

**Agenția Europeană a Căilor Ferate**

**Ghid de aplicare a STI PMR**

**În conformitate cu Decizia Comisiei C(2010)2576 din 29.4.2010  
privind mandatul acordat Agenției**

<b>Referință în AEF:</b>	ERA/GUI/02-2013/INT
<b>Versiune AEF:</b>	1.1
<b>Data:</b>	18 mai 2015

<b>Document întocmit de</b>	Agenția Europeană a Căilor Ferate Rue Marc Lefrancq, 120 BP 20392 F-59307 Valenciennes Cedex Franța
<b>Tipul documentului:</b>	Ghid
<b>Statutul documentului:</b>	Public

**Înregistrarea modificărilor**

Data versiunii	Autorul (autorii)	Versiunea	Numărul secțiunii	Descrierea modificării
3 decembrie 2014	UI AEF	1.0		Prima publicare
18 mai 2015	UI AEF	1.1		Revizuire în urma întâlnirii grupului de lucru PMR nr. 25 din 22/04/2015

---

\*\*\*\*\*

<b>1. DOMENIUL DE APLICARE AL GHIDULUI .....</b>	<b>4</b>
1.1. Domeniul de aplicare .....	4
1.2. Conținutul ghidului .....	4
1.3. Documente de referință.....	4
1.4. Definiții și abrevieri .....	5
<b>2. CLARIFICĂRI PRIVIND STI PMR.....</b>	<b>6</b>
2.1. Domeniul de aplicare al STI .....	6
2.2. Definiții.....	6
2.3. Parametri generali .....	7
2.4. Subsistemul „infrastructură” .....	10
2.5. Subsistemul „material rulant” .....	22
2.6. Norme de exploatare (punctele 4.4.1 și 4.4.2).....	31
2.7. Semne pentru PMR (apendicele N) .....	32
<b>3. EVALUAREA CONFORMITĂȚII.....</b>	<b>34</b>
3.1. Evaluarea parametrilor din categoria a doua.....	34
3.2. Etapele evaluării.....	36
<b>4. IMPLEMENTARE.....</b>	<b>38</b>
4.1. Aplicarea acestei STI la infrastructura nouă (punctul 7.1.1).....	38
<b>5. SPECIFICAȚII ȘI STANDARDE APLICABILE .....</b>	<b>39</b>

## 1. DOMENIUL DE APLICARE AL GHIDULUI

### 1.1. Domeniul de aplicare

Prezentul document este o anexă la Ghidul de aplicare a STI-urilor. Acesta oferă informații privind aplicarea Regulamentului (UE) NR. 1300/2014 al Comisiei din 18 noiembrie 2014 privind specificațiile tehnice de interoperabilitate referitoare la accesibilitatea sistemului feroviar al Uniunii pentru persoanele cu handicap și persoanele cu mobilitate redusă.

Ghidul trebuie citit și utilizat numai în coroborare cu STI PMR. Acesta este destinat facilitării aplicării acesteia, dar nu i se substituie.

De asemenea, trebuie luată în considerare partea generală a „Ghidului de aplicare a STI-urilor”.

### 1.2. Conținutul ghidului

În următoarele secțiuni ale prezentului document, sunt furnizate extrase din textul original al STI PMR, în casete colorate, urmate de un text care conține orientări.

Nu sunt furnizate orientări pentru acele puncte ale STI care nu necesită explicații suplimentare.

Orientările se aplică în mod voluntar. Acestea nu impun nicio altă cerință suplimentară față de cele prevăzute în STI.

Orientările sunt furnizate printr-un text explicativ suplimentar și, unde s-a considerat relevant, prin trimitere la standarde care demonstrează conformitatea cu STI; lista standardelor relevante este inclusă în capitolul 5 al prezentului document.

Standardele incluse în listă nu trebuie să fie niciodată considerate singurele modalități acceptabile în ceea ce privește conformitatea cu cerințele STI.

Ghidul conține și anumite indicații privind strategia de implementare.

### 1.3. Documente de referință

Lista documentelor de referință este inclusă în partea generală a „Ghidului de aplicare a STI-urilor”.

Utilizatorii ghidului sunt, de asemenea, invitați să consulte pagina de internet a AEF care conține avize tehnice și recomandări, unde sunt publicate cu regularitate clarificări suplimentare, explicații sau corecturi ale STI-urilor:

[Avize și recomandări](#)

În sfârșit Întrebările, Clarificările și Recomandările de utilizare emise de NB-Rail (Asociația Organismelor Notificate) reprezintă, de asemenea, o bună sursă de clarificări:

[Documentele Nb-Rail](#)

## 1.4. Definiții și abrevieri

Definițiile și abrevierile sunt conținute la punctele 2.2 și 2.3 din STI PMR și în partea generală a „Ghidului de aplicare a STI-urilor”.

## 2. CLARIFICĂRI PRIVIND STI PMR

### 2.1. Domeniul de aplicare al STI

#### ***Sfera de aplicabilitate legată de subsistemul „infrastructură”***

*Prezenta STI se aplică tuturor zonelor publice ale gărilor dedicate transportului de călători care sunt controlate de întreprinderea feroviară, de administratorul de infrastructură sau de administratorul de gară. Aceasta include furnizarea de informații, achiziționarea unui bilet și validarea acestuia dacă este necesar, precum și posibilitatea de a aștepta trenul.*

Această definiție a sferei de aplicabilitate legată de infrastructură clarifică faptul că doar acele părți ale gărilor **dedicate transportului** sunt vizate (și nu centrele comerciale, de exemplu). De asemenea, aceasta clarifică faptul că STI se aplică doar gărilor și nu ieșirilor de urgență (de exemplu), zonelor de siguranță din tuneluri sau trecerilor la nivel care nu fac parte din traseul fără obstacole al unei gări.

Zonele care nu sunt controlate de întreprinderea feroviară, de administratorul de infrastructură sau de administratorul gării (fie direct, fie prin subcontractanți) nu intră în sfera de aplicabilitate; în această situație se află, de exemplu, parcurile auto.

### 2.2. Definiții

#### 2.2.1. Definiția PMR

*„Persoană cu handicap și persoană cu mobilitate redusă” înseamnă orice persoană care suferă de o deficiență fizică, mentală, intelectuală sau senzorială permanentă sau temporară, deficiență care, în interacțiune cu diverse obstacole, o poate împiedica să utilizeze pe deplin și în mod eficace mijloacele de transport în condiții de egalitate cu alți călători, sau orice persoană a cărei mobilitate la utilizarea transporturilor este redusă din cauza vârstei.*

*Transportul obiectelor de dimensiuni foarte mari (de exemplu: biciclete și bagaje voluminoase) nu intră în domeniul de aplicare al prezentei STI.*

Definiția de mai sus derivă din articolul 1 al Convenției Națiunilor Unite privind drepturile persoanelor cu handicap. Aceasta nu include în mod specific persoanele cu copii, persoanele cu bagaje voluminoase și străinii care nu cunosc limba locală. Definiția nu include în mod automat persoanele vârstnice și femeile însărcinate.

