ceļa apzīmējumu un teksta izkārtojumam norādēs



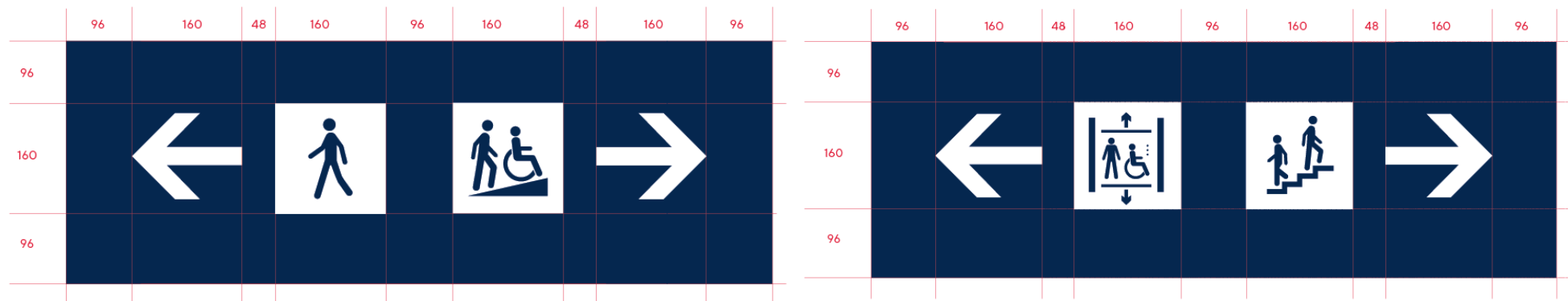
Izmēru nosacījumi norādēm ar vienu piktogrammu vienā virzienā



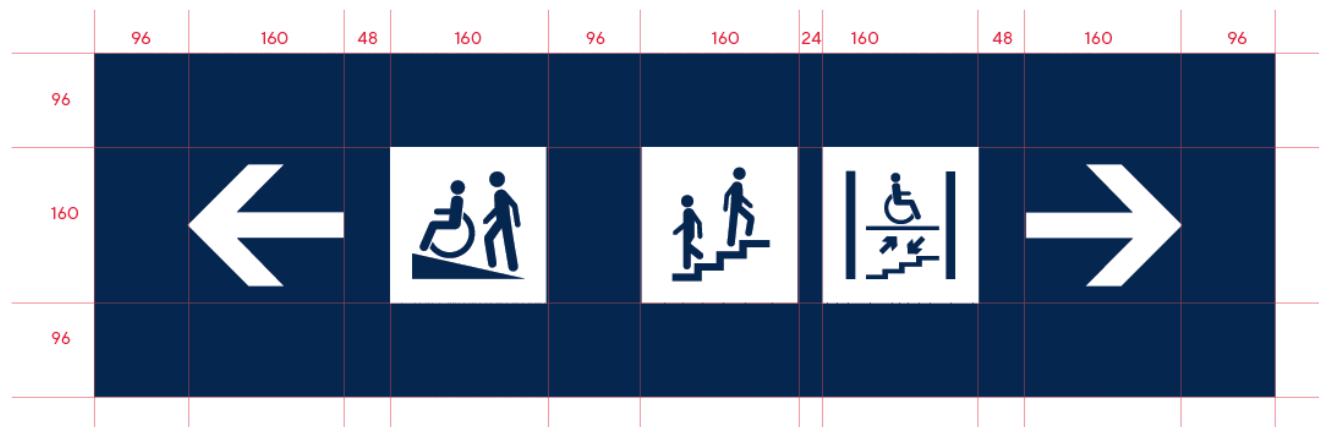
Izmēru nosacījumi norādēm ar divām piktogrammām vienā virzienā



Izmēru nosacījumi norādēm ar divām piktogrammām dažādos virzienos



Izmēru nosacījumi norādēm ar trīs piktogrammām dažādos virzienos



Uz informatīvajiem paneļiem, pilsētvides stendiem un totēma zīmēm tiek izvietots VAS "Latvijas dzelzceļš" logotips saskaņā ar "Latvijas dzelzceļš" koncerna vizuālās identitātes standartu.

Uz tumši zilā fona tiek izmantots logotips ar uzņēmuma nosaukumu divās rindās, baltā krāsā. Uz balta fona – logotips korporatīvajā tumši zilajā tonī.

Logo uzbūve un grafisko elementu savstarpējās proporcijas ir stingri definētas, un tās nekādā gadījumā nedrīkst mainīt.

Izvietojot logo, ir jānodrošina minimālais brīvais laukums ap logo. Minimālajā brīvajā laukumā nedrīkst atrasties tam nepiederoši grafiskie elementi, un logo nedrīkst novietot uz laukuma, kas mazāks par minimālo brīvo laukumu.

## LOGO LIETOŠANA

### Logo lietošana





Uz pasažieru platformas, atbilstoši staciju klasifikācijai, tiek izvietotas dažādas pasažieru platformas zīmes un norādes.

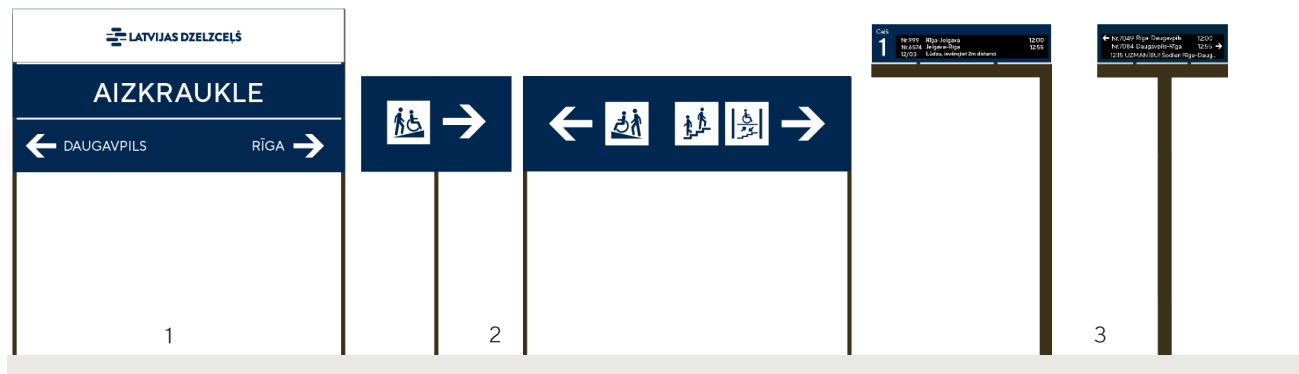
Svarīgi, lai zīmes ierobežotajā pasažieru platformas platībā būtu izvietotas iespējami pārredzamāk, nodrošinot pieejamību un drošību. Pasažieru plūsma uz pasažieru platformas lielā mērā atkarīga no viena līmeņa un divu līmeņu pāreju atrašanās vietas, kā arī no uzeju skaita.

Zīmēm jābūt novietotām uz platformas paralēli sliežu ceļiem, izņemot platformas displeju un sliežu ceļu numura zīmes, kuras tiek novietotas perpendikulāri sliežu ceļiem.

Platformu displejus, tablo, jāizvieto tā, lai nojumes vai citi objekti neierobežo platformu displeju, tablo redzamību.

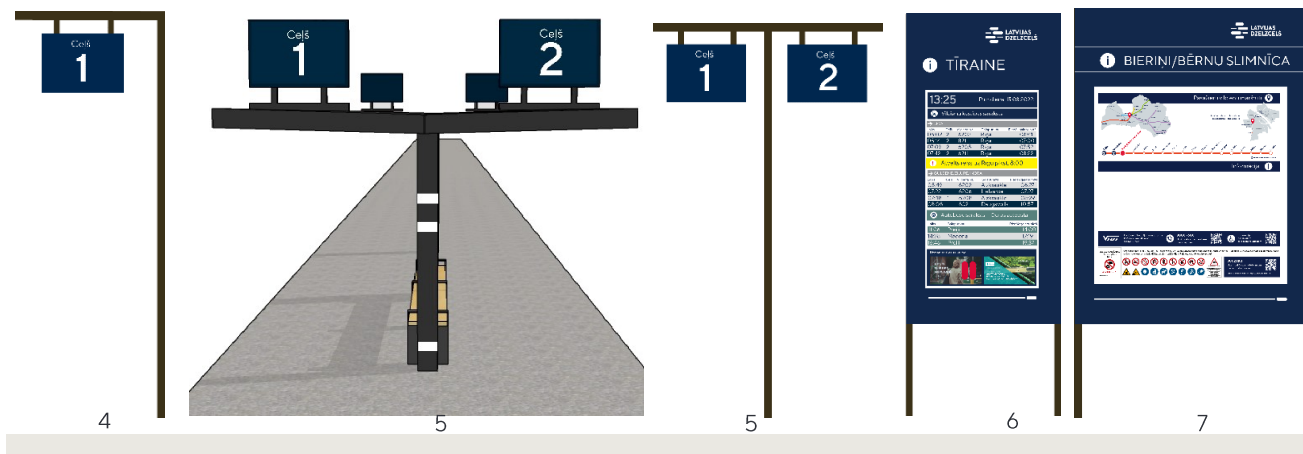
## ZĪMJU IZVIETOJUMS UN VEIDI

### Zīmju veidi



1. Stacijas nosaukuma zīme ar vilciena kustības virzienu norādēm
2. Pasažieru plūsmas virziena norādes
3. Platformas displejs, tablo

4. Ceļa numura zīme
5. Starpcēlu platformas ceļa numuru zīmes
6. Digitālais informatīvais displejs
7. Informatīvais panelis



Stacijas nosaukuma zīmes novieto platformas beigās un vidusdaļā vilcienā sēdošu pasažieru acu līmenī.

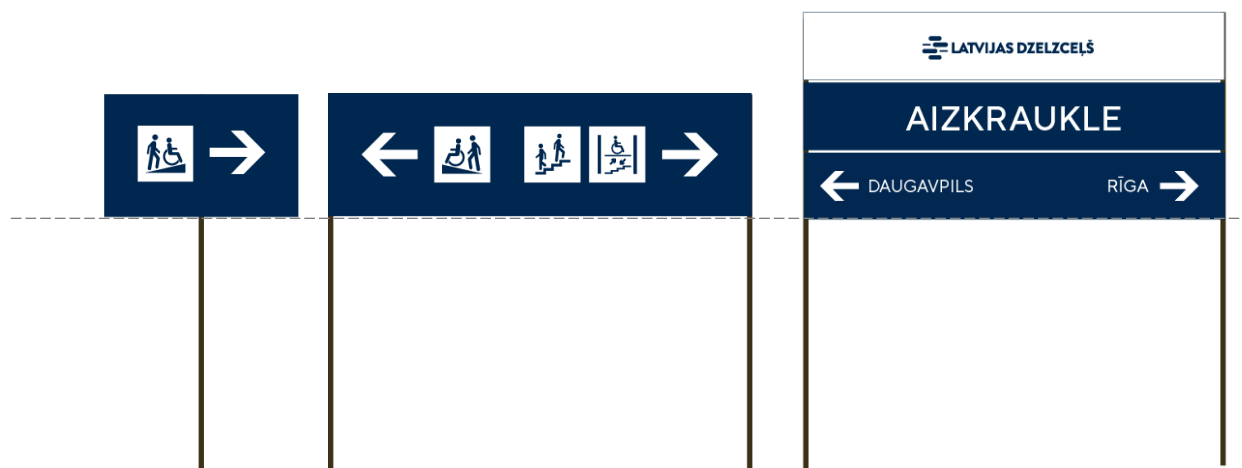
Pasažieru plūsmas virziena norādes apakšējā mala atrodas vienā augstumā ar stacijas nosaukuma zīmes apakšējo malu.

## Zīmju pielietojums un izvietojanas pamatprincipi

Stacijas nosaukuma zīme ar vilciena kustības virzienu norādēm



Pasažieru plūsmas virziena norādes



Platformas displejā tiek attēlota reāllaika informācija par tuvākajiem vilcieniem.

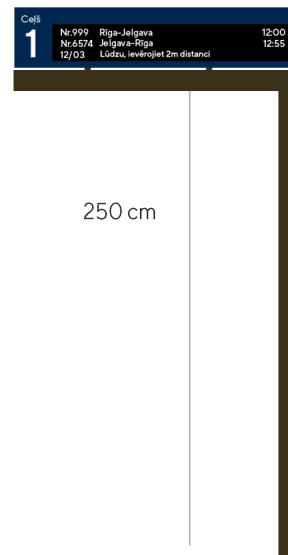
Pie galvenajām uzejām uz pasažieru platformu tiek izvietotas norādes ar sliežu ceļu numuru. Tās ir divpusējas zīmes un tiek izvietotas perpendikulāri sliežu ceļiem.

Starpceļu platformās sliežu ceļu numuri tiek izvietoti uz starpceļu nojumes.

Sliežu ceļa numurs tiek atspoguļots arī uz malu platformas displeja.

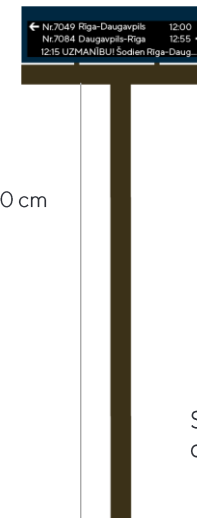
Starpceļu platformās, kurās ar LDz saskaņojumu tiek izvietotas dziļumā mazākas standarta nojumes ar stiklotiem paneļiem, sliežu ceļu numuru zīmes izvieta nevis uz nojumes, bet – atsevišķa balsta.

## Platformas displeja (tablo) un sliežu ceļu numuru apzīmējumi



250 cm

Malu platformas displejs



250 cm

Starpceļu platformas displejs

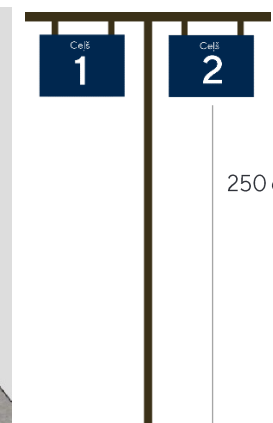
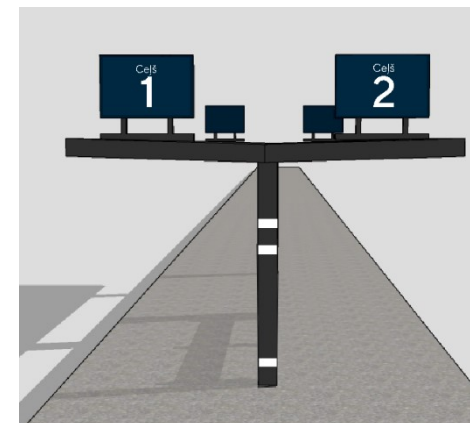


Sliežu ceļa numura zīme



250 cm

Starpceļu platformas sliežu ceļu numuru zīmes

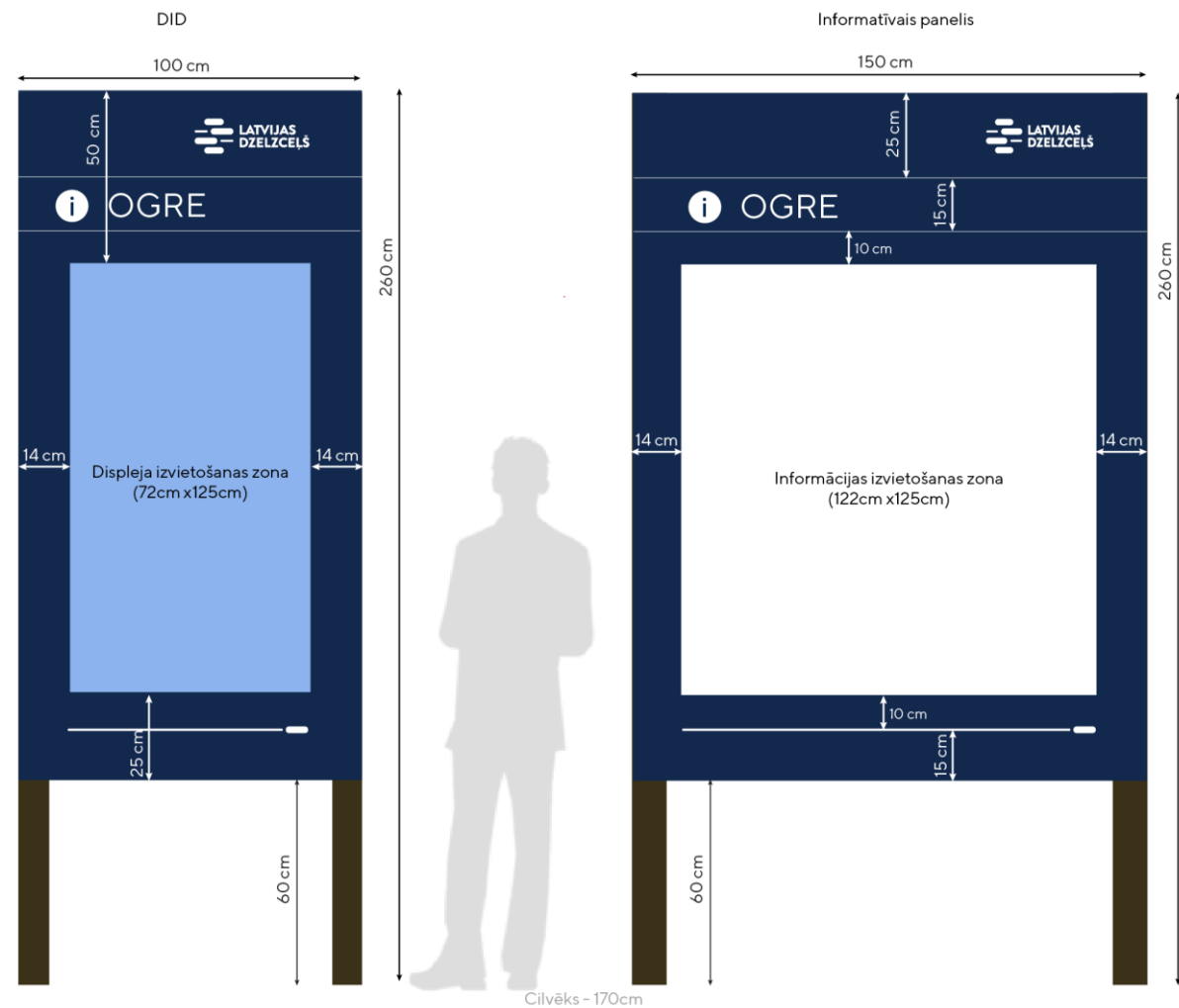


250 cm

Visi vilcienu kustību saraksti un informācija par maršrutiem ir pieejama digitālajā informatīvajā displejā.

Informatīvajos paneļos izvieto dzelzceļa tīkla karti, informāciju par atrašanās vietu, noteikumiem u.c. pasažieriem noderīgu informāciju.

## Digitālais displejs un informatīvais panelis

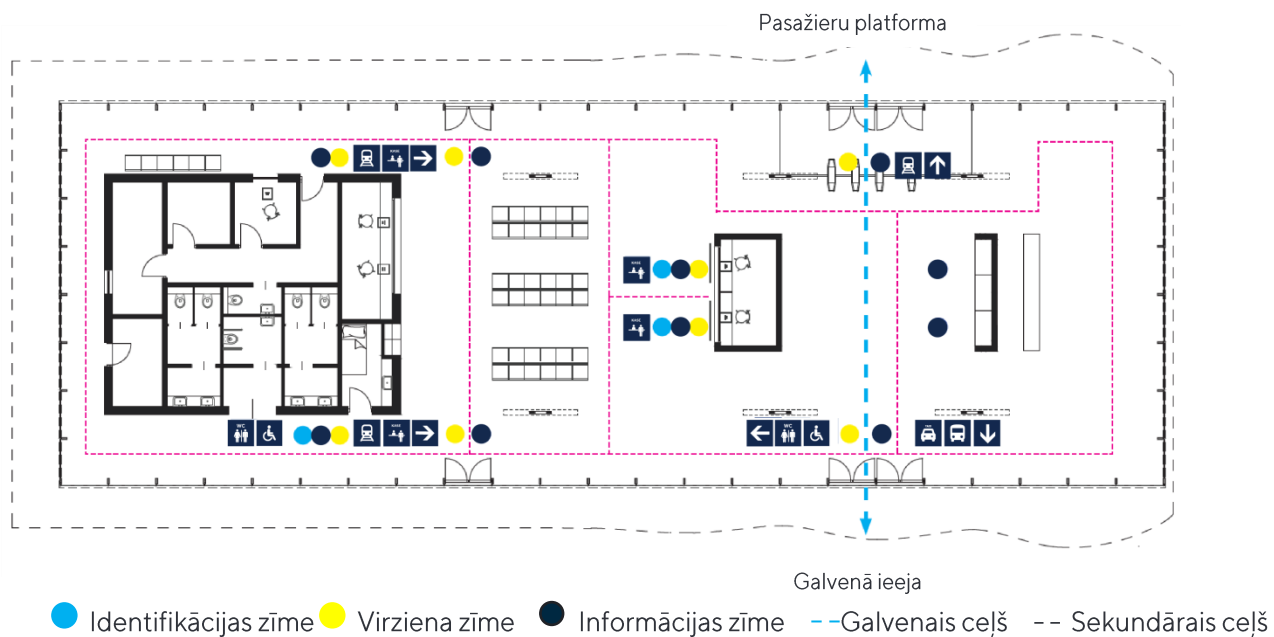


Svarīgi, lai zīmes stacijas telpā būtu izvietotas ar iespējami labāku redzamību, nodrošinot pieejamību un drošību.