În ceea ce privește aceste ultime două categorii, acestea nu implică în mod sistematic mobilitatea redusă, însă în mod evident vârsta înaintată poate reduce viteza și abilitatea cu care călătorii se pot deplasa în interiorul gării sau al materialului rulant. Prin urmare, călătorii în vârstă pot fi considerați persoane cu mobilitate redusă în comparație cu un călător obișnuit. În mod similar, sarcina nu este sistematic o cauză de mobilitate redusă. Totuși, atunci când mobilitatea unei călătoare însărcinate este afectată (de exemplu, atunci când aceasta nu se poate mișca rapid și cu ușurință), aceasta poate fi considerată persoană cu mobilitate redusă.

Prin urmare, numărul locurilor prioritare nu a fost afectat de modificarea definiției. De asemenea, pictogramele utilizate pentru a indica locurile prioritare nu au fost nici ele modificate: simbolurile care reprezintă o femeie însărcinată și o persoană în vârstă sunt recunoscute la nivel global.

## 2.2.2. Alte definiții

### **Acces la nivel**

*Un acces la nivel este un acces de la un peron la ușa de intrare într-un material rulant pentru care se poate demonstra că:*

- *spațiul gol dintre pragul ușii respective (sau al punții de legătură extinse a ușii respective) și peron nu depășește 75 mm pe orizontală și 50 mm pe verticală; și*
- *materialul rulant nu are nicio treaptă interioară între pragul ușii și vestibul.*

În scopul demonstrării, spațiul gol trebuie calculat în conformitate cu cerințele din STI PMR, punctele 4.2.2.11.1 (1) și (2) (unde  $\delta h$  = spațiul gol orizontal, iar  $\delta v$  = spațiul gol vertical) și cu punctul 2.5.10 din prezentul ghid de aplicare, luând în considerare o rază de 300 m și o cale ferată dreaptă și orizontală.

## 2.3. Parametri generali

### 2.3.1. Clarificarea celor două categorii specificate pentru subsistemul „infrastructură” (punctul 4.2.1)

*(2) Parametrii de bază care sunt specificați la punctele 4.2.1.1 – 4.2.1.15 se aplică domeniului de aplicare al subsistemului „infrastructură” care este definit la punctul 2.1.1; aceștia pot fi împărțiți în două categorii:*

- *cei pentru care trebuie să se specifice detaliile tehnice, cum ar fi parametrii referitori la peroane și la accesul la peroane. În acest prim caz, se descriu în mod specific parametrii de bază și se prezintă în amănunt detaliile tehnice care trebuie satisfăcute în vederea îndeplinirii cerinței;*
- *cei pentru care nu este necesar să se specifice detaliile tehnice, cum ar fi valoarea rampelor sau caracteristicile locurilor de parcare. În acest al doilea caz, parametrul de bază este definit ca o cerință funcțională care poate fi respectată prin aplicarea mai multor soluții tehnice.*

În ceea ce privește cea de-a doua categorie de parametri de bază, grupul de lucru care elaborează STI PMR a asigurat posibilitatea ca aceștia să facă întotdeauna obiectul unui standard internațional (ISO) sau european (EN), cu câteva excepții<sup>1</sup>.

Prin urmare, pentru acești parametri, STI specifică în mod expres o cerință funcțională de nivel ridicat: prezentul ghid de aplicare include o listă a unora dintre standardele internaționale și europene pe care le poate aplica solicitantul pentru a satisface această cerință funcțională.

Aplicarea acestor standarde rămâne voluntară, iar solicitantul poate întotdeauna aplica alte standarde pentru a îndeplini cerințele. De fapt, cerințele funcționale sunt, de asemenea, acoperite la nivel general de standardele regionale sau locale și, uneori, chiar și de normele adoptate de întreprinderi.

Principiile aplicării altor standarde decât cele care sunt cuprinse în lista din prezentul ghid de aplicare sunt următoarele:

- Standardele naționale/regionale/locale pot fi aplicate atunci când oferă o soluție alternativă față de cea specificată în standardele cuprinse în lista din prezentul ghid.
- Standardele naționale/regionale/locale pot fi aplicate doar pe teritoriul la care se referă: unul dintre motivele pentru care anumite cerințe detaliate au fost eliminate din STI este permiterea unei anumite armonizări la nivel local. Un solicitant care ar intenționa să utilizeze un standard „străin” ar fi strict în contradicție cu acest obiectiv.
- Normele adoptate de întreprinderi pot fi utilizate atunci când derivă din standardele de mai sus sau atunci când au fost validate de un grup de utilizatori.

Echivalența trebuie înțeleasă ca „având același efect sau un efect similar”, conform definiției din dicționarul Collins:

*Echivalent, adjectiv*

1. *egal sau interschimbabil ca valoare, cantitate, importanță etc.*
2. *având același efect sau înțeles sau unul similar.*

Câteva exemple de soluții echivalente sunt prezentate în apendicele 1.

La punctele de mai jos, aceste cerințe sunt numite „parametri din categoria a doua”.

În capitolul 3 sunt prevăzute orientări pentru evaluarea parametrilor din categoria a doua..

### 2.3.2. Contrastul

Contrastul este un parametru din categoria a doua.

Cerința privind „contrastul cu fundalul” apare frecvent în STI. În general, contrastul vizual este un aspect legat de existența mai multor valori ale reflectanței luminii (LRV) sau a luminanței diferite.

Atunci când STI impune existența unui contrast, acesta poate fi obținut prin aplicarea standardelor incluse în lista din capitolul 5, indicele A.

<sup>1</sup> În cazuri excepționale, atunci când un parametru nu este vizat de un standard internațional, de un standard european și nici de un standard local, este posibilă utilizarea unor standarde din alte state membre sau dintr-o altă regiune a statului membru în cauză.



Metodologia prevăzută în Recomandarea pentru utilizare 053 emisă de NB-Rail (a se vedea punctul 1.3) poate fi, de asemenea, utilizată și poate fi adaptată utilizând reflectanța direct din RAL.

Pot fi utilizate alte standarde în conformitate cu normele descrise la punctul 2.3.1.

Pentru evaluarea acestui parametru, este suficientă furnizarea fișei cu date tehnice a produsului (produselor). Evaluarea nu ar trebui să ia în considerare factori precum zăpada, gheața, ploaia și diferitele condiții de lumină (umbre).