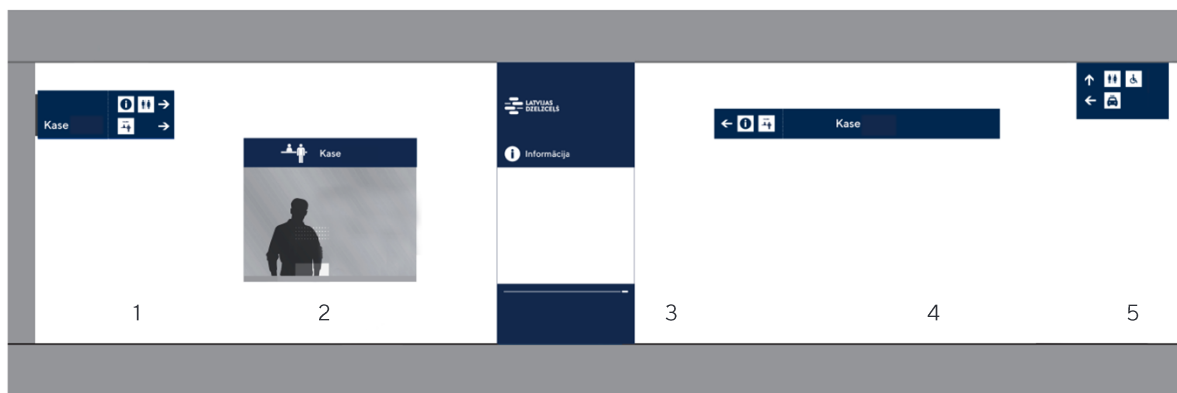
Atrašanās vietu zīmes ir uzstādītas atsevišķos objektos vai pakalpojumu telpās stacijas ēkā, piemēram, pie kasēm, pacelāja vai lifta un informāciju punktos. Izvietotajām norādēm un informācijai jābūt tādai, lai pasažieris varētu pieņemt pareizo lēmumu par viņam nepieciešamo kustības virzienu.

## ZĪMJU IZVIETOJUMS STACIJAS Telpā

Piemērs zīmju izvietojumam stacijā



Zīmju stiprinājumu veidi

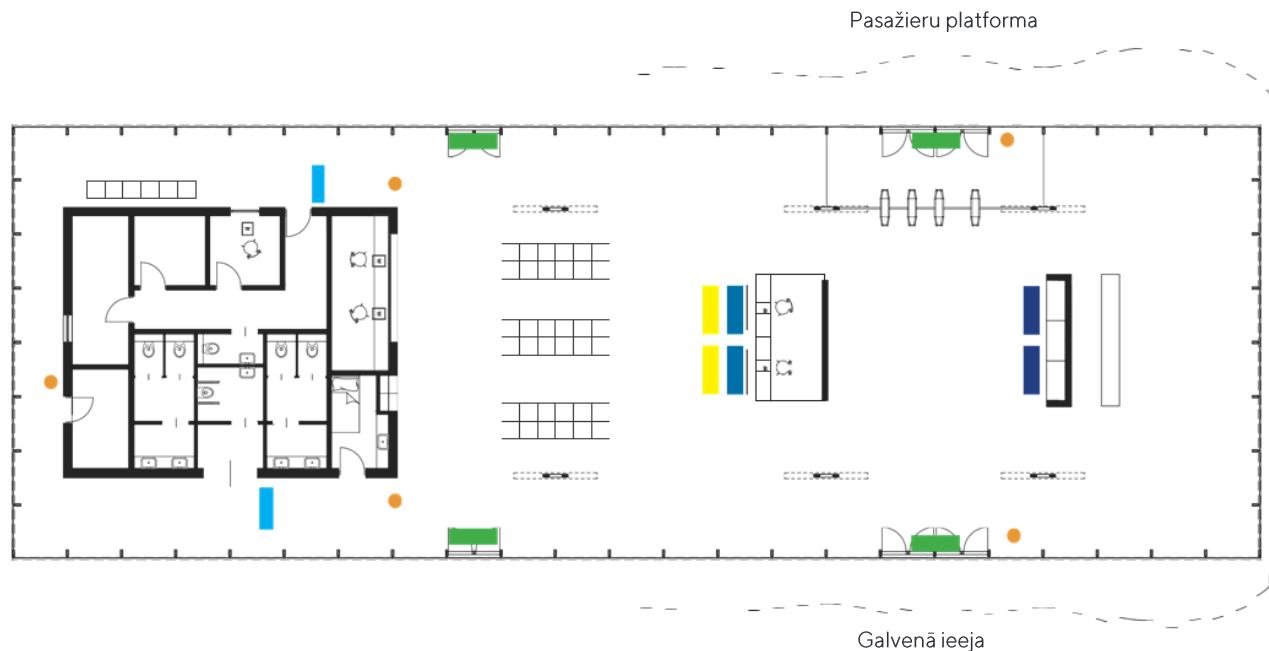


### Zīmju stiprinājumu veidi

Identifikācijas, virzienu un informatīvās zīmes stacijas telpās var tikt stiprinātas dažādos veidos:

1. Pie sienas piestiprināta konsoles norādījuma zīme
2. Fasādes zīme
3. Sienas zīme
4. Horizontāla sienas zīme
5. Griestu zīme

Piemērs zīmju stiprinājumiem stacijā



- Pie sienas piestiprināta konsoles virzienu zīme   
 ■ Fasādes zīme  
■ Sienas zīme   
 ■ Horizontāla sienas zīme   
 ■ Griestu zīme   
 ● Avārijas izejas zīme

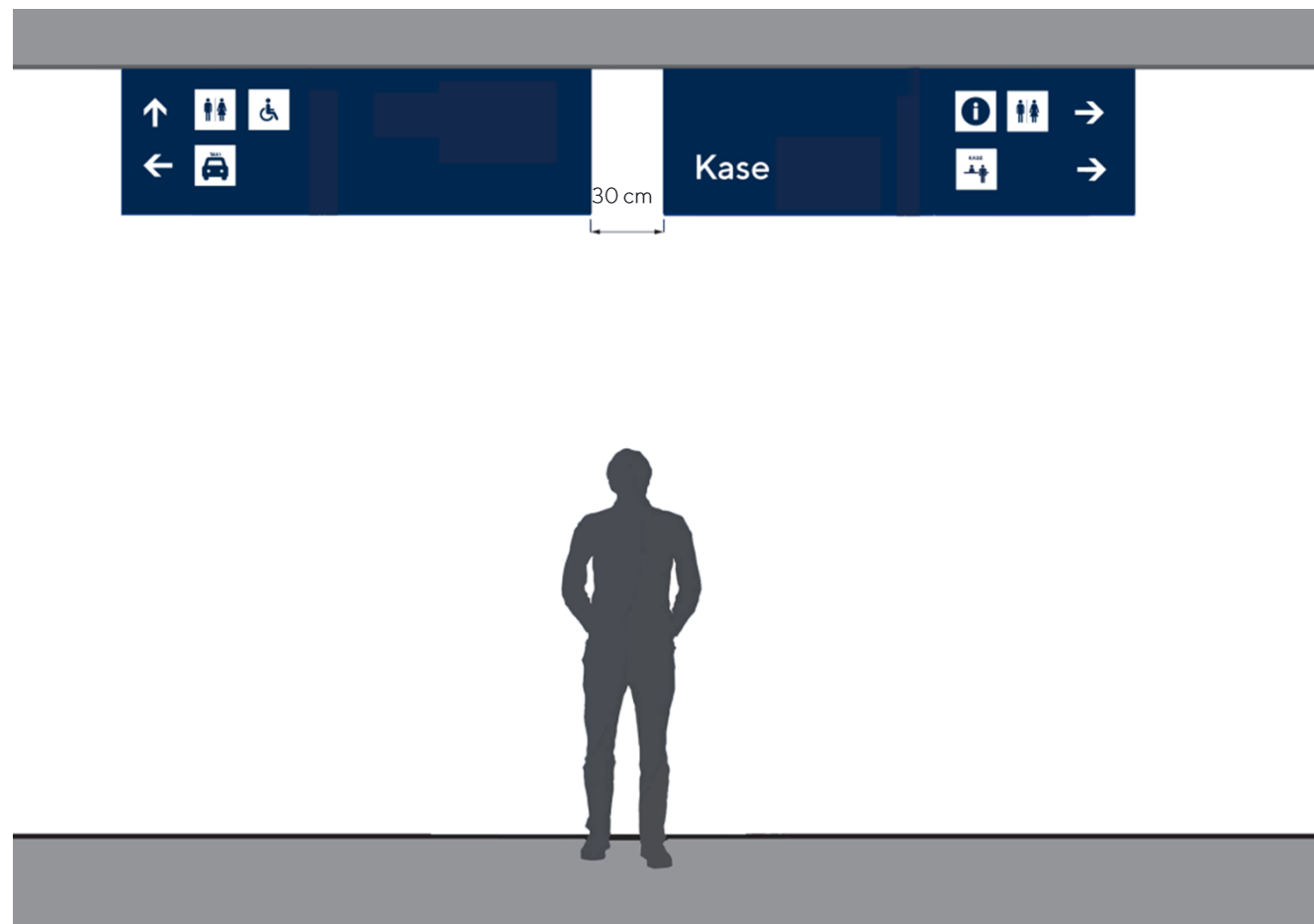
### Stacijas griestu zīme

Zīmju pāri ir noderīgi, lai norādītu vairākus virzienus galvenajos virzienu izvēles punktos staciju ēkās, piemēram, plašās pārvietošanās telpās vai vietās, kur interjera arhitektūra liedz izvietot lielas vairāku dzelzceļa līniju zīmes.

Zīmju pāri vienmēr jānovieto vienā modulī vai 30 cm attālumā, lai tos varētu nolasīt kā pārus, nevis divas atsevišķas virzienu zīmes.

Lai attēlojums būtu simetrisks, zīmju pāru moduļiem jābūt vienāda garuma, ko nosaka garākā teksta un grafisko elementu kombinācija.

### Stacijas griestu zīme





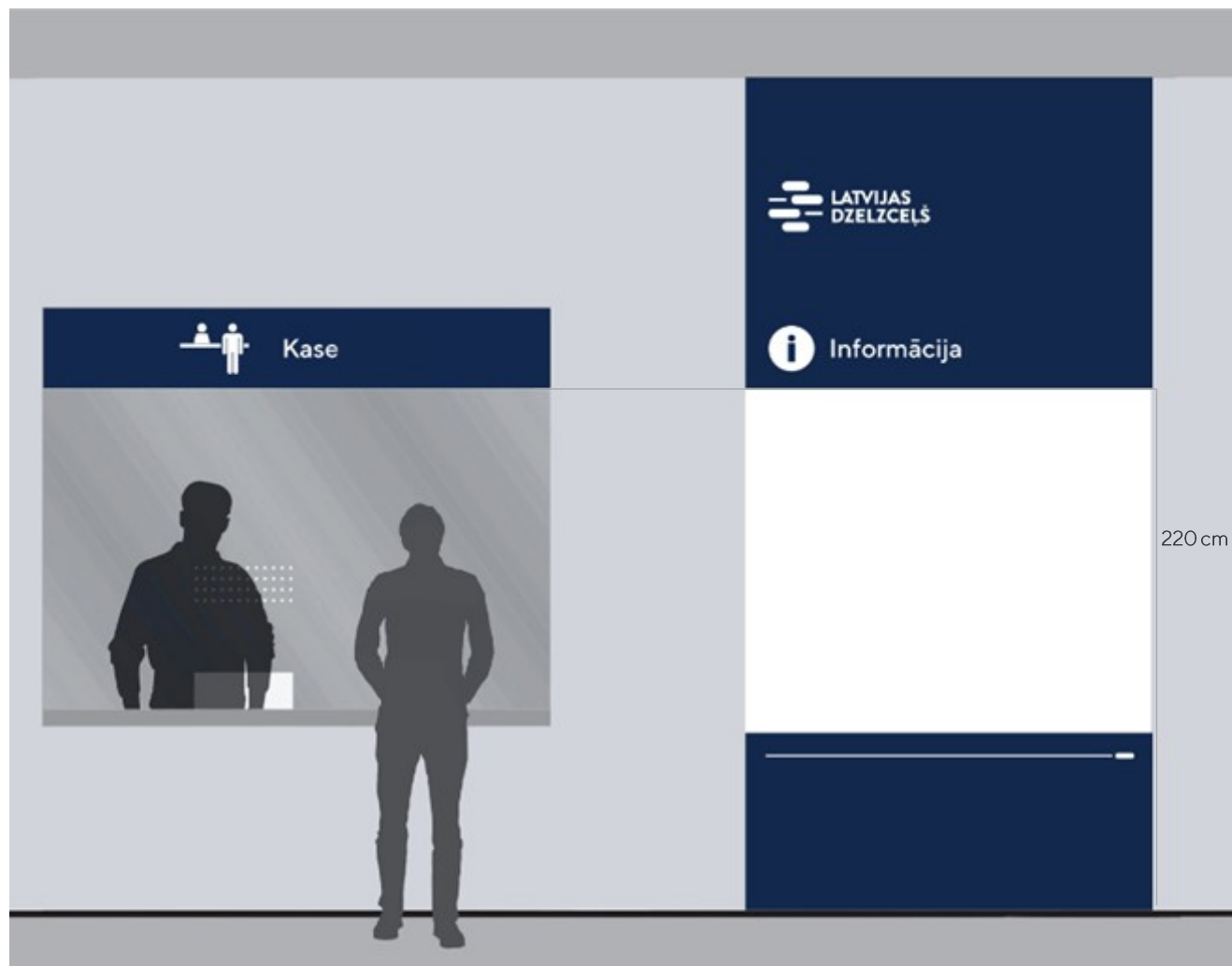
### Stacijas sienas un fasādes zīmes

Atrašanās vietu norādes izvieto uz fasādes virs logiem, durvju ailēm, pārsegumiem vai birojiem. Nodrošinot, ka zīmes augstums atbilst noteiktajam standartam, t.i. 352 mm, tās platums var mainīties līdz pat attiecīgā objekta vai telpas platumam, kā attēlots, piemēram, kases gadījumā.

Atrašanās vietas norādi ierasti novieto 220 cm augstumā no grīdas līdz zīmes pamatnei. Ja nav iespējams, atrašanās vietu zīmes jāpiestiprina virs attiecīgās telpas lodziņa vai durvīm, kā attēlots, piemēram, kases gadījumā.

Iekšējās informatīvās stendu veido augstumā līdz griestiem, ievērojot to, lai attālums no grīdas līdz vietas norādes joslas pamatnei būtu 220 cm.

### Stacijas sienas un fasādes zīmes

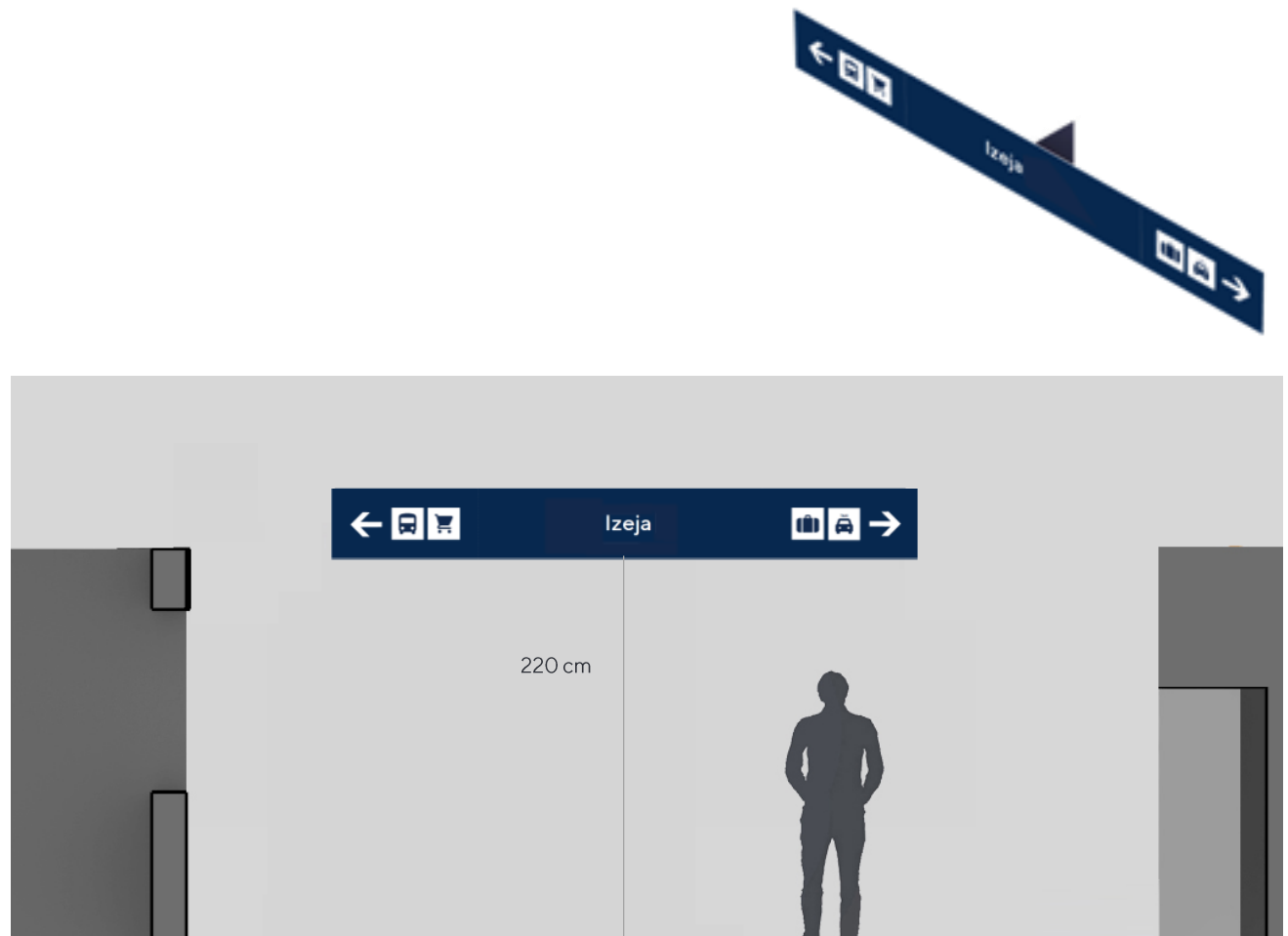


### Pie sienas piestiprināta "L" veida zīme

Zīme ir integrēta stacijas arhitektūrā un ir pilnā ejas platumā.

Zīmes grafiskie elementi ir centrēti pret ejas zonu.

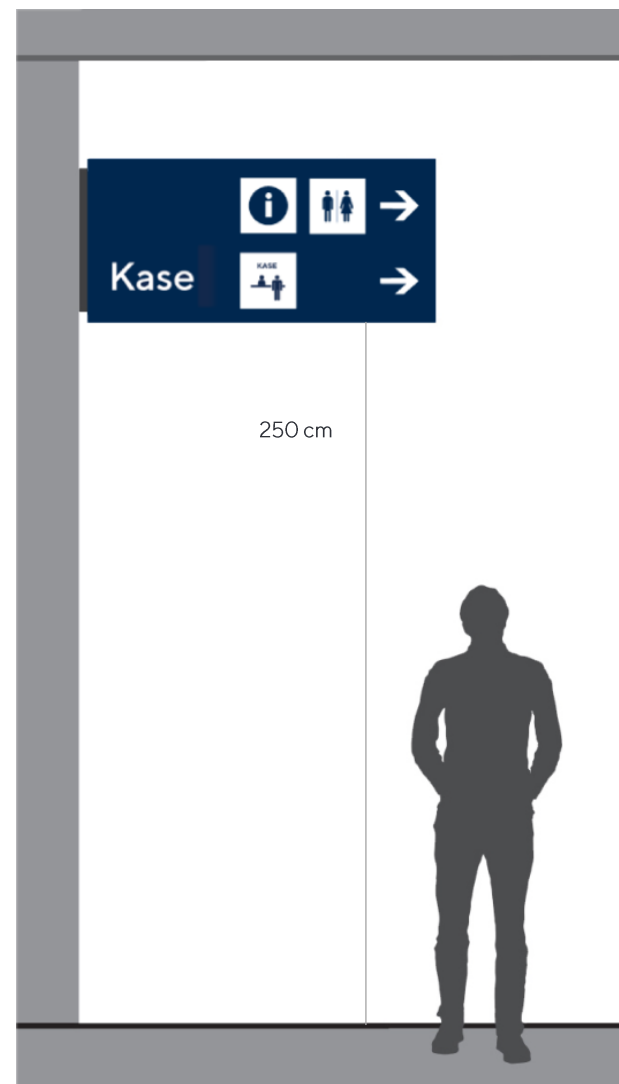
### Pie sienas piestiprināta "L" veida zīme



### Pie sienas piestiprināta norādījuma zīme

Norādījuma zīmi var stiprināt arī pasažieru stacijas ēkā un ārpus tās pie sienas vai ēkas fasādes, nodrošinot tās perpendikulāru izvēršījumu pret pasažieru plūsmu.

Pie sienas piestiprināta norādījuma zīme



## 5 VIDES PIEEJAMĪBA

---

Gan Latvijas, gan Eiropas Savienības transporta nozares politika un tās būtiskākos mērķus nosakošie dokumenti definē dzelzceļu kā sabiedriskā transporta mugurkaulu, un arī VAS “Latvijas dzelzceļš” infrastruktūras attīstību balsta uz nemainīgi būtiskākajiem principiem – drošība, kvalitāte, ātrums, precizitāte un klientu ērtības.

Ņemot vērā mūsdienu demogrāfiskās un dzīvesstila tendences mūsdienu pasaulē, Eiropā un arī Latvijā – arvien pieaugošu sabiedrības vidējo vecumu, cilvēku ar īpašām vajadzībām un vecāka gadagājuma cilvēku pārvietošanās vajadzības u.c. faktorus, vides pieejamībai dzelzceļa infrastruktūras attīstībā tiek pievērsta arvien lielāka uzmanība.