În anumite cazuri specifice, STI impune aplicarea unui marcaj autocontrastant pe elemente precum dispozitivele de asistență la îmbarcare: deoarece reprezintă obstacole pentru alți călători atunci când sunt utilizate, dispozitivele de asistență la îmbarcare sunt frecvent deplasate de la locul lor și, prin urmare, nu pot fi evaluate prin „contrastul cu fundalul”. O metodologie pentru aplicarea unui marcaj autocontrastant este descrisă în standardele din lista din capitolul 5, indicele B.

### 2.3.3. Caracterul tactil

Cerința referitoare la „caracterul tactil” apare frecvent în STI. Caracterul tactil este un parametru din categoria a doua.

Atunci când în STI se solicită aplicarea de semne tactile și butoane tactile, acest lucru se poate realiza prin aplicarea standardelor incluse în lista din capitolul 5, indicele C.

Atunci când în STI se impune aplicarea de benzi podotactile, acest lucru poate fi realizat prin aplicarea standardelor incluse în lista din capitolul 5, indicele D.

Pot fi utilizate alte standarde în conformitate cu normele descrise la punctul 2.3.1.

### 2.3.4. Lizibilitatea setului de fonturi

Lizibilitatea unui set de fonturi este legată de ușurința de a distinge o literă de alta. Lizibilitatea este un parametru din categoria a doua.

Atunci când STI impune asigurarea lizibilității unui set de fonturi, aceasta poate fi obținută prin aplicarea standardelor incluse în lista din capitolul 5, indicele E.

Pot fi utilizate alte standarde, în conformitate cu normele descrise la punctul 2.3.1.

Standardele recomandă, în general, utilizarea de seturi de caractere „sans serif” („serifele” sunt acele mici extensii ale unui caracter; fonturile „sans serif” nu au aceste mici extensii). Totuși, unele seturi de caractere utilizează linii orizontale pentru a se obține o lizibilitate mai mare; acestea nu trebuie confundate cu serifele.

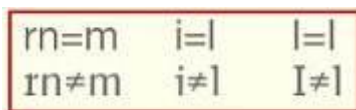


Figura 1: exemplu care prezintă liniile orizontale (al doilea rând) utilizate pentru obținerea unei lizibilități mai mari, acestea nefiind serife.

### 2.3.5. Acționarea cu palma mâinii

Atunci când STI impune utilizarea unui dispozitiv care poate fi acționat cu palma mâinii, acest lucru poate fi realizat prin aplicarea standardelor incluse în lista din capitolul 5, indicele F.

### 2.3.6. Caracterul antiderapant al pardoselilor

Caracterul antiderapant este un parametru din categoria a doua.

Caracteristicile care fac ca pardoselile unei infrastructuri să fie antiderapante pot fi evaluate în conformitate cu standardele incluse în lista din capitolul 5, indicele G.

Pentru suprafețele exterioare, caracterul antiderapant poate fi evaluat în conformitate cu standardele incluse în lista din capitolul 5, indicele H.

Alte standarde pot fi utilizate în conformitate cu normele descrise la punctul 2.3.1.

Pentru a evalua acest parametru, este suficient să se furnizeze fișa cu date tehnice a produsului (produselor) utilizat(e) ca pardoseală (pardoseli). La efectuarea testelor, evaluarea nu trebuie să ia în considerare factori precum zăpada, gheața, ploaia și frunzele.

Evaluarea caracterului antiderapant al dispozitivelor de asistență la îmbarcare și a treptelor de acces ale materialului rulant poate fi realizată în conformitate cu metodologia prezentată în capitolul 5, indicele I.

## 2.4. Subsistemul „infrastructură”

### 2.4.1. Spații de parcare pentru PMR (punctul 4.2.1.1)

*(1) Dacă gara este prevăzută cu propria zonă de parcare, trebuie să existe spații de parcare suficiente și adaptate rezervate pentru persoanele cu handicap sau pentru persoanele cu mobilitate redusă care sunt eligibile să le utilizeze, în cel mai apropiat loc posibil al zonei de parcare de o intrare accesibilă.*

Numărul și caracteristicile locurilor de parcare sunt parametri din categoria a doua.

Mijloacele tehnice acceptabile pentru îndeplinirea acestei cerințe sunt descrise în standardele incluse în lista din capitolul 5, indicele J.

Alte standarde pot fi utilizate în conformitate cu normele descrise la punctul 2.3.1.

### 2.4.2. Traseu fără obstacole (punctul 4.2.1.2)

*(1) Trebuie puse la dispoziție trasee fără obstacole care să lege următoarele zone publice ale infrastructurii, dacă acestea există:*

- (...)

Cerința exprimată în această clauză este ca toate traseele care leagă zonele publice ale unei gări, care intră în sfera de aplicabilitate a STI, să fie trasee fără obstacole.

Aceasta nu înseamnă că toate rutele care constituie un traseu trebuie să aibă aceeași accesibilitate pentru toți pasagerii: definiția prevăzută la clauza 2.3 din STI clarifică acest aspect: „traseul poate fi împărțit astfel încât să răspundă mai bine nevoilor tuturor persoanelor cu handicap sau cu mobilitate redusă. Combinația dintre toate părțile traseului fără obstacole constituie traseul accesibil pentru toate persoanele cu handicap sau cu mobilitate redusă”.

De exemplu, un traseu fără obstacole poate fi combinația dintre o parte fără trepte, o a doua parte care are o rută cu caracteristici tactile și alte părți; nu este necesar ca acestea din urmă să fie fără trepte sau prevăzute cu benzi podotactice și pot fi prevăzute cu trepte, cu condiția ca aceste trepte să fie conforme cu cerințele STI (contrast, benzi podotactice de avertizare, mâini curente duble).

(1) *Trebuie puse la dispoziție trasee fără obstacole care să lege următoarele zone publice ale infrastructurii, dacă acestea există:*

- (..)
- *zone de așteptare*
- (..)

O zonă de așteptare poate fi definită ca un spațiu unde se așteaptă plecarea trenului, având următoarele caracteristici:

- sunt disponibile locuri;
- sunt disponibile informații referitoare la plecările trenurilor;
- persoanele sunt protejate împotriva condițiilor meteorologice (respectiv ploaie, soare, vânt).

STI face o distincție între „zone de așteptare” și „peron unde se permite așteptarea trenurilor de către călători” [a se vedea punctul 4.2.1.7 (3)].

Termenul „adăpost” este, de asemenea, menționat în STI (a se vedea punctul 6.2.4). Un adăpost este o structură cu acoperiș pentru protecție împotriva condițiilor meteorologice, însă nu este necesară existența unor pereți. Un adăpost simplu pe peron nu trebuie înțeles ca zonă de așteptare în afara cazului în care prezintă toate caracteristicile de mai sus.