Lai izmantotu pasažieru pārvadājumu pa dzelzceļu iespējas, jebkurai personai ir:

- Jāiegūst informācija par transporta kustību un biļešu iegādi;
- Ierodoties stacijā, ar virzienu norāžu palīdzību jāatrod ceļš uz nepieciešamajiem punktiem;
- Jāiegādājas biļete;
- Jāuzturas stacijā vai uz pasažieru platformas līdz vilciena pienākšanas brīdim;
- Jāiekļūst vilcienā;
- Jānokļūst līdz sēdvietai;
- Jāizkāpj no vilciena savā galamērķī.

VAS “Latvijas dzelzceļš” Pasažieru infrastruktūras universālā dizaina standarts ietver dzelzceļa pasažieru staciju un pieturas punktu vides pieejamības pamatprincipus cilvēkiem ar ierobežotu mobilitāti, t.sk. cilvēkiem ar dažādu veidu invaliditāti. Šis standarts balstās uz aksiomu, ka, plānojot būvju dizainu, pēc iespējas jāņem vērā cilvēku dažādās funkcionālās prasības. Būvju dizainam un informatīvo tehnoloģiju risinājumiem jāspēj kompensēt cilvēku sensoros (redzes, dzirdes), kustību un, pēc iespējas, kognitīvos (domāšanas) traucējumus, kā arī ierobežotās mobilitātes iespējas, piemēram, stumjot bērnu ratus, smagas somas, u.c.

## PAMATPRINCIPI

VAS "Latvijas dzelzceļš" Pasažieru infrastruktūras universālā dizaina standarts paredz, ka būvju dizainā ir nepieciešams ievērot šādus pamatprincipus dažādām sabiedrības grupām:

### Cilvēki ar sensoriem traucējumiem

---

#### Redzes traucējumi

- Dažādi informācijas nodošanas veidi, izmantojot audio informāciju, taktilo informāciju;
- Taktilās kontroles iespējas (piemēram, cilvēkiem ar redzes traucējumiem nav iespējams izmantot skārienjutīgos ekrānus);
- Piemērota lieluma, kontrasta, formas, apgaismojuma un skatīšanās attāluma ievērošana, veidojot vidi, tostarp norādes, apzīmējumus;
- Gadījumos, kad informācijas nodošana balstās uz krāsu atpazīšanu, krāsa jādublē arī ar formu;
- Apžilbšanas novēršana, uzstādot žalūzijas vai citus risinājumus, kas samazina vai novērš tiešu saules gaismu;
- Vizuāli kontrasti kāpņu un citu potenciāli bīstamu vietu iezīmēšanā;
- Taktilo rakstu iestrāde grīdās – brīdinošās joslas, vadu sistēmas izveide;
- Pēc iespējas un vismaz dzelzceļa šķērsošanas vietās ar lielāko plūsmu – droša dzelzceļa šķērsošanas vieta ar skaņas un gaismas signālu;
- Asistējošo tehnoloģiju ieviešana.

#### Dzirdes traucējumi

- Dažādi informācijas nodošanas veidi, izmantojot vizuālo informāciju – tekstu, piktogrammas;
- Pietiekama telpa, lai būtu iespēja izmantot zīmju valodu;
- Pēc iespējas ierobežots fona trokšnis (piemēram, reklāmas, mūzika);
- Vide, kas slāpē apkārtējos fona trokšņus, lai nodrošinātu skaidru audio informācijas saņemšanu, skaidru dzirdamību, skaņas atstarošanās samazināšanu;
- Asistējošu tehnoloģiju izmantošanas iespējas, piemēram, akustiskās cilpas.

### Cilvēki ar alerģijām

---

- Standartiem atbilstoša ventilācija;
- Samazinātas alerģijas uzliesmojuma iespēju zonu izveide – nesmēķētāju zonas, zona, kur nedrīkst atrasties mājdzīvnieki.

### Cilvēki ar kustību traucējumiem, ierobežotu kustību amplitūdu un ierobežotu mobilitāti

---

- Skaidri izprotami, loģiski, intuitīvi pārvietošanās ceļi uz nepieciešamajām telpām, piemēram, kasēm, tualetēm, liftiem u.tml. un evakuācijas ceļi;
- Pietiekams pagriešanās un ap griešanās rādiuss cilvēkiem, kas izmanto tehniskos palīg līdzekļus (piemēram, ratiņkrēslu);
- Atbilstošas samainīšanās vietas, piemēram, šauram gaitenim vai ietvei ir paredzēta vieta, kur samainīties ar bērnu ratiem vai ratiņkrēslu;
- Atbilstoša piekļuve iekārtām (piemēram, biļešu automātam, informācijas ekrāniem) cilvēkiem no sēdus pozīcijas vai augumā maziem cilvēkiem;
- Atspīdumu novēršana norādēs, ekrānos no dažādiem skatu leņķiem, piemēram, no sēdus pozīcijas;
- Piekļuve iekārtām divos augstumos: no sēdus un stāvus pozīcijas;
- Ejas bez pakāpieniem, kāpnēm, piemēram, izmantojot pandusus;
- Pēc iespējas samazināta nepieciešamība pielietot spēku, piemēram, durvju atvēršanā;
- Viegli izmantojami slēdži, durvju aizslēgšanas, atvēršanas mehānismi, lai tos varētu izmantot cilvēks, piemēram, bez plaukstām u.tml.;
- Atbalsta rokturi, piemēram, kāpnēm, pandusiem, tualetēs u.tml.;
- Neslidenas virsmas.

### Cilvēki ar kognitīviem traucējumiem

---

- Skaidri izprotami, loģiski, intuitīvi pārvietošanās ceļi uz nepieciešamajām telpām, piemēram, kasēm, tualetēm, liftiem u.tml. un evakuācijas ceļi;
- Intuitīvi izprotama durvju un iekārtu izmantošana (piemēram, lai ir skaidri saprotams, vai durvis ir veramas, bīdāmas vai atveras automātiski);
- Zīmes ar piktogrammām, viegli izprotamas virzienu zīmes;
- Klusās uzgaidāmās zonas, piemēram, cilvēkiem ar autiskā spektra traucējumiem.

## 5.1. AUTOSTĀVVIETAS

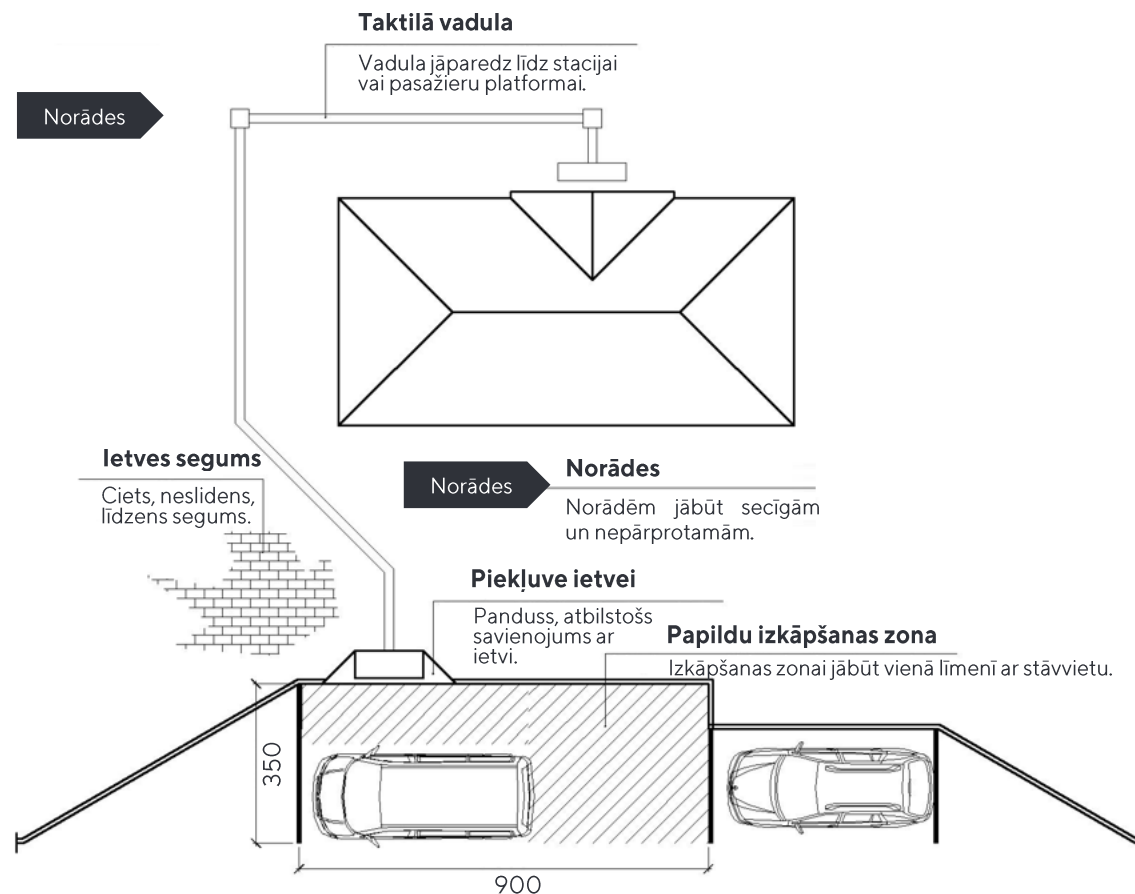
### ĪSLAICĪGĀS APSTĀŠANĀS VIETAS, IZKĀPŠANAS VIETA (KISS AND RIDE)

Izkāpšanas vietai jābūt novietotai pēc iespējas ērtākā vietā, piemēram, tuvāk stacijai vai stacijas piekļuves ceļam, kas piemērots ratiņkrēsli lietotājiem. Auto novietošanas vietai jābūt ar pietiekamu platumu, lai no automašīnas varētu izkāpt cilvēks, kas pārvietojas ratiņkrēslā.

Izkāpšanas vietu un staciju jāsavieno ar taktilo vadulu sistēmu, kas paredzēta neredzīgiem cilvēkiem. Ceļam no izkāpšanas vietas līdz stacijai un platformām jābūt piemērotam ratiņkrēsli lietotājiem, piemēram, ar pandusu uz ietvēm, atbilstošu segumu, atbilstošu ietves platumu. Apstāšanās vietā jābūt uzstādītām virzienu norādēm.

Projektējot izkāpšanas vietas, jāparedz:

- vismaz viena izkāpšanas autostāvvietā ar platumu 350 cm;
- izkāpšanas vietu ar staciju jāsavieno ar vadulu sistēmu neredzīgiem cilvēkiem;
- no izkāpšanas vietas līdz stacijas ieejai un platformām jābūt nodrošinātai vides pieejamībai ratiņkrēsli lietotājiem – uzbrauktuves, atbilstošs segums, atbilstošs ietves platums;
- piekļuves ceļam jābūt pēc iespējas īsākam.



## AUTOSTĀVVIETAS

Vismaz 5% no visām autostāvvietām (vai vismaz vienai autostāvvietai) jābūt piemērotai cilvēkiem ar invaliditāti. Autostāvvietas jāizvieto pēc iespējas ērtākā vietā, piemēram, tuvāk stacijai vai stacijas piekļuves ceļam, kas piemērots ratiņkrēsli lietotājiem. Autostāvvietām jābūt apzīmētām ar atbilstošu vertikālo ceļa zīmi un horizontālo apzīmējumu.

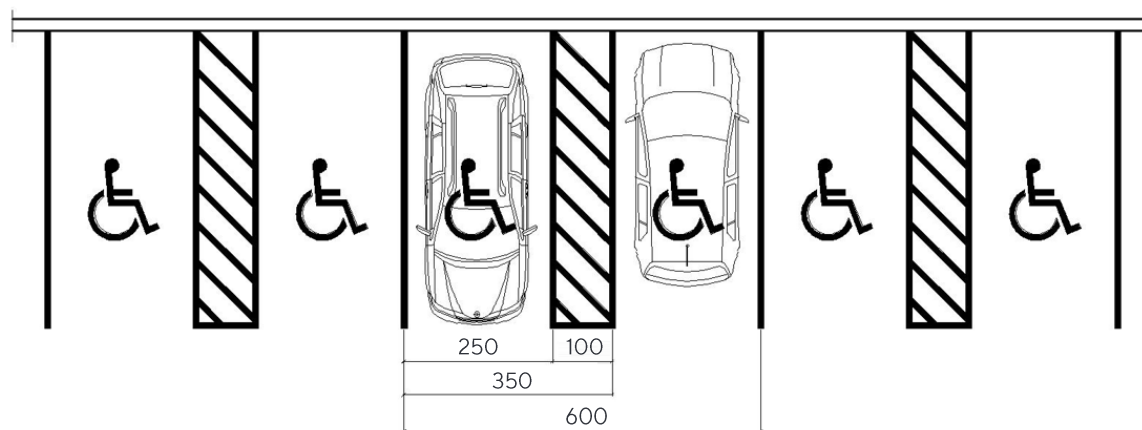
Cilvēkiem ar invaliditāti paredzētās autostāvvietas jāievēro:

- stāvvietas minimālais platums 350 cm;
- stāvvietas minimālais garums perpendikulārai stāvvietai 500 cm, paralēlai stāvvietai 900 cm;
- jāparedz vertikālā ceļa zīme – autostāvvietas zīme nr. 537 ar papildzīmi nr. 844;
- jābūt horizontālajam ceļa apzīmējumam nr. 942;
- stāvvietas segumam jābūt gludam, cietam, neslidenam;
- no autostāvvietas līdz stacijas ieejai un platformām jābūt nodrošinātai vides pieejamībai ratiņkrēsli lietotājiem – uzbrauktuves, atbilstošs segums, atbilstošs ietves platums;
- piekļuves ceļam jābūt pēc iespējas īsākam.

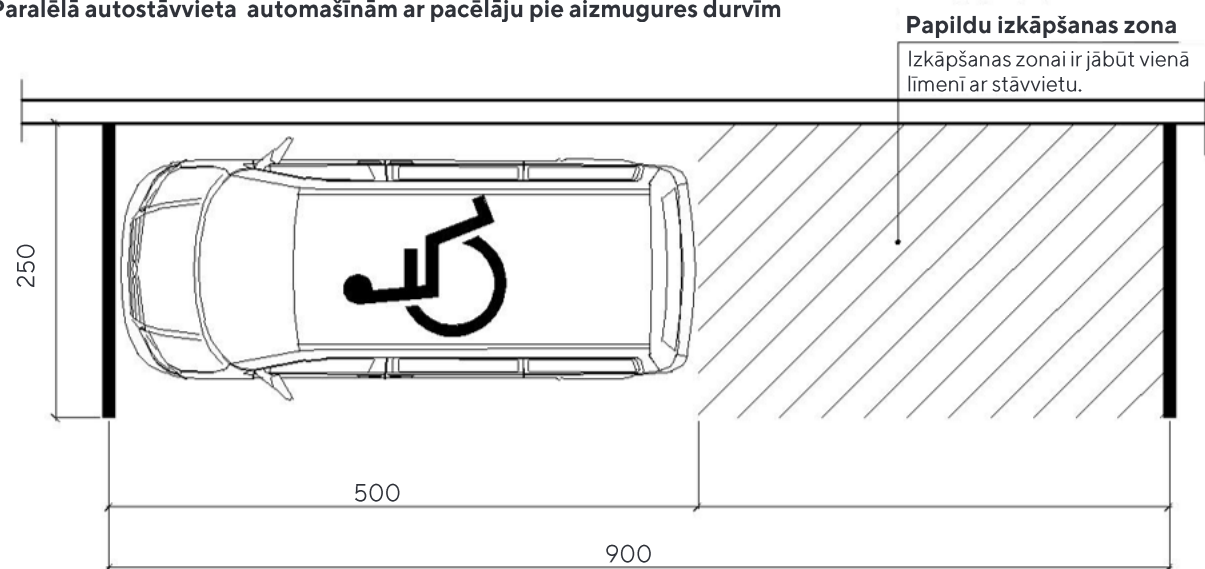




**Autostāvvietā ar kopēju izkāpšanas laukumu**



**Paralēlā autostāvvietā automašīnām ar pacelāju pie aizmugures durvīm**



## 5.2. ORIENTĒŠANĀS, ZĪMES UN NORĀDES

### VIZUĀLIE KONTRASTI

Plānojot vidi, jāparedz vizuālie kontrasti, lai cilvēks spētu uztvert telpu, saņemt nepieciešamo informāciju. Jāņem vērā, ka lielai daļai cilvēku ar redzes traucējumiem ir traucēta krāsu redze, taču atpazīt kontrastus “gaišs uz tumša” ir iespējams visiem, tādēļ, paredzot kontrastus, tas jāņem vērā. Piemēram, sarkani cipari uz melna fona vai spilgti dzeltenī cipari uz gaiši zaļa fona nenodrošina kontrastu “tumšs uz gaiša”.

Kontrasta intensitāte ir atkarīga no virsmas laukumu lieluma un izceļamā objekta svarīguma.

**Vidēju kontrasta līmeni** jānodrošina:

- starp lielām plaknēm – durvīm, grīdām, sienām;
- starp durvīm un durvju rokturi;
- starp atbalsta rokturiem, margām un apkārtējo telpu
- starp sanitārām iekārtām un sienām, grīdu, piemēram, izlietne pret sienu, klozetpods pret grīdu.

**Augstu kontrasta līmeni** jānodrošina:

- norādēm (norāde kontrastē uz sienas fona, burti, simboli – uz norādes fona);
- bīstamiem objektiem (stabiem, brīvēstāvošiem priekšmetiem);
- stikla marķējumam (tam jākontrastē uz apkārtējās vides fona);
- pakāpienu iezīmēšanai;
- vadības pogām (durvju atvēršanas pogām u.tml.).

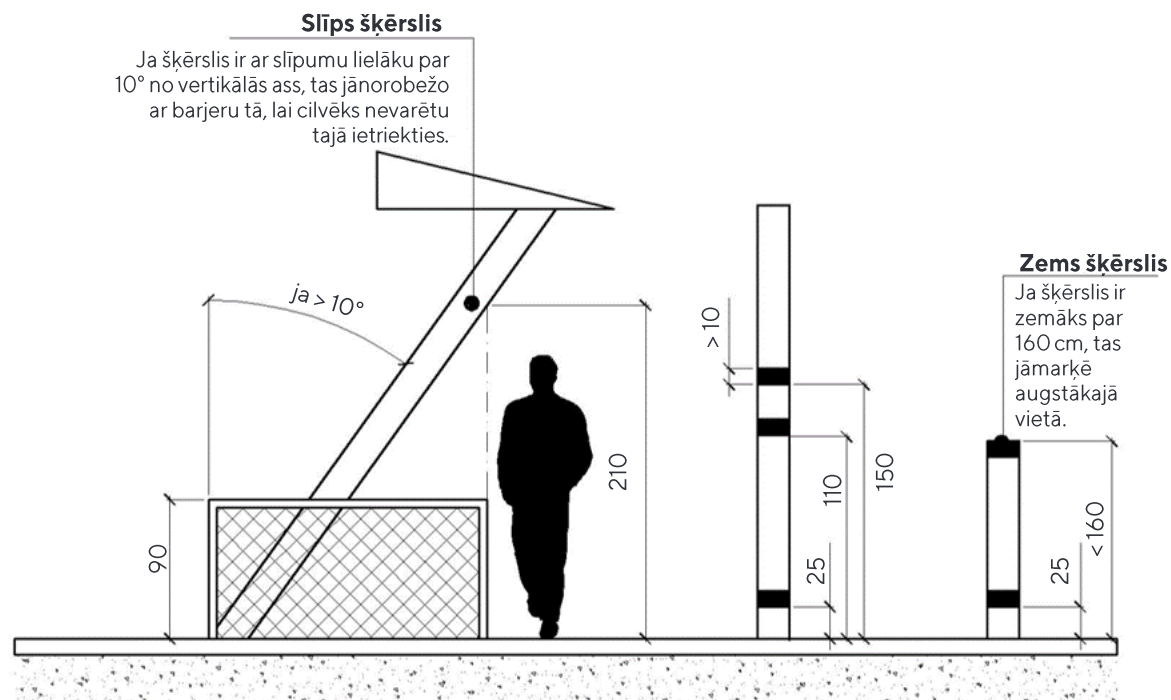
## ŠĶĒRŠĻU MARKĒŠANA

Primāri izvietojot kādus objektus (stabus, solus, barjeras), tie jāizvieto ārpus gājēju ceļiem, tomēr, ja tas nav iespējams tehnisku vai citu iemeslu dēļ, šķēršļiem jāizceļas uz apkārtējās vides fona. Slīpus šķēršļus (stabus, kāpņu laidus, stabu atsaites u.tml.), ja to slīpums no vertikālās līnijas ir lielāks par  $10^\circ$ , jānorobežo ar 90 cm augstu barjeru, kas kontrastē apkārtējā vidē.

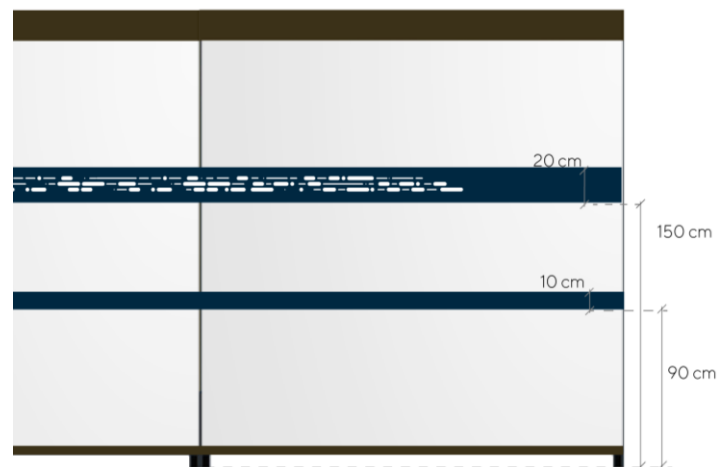
Šķēršļiem jākontrastē ar tumšu uz gaiša, piemēram, ja stabu nokrāso baltu un apkārtējā vidē dominē tumšas krāsas, ir nodrošināts atbilstošs kontrasts.

Apkārtējā vidē nepieciešams marķēt un ievērot:

- marķējuma viena elementa lielumam jābūt 10x10 cm vai diametrs 10 cm;
- visa veida stabus, kas atrodas uz gājēju ceļa – luksofora, ceļa zīmju, reklāmu, apgaismojumu – jāparedz nokrāsot vai aplīmēt ar lenti dzeltenā, kontrastējošā krāsā 150 cm, 110 cm un 25 cm (apakšējās malas) augstumā virs zemes. Visi krāsojumi vai lentas jāparedz 10 cm platā joslā;
- stiklotas virsmas tiek marķētas līdzīgi kā nojumes: ar dekoratīvā raksta joslu 20 cm platumā, kas izvietota 150 cm augstumā. Papildu, 90 cm augstumā tiek izvietota 10 cm plata marķējuma josla tumši zilā tonī;
- jāmarķē kāpņu pirmais un pēdējais pakāpiens;
- jāmarķē platformas bīstamās zonas mala;
- šķēršļiem ar augstumu līdz 160 cm jābūt marķētam 25 cm augstumā un augstākajā daļā vismaz 10 cm platā joslā.



Stiklotu virsmu marķēšana



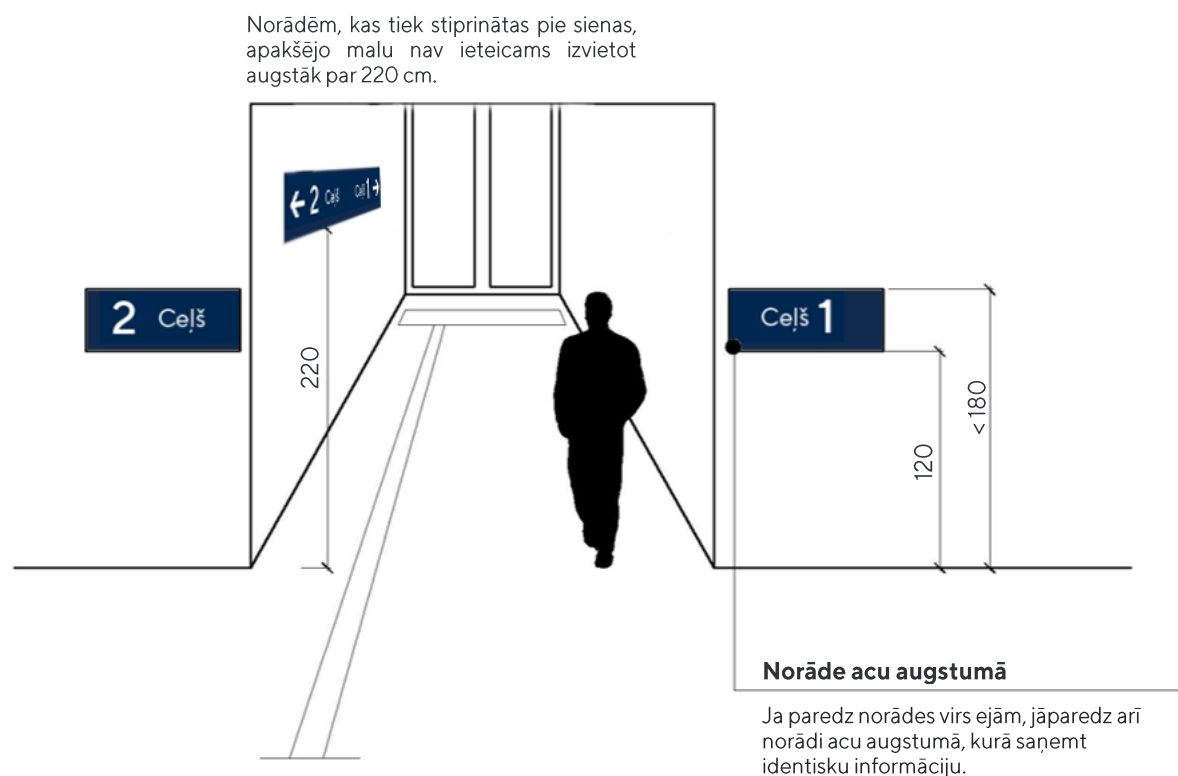
## NORĀDES

Izvietojot norādes, vienmēr ir jāparedz iespēja šo informāciju nolasīt arī cilvēkiem ar vāju redzi. Tā kā cilvēkiem ar, piemēram, 5% redzes atlikumu nepienākas valsts apmaksāts pavadonis vai asistents, cilvēkam jāorientējas patstāvīgi. Jāsaprot, ka norādes, kas izvietotas virs ejām vai durvīm, cilvēks ar vāju redzi nevar nolasīt, tādēļ vienmēr jāparedz, lai būtu papildu norāde acu līmenī, kur cilvēks var pieiet vajadzīgajā attālumā un nolasīt informāciju.

Dzelzceļa infrastruktūrā cilvēkam svarīgi atrast īsto platformu, sliežu ceļu, kasi, tualeti un satikšanās vietu, ja tāda ir izveidota. Šīm primārajām norādēm jābūt visvieglāk atrodamām un nolasāmām.

Plānojot norādes jāparedz šādi raksturlielumi:

- norādēm jābūt ar izteiktu kontrastu;
- norādes pamatvirsmai jākontrastē uz sienas vai apkārtējās vides fona;
- jebkurām norādēm, kas tiek stiprinātas pie sienas, apakšējo malu nav ieteicams izvietot augstāk par 220 cm;
- norādēm jābūt pieejamām acu augstumā robežās 120 – 180 cm;
- minimālais burtu augstums norādēm, kas atrodas acu augstumā, ir 5 cm. Īsiem tekstiem un svarīgākajai informācijai – 10 cm. Informācija par sliežu ceļiem un platformām jāattēlo pēc iespējas lielākiem cipariem un burtiem: ieteicams 15 cm–20 cm;
- norādēm jābūt labi izgaismotām – vismaz 300 luksi uz norādes virsmas.



## ELEKTRONISKIE TABLO

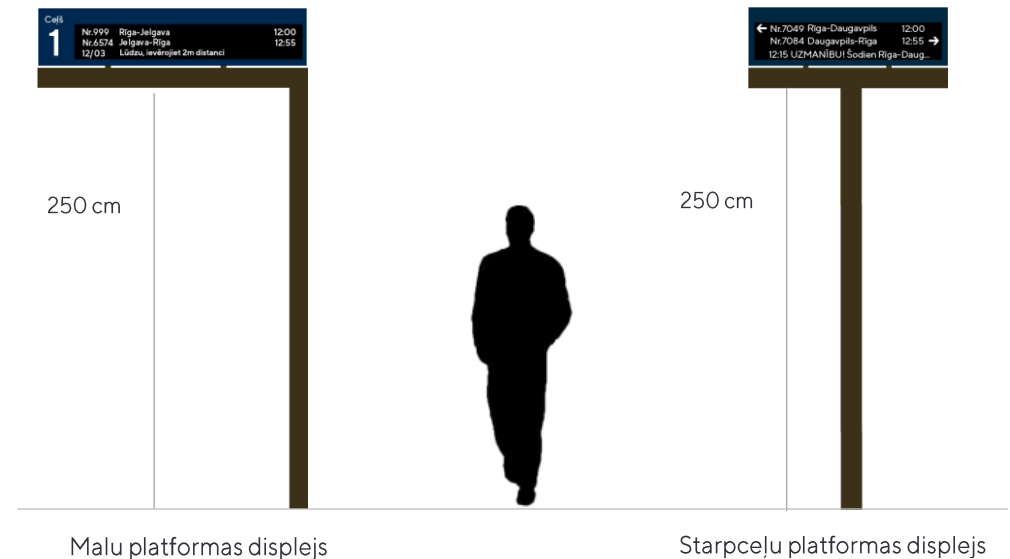
Elektronisko tablo sniegtā informācija ir mainīga, un to ir jāspēj saņemt arī cilvēkiem ar vāju redzi. Galvenie elektronisko tablo trūkumi, ar ko saskaras cilvēki ar vāju redzi, ir nepietiekams kontrasts (piemēram, sarkani burti uz melna fona), nepietiekams spilgtums dienas laikā, tie ir novietoti ļoti augstu, un nav iespējams piekļūt tuvāk, lai izlasītu informāciju, tiem ir skrejošs teksts, kuru nevar paspēt nolasīt.

Plānojot elektronisko tablo sistēmu, pēc iespējas, jāparedz risinājums, lai to pašu informāciju, saņemtu arī cilvēki ar vāju redzi. Jārada iespēja cilvēkam nolasīt informāciju acu augstumā, robežās no 120 cm līdz 180 cm.

Jāņem arī vērā – lai cilvēks ar vāju redzi safokusētu skatu, nepieciešamas vismaz 3 sekundes, tādēļ nav ieteicams izmantot slidošos tekstus, bet, ja to nav iespējams īstenot, teksta maiņai jānotiek pa daļām pilnos vārdos, lai katras daļas nolasīšanai dotu 3 sekundes nekustīga teksta.

Projektējot elektroniskos tablo, jāparedz:

- pietiekams burtu kontrasts, balti burti uz melna fona;
- pietiekams spilgtums, lai teksts ir viegli salasāms saulainā laikā;
- jāizvairās no skrejošiem, mainīgiem tekstiem;
- mainīgam tekstam jābūt fiksētam vismaz 3 sekundes;
- platformu tablo (LED displeja) balsta konstrukcija jāprojektē tā, lai uzstādītā tablo balsta apakšējā mala ir  $h=250$  cm no platformas virsmas (attiecas gan uz malu, gan starpceļu platformu balsta konstrukciju);
- ja tablo paredz pie sienas vai vietās, kur zem tā nav nepieciešams iet cilvēkiem, apakšējo malu novieto ne augstāk kā 160 cm no grīdas;
- pēc iespējas jāparedz iespēja uz tablo sniegto informāciju saņemt brīvi pieejamā vietā acu augstumā robežās no 120 cm līdz 180 cm.



## TAKTILO VADULU SISTĒMA

Taktilo (sataustāmo) vadulu sistēma nepieciešama neredzīgiem cilvēkiem, kas pārvietojas, izmantojot balto spieķi. Šāda sistēma dod cilvēkam pārliecību, ka, vadoties pēc tās, var justies droši. Pārējai sabiedrībai ir skaidrs, kur šie cilvēki pārvietosies, un, to respektējot, uz vadulas netiks novietoti, piemēram, velosipēdi, būvgružu konteineri vai kādi citi vides objekti.

Pasaulē un arī Eiropā nav vienota standarta, kā tieši šo sistēmu veido, tādēļ katrā valstī tas tiek darīts citādāk. Bieži vien tas ir saistīts ar valsts nodrošināta asistenta iespējām vai valsts nodrošināta suņa pavadonu iespējam.

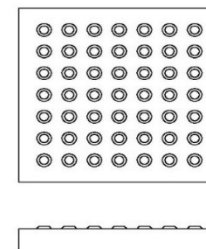
Vadulu sistēma sastāv no divu veidu taktilā raksta segumiem – vadulas raksta (svītrām) un brīdinošā raksta (punktiem). Vadulas rakstu izmanto, lai vadītos kādā virzienā. Vadula cilvēku ved drošā attālumā no šķēršļiem pa vienkāršāko iespējamo trajektoriju. Vadulu var lauzt līdz 45 grādu leņķim vai izvietot lokveidā ar rādiusu 100 cm, ne mazāk. Brīdinošo rakstu izmanto situācijās, kad cilvēks ir jābrīdina par šķērslī, piemēram, kāpnēm vai pasažieru platformas malu, vai arī kad vadula strauji maina virzienu (šaurākā nekā 45 grādu leņķī).

Vadulu sistēmu pēc iespējas jāsavieno ar pilsētas vai blakus teritorijas infrastruktūru. Ja līdz stacijas zonai ved pilsētas vadulu sistēma, tā jāsavieno. Ja nav nekādas pieguļošas sistēmas, vadulu jāsāk no īslaicīgās apstāšanās vietas, cita sabiedriskā transporta, piemēram, autobusa, pieturvietas. Vadulas vēlams papildināt ar taktilo karti, kas atspoguļo vadulu ceļus un galamērķus.

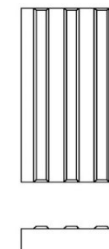
Projektējot taktilo vadulu sistēmu, jāparedz:

- vadulu sistēmu jāsāk no pieguļošās pilsētas infrastruktūras, īslaicīgās apstāšanās vietas vai sabiedriskā transporta (autobusa, tramvaja u.tml.) pieturvietas;
- vadulas platumam jābūt vismaz 18 cm, bet ne vairāk kā 30 cm;
- taktilo izciļņu augstumam ir jābūt 4–5mm;
- vadula jāvirza vismaz 60 cm attālumā no ietves malas vai no šķēršļa (staba, sola u.tml.);
- brīdinošās taktilās joslas platumu 40 cm paredz pirms šķēršļiem vai apstāšanās vietām, piemēram, kāpnēm, gājēju pārejām, tikšanās vietām, kases;
- virzienu vietās paredz brīdinošu laukumu 40 x 40 cm;
- brīdinošo joslu gar platformas bīstamās zonas malu paredz vismaz 30 cm;
- pirms pārejām vadulām jāierāda taisns šķērsošanas virziens vismaz 60 cm garumā;

**Brīdinošais taktilais raksts**

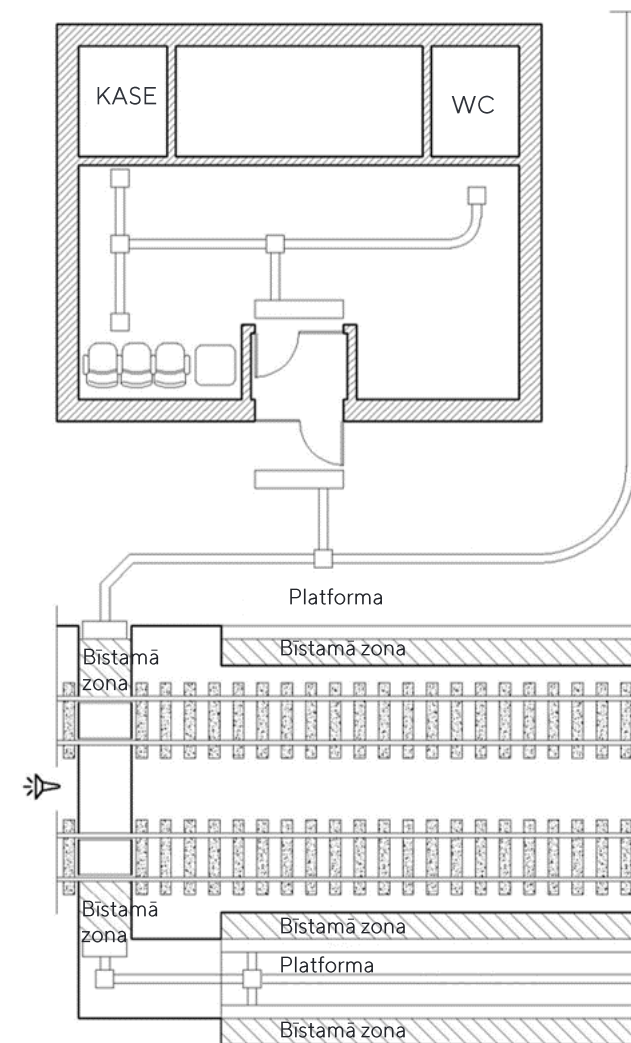
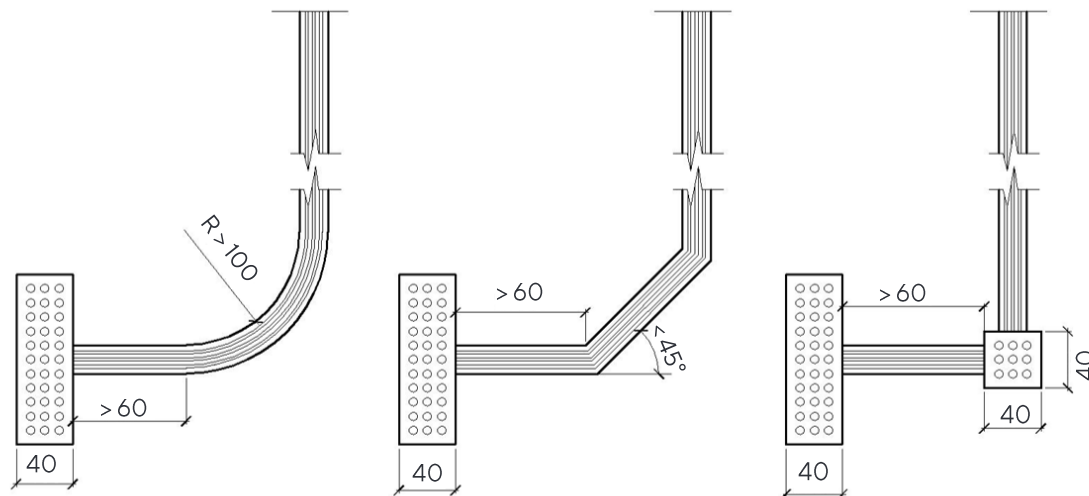


**Vadulas taktilais raksts**



- vadulu sistēmu pievada pie nepieciešamajām vietām, kuras stacijā ir izveidotas:
  - kases;
  - tualetes;
  - satikšanās vietas;
  - uzgaidāmās telpas sēdvietas;
  - nojumes;
  - pie pirmā vagona apstāšanās durvīm;
  - uz starpceļu platformām:
    - ja platformas platums ir lielāks par 400 cm – pie pirmā vagona durvīm;
    - ja platformas platums ir mazāks par 400 cm – pie platformas brīdinošās joslas. Šādā gadījumā uz platformas perpendikulāri sliežu ceļam izveido vadulas atzīmi par pirmajām durvīm.
- taktilo vadulu sistēmas ieklāšanas izkārtojums ir jāsaskaņo ar LDz.

### Taktilo vadulu veidošana



## INDUKCIJAS CILPA

Indukcijas (akustiskā) cilpa ir ierīce, kas nodrošina skaidru dzirdamību tiem cilvēkiem, kas lieto dzirdes aparātu. Indukcijas cilpu sistēmas ir dažādas, un to darbības zona var būt gan lielas telpas, gan neliela zona, piemēram, pie kases. Kases cilpas parasti iestrādā zem letes, bet ir pieejamas vienkāršas, pārvietojamas sistēmas, kurām nav nepieciešama īpaša instalācija.

Par indukcijas cilpas esamību norāda ar starptautiski atpazīstamu zīmi. Redzot šo zīmi, cilvēks, kas lieto dzirdes aparātu, pārslēdz to cilpas režīmā "T", un dzirdes aparāts vairs nepastiprina apkārtējās skaņas, bet ir dzirdams tikai tas, ko runātājs saka mikrofonā, kas ir pieslēgts cilpas sistēmai. Indukcijas cilpas sistēmai var pieslēgt arī dažādas audio ierīces.



Prasības indukcijas cilpām:

- tās pēc iespējas jāparedz vismaz pie vienas kases, pie visām tikšanās vietām, pie visām saziņas iekārtām;
- par indukcijas cilpas esamību jāinformē ar atbilstošu zīmi;
- projektējot vietu, kur tiks uzstādīta indukcijas cilpa, jāņem vērā tehniskās prasības, piemēram, jāizvairās no liekām metāla konstrukcijām vietās, kur tiek paredzēta indukcijas cilpa.

## AUDIO INFORMĀCIJA, BRĪDINĀJUMI

Audio informācijai, ja tāda tiek paredzēta, stacijās jābūt ar skaidru dzirdamību. Jāņem vērā telpu un apkārtējās vides akustika un attālums no skaļruņa līdz cilvēkam. Svarīga audio informācija nedrīkst būt traucēta ar konkurējošu troksni, piemēram, mūzikas atskaņošanu vai reklāmu atskaņošanu.

Brīdinājuma signālam par evakuāciju jābūt nodrošinātam gan audio, gan vizuālā veidā, lai arī nedzirdīgi cilvēki zinātu, ka ir nepieciešams evakuēties no ēkas vai platformas.