(3) *Pardoseala și solul traseelor fără obstacole trebuie să aibă proprietăți de reflexie scăzută.*

Reflectanța pardoselilor și/sau a solului este un parametru din categoria a doua.

Mijloacele tehnice acceptabile pentru îndeplinirea cerinței referitoare la vopsele și lacuri sunt descrise în standardele incluse în lista din capitolul 5, indicele K. Pentru orice alte materiale ale solului și/sau pardoselilor nu este necesară o evaluare.

Pot fi utilizate alte standarde, în conformitate cu normele descrise la punctul 2.3.1.

### 2.4.3. Circulația pe verticală (punctul 4.2.1.2.2)

*(2) Scările de pe traseele fără obstacole trebuie să aibă o lățime minimă de 160 cm, măsurată între mâinile curente. Cel puțin prima și ultima treaptă trebuie semnalate cu o bandă contrastantă și, ca cerință minimă, înainte de prima treaptă descendentă trebuie instalate benzi podotactile.*

Caracteristicile benzii contrastante și ale benzii podotactile sunt parametri din categoria a doua. Pentru caracteristicile referitoare la contrast și caracterul tactil, consultați punctele 2.3.2 și 2.3.3.

*(3) Acolo unde nu pot fi puse la dispoziție ascensoare trebuie instalate rampe pentru persoanele cu handicap și pentru persoanele cu mobilitate redusă care nu pot utiliza scările. Acestea trebuie să aibă o pantă moderată. O pantă abruptă este permisă numai pentru rampele pe distanțe scurte.*

Caracteristicile rampelor sunt parametri din categoria a doua.

Mijloacele tehnice acceptabile pentru îndeplinirea cerinței sunt descrise în standardele incluse în capitolul 5, indicele L.

Pot fi utilizate alte standarde, în conformitate cu normele descrise la punctul 2.3.1.

În următoarea imagine este prezentată o conversie a valorii rampelor. Sunt furnizate, de asemenea, și reprezentări interesante:

- în partea stângă, reprezentarea înălțimii: coeficientul de lungime, care arată lungimea rampelor pentru compensarea aceleiași diferențe verticale;
- în partea dreaptă, reprezentarea valorii unghiulare, care arată distanța verticală compensată de rampe cu aceeași lungime, dar cu unghiuri diferite.

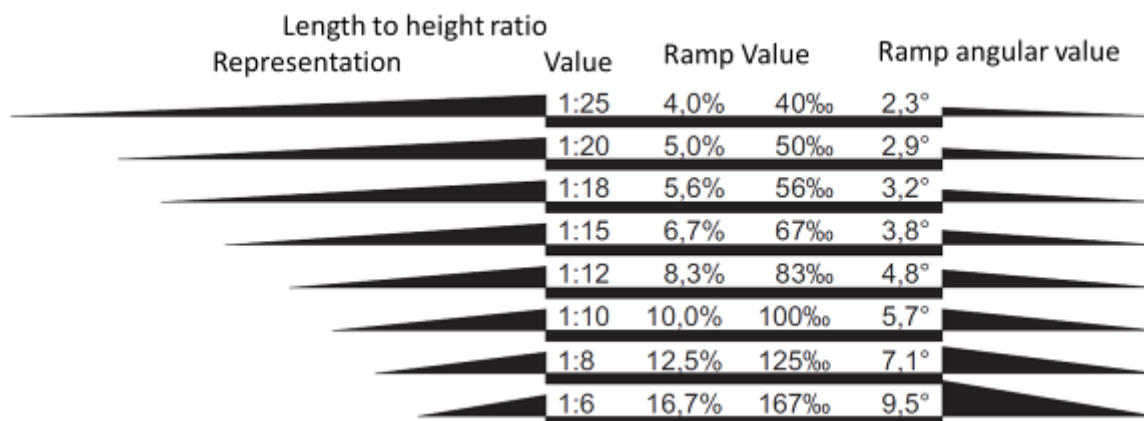


Figura 2: tabel de conversie și reprezentare vizuală a rampelor

EN	RO
Length to height ratio	Raportul lungime-înălțime

Representation	Reprezentare
Value	Valoare
Ramp	Rampă
Value	Valoare
Ramp angular value	Valoare unghiulară a rampei

*(4) Scarile și rampele trebuie prevazute cu mâini curente pe ambele părți și pe doua niveluri.*

Înălțimea mâinilor curente este un parametru din categoria a doua.

Mijloacele tehnice acceptabile pentru îndeplinirea cerinței sunt descrise în standardele incluse în capitolul 5, indicele L1.

Pot fi utilizate alte standarde, în conformitate cu normele descrise la punctul 2.3.1.

#### 2.4.4. Identificarea traseului (punctul 4.2.1.2.3)

*(2) Informațiile privind traseul fără obstacole trebuie puse la dispoziția persoanelor cu deficiențe de vedere cel puțin prin benzi podotactile contrastante. Prezentul paragraf nu se aplică traseelor fără obstacole de la și către parcări.*

Caracteristicile benzilor podotactile contrastante sunt parametri din categoria a doua. A se vedea punctele 2.3.2 și 2.3.3 din prezentul ghid.

Semnele vizuale și tactile, semnele sonore sau hărțile în Braille pot fi utilizate ca mijloace complementare pentru furnizarea de informații.

#### 2.4.5. Uși și intrări (punctul 4.2.1.3)

*(2) Ușile trebuie să aibă o lățime liberă utilă de cel puțin 90 cm și trebuie să poată fi acționate de persoane cu handicap și de persoane cu mobilitate redusă.*

Caracteristicile dispozitivelor de acționare a ușilor sunt parametri din categoria a doua.

Mijloacele tehnice aplicabile pentru îndeplinirea cerinței sunt descrise în standardele incluse în lista din capitolul 5, indicele M.

Pot fi utilizate alte standarde, în conformitate cu normele descrise la punctul 2.3.1.

## 2.4.6. Evidențierea obstacolelor transparente (punctul 4.2.1.5)

*(1) Obstacolele transparente aflate pe traseele folosite de călători sau de-a lungul acestor trasee, constând în uși de sticlă sau pereți transparenti, trebuie marcate. Aceste marcaje trebuie să evidențieze obstacolele transparente. Ele nu sunt necesare în cazul în care călătorii sunt protejați de impact prin alte mijloace – de exemplu, mâini curente sau bănci continue.*

Caracteristicile marcajelor aplicate pe obstacolele transparente sunt parametri din categoria a doua.

Mijloacele tehnice acceptabile pentru îndeplinirea cerinței sunt descrise în standardele incluse în lista din capitolul 5, indicele N.

Pot fi utilizate alte standarde, în conformitate cu normele descrise la punctul 2.3.1.