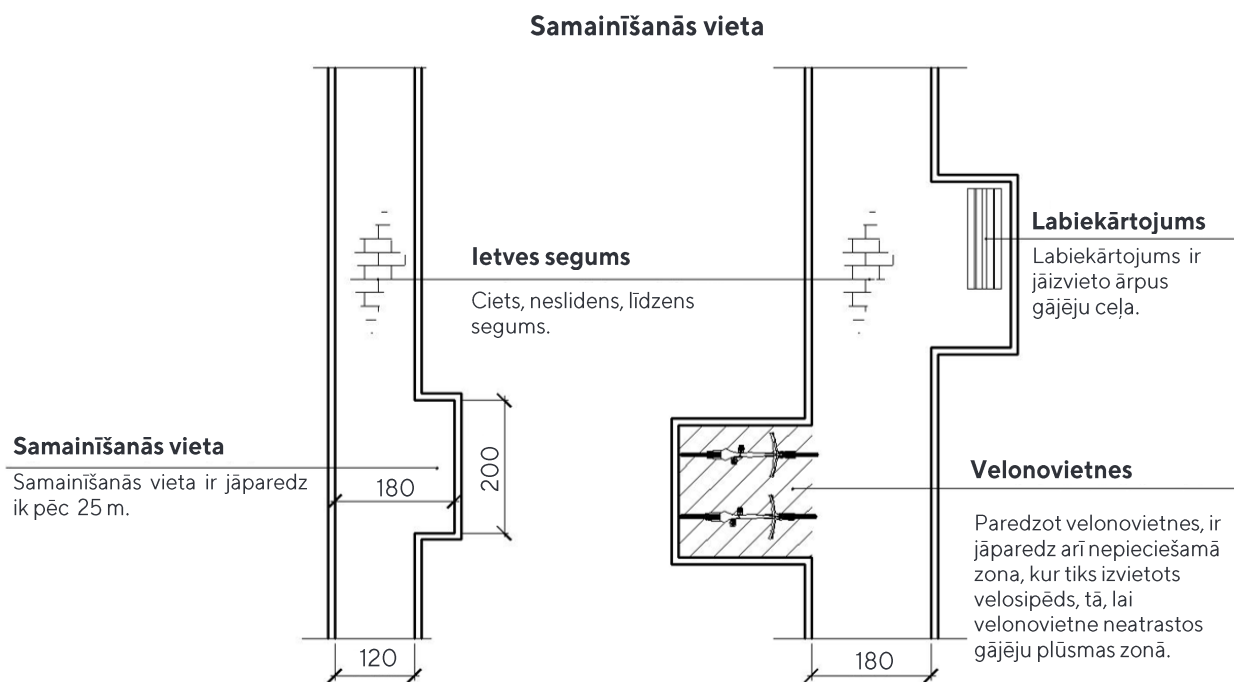
### 5.3. HORIZONTĀLĀ PĀRVIETOŠANĀS

#### IETVES

Plānojot ietves, nepieciešams paredzēt potenciālo gājēju plūsmu, jo no tās ir atkarīgs, kādu ietves platumu nepieciešams paredzēt. Ietvēm jābūt ar gludu, cietu un neslidenu segumu un labu apgaismojumu. Šķēršļi (piemēram, velo novietnes, atkritumu urnas) jāparedz ārpus gājēju plūsmas ceļa, nepieciešamības gadījumā veidojot “kabatas”, kur izvietot minētos objektus. Ietves garenkritumam un šķērskritumam jābūt piemērotam ratiņkrēsli lietotājiem.

Projektējot gājēju ietves, jāparedz:

- ietves platumam jābūt 180 cm, ja pa ietvi ir intensīva cilvēku plūsma;
- ietves platumam jābūt 120 cm, ja pa ietvi nav intensīva cilvēku plūsma, ar 180 cm platu un 200 cm garu samainīšanās laukumu ik pēc 2500 cm;
- jāparedz cietu, gludu, neslidenu segumu;
- šķērskritumu jāparedz ne lielāku par 1:30 (3%);
- garenkritums atkarīgs no kopējās līmeņu starpības, kas jāpārvar:
  - līdz 15 cm – ietves garenkritums nedrīkst būt lielāks par 1:10;
  - robežās no 15 cm līdz 30 cm – garenkritums nedrīkst būt lielāks par 1:12;
  - robežās no 30 cm līdz 50 cm – ietves garenkritums nedrīkst būt lielāks par 1:15;
  - lielāka par 50 cm – ietves garenkritums 1:20.
- šķēršļus (piemēram, apgaismes stabus, velonovietnes, atkritumu urnas, solus) projektēt ārpus gājēju plūsmas ceļam;
- jāparedz labs apgaismojums – vismaz 20 luksi.



## IEEJA, VĒJTVERIS UN DURVIS

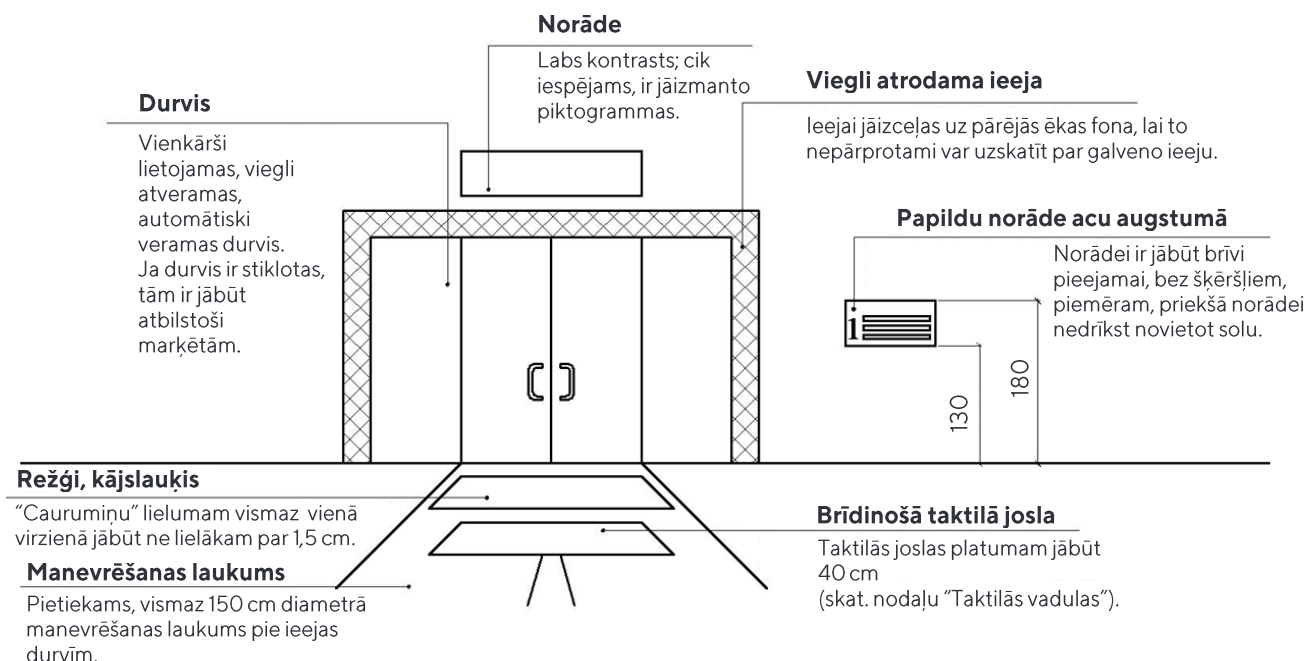
### Ieeja

Stacijas galvenajai ieejai jābūt viegli, intuitīvi atrodamai un labi izgaismotai. Pie stacijas ieejas jābūt labi saskatāmām, izgaismotām norādēm. Informācijas norādēm (piemēram, darba laiks, tualetes piktogramma u.tml.) jābūt izvietotām arī acu augstumā, lai informāciju spētu saņemt arī vājredzīgi cilvēki. Pirms ieejas jāiestrādā brīdinošā taktilā josla.

Ieejai jābūt tādai, kas nodrošina piekļuvi ar ratiņkrēslu – bez pakāpieniem, ar atbilstošu pandusu u.tml. Durvīm jābūt viegli atveramām, vēlams, automātiski veramām ar pietiekamu platumu. Pirms ieejas jāparedz pietiekams manevrēšanas laukums, lai var izmainīties cilvēki ratiņkrēslā, cilvēki ar bērnu ratiem u.tml. Kājslauķiem, režģiem, ūdens notekām pie ieejas jābūt piemērotiem ratiņkrēslu lietotājiem, kā arī cilvēkiem, kas pārvietojas ar kruķiem.

Projektējot ieeju stacijas ēkā, jāparedz:

- viegli intuitīvi atrodama ieeja;
- atbilstoša piekļuve ar ratiņkrēslu, ja nepieciešams, paredzot pandusu;
- viegli atveramas un lietojamas durvis – maksimālais pieļaujamais spēks 1,5 kg;
- durvju brīvais platums jāparedz 90 cm;
- pirms ieejas jāparedz manevrēšanas zona vismaz 150 cm diametrā;
- jāparedz labi saskatāmas, izgaismotas norādes;
- jāparedz papildu norādes acu augstumā – robežās no 130 līdz 180 cm;
- jāparedz taktilā brīdinošā josla pirms ieejas durvīm;
- kājslauķu, ūdens noteku režģi u.tml. jāparedz ar reljefo rakstu jeb "caurumiņu" lielumu vismaz vienā virzienā ne lielāku kā 1,5 cm, piemēram, 1,5 x 3 cm vai 1,5 x 4 cm.



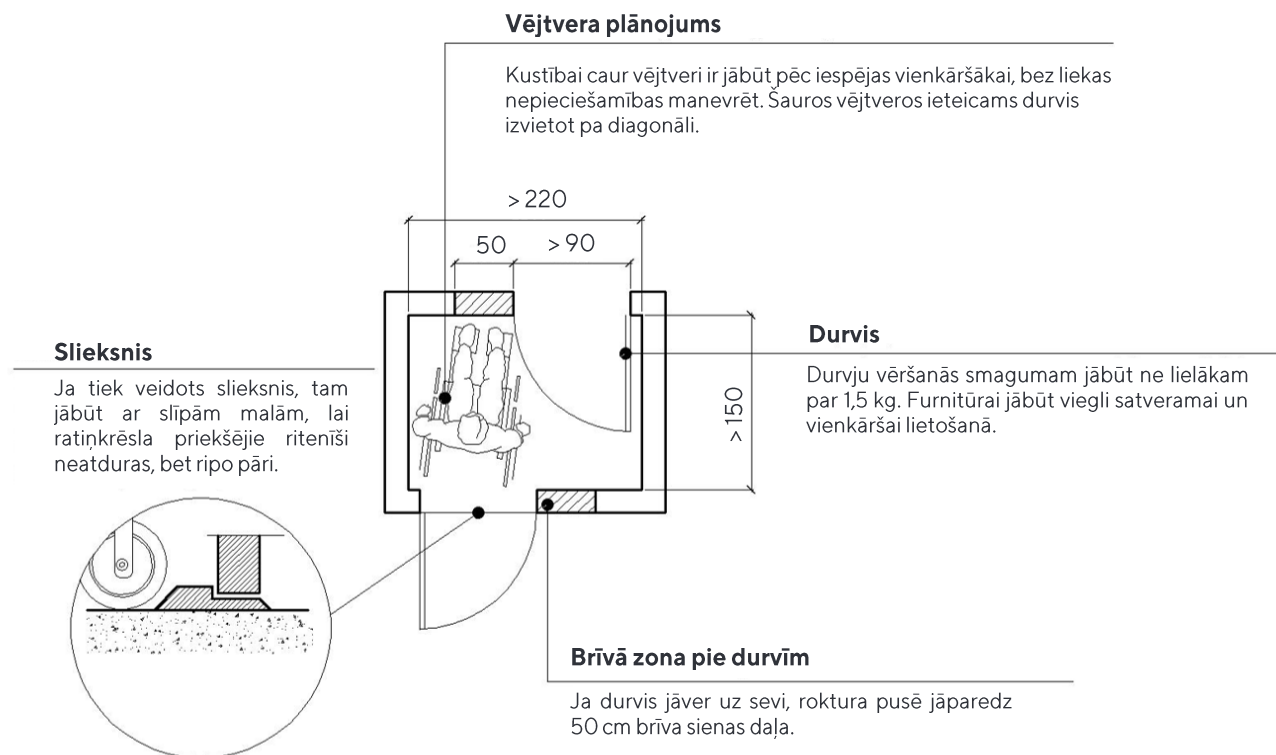
## Vējtveris

Vējtvera šķērsošana bieži cilvēkiem sagādā neērtības, jo tajā vienkopus ir vairāki elementi, kuriem jāpievērš uzmanība pilnvērtīgas vides pieejamības nodrošināšanai.

Vējtverī svarīgi nodrošināt brīvu, nesarežģītu kustību, lai cilvēks, piemēram, ar somām, bērnu ratiem neiesprūstu starp durvīm. Durvīm jābūt viegli veramām ar labi satveramu furnitūru. Intensīvas plūsmas gadījumā jāparedz automātiskās bīdāmās durvis. Ja durvis jāvelk uz sevi, durvju roktura pusē jāparedz vismaz 50 cm brīva sienas daļa.

Projektējot vējtveri, jāparedz:

- brīva, nesarežģīta kustība;
- vējtvera dziļums vismaz 150 cm, platums vismaz 220 cm;
- durvju brīvais platums 90 cm;
- durvis bez sliekšņa. Ja tas nav iespējams, sliekšņa augstums ne lielāks kā 2 cm ar noapaļotām malām;
- cieta, neslidena grīda. Kājslauķis jāparedz ar reljefo rakstu jeb "caurumiņu" lielumu vismaz vienā virzienā ne lielāku kā 1,5 cm, piemēram, 1,5 x 3 cm vai 1,5 x 4 cm;
- labs apgaismojums (vismaz 150 luks);
- atbilstoši krāsu kontrasti – grīda kontrastē pret sienām, durvis kontrastē uz sienas fona, durvju rokturis kontrastē uz durvju fona.



## Durvis

---

Atbilstošu durvju esamība dažkārt būtiski ietekmē visas ēkas vides pieejamību kopumā, tādēļ durvju dimensijām, furnitūrai, marķējumiem un citām lietām jāpievērš papildu uzmanība.

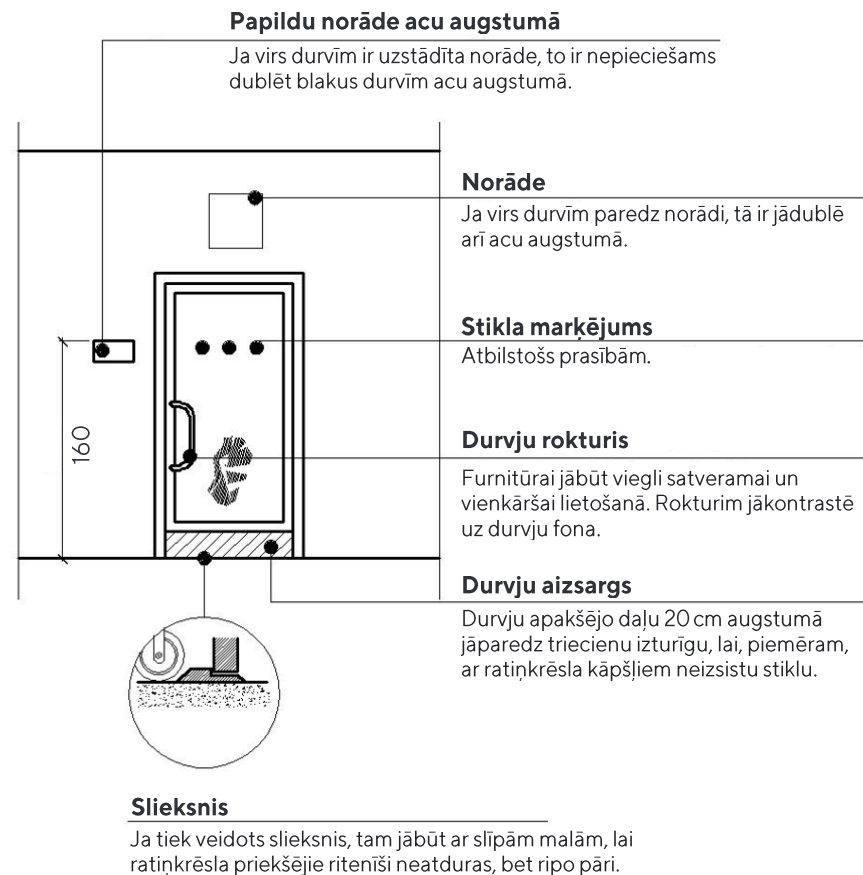
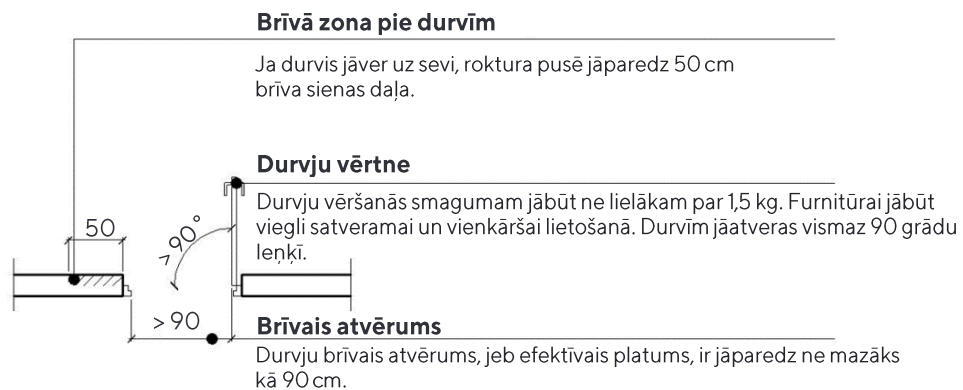
Svarīgi, lai durvju brīvais atvērums jeb efektīvais platums ir ne mazāks kā 90 cm. Bieži durvju brīvais platums tiek jaukts ar durvju vērtnes platumu. Durvju vērtnes platums vairumā gadījumu ir lielāks par durvju brīvo platumu. Durvīm jāatveras vismaz 90 grādu leņķī. Durvju minimālais augstums jāparedz 210 cm.

Durvīm jābūt viegli veramām, vēlams, automātiski veramām, ar viegli izprotamu un labi satveramu atvēršanas furnitūru.

Nav vēlams veramām durvīm paredzēt stiklojumu līdz pašai apakšai, jo cilvēks, kas pārvietojas ar ratiņkrēslu, verot durvis, tās stumj ar ratiņkrēsla kāpšļiem, līdz ar to durvju apakšējai daļai 20 cm augstumā no grīdas jābūt triecienizturīgai.

Projektējot durvis, jāparedz:

- brīvais jeb efektīvais platums vismaz 90 cm;
- durvju augstums vismaz 210 cm;
- vēlams neparedzēt sliekšni vai paredzēt aizkrītošo sliekšni. Ja tas nav iespējams, sliekšņa augstumam jābūt ne lielākam kā 2 cm. Sliekšnim jābūt ar noapaļotām malām;
- durvīm jāatveras vismaz 90 grādu leņķī;
- durvju vēršanās smagumam jābūt ne lielākam kā 1,5 kg;
- veramām durvīm durvju apakšējo daļu 20 cm augstumā no grīdas jāparedz triecienizturīgu;
- ja paredz virpuļdurvis, durvīm blakus jāparedz veramas durvis;
- durvīm jākontrastē uz sienas fona (tumšs uz gaiša);
- durvju rokturim jākontrastē uz durvju fona (tumšs uz gaiša);
- ja durvis jāvelk uz sevi, durvju roktura pusē jāparedz vismaz 50 cm brīva sienas daļa;
- stiklotas virsmas tiek marķētas pēc LDz standarta, kas paredz: dekoratīvā raksta joslu 20 cm platumā un izvietota 150 cm augstumā; papildu, 90 cm augstumā tiek izvietota 10 cm plata marķējuma josla tumši zilā tonī;
- ja virs durvīm paredz norādi, norāde jādublē acu augstumā (160 cm augstumā no grīdas, tā jānovieto uz sienas blakus durvīm roktura pusē).



## 5.4. PASAŽIERU PLATFORMAS UN DZELZCEĻA VIENLĪMENA ŠĶĒRSOŠANA

### PASAŽIERU PLATFORMAS

Pasažieru platformām jānodrošina pēc iespējas vienkāršāks kustības ceļš bez liekas manevrēšanas un liekiem šķēršļiem. Jābūt iespējai apiet šķēršļus, neieejot bīstamajā zonā gar platformas malu. Par tuvošanos bīstamai zonai jābrīdina ar kontrastējošas krāsas apzīmējumu un taktilo joslu.

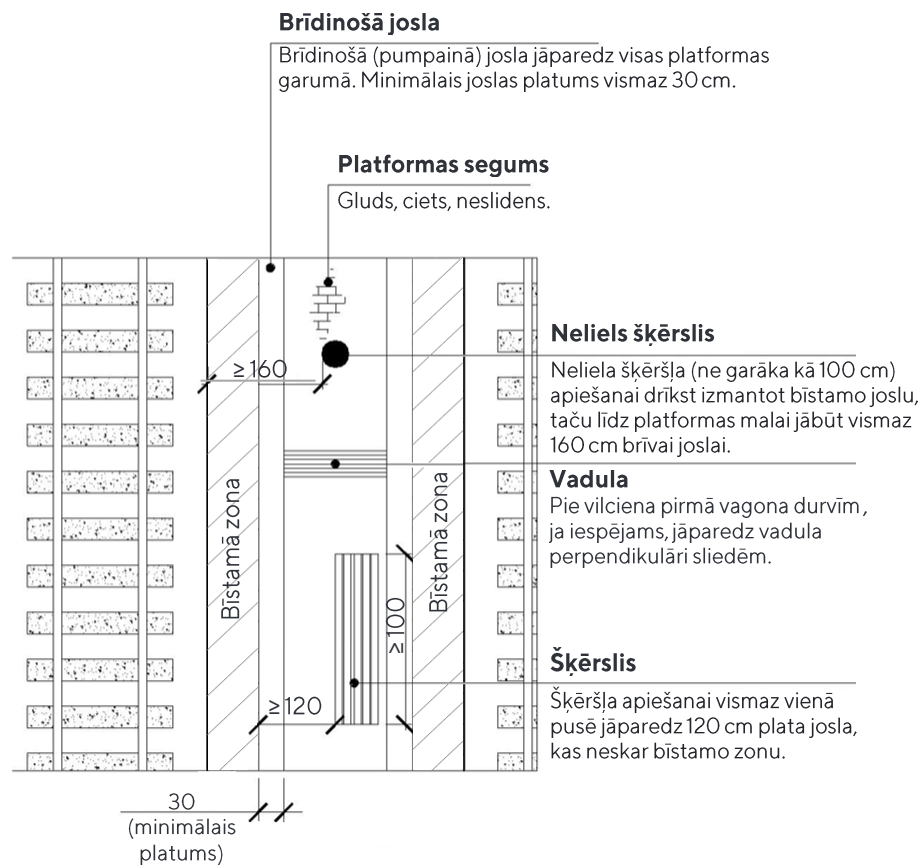
Uz platformas nedrīkst izvietot slīpus šķēršļus (slīpus stabus un citas konstrukcijas). Slīpie stabi ir bīstami cilvēkiem ar vāju redzi vai cilvēkiem, kas lieto balto spieķi, kā arī, piemēram, ja cilvēkam ir aizsegta redzamība, piemēram, ziemas laikā ar jakas kapuci u.tml. Cilvēki ar vāju redzi skatās vairāk uz leju, uz to, kas ir tieši priekšā 100 līdz 200 cm attālumā, līdz ar to tieši pretī, acu augstumā esošie šķēršļi netiek pamanīti. Visbiežāk sastopamie slīpie šķēršļi uz pasažieru platformām ir stabu atsaites, nojumes kolonnas.

Uz platformas izvietotajām norādēm jābūt saskatāmām arī cilvēkiem ar vāju redzi. Ja norādes tiek novietotas augstu (augstāk par 180 cm no platformas seguma), jāuzstāda dublējoša norāde acu augstumā – robežās no 130 līdz 180 cm.

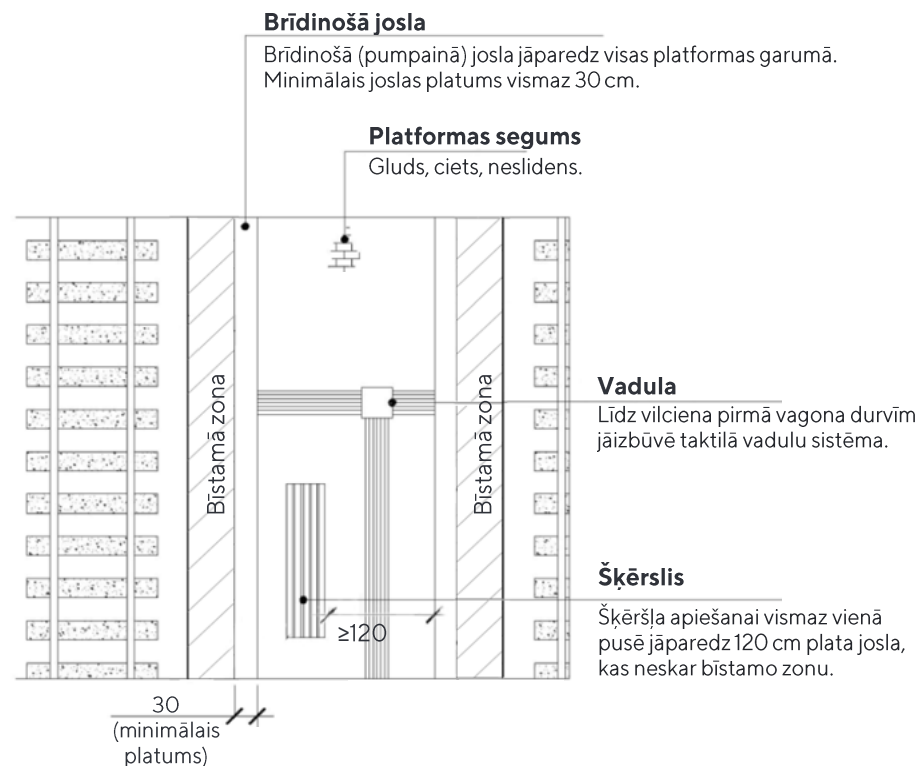
Projektējot pasažieru platformas, jāparedz:

- platformas platumam, neieskaitot bīstamo zonu un taktilo drošības joslu, jābūt vismaz 180 cm (140 cm stacijās, pieturas punktos ar mazu pasažieru apgrozījumu), lai nodrošinātu drošu divvirzienu plūsmu personām ar ratiņkrēsliem;
- pasažieru platformas bīstamai zonai jābūt vismaz 80 cm platai. Paredzot, ka vismaz 10 cm no tās kontrastē (dzeltens uz tumša) ar pārējo platformas segumu;
- šķēršļu, piemēram solu, stabu, apbraukšanas platumam pēc iespējas jābūt vismaz 90 cm, neieskaitot bīstamo zonu;
- platformas šķērskritumam jābūt ne lielākam par 3%;
- piekļūšanu platformām jāprojektē bez pakāpieniem, nepieciešamības gadījumā izbūvējot atbilstošu pandusu (skatīt nodaļu "Panduss");
- gar bīstamās zonas malu vismaz 30 cm platumā jāiestrādā taktilo brīdinošo joslu;
- pie pirmā vagona durvīm, ja iespējams, jābūt taktilās vadulas atzīmei;
- visas platformas garumā līdz pirmā vagona durvīm jāizbūvē taktilās vadulas neredzīgiem cilvēkiem (skatīt nodaļu "Taktilās vadulas");
- šķēršļiem jābūt labi pamanāmiem ar pietiekamu krāsu kontrastu;
- uz platformas nedrīkst izvietot slīpus stabus. Pieļaujamā novirze no vertikālās ass ir 10°;
- stabu slīpās atsaites jānorobežo ar vertikālu šķērsli (žogu, margu) 90 cm augstumā no platformas seguma;
- platformām jānodrošina labs apgaismojums;
- gājēju ceļā esošās komunikāciju lūkas jāveido gludas, lai neradītu pakļupšanas riskus. Ja komunikāciju lūka ir izvietota bruģa seguma zonā, tad akas vāks jāparedz rūpnieciski krāsots.

## Starpceļu platforma ar platumu līdz 400 cm



## Starpceļu platforma ar platumu lielāku par 400 cm



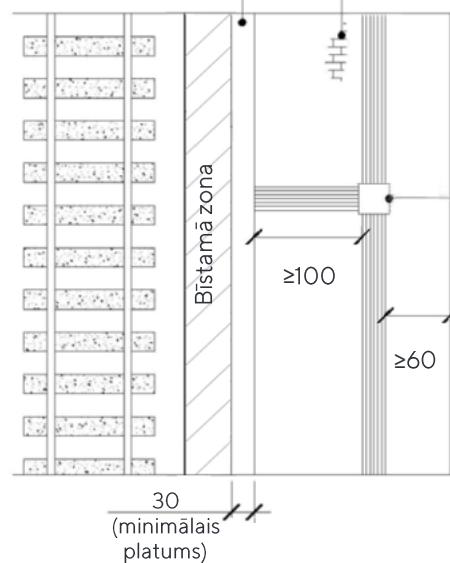
## Malu platforma

### Brīdinošā josla

Brīdinošā (pumpainā) josla jāparedz visas platformas garumā.  
Minimālais joslas platums vismaz 30 cm.

### Platformas segums

Gluds, ciets, neslidens.

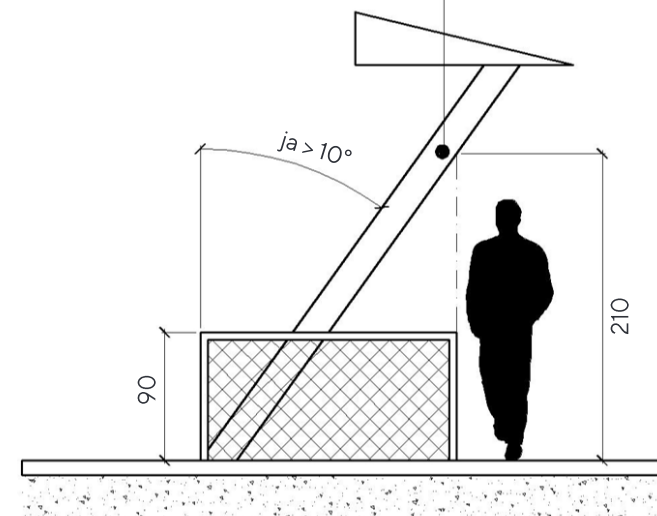


### Vadula

Līdz vilciena pirmā vagona durvīm  
jāizbūvē taktilā vadulu sistēma.

### Slīps šķērslis

Ja šķērslis ir ar slīpumu lielāku par  $10^\circ$  no vertikālās ass, tas jānorobežo ar barjeru tā, lai cilvēks nevarētu tajā ietriekties.





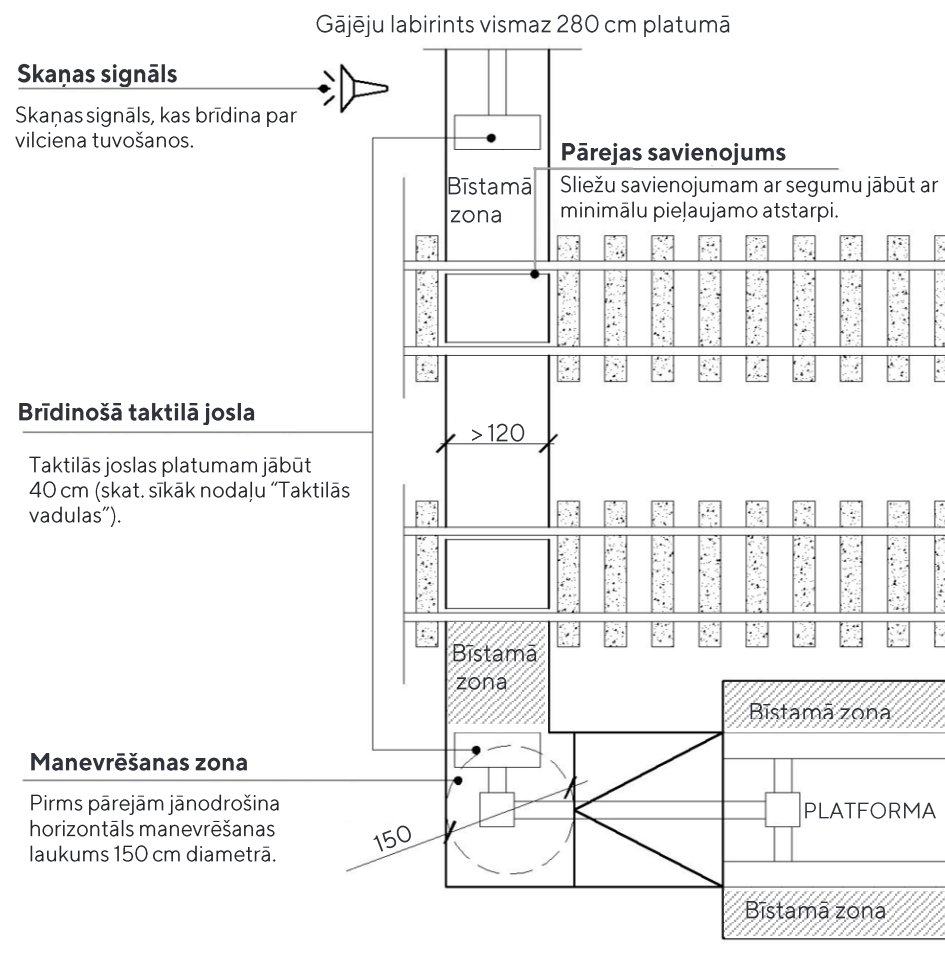
## VIENLĪMEŅA DZELZCEĻA GĀJĒJU PĀREJA

Dzelzceļa vienlīmeņa pāreja ir paaugstinātas bīstamības vieta, it īpaši cilvēkiem ar funkcionāliem traucējumiem un cilvēkiem ar ierobežotu mobilitāti. Šķērsojuma vietām jābūt labi uzturētām un veidotām, ievērojot augstus kvalitātes standartus. Jāņem vērā, ka cilvēks, kas pārvietojas ratiņkrēslā, vai cilvēks ar ierobežotu mobilitāti dzelzceļu šķērso ievērojami ilgākā laika posmā, bet, ja segums ir nekvalitatīvs, starp sliedēm un ietves segumu ir lielākas spraugas, nekā to nosaka vispārpieņemtie standarti, pastāv iespēja iesprūst uz pārejas. Pie pārejām jānodrošina pietiekama manevrēšanas zona, lai ar ratiņkrēslu varētu nostāties perpendikulāri sliežu ceļam un šķērsot pāreju. Dzelzceļa vienlīmeņa pāreju jāizvieto pēc iespējas tuvāk taisnam leņķim.

Cilvēkiem ar redzes traucējumiem vienīgā iespēja būt pilnībā pārliecinātiem, ka šķērsošana ir droša, ir saņemt nepieciešamo skaņas un gaismas signālu, piemēram, tā, kā tas tiek īstenots pie dzelzceļa pārbrauktuvēm.

Projektējot vienlīmeņa dzelzceļa gājēju pāreju, jāievēro:

- pirms pārejas jānodrošina horizontāls 150 x 150 cm liels manevrēšanas laukums;
- pārejas minimālais platums 120cm, vēlams 180cm;
- gluds, ciets, neslidens segums;
- starp sliedēm un segumu jāparedz minimālo pieļaujamo atstarpi;
- pirms gājēju pārejas, pirms bīstamās zonas, jāiestrādā taktilā brīdinošā josla visas gājēju pārejas platumā;
- līdz gājēju pārejai jāizveido taktilo vadulu sistēma;
- ieteicams uzstādīt skaņas signālu, kas brīdina par vilciena tuvošanos.



## 5.5. VERTIKĀLĀ PĀRVIETOŠANĀS

### KĀPNES

Kāpnes visos laikos un visu veidu būvēs ir bijušas saistītas ar bīstamību un galveno traumu gūšanas iemeslu. Statistika Rietumeiropā liecina, ka 50–60 % no traumām (tostarp letālas traumas) tiek gūtas uz kāpnēm. Galvenokārt tas saistīts ar to, ka kāpnēm ir kādas nepilnības, kas saistītas ar būvniecību, kā arī to uzturēšanu. Vienmēr ir jāizvērtē, vai konkrētajā situācijā ir nepieciešami pakāpieni, kāpnes. Iespējams, pakāpienus var aizstāt ar atbilstošu pandusu vai būves augstuma atzīmes plānot tā, lai nebūtu nepieciešams kāds īpašs risinājums līmeņu starpības pārvarēšanai.

Jābūt pārdomātām visām kāpņu komponentēm, lai nodrošinātu drošu pārvietošanos visiem cilvēkiem. Kāpņu pakāpieniem jābūt ērtiem un ergonomiskiem, un vienādiem. Visu veidu kāpnēm neatkarīgi no pakāpienu skaita jābūt aprīkotām ar atbalsta rokturiem, margām. Rokturiem jābūt funkcionāliem, viegli satveramiem. Kāpņu materiāls jāparedz neslidens arī slapjos laika apstākļos, tam jābūt viegli tīrāmam arī ziemas laikā.

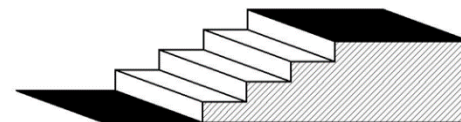
Visu veidu kāpnēm gan ārtelpā, gan iekštelpās jāparedz nepieciešamie krāsu kontrasti (tumšs uz gaiša) un labs apgaismojums. Taktilo vadulu sistēmu jāpieved pie kāpņu margas, jo, pārvietojoties pa kāpnēm, marga vai atbalsta rokturis kalpo kā vadula neredzīgām cilvēkiem. Vadulu nedrīkst pievest pie kāpnēm tur, kur kāpņu šķērsošana nav droša, piemēram, pie sliekšņiem, kas uzstādītas uz kāpnēm velosipēdu stumšanai, vai tur, kur kāpnēs ir kolonna vai kāds cits šķērslis.

Projektējot kāpnes, jāievēro:

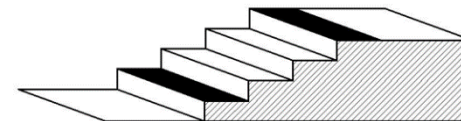
- minimālais pakāpienu skaits – 3;
- visiem pakāpieniem jābūt vienādiem;
- jāparedz taisni kāpņu laidī. Nedrīkst projektēt grieztas vītņveida kāpnes;
- vienā kāpņu laidī ne vairāk kā 18 pakāpieni, tomēr vēlams ne vairāk kā 9;
- kāpņu formula:
  - $b+2a$  ir jābūt aptuveni ( $\pm 1$  mm) vienādam ar 65 cm (vidējā soļa formula);
  - $b-a=12\ldots15$  cm (minimālās enerģijas formula);
  - $b+a=45\ldots47$  cm (drošības formula);
  - kāpnēm jāatbilst vismaz divām formulām;
  - Visām trim kāpņu formulām jāatbilst nosacījumiem  $b \geq 25$  cm;  $a \leq 18$  cm, kur
    - $b$  = kāpņu platums;
    - $a$  = kāpņu augstums.

#### Krāsu kontrasta nodrošināšana

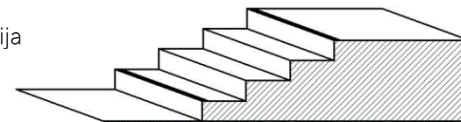
Kontrastējoša grīda pret kāpnēm



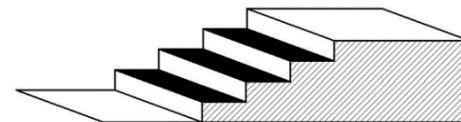
Kontrastējošs kāpņu un pēdējais pakāpiens



Kontrastējoša 5 cm plata līnija



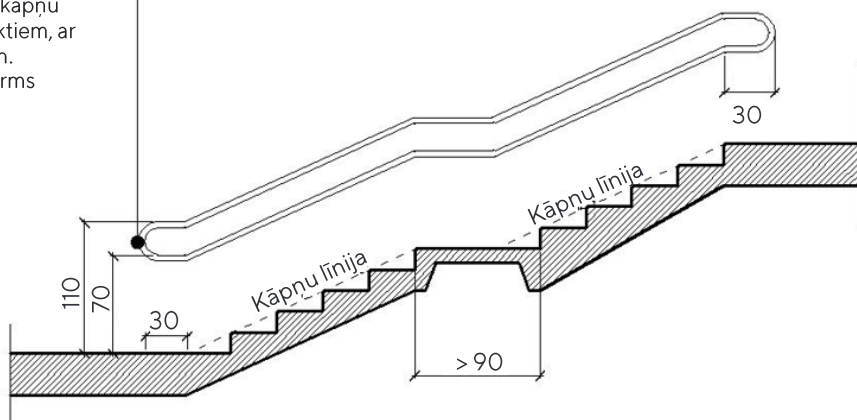
Kontrastējošas kāpnes pret grīdu



- kāpņu brīvais platums jāparedz ne mazāks par 120 cm;
- jāparedz pretpakāpiens;
- jāparedz ciets, gluds, neslidens kāpņu materiāls;
- jāparedz atbalsta rokturi divos augstumos – 70 cm un 110 cm –, kas seko kāpņu formai un ir izvietoti 30 cm pirms un pēc kāpņu līnijas sākuma;
- ja kāpnes ir platākas par 310 cm, tās ar margām sadala joslās, kas nav platākas par 200 cm. Margām jābūt dubultām – rokturis katrai pusei;
- jānodrošina krāsu kontrasts pirmajam un pēdējam pakāpienam katrā kāpņu laidā;
- jāparedz labs apgaismojums (vismaz 50 luks);
- taktilo vadulu sistēmai jāpievied pie vienas kāpņu margas, abos trepju galos.

### Atbalsta rokturi

Atbalsta rokturiem jāseko kāpņu formai un jābūt nepārtrauktiem, ar diametru robežās 3,5–5 cm. Rokturim jā sākas 30 cm pirms kāpņu līnijas.



### Brīdinošā taktilā josla

Taktilās joslas platumam jābūt 40 cm visā kāpņu platumā. Joslu novieto 30 cm no pakāpiena malas (skat. sadaļu "Taktilās vadulas").

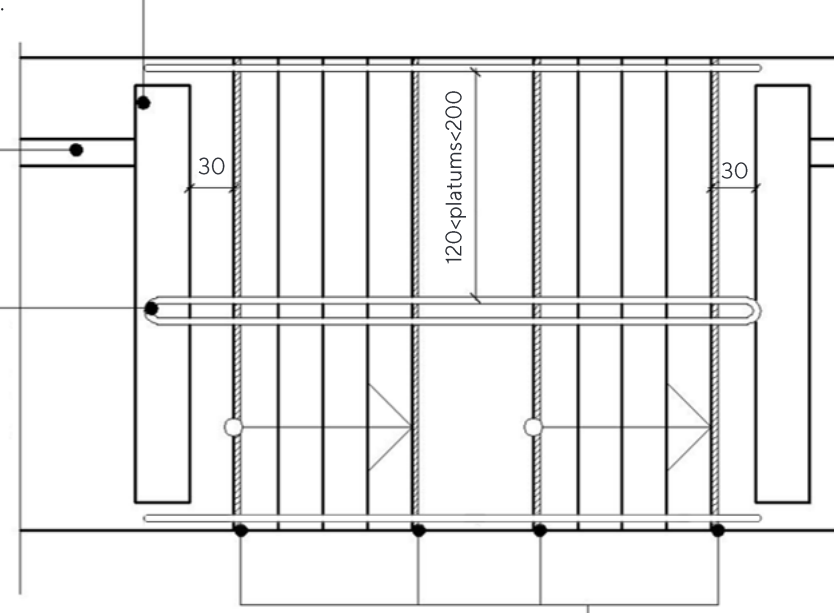
### Vadula

Taktilā vadula jāpievied pie atbalsta roktura, margas.

### Atdalošās margas

Ja kāpnes ir platākas par 310 cm, tās ar margām sadala joslās, kas nav platākas par 200 cm. Margām jābūt dubultām – rokturis katrai pusei.

### Kāpnēm jāparedz pretpakāpiens



### Kāpņu iezīmēšana

Kāpņu katra laida pirmo un pēdējo pakāpienu nepieciešams marķēt, nodrošinot krāsu kontrastu (tumšs uz gaiša vai gaišs uz tumša).