Pentru următoarele suprafețe parțial din sticlă nu sunt necesare marcaje:

- unitățile de comerț cu amănuntul aparținând terților din zona controlată de administratorul gării (de exemplu, vitrinele magazinelor utilizate pentru expunerea produselor care pot fi găsite în interior)

Pereții și balustradele parțial din sticlă se evaluează doar atunci când este posibilă aplicarea uneia sau mai multor benzi contrastante, din cauza înălțimii obiectului (a se vedea exemplele de mai jos).

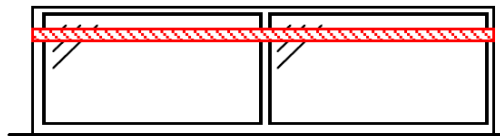


Figura 3: exemplu de balustrade din sticlă

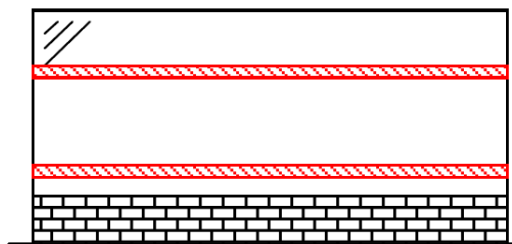


Figura 4: exemplu de perete parțial din sticlă

Nu există nicio cerință pentru obstacolele transparente cu o înălțime mai mică de 950 mm.

Mâna curentă și cadrul balustradelor din sticlă pot fi considerate a îndeplini cerințele referitoare la aceste marcaje dacă sunt suficient de late, au o înălțime de 100 mm și contrastează cu fundalul pe care sunt vizualizate.

#### 2.4.7. Toalete și spații pentru schimbarea scutecelor bebelușilor (punctul 4.2.1.6)

*(1) Dacă în incinta unei gări există toalete, atunci trebuie să existe cel puțin o cabină unisex accesibilă fotoliilor rulante.*

Caracteristicile unei toalete accesibile fotoliilor rulante sunt parametri din categoria a doua.

Mijloacele tehnice acceptabile pentru îndeplinirea cerinței sunt descrise în standardele incluse în lista din capitolul 5, indicele O.

Pot fi utilizate alte standarde, în conformitate cu normele descrise la punctul 2.3.1.

*(2) Dacă în incinta unei gări există toalete, trebuie prevăzute spații pentru schimbarea scutecelor bebelușilor care să poată fi accesate și de bărbați și de femei.*

Spațiile pentru schimbarea scutecelor bebelușilor trebuie să fie disponibile pentru utilizatorii fotoliilor rulante (atât femei, cât și bărbați).

#### 2.4.8. Mobilier și dispozitive amovibile (punctul 4.2.1.7)

*(1) Toate piesele de mobilier și dispozitivele amovibile din gări trebuie să contrasteze cu fundalul și să aibă margini rotunjite.*

Dispozitivele amovibile sunt acele elemente, fie fixe, fie demontabile, care nu fac parte din structura clădirii și care pot constitui obstacole: stâlpi de iluminat, piloni sau coloane de informare, pubele etc. Elementele care nu sunt incluse în această definiție sunt echipamentele de semnalizare, ascensoarele, scările exterioare, pereții, orice dispozitive suspendate liber la o distanță de peste 210 cm deasupra pardoselii și elementele care au o dimensiune mai mare de 200 cm perpendicular pe direcția de mers (de exemplu, gard, adăpost pentru așteptare etc.). Fundalul în contextul acestei clauze trebuie să fie înțeles ca fiind podeaua din jurul mobilierului și/sau al dispozitivului amovibil și orice perete sau structură adiacentă, dacă există.

Contrastul cu fundalul este un parametru din categoria a doua. A se vedea punctul 2.3.2 din prezentul ghid de aplicare.

Marginea rotunjită reprezintă opusul marginii ascuțite definite la punctul 2.5.1.

*(2) În incinta gării, mobilierul și dispozitivele amovibile (inclusiv articolele suspendate și montate în consolă) trebuie poziționate astfel încât să nu constituie un obstacol pentru persoanele oarbe sau cu deficiențe de vedere sau trebuie să poată fi reperate de o persoană care utilizează un baston lung.*

În acest paragraf, dispozitivele amovibile (aflate pe podea) și dispozitivele suspendate/montate în consolă (fixate în general pe un perete sau tavan) sunt menționate împreună deoarece toate reprezintă obstacole. Poziționarea adecvată a acestora este importantă, departe de traseele fără obstacole.



În plus, atunci când elementele suspendate și montate în console sunt poziționate prea jos, acestea pot constitui un obstacol nedetectabil pentru persoanele cu deficiențe de vedere. Aceeași situație este valabilă pentru elemente precum stâlpi sau piloni înclinați sau scări, care pot constitui un pericol. De exemplu, în cazul scărilor, atunci când spațiul de sub scară este liber, trebuie să se amplaseze o balustradă de protecție până la nivelul la care înălțimea liberă sub scară este suficient.

În general, pentru fiecare element suspendat, montat în consolă sau înclinat, trebuie avută în vedere amplasarea unei balustrade de protecție la nivelul pardoselii.

Înălțimea minimă și alte caracteristici ale balustradelor de protecție sunt parametri din categoria a doua.

Mijloacele tehnice aplicabile pentru îndeplinirea cerinței sunt descrise în standardele incluse în lista din capitolul 5, indicele P.

Pot fi utilizate alte standarde, în conformitate cu normele descrise la punctul 2.3.1.

În mod alternativ, elementele montate în consolă la o înălțime mai mică de 2 100 mm, care au o proeminență mai mare de 150 mm, sunt indicate printr-un obstacol, la o înălțime maximă de 300 mm care poate fi detectat de o persoană oarbă care utilizează un baston.

#### **2.4.9. Emiterea biletelor, birouri de informații și puncte de asistență pentru clienți (punctul 4.2.1.8)**

*(1) În cazul în care de-a lungul traseului fără obstacole sunt prevăzute ghișee de vânzare manuală a biletelor, birouri de informații și puncte de asistență pentru clienți, cel puțin un birou trebuie să fie accesibil utilizatorilor de fotolii rulante și persoanelor mici de statură și cel puțin un birou trebuie să fie echipat cu un sistem cu bucle de inducție pentru aparate auditive.*

Caracteristicile unui birou accesibil sunt parametri din categoria a doua.

Mijloacele tehnice acceptabile pentru îndeplinirea cerinței sunt descrise în standardele incluse în lista din capitolul 5, indicele Q.

Pot fi utilizate alte standarde, în conformitate cu normele descrise la punctul 2.3.1.

*(2) Dacă între călători și vânzătorul de la casa de bilete există o barieră din sticlă, aceasta trebuie să fie amovibilă sau, în caz contrar, trebuie să fie prevăzută cu un interfon. Orice astfel de barieră trebuie să fie din sticlă transparentă.*

Se utilizează numeroase varietăți de bariere, nu toate din sticlă. Prin urmare, prin „sticlă” în contextul acestui parametru trebuie să se înțeleagă un material transparent. Acest termen poate fi extins la alte materiale, precum PMMA sau policarbonat.