## PANDUSS

Panduss nodrošina patstāvīgu piekļuvi ēkai, platformām ietvēm un citiem objektiem cilvēkiem ar ierobežotu mobilitāti, tostarp cilvēkiem, kas pārvietojas ratiņkrēslā. Par pandusu tiek uzskatīts slīps gājējiem paredzēts ceļš, kura slīpums ir lielāks par 4% (1/25). No visām līmeņu starpības pārvarēšanas iespējām panduss ir ērtākais un ekspluatācijā vienkāršākais veids. Pandusu paredz situācijās, kad līmeņu starpība ir neizbēgama, piemēram, jāpielāgo esoša ēka, ir dabīgs reljefs. Projektējot ēkas un būves, cik tas ir iespējams, jācenšas izvairīties no līmeņu starpību veidošanas. Izvietojot pandusu, tam jābūt pēc iespējas ērtākā vietā un jābūt viegli pieejamam, lai cilvēkam ar ierobežotu mobilitāti, piemēram, vecākiem ar bērnu ratiem, tas būtu ērtākais un vienkāršākais ceļš.

Projektējot pandusu, jāparedz:

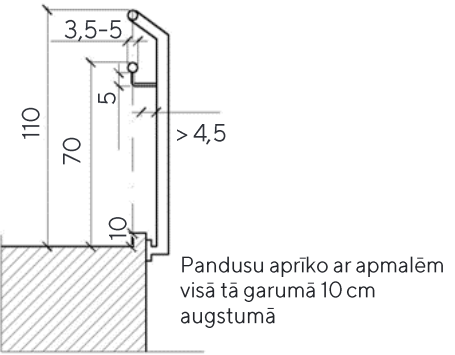
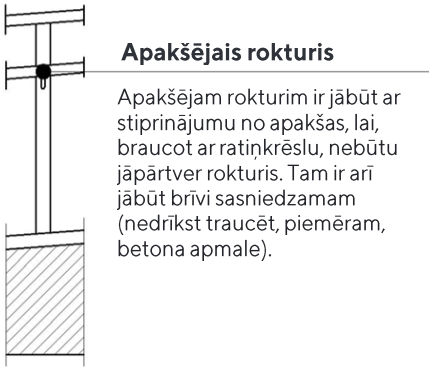
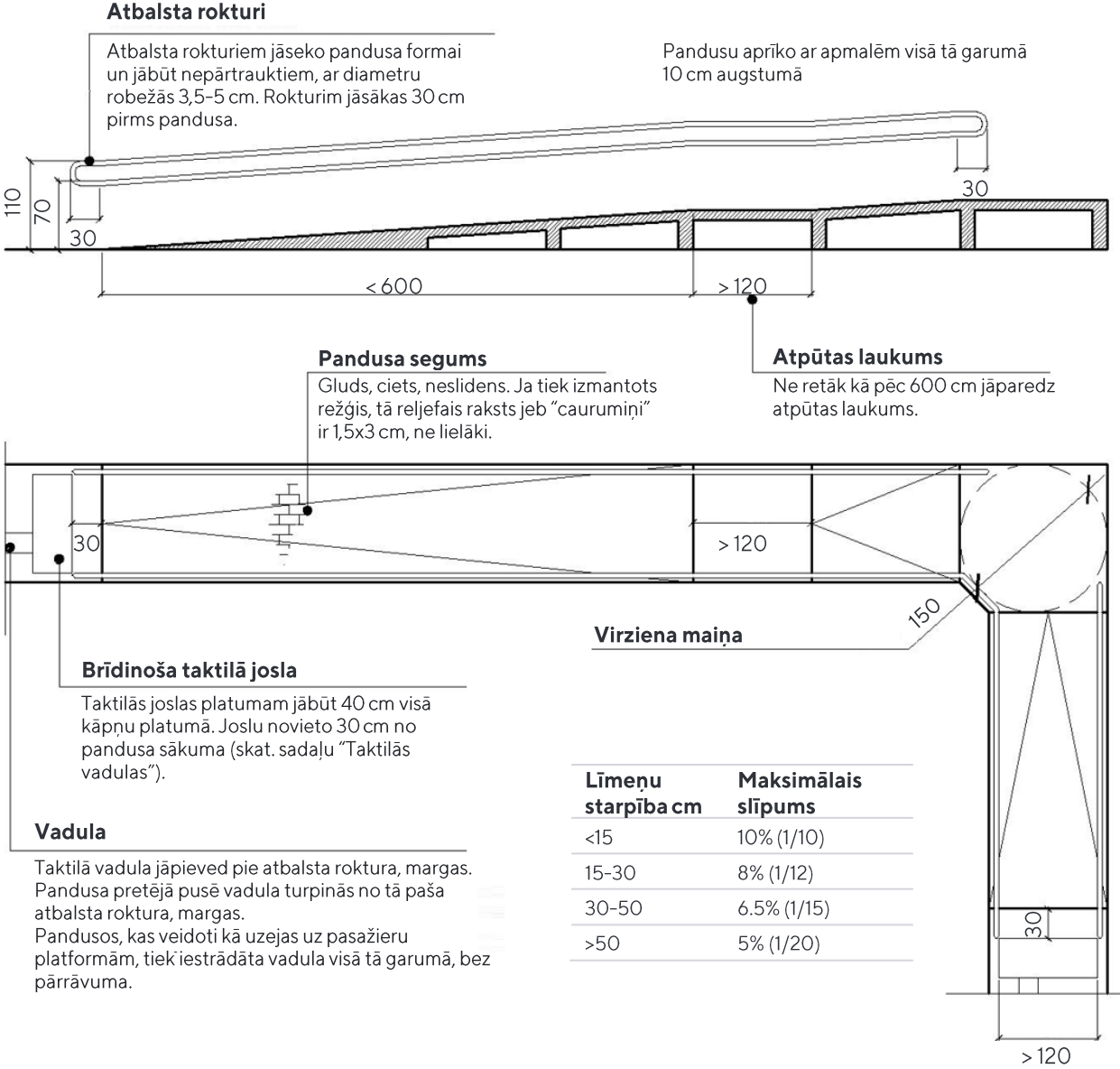
- pandusa brīvajam platumam jābūt 120 cm;
- ja pandusa garums pārsniedz 2500 cm vai ja paredzēta intensīva kustība, pandusa brīvo platumu jāparedz 180 cm;
- ja pandusa garums pārsniedz 1000 cm, paredz vismaz vienu atpūtas laukumu, bet ne retāk kā ik pēc 600 cm. Atpūtas laukuma minimālais garums ir 120 cm. Ja šajā vietā panduss maina virzienu, atpūtas laukuma garums nav mazāks par 150 cm;
- pandusa slīpums kustības šķērsvirzienā nedrīkst pārsniegt 3% (1/30). Lokveida pandusu gadījumā jāpievērš papildu uzmanība šķērskritumam;
- pandusa slīpumu (garenvirzienā) nosaka atkarībā no līmeņu starpības, kas jāpārvar. Ja kopējā līmeņu starpība, kas jāpārvar:
  - ir līdz 15 cm, pandusa slīpums nedrīkst būt lielāks par 10% (1/10);
  - ir robežās no 15 cm līdz 30 cm, slīpums nedrīkst būt lielāks par 8% (1/12);
  - ir robežās no 30 cm līdz 50 cm, pandusa slīpums nedrīkst būt lielāks par 6.5 % (1/15);
  - ir lielāka par 50 cm, pandusa slīpumam jābūt 5% (1:20).
- visā pandusa garumā jāparedz atbalsta rokturi divos augstumos – 70 cm un 110 cm, kā arī jāaprīko ar apmalēm 10 cm augstumā. Atbalsta rokturiem jāsākas 30 cm pirms un jābeidzas 30 cm pēc pandusa. Ja pandusa kopējā līmeņu starpība ir mazāka par 20 cm, atbalsta rokturi nav jāparedz;
- rokturu stiprināšana pie pandusa apmales jāparedz no kustības brīvajā zonā;
- gadījumos, kad margas nav jāparedz, pandusa malas aprīko ar apmalēm 10 cm augstumā;
- ja panduss ir taisnākais, vienkāršākais vai vienīgais ceļš uz ēku vai platformu, pie tā atbalsta roktura jāpieved taktilās vadulu sistēma (skatīt sīkāk "Taktilās vadulas"). Ja pandusam nav atbalsta rokturu, vadulas jāturpina visā pandusa garumā. **Ja ir cits īsāks, ērtāks ceļš, kur izvietot vadulu sistēmu, pie pandusa nav jāparedz pievadīt vadulu un pirms pandusa nav nepieciešama brīdinošā taktilā josla;**
- apgaismojumam uz pandusiem jābūt tādā pašā līmenī kā uz pasažieru platformām.

### Braila raksta norādes

Uz pandusu margām pie uzejas uz platformu pusē, kurai tuvāk ir izbūvēta taktilā vadula, tiek izvietotas norādes Braila rakstā, attēlojot atbilstošo ceļa numuru un virziena bultu. Norādes ir veidotas no metāla, izliektā formā, piekļaujoties margas formai, ceļa numura cipars, uzraksts un virziena norāde ir TT Norms fontā melnā, kontrastējošā krāsā, Braila raksts – prizmatiskā formā. Braila raksta zīmes ir jāliek uz pēc iespējas funkcionāli atbilstošākās un tālākās vietas uz pandusa margas, ievērojot atbilstošu bultiņas virzienu. Ja gājēju ceļš ir garš, Braila raksta norādes tiek dublētas arī pirms pandusiem.

Norādes Braila rakstā tiek izmantotas arī, lai norādītu citus būtiskus pasažieru infrastruktūras objektus – labierīcības, kases, u.c.







## LIFTS, PACĒLĀJS

### Lifts

Gadījumos, kad jāpārvar ievērojamas līmeņu starpības (vairāk nekā 200 cm), visērtākais risinājums ir pasažieru lifts. Tomēr jāņem vērā ekspluatācijas apstākļi un uzturēšanas iespējas. Piemēram, nomaļās vietās, kur paredzams vandalisms, vai neapkurinātos tuneļos uzticamāks un ekspluatācijā vienkāršāks risinājums ir panduss.

Izvietojot liftu, tam jābūt pēc iespējas ērtākā vietā un jābūt viegli pieejamam, lai cilvēkam ar ierobežotu mobilitāti (piemēram, cilvēkam ar smagām somām) tas būtu ērtākais un vienkāršākais ceļš.

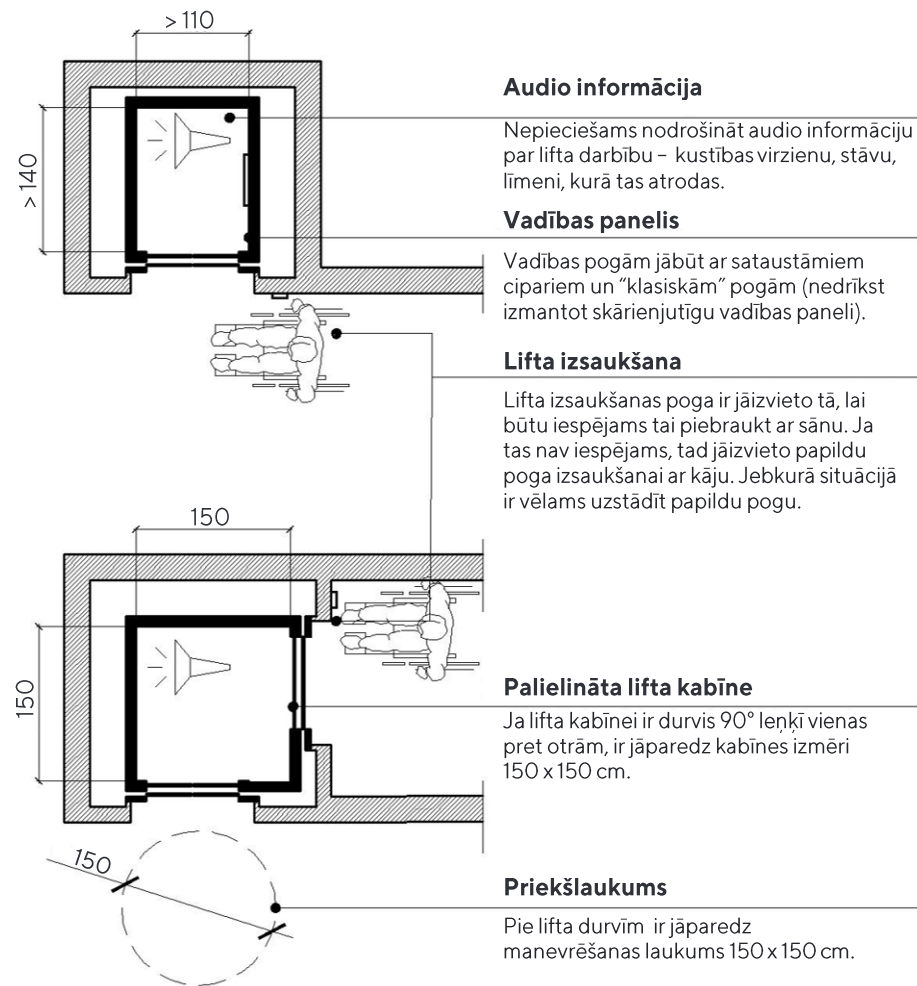
Liftam jābūt maksimāli pielāgotam cilvēkiem ar dažādu veidu invaliditāti, redzes, dzirdes un kustību traucējumiem. Vēlams liftam paredzēt papildu izsaukšanas pogu, ko iespējams iedarbināt ar kāju, purngalu. Tas nepieciešams, jo cilvēks, kas pārvietojas ratiņkrēslā, nespēj noliekties uz priekšu un aizsniegt pogu. Ja šādas papildu iespēja nav, cilvēkam ar sānu jānostājas blakus izsaukšanas pogai, kas dažkārt nav iespējams, piemēram, ja lifts iebūvēts kādā nišā vai izsaukšanas poga atrodas telpas stūrī.

Lifta vadības pogām jābūt ar taktīlu, sataustāmu informāciju. Pogām jābūt klasiskām. Nedrīkst izmantot skārienjutīgu vadības paneli.

Liftā jānodrošina audio informācija par tā darbību – lifta kustības virzienu, līmeni (stāvu, vai citu identifikāciju), kurā tas apstājas. Ja liftā paredz saziņas iekārtu, tā jāaprīko ar indukcijas cilpu.

Projektējot liftu, jāparedz:

- ārpusē pie lifta durvīm jāparedz manevrēšanas laukums  $\geq 150 \times 150$  cm
- lifta kabīnes dziļumam jābūt 140 cm;
- lifta kabīnes platumam jābūt 110 cm;
- ja lifts plānots ar izejām  $90^\circ$  leņķī vienai pret otru, kabīnes izmēri jāparedz  $150 \times 150$  cm;
- lifta durvju brīvajam atvērsumam jābūt  $90^\circ$ ;
- kravnesībai jābūt vismaz 350 kg;
- jāparedz papildu poga izsaukšanai ar kāju, ja izsaukšanas poga novietota stūrī vai tai ir traucēta piekļuve;
- vadības paneli jāizvieto robežās 85–120 cm no kabīnes grīdas;



- jānodrošina audio informāciju par lifta darbību;
- ekrānam jābūt ar kontrastējošiem (tumšs uz gaiša) cipariem, simboliem, kas norāda stāvu, kustības virzienu. Kontrastam nevar izmantot, piemēram, melnu fonu ar sarkaniem cipariem;
- vienmērīgs apgaismojums, kuru ieteicams izvietot griestos;
- ja lifta kabīne paredz saziņas iekārtu, tā jāaprīko ar indukcijas cilpu;
- grīdas līmeņu starpība  $\leq 10$  mm
- ja lifts atrodas ārtelpā, jānodrošina aizsardzību pret lietu platformas izejas daļā – jumts 900 mm platumā virs durvīm.

## Pacēlāji

Pacēlājus uzstāda tikai tādās situācijās, kad liftu vai atbilstošu pandusu nav iespējams izbūvēt, vai arī gadījumos, kad paredzamā cilvēku plūsma ir izteikti neliela, turklāt nomaļās vietās, kur paredzams vandalisms, vai neapkurinātos tuneļos uzticamāks un ekspluatācijā vienkāršāks risinājums ar plašāku pielietojumu ir panduss. Šobrīd tirgū ir pieejami dažādu veidu pacēlāji, tomēr jāņem vērā, ka ne visi pacēlāji ir piemēroti visu veidu ratiņkrēsliem un elektriskajiem skūteriem, kas paredzēti cilvēkiem ar ierobežotu mobilitāti.

Izņēmuma gadījumos, kad tomēr ir jāizbūvē nevis panduss vai lifts, bet pacēlājs, tam obligāti jābūt aprīkotam ar platformu un jābūt piemērotam visu veidu ratiņkrēsliem, bet dzelzceļa infrastruktūrā – arī elektriskajiem skūteriem, kas paredzēti cilvēkiem ar ierobežotu mobilitāti. Svarīgi, lai cilvēks pacēlāju spēj lietot patstāvīgi, bez personāla iesaistes. Visplašāk pielietotie pacēlāji ir vertikālais pacēlājs un diagonālais pacēlājs.

*Vertikālais pacēlājs.* Tā kustības virziens ir tāds pats kā pasažieru liftam, tomēr tas ir ievērojami lēnāks, ar mazāku kravnesību, dažkārt tam nav šahtas un kabīnes, iekšējo durvju, bet gan platforma ar apmalēm.

*Diagonālais pacēlājs.* Šāda veida pacēlāju uzstāda situācijās, kad nav iespējams cits risinājums. To parasti uzstāda esošās kāpnēs. Šāda veida pacēlājam ir daudz trūkumu: tas ir ļoti lēns, tā vadība ir sarežģīta, tas nav paredzēts intensīvai kustībai un nav izturīgs, tas ir jutīgs pret klimatiskajiem apstākļiem, tas aizšķērso kāpnes, kad tiek lietots.

Izvēloties pacēlāju dzelzceļa infrastruktūrā, jāņem vērā:

- pacēlāja kravnesība jāparedz vismaz 350 kg;
- pacēlāja platformas platumam jābūt 90 cm; ja ir kabīne vai tas ir iebūvēts šahtā – 110 cm;
- durvis abās pacēlāja izejas daļās ir brīvi pieejamas un netraucē gājēju plūsmai, un lietotājam;
- pie pacēlāja jāparedz manevrēšanas laukums  $\geq 150 \times 150$  cm, viena līmeņa, droša manevra veikšanai;
- grīdas līmeņu starpība  $\leq 10$  mm;
- jānodrošina aizsardzību pret lietu platformas izejas daļā – jumts 900 mm platumā virs durvīm;
- pieļaujami ne vairāk kā 2 pieturas punkti;
- vadības panelim jābūt ar viegli (ar minimālu spēku) nospiežamām pogām;
- ja tiek paredzētas durvis, tām jābūt automātiski veramām;
- ja tiek paredzēta slīpne uzbraukšanai uz platformas, slīpnes leņķim jābūt ne stāvākam kā noteikts nodaļā “Panduss”.

## 5.6. KLIENTU APKALPOŠANA

### TIKŠANĀS VIETA

Satikšanās vietu stacijās paredz tur, kur cilvēkam nepieciešama asistēšana, piemēram, jāpalīdz nokļūt līdz nepieciešamajam vilcienam cilvēkam ar redzes traucējumiem vai arī jānodrošina cilvēka, kas pārvietojas ratiņkrēslā, pacelšana uz platformas un iekļūšana vilcienā. Ja infrastruktūra ir pielāgota, stacija ir neliela un iekļūšana vilcienā ir nodrošināta bez palīdzības, satikšanās vieta nav nepieciešama. Ar pielāgotu infrastruktūru jāsaprot, ka tā ir pielāgota neredzīgiem, vājredzīgiem un nedzirdīgiem cilvēkiem, cilvēkiem ar kustību traucējumiem un ierobežotu mobilitāti.

Satikšanās vietai jābūt viegli, intuitīvi atrodamai. Pie satikšanās vietas jāpieved taktilajai vadulai. Satikšanās vietai jābūt aprīkotai ar saziņas iekārtu un, vēlams, kameru. Cilvēkam nospiežot pogu, jābūt tūlītējai atbildei, ka signāls ir saņemts. Atbildei jābūt skaņas un vizuālā veidā.

Projektējot satikšanās vietu, jāparedz:

- satikšanās vieta jāaprīko ar saziņas iekārtu;
- nospiežot pogu, jābūt tūlītējam apstiprinājumam skaņas un vizuālā veidā, ka poga ir nospiesta;
- pie satikšanās vietas jāpieved taktilo vadulu sistēma;
- pie satikšanās vietas jāparedz krēsli, kur sagaidīt personālu;
- jāparedz apraksts par palīdzības sniegšanas kārtību.

### KASES

Stacijās un pieturas punktos, kuros darbojas biļešu kase stacijas ēkā, tai ir jābūt viegli, intuitīvi atrodamai. Kases vietai jāizceļas arī uz pārējās stacijas fona, piemēram, paredzot to citā, uz apkārtējā fona kontrastējošā krāsā.

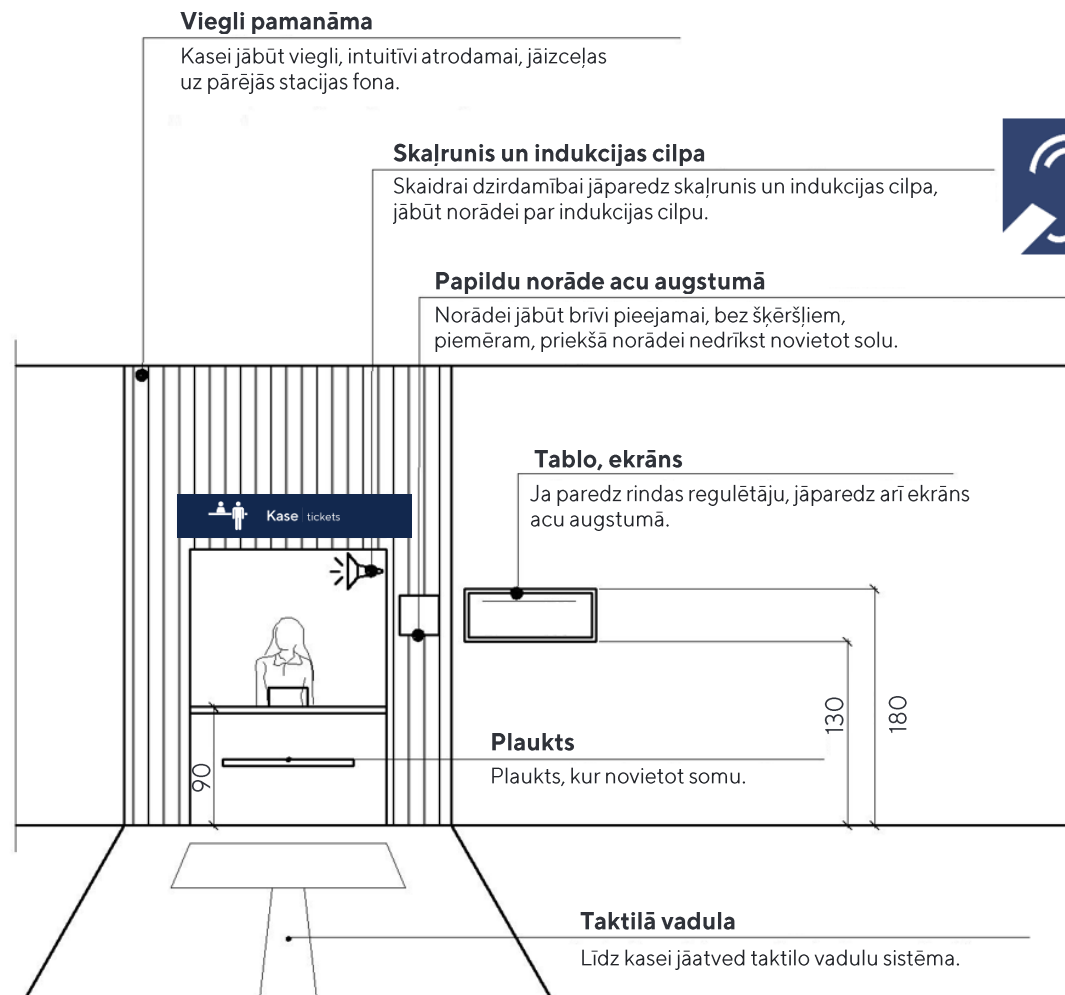
Kases letes augstumam jābūt piemērotam cilvēkiem, kas pārvietojas ratiņkrēslā. Ja tiek paredzētas vairākas kases, vismaz vienai jābūt ar zemāku leti. Kasē bieži tiek sniegta arī informācija par vilcienu kustību un citiem jautājumiem, tādēļ ir svarīgi nodrošināt skaidru saziņu, pēc iespējas aprīkojot to ar skaļruņiem un indukcijas cilpu, kas nodrošina skaidru dzirdamību cilvēkiem, kas lieto dzirdi pastiprinošus aparātus. Vismaz pie vienas biļešu kases jāpieved taktilo vadulu sistēmai.

Ja norāde par kasi un tās darba laiku paredzēta virs kases loga, jāparedz dublējuma norāde acu augstumā, lai cilvēkam ar vāju redzi būtu iespēja pieiet un nolasīt informāciju. Ja pie kases tiek plānots elektroniskais rindas regulētājs, numuru tablo cipariem jābūt ar kontrastējošiem cipariem tumšs uz gaiša. Tablo jābūt pieejamam arī acu augstumā, lai cilvēks ar vājāku redzi varētu pieiet un nolasīt informāciju.



Projektējot kases, jāparedz:

- viegli pamanāms dizains, kas izceļas uz pārējās stacijas fona;
- taktilo vadulu sistēma jāpieved vismaz pie vienas kases;
- vismaz vienai kasei letes augstumam jābūt 90 cm;
- jāparedz skaļrunis skaidrai dzirdamībai;
- jāparedz indukcijas cilpa vismaz vienai kasei;
- kases stiklam jābūt ar labu caurredzamību, lai cilvēks spētu nolasīt no lūpām, ko saka darbinieks;
- jāparedz dublējoša norāde par kasi un tās darba laiku robežās no 130 cm līdz 180 cm;
- ja tiek paredzēts elektroniskais rindas regulētājs, tablo vai ekrānam jābūt arī acu augstumā robežās no 130 cm līdz 180 cm. Cipariem jābūt kontrastējošiem ar tumšu uz gaiša.



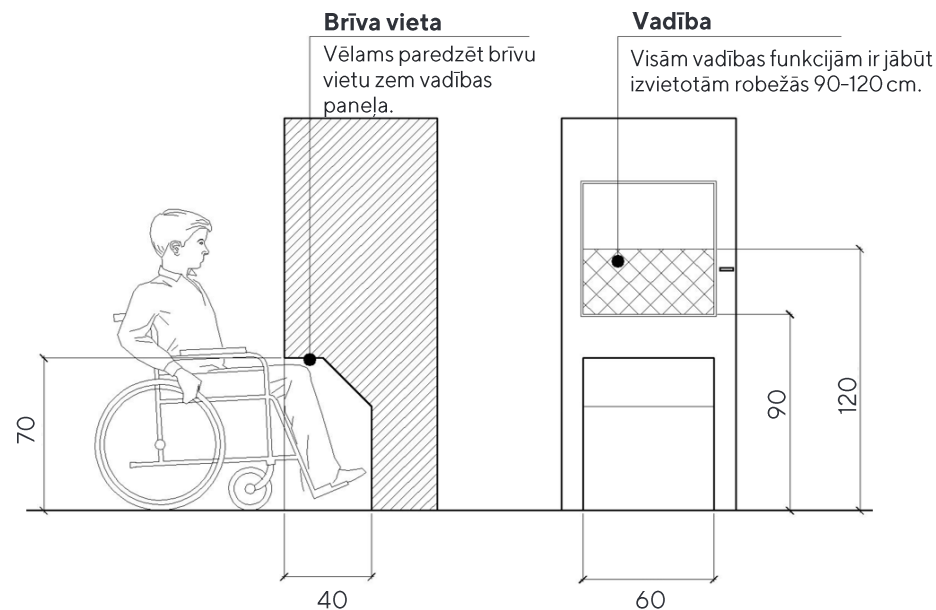
## BIĻEŠU AUTOMĀTI

Biļešu automātiem jābūt viegli, intuitīvi atrodamiem telpā. To lietošanai jābūt pēc iespējas vienkāršākai, kā arī tiem jābūt piemērotiem tā, lai tos spētu izmantot cilvēki ar vājāku redzi, maza auguma cilvēki un bērni, kā arī cilvēki, kas pārvietojas ratiņkrēslā.

Visām vadības funkcijām jābūt robežās no 90 cm līdz 120 cm no grīdas līmeņa. Ja biļešu automāts paredzēts ar skārienjutīgu ekrānu, jāparedz iespēja, ka visas vadības funkcijas var pārlēgt tā, lai tām var piekļūt no ratiņkrēslā, t.i., robežās 90 cm līdz 120 cm no grīdas līmeņa.

Plānojot biļešu automātus, jāparedz:

- pie biļešu automāta jāparedz brīva manevrēšanas vieta 150x150 cm;
- biļešu automāti jāizvieto tā, lai novērstu tiešu saules staru vai spilgtas gaismas spīdēšanu uz ekrāna;
- visām vadības funkcijām, kā arī maksājuma kartes ievietošanai jābūt pieejamai robežās no 90 cm līdz 120 cm no grīdas līmeņa;
- ekrānam jābūt saskatāmām gan stāvot, gan sēžot;
- ja iespējams, vēlams paredzēt iespēju, ka zem vadības paneļa iespējams pabaukt apakšā ar ratiņkrēslu 40 cm dziļumā;
- tekstam ekrānā jābūt ar labu kontrastu, ieteicams tumšs fons, gaiši burti. Kontrastam jābūt "tumšs uz gaiša". Burtu lielums nedrīkst būt mazāks par 16, ieteicams 20.



## UZGAIDĀMĀS TELPAS

Projektējot uzgaidāmās telpas, būtiski iepļānot, kāds aprīkojums tajās būs, lai cilvēki ar dažādu veidu invaliditāti spētu ērti justies un piekļūt nepieciešamajām lietām.

Soliem jābūt ērtiem, ar atzveltni un roku balstiem. Pie soliem jāparedz pietiekama vieta arī somām, bagāžai. Solu galos jāparedz paaugstināta vieta, kur novietot somas, lai tās nav jāliek uz grīdas. Cilvēkam, kas pārvietojas ratiņkrēslā, jāspēj visam piekļūt (piemēram, kafijas automātam, dzērienu automātam).

Grīdas segumam jābūt neslidenam visos laikapstākļos, kā arī tad, kad grīda tiek uzkopta. Grīdas segumam jābūt tādām, kas neveido atspīdumu, jo tas traucē orientēties telpā cilvēkiem ar vāju redzi.

Telpā jāparedz pietiekams apgaismojums un nepieciešamie kontrasti, lai cilvēks ar vāju redzi spētu saskatīt šķēršļus (piemēram, soli kontrastē uz grīdas fona). Pie kāda no soliem jāpieved taktilo vadulu sistēma.

Projektējot uzgaidāmās telpas, jāparedz:

- pietiekamu manevrēšanas vietu pie soliem, galdiem, dzērienu automātiem u.tml.;
- jāparedz visos laikapstākļos neslidenā grīda, kas neveido atspīdumu;
- jāparedz labs apgaismojums (200 luksi) grīdas līmenī;
- logus jāaprīko ar žalūzijām, ja tas nepieciešams, lai novērstu tiešu saules gaismu;
- solus jāparedz ar atzveltnēm un roku balstiem;
- jāparedz nepieciešamos kontrastus, piemēram, soli kontrastē pret grīdu, grīda pret sienām u.tml.;
- vismaz līdz vienam solam jāatved taktilo vadulu sistēma.

### Soli, krēsli

Soliem ir jābūt ar atzveltni un roku balstiem. Pie soliem ir jāparedz paaugstināta vieta, kur novietot somu, lai cilvēkiem tā nav jāceļ no grīdas.

### Žalūzijas

Ja logos paredzama tieša saules gaisma, logiem jāparedz žalūzijas, lai novērstu spilgtu gaismu telpā.

### Manevrēšanas zona

Pie soliem, pašapkalpošanās automātiem jāparedz manevrēšanas laukums 150 cm diametrā.

150

### Taktilā vadula

Vismaz līdz vienai sēdvietai ir jāaizved taktilo vadulu sistēma.

### Grīdas segums

Neslidens arī slapjos apstākļos, arī tad, ja grīda tiek apkopta, kā arī segums nedrīkst būt pulēts, kas veido atspīdumu. Apgaismojums grīdas līmenī jāparedz 200 luksi.

## 5.7. TUALETES

### TUALETES CILVĒKIEM AR KUSTĪBU TRAUCĒJUMIEM

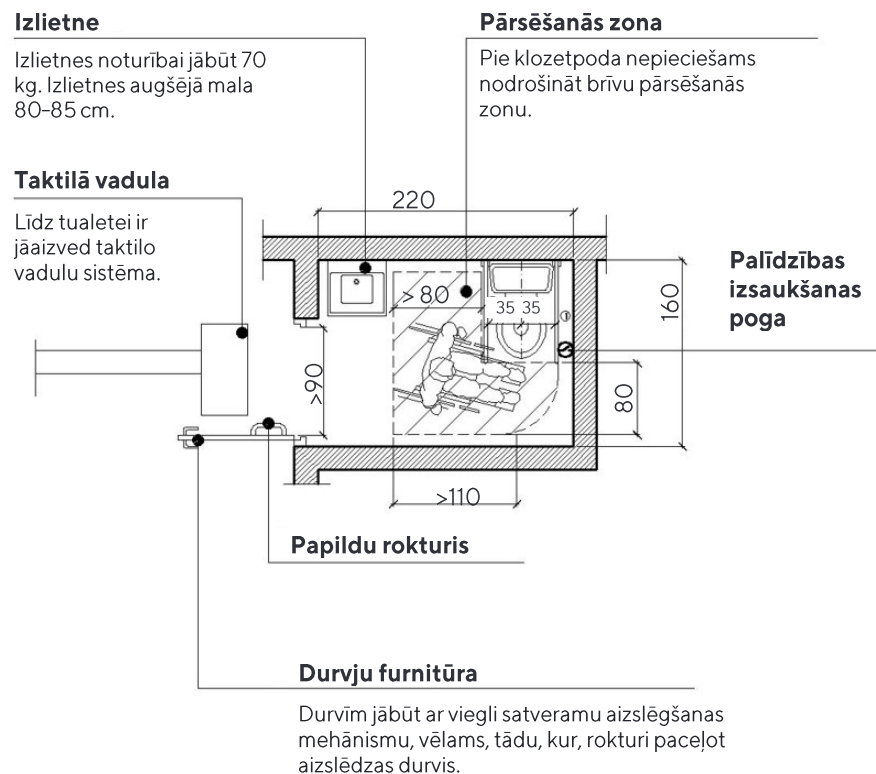
Publiskās telpās ļoti būtiski ir paredzēt tualetes, kas piemērotas cilvēkiem ar kustību traucējumiem. Jā šādu labierīcību nav, cilvēks nevar ilgstoši atstāt savu māju, lai kaut kur dotos.

Ļoti svarīgi ir precīzi ievērot standartā noteiktos izmērus un sanitāro iekārtu izvietojumu, jo ir situācijas, kad ļoti plašā telpā, nepareizi izvietojot, piemēram, izlietni, cilvēkam tā traucē pārsēties uz klozētpoda, un līdz ar to tualete nav izmantojama.

Izvēloties sanitārās iekārtas un atbalsta rokturus, jāpievērš uzmanība, kādam mērķim tie ir paredzēti. Ne visi atbalsta rokturi, kas ir nopērkami veikalos, ir piemēroti cilvēkiem, kas pārvietojas ratiņkrēslā, tādēļ visam iebūvētajam aprīkojumam jābūt piemērotam cilvēkiem ar dažādu veidu kustību traucējumiem.

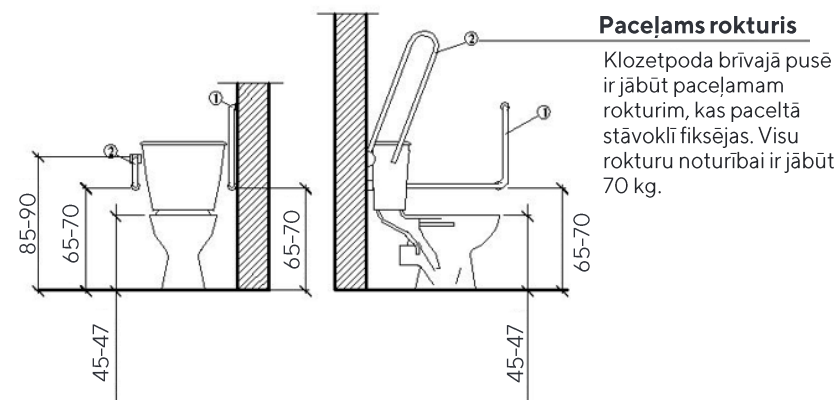
Tualetē jāparedz palīdzības izsaukšanas poga, kas nepieciešama gadījumos, ja cilvēks nokrīt un nespēj piecelties vai arī nespēj pārsēties atpakaļ ratiņkrēslā. Atkarībā no situācijas signālam ir jāsasniedz kāda persona, kas spēs palīdzēt, piemēram, izsauks neatliekamo medicīnisko palīdzību.

Pie tualetes jāpievada taktilo vadulu sistēma. Lai gan neredzīgam cilvēkam nav nepieciešama īpaši pielāgota tualete, bieži vienkāršāk ir pievadīt taktilo vadulu pie tualetēm, kas paredzētas cilvēkiem ar kustību traucējumiem, jo pie durvīm ir vairāk vietas un tualetē ir arī izlietne, ko vienā telpā ir vieglāk atrast.

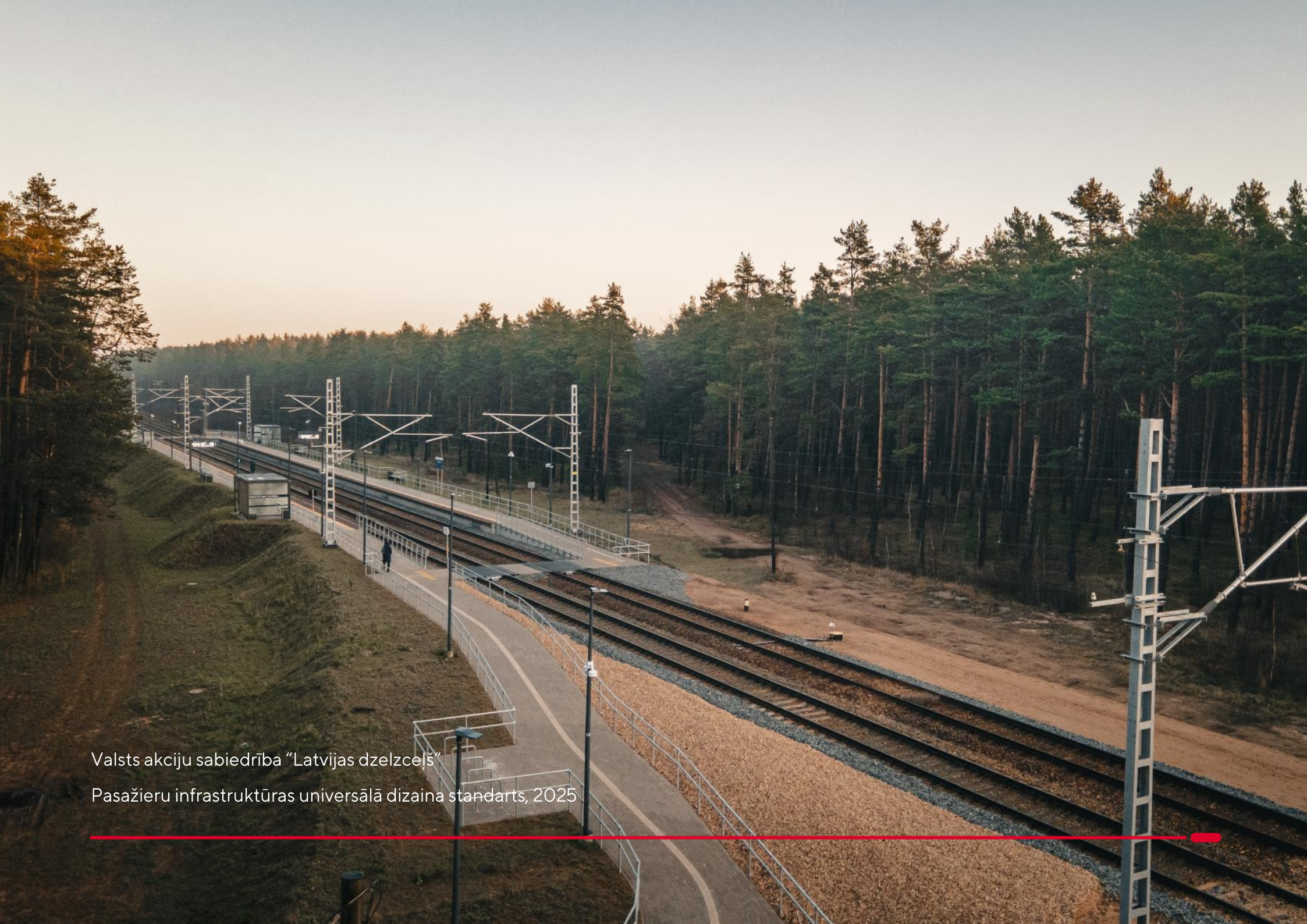


Projektējot tualetes cilvēkiem ar kustību traucējumiem, jāparedz:

- tualetes minimālās dimensijas 160x220 cm;
- durvju brīvais atvērums 90 cm;
- durvju vēršanās virziens – uz ārpusi;
- jāparedz viegli satverams durvju rokturis un aizslēgšanas rokturis;
- durvīm no iekšpuses eņģu pusē jāparedz papildu rokturis durvju aizvēršanai;
- uz durvīm no ārpuses virs roktura paredz vienkāršu taktilu (sataustāmu) shēmu par izvietotajām iekārtām (izlietni, klozētpodu);
- jāparedz neslidens grīdas segums;
- jāparedz labs apgaismojums (200 luks) uz grīdas līmeņa;
- klozētpods jāparedz ar faktisko augstumu robežās no 45 līdz 47 cm;
- izlietni uzstāda tā, lai augšmala būtu robežās no 80 cm līdz 85 cm;
- izlietni jānostiprina tā, lai tās noturība būtu 70 kg;
- pie klozētpoda abās pusēs jāuzstāda atbalsta rokturi divos augstumos: 70 cm un 90 cm (precīzu izvietojumu skatīt skicē);
- jābūt nepieciešamajai pārsēšanās zonai pie klozētpoda (precīzu izvietojumu skatīt skicē);
- klozētpoda tuvumā jāparedz palīdzības izsaukšanas poga divos augstumos: 15 cm un 90 cm no grīdas līmeņa;
- 120 cm no grīdas līmeņa jāparedz āķis somas uzkāšanai;
- sanitārajām iekārtām jākontrastē uz sienu un grīdas fona (tumšs uz gaiša);
- pie tualetes jāpieved taktilo vadulu sistēmai.







Valsts akciju sabiedrība "Latvijas dzelzceļš"  
Pasažieru infrastruktūras universālā dizaina standarts, 2025

---