Pentru evaluarea acestui parametru, prin „transparent” trebuie să se înțeleagă că permite o transmisie a luminii de cel puțin 50%.

Dacă există orificii în bariera transparentă care permit propagarea sunetului, nu este necesar un sistem interfon.



*(4) Dacă pe un traseu fără obstacole din cadrul unei gări sunt prevăzute distribuitoare automate de bilete, cel puțin un distribuitor trebuie să aibă o interfață accesibilă unui utilizator de fotoliu rulant sau unei persoane mici de statură.*

Caracteristicile distribuitoarelor automate de bilete sunt parametri din categoria a doua.

Mijloacele tehnice aplicabile pentru îndeplinirea cerinței sunt descrise în standardele incluse în lista din capitolul 5, indicele R.

Pot fi utilizate alte standarde, în conformitate cu normele descrise la punctul 2.3.1.

#### **2.4.10. Iluminat (punctul 4.2.1.9)**

*(1) Nivelul de iluminare din zonele exterioare ale gării trebuie să fie suficient pentru a facilita găsirea drumului și pentru a evidenția modificările de nivel, ușile și intrările.*

*(2) Nivelul de iluminare de-a lungul traseelor fără obstacole trebuie adaptat la sarcina vizuală a călătorului. Trebuie acordată o atenție deosebită modificărilor de nivel, ghișeelor de vânzare a biletelor și distribuitoarelor automate de bilete, birourilor de informații și dispozitivelor de afișare a informațiilor.*

Nivelurile de iluminare din zonele descrise sunt parametri din categoria a doua.

Mijloacele tehnice aplicabile pentru îndeplinirea cerinței sunt descrise în standardele incluse în lista din capitolul 5, indicele S.

Pot fi utilizate alte standarde, în conformitate cu normele descrise la punctul 2.3.1.

*(4) Iluminatul de siguranță trebuie să ofere o vizibilitate suficientă pentru evacuare și pentru identificarea echipamentelor de luptă împotriva incendiilor și de siguranță.*

Iluminatul de siguranță este un parametru din categoria a doua.

Mijloacele tehnice aplicabile pentru îndeplinirea cerinței sunt descrise în standardele incluse în lista din capitolul 5, indicele T.

Pot fi utilizate alte standarde, în conformitate cu normele descrise la punctul 2.3.1.

#### **2.4.11. Informații vizuale: semne, pictograme și informații imprimate sau dinamice (punctul 4.2.1.10)**

*(1) Trebuie furnizate următoarele informații:*

- *informații privind siguranța și instrucțiuni de siguranță;*

- *semne de avertizare, de interdicție și de obligativitate;*
- *informații privind plecarea trenurilor;*
- *identificarea serviciilor din gară, dacă este cazul, și a căilor de acces la aceste servicii.*

Informațiile referitoare la plecarea trenurilor înseamnă cel puțin plecarea programată. Nu este obligatoriu să se furnizeze ora exactă a plecării. Nu este obligatorie instalarea unui sistem de informații vizuale dinamice în gări și pe peroane.

*(2) Caracterele, simbolurile și pictogramele utilizate pentru informațiile vizuale trebuie să contrasteze cu fundalul pe care sunt aplicate.*

Contrastul cu fundalul este un parametru din categoria a doua. A se vedea punctul 2.3.2 din prezentul ghid de aplicare.

*(3) Trebuie instalate semne în toate punctele în care călătorii trebuie să ia o decizie privind traseul, precum și la anumite intervale de-a lungul traseului. Semnele, simbolurile și pictogramele trebuie aplicate în mod consecvent pe întreg traseul.*

Această cerință exprimă necesitatea furnizării unui nivel adecvat de informații necesar pentru luarea unei decizii. De exemplu, textul „Spre peroane” poate fi în general adecvat la primul punct de decizie în momentul intrării în gară, mai degrabă decât ar fi semnele specifice care indică fiecare peron individual.

Atunci când un traseu care duce la o zonă specifică este lung, se recomandă repetarea semnelor la intervale regulate (la aproximativ fiecare 100 m cel mult), astfel încât să se mențină încrederea călătorilor.

*(4) Informațiile privind plecarea trenurilor (inclusiv destinația, opririle intermediare, numărul peronului și ora) trebuie să fie disponibile în cel puțin un loc din gară, la o înălțime de maximum 160 cm. Această cerință se aplică indiferent dacă informațiile sunt furnizate pe suport imprimat sau în mod dinamic.*

Furnizarea de informații vizuale la o înălțime de 160 cm cel mult este destinată persoanelor cu deficiențe de vedere pentru care, în cazul informațiilor dinamice, formula care definește zona de utilizare a afișajelor [punctul 5.3.1.1 (3) din STI] nu este adecvată deoarece acestea pot vedea doar de la o distanță foarte scurtă. Astfel, acestea trebuie să își apropie foarte mult ochii de mesajul afișat.

În fiecare gară trebuie să existe un spațiu adecvat și disponibil pentru informații vizuale pentru aceste persoane. Administratorul gării/infrastructurii decide dacă furnizează informații imprimate sau dinamice.

Persoanele cu deficiențe de vedere trebuie să fie direcționate către acel loc de un sistem de ghidare adecvat.

*(6) Toate semnele de siguranță, de avertizare, de obligativitate și de interdicție trebuie să conțină pictograme.*

Pictogramele sunt semne care conțin doar simboluri grafice și/sau cifre într-un cadru cu o anumită semnificație.

Mijloacele tehnice pentru îndeplinirea cerinței sunt descrise în standardele incluse în lista din capitolul 5, indicele U.

Pot fi utilizate alte standarde, în conformitate cu normele descrise la punctul 2.3.1.

*(9) Următoarele pictograme și simboluri grafice specifice trebuie să prezinte simbolul fotoliului rulant, în conformitate cu apendicele N:*

- *dacă pe peron există informații privind configurația trenurilor, indicarea locului de îmbarcare pentru fotoliile rulante.*

Doar informațiile referitoare la configurația trenurilor vor conține o indicație referitoare la locul de îmbarcare pentru fotoliile rulate, prin utilizarea simbolului fotoliului rulant. Nu este necesară marcarea suprafeței peronului.

#### **2.4.12. Lățimea peronului și marginea peronului (punctul 4.2.1.12)**

*(1) Zona de pericol a unui peron începe la marginea peronului dinspre calea ferată și este definită ca fiind zona în care călătorii nu au voie să se aplece atunci când trec sau sosesc trenuri.*

Limitele zonei de pericol sunt definite în normele naționale.

*(3) Lățimea minimă a peronului, fără obstacole, trebuie să fie egală cu lățimea zonei de pericol plus lățimea celor două culoare de trecere opuse de 80 cm (160 cm). Această dimensiune se poate reduce treptat până la 90 cm la capetele peronului.*

Cerința referitoare la lățime se aplică atât peroarelor cu un singur fir de cale ferată, cât și peroarelor tip insulă.

### 2.4.13. Trecere pentru călători peste calea ferată către peroane (punctul 4.2.1.15)

– acolo unde căile de acces spre trecerile la nivel sunt echipate cu șicane de siguranță pentru a împiedica persoanele să traverseze în mod neintenționat/necontrolat calea ferată, lățimea minimă a pasarelelor în linie dreaptă și în șicană poate fi mai mică de 120 cm, cu un minimum de 90 cm; această lățime trebuie să fie suficientă pentru ca o persoană în fotoliu rulant să poată face manevre.

Schița de mai jos prezintă cele două soluții acceptabile atunci când spațiul este suficient pentru un fotoliu rulant. Prima alternativă este adaptată la peroane cu restricții de construcție.

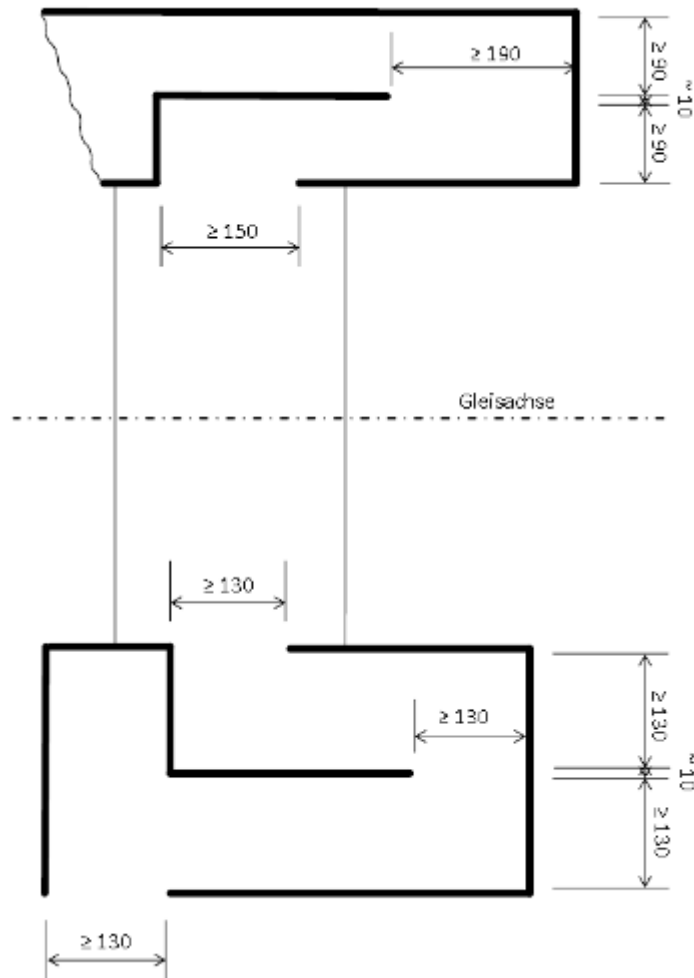


Figura 5: pasarelă și șicane pentru trecerile la nivel

#### 2.4.14. Element constitutiv de interoperabilitate: dispozitive de afișare (punctul 5.3.1.1)

*(1) Dispozitivele de afișare trebuie dimensionate pentru a reda numele fiecărei gări sau cuvinte din mesaje. Fiecare nume de gară sau cuvânt din mesaje trebuie să rămână afișat timp de cel puțin 2 secunde.*

Numele de gară pot fi afișate în întregime sau în formă abreviată dacă acest lucru este mai convenabil și dacă abrevierea este clară. Totuși, pentru evaluarea elementului constitutiv de interoperabilitate, nu este necesar să se cunoască ce nume de gară vor fi afișate de dispozitiv.

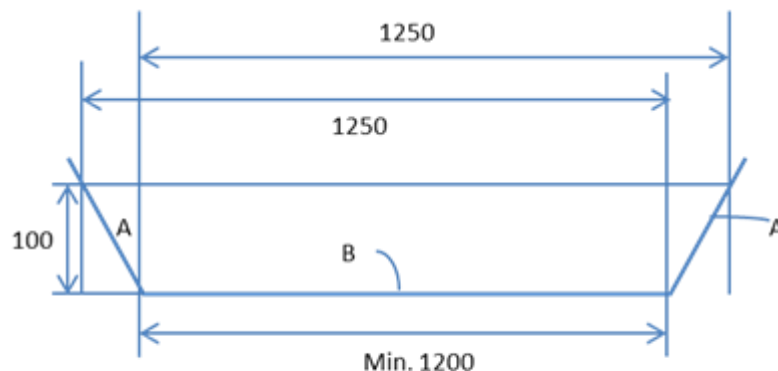
#### 2.4.15. Element constitutiv de interoperabilitate: ascensoare de peron (punctul 5.3.1.3)

*(5) La nivelul suprafeței, platforma ascensorului trebuie să aibă o lățime liberă de cel puțin 800 mm și o lungime de 1 200 mm. În conformitate cu apendicele M, trebuie să fie disponibilă o lungime suplimentară de 50 mm pentru picioare, la o înălțime de peste 100 mm deasupra platformei ascensorului, având în vedere orientarea atât către interior, cât și către exterior a utilizatorilor de fotolii rulante.*

*(14) Bariera de pe marginea de urcare (bariera exterioară), care funcționează ca o rampă de urcare atunci când ascensorul se află la nivelul solului, trebuie să fie suficientă atunci când este ridicată sau coborâtă ori trebuie prevăzut un sistem suplimentar care să împiedice un fotoliu rulant electric să treacă peste ea sau să o forțeze.*

Schița de mai jos prezintă o modalitate acceptabilă pentru conformitatea cu cerințele.

Lungimea suplimentară necesară pentru picioare: 1 250 mm care trebuie să fie asigurată la ambele capete ale peronului (atât pentru orientarea către interior, cât și pentru orientarea către exterior)



Key  
 A barrier  
 B lift platform

Figura 6: lungimea liberă a peronului

EN	RO
Min. 1200	Min. 1 200
Key	Legendă
A - barrier	A - barieră
B - lift platform	B – ascensor de peron

Pentru a împiedica trecerea peste barieră a unui fotoliu rulant acționat electric, se recomandă o înălțime de 100 mm (această valoare este prevăzută, de exemplu, în EN 1756-2:2004+A1:2009: Platforme cu oblon ridicător - Platforme ridicătoare care se montează pe vehicule pe roți – Cerințe de securitate – Partea 2: Platforme cu oblon pentru pasageri).

## 2.5. Subsistemul „material rulant”

### 2.5.1. Scaune (punctul 4.2.2.1)

(1) Toate scaunele aflate înspre culoarul de trecere trebuie prevăzute cu mânere sau cu bare de mână verticale sau alte elemente care pot fi utilizate pentru păstrarea echilibrului în cursul folosirii culoarului de trecere, cu excepția cazului în care scaunul, în poziție verticală, se află la o distanță de 200 mm de:

- spatele altui scaun orientat în sens opus, care este prevăzut cu un mâner sau cu o bară de mână verticală sau cu alte elemente care pot fi utilizate pentru păstrarea echilibrului;
- o bară de mână sau un perete despărțitor.

Atunci când scaunele sunt prevăzute cu mânere (însemnând componente fixate de scaun la ambele lor capete), nu este necesar ca acestea să respecte cerințele referitoare la barele de mână stipulate la punctul 4.2.2.9 din STI.

*(4) Mânerele sau celelalte elemente nu trebuie să aibă margini ascuțite.*

O margine ascuțită înseamnă o margine subțire care poate tăia sau un capăt sau o întrerupere abruptă a unei suprafețe care prezintă un potențial risc de vătămare a călătorilor în timpul utilizării normale.

## 2.5.2. Locurile prioritare (punctul 4.2.2.1.2.1)

*(1) Trebuie să fie desemnate ca locuri prioritare destinate utilizării de către persoanele cu handicap și de către persoanele cu mobilitate redusă nu mai puțin de 10% din scaune per clasă în fiecare garnitură de tren fixă sau vehicul individual.*

Numărul de scaune (din care se calculează cele 10%) include toate tipurile de scaune, cu excepția scaunelor strapontine din vestibul și a spațiilor reglementate pentru fotolii rulante. Spațiile pentru fotolii rulante, suporturile pentru stat în picioare și toate celelalte echipamente atunci când intenția nu este ca utilizatorul să stea complet așezat nu sunt considerate scaune.

Atunci când 10% din numărul de scaune nu este un număr întreg, numărul de scaune prioritare trebuie să fie rotunjit în sus.

Atunci când materialul rulant este prevăzut cu scaune pentru transferul din fotoliul rulant, acestea pot fi incluse în cele 10% scaune prioritare dacă îndeplinesc cerințele.

Atunci când materialul rulant este prevăzut cu scaune pliabile și scaune fixe, proporția de scaune prioritare care sunt pliabile nu trebuie să fie mai mare decât proporția de scaune de tip general care sunt pliabile.

*(3) Locurile prioritare trebuie amplasate în salonul pentru călători și în imediata apropiere a ușilor exterioare. În vehiculele sau garniturile de tren etajate, locurile prioritare pot fi amplasate la ambele etaje.*

Nu este necesar ca toate scaunele amplasate lângă ușile de acces să fie scaune prioritare. Nu este necesar nici ca toate scaunele prioritare să fie amplasate în imediata apropiere a ușilor de acces.

Pentru evaluarea acestui parametru în etapa de proiectare, organismele notificate trebuie să verifice doar dacă scaunele prioritare sunt identificate ca atare în configurația generală a vehiculului supus evaluării.

*(4) Nivelul echipamentelor montate pe locurile prioritare trebuie să fie același cu nivelul celor montate pe scaunele pentru uz general de același tip.*

*(5) Atunci când scaunele de un anumit tip sunt prevăzute cu brațe, locurile prioritare de același tip trebuie prevăzute cu brațe mobile,*

Prin „tip” se înțelege în acest context, de exemplu, un scaun de la clasa întâi sau de la clasa a doua, în rând sau față în față etc.

De exemplu, atunci când scaunele de la clasa a doua așezate în rând sunt prevăzute cu o tavă și un suport pentru reviste, scaunele prioritare de la clasa a doua vor fi, de asemenea, prevăzute cu tavă și suport pentru reviste.

*(6) Scaunele prioritare nu trebuie să fie strapontine.*

Un scaun strapontin este un scaun care se pliază în poziție verticală atunci când nicio persoană nu este așezată pe el.

### 2.5.3. Spații pentru fotolii rulante (punctul 4.2.2.2)

*(1) În funcție de lungimea unității, exceptând locomotiva sau vehiculul motor, în unitatea respectivă trebuie să existe cel puțin numărul de spații pentru fotolii rulante indicat în tabelul următor:*

<i>Lungimea unității</i>	<i>Numărul spațiilor pentru fotolii rulante per unitate</i>
<i>sub 30 m</i>	<i>1 spațiu pentru fotolii rulante</i>
<i>între 30 și 205 de metri</i>	<i>2 spații pentru fotolii rulante</i>
<i>între peste 205 și 300 de metri</i>	<i>3 spații pentru fotolii rulante</i>
<i>peste 300 de metri</i>	<i>4 spații pentru fotolii rulante</i>

*Tabelul 5: Numărul minim de spații pentru fotolii rulante în funcție de lungimea unității*

Prin „unitate” în acest context se înțelege un automotor sau o garnitură de tren sau mai multe exploatare ca tren sau o compunere de vagoane de călători cu o configurație predefinită. Unitățile pentru exploatare generală care sunt furnizate ca vehicule individuale nu trebuie să îndeplinească această cerință în conformitate cu capitolul 6 punctul 6.2.7 din STI PMR.

Prin urmare, la evaluarea acestor unități destinate utilizării în cadrul exploatării generale (de exemplu, vagoanele pentru călători), nu este necesară amplasarea de spații pentru fotolii rulante în fiecare vagon.

Astfel cum se specifică la punctul 6.2.7 din STI, este responsabilitatea întreprinderii feroviare să se asigure, la compunerea trenului, că sunt îndeplinite cerințele STI. Prin urmare, cerințele de mai sus trebuie să fie îndeplinite la nivel operațional.

*(6) Partea posterioară a spațiului pentru fotolii rulante trebuie să fie o structură sau un alt element acceptabil cu o lățime de cel puțin 700 mm. Înălțimea structurii sau a elementului în cauză trebuie să poată împiedica răsturnarea pe spate a unui fotoliu rulant care a fost poziționat cu spatele la structura sau la elementul respectiv.*



În unele țări, un spațiu tipic pentru fotolii rulante ar include un suport pentru spate, pe lângă această structură obligatorie. Suportul pentru spate este mai înalt și mai îngust decât structura. Această măsură nu este interzisă, cu condiția ca o structură aflată sub suportul pentru spate să fie conformă cu cerința de mai sus.

*(10) În trenurile cu o viteză prin construcție mai mare de 250 km/h, cu excepția trenurilor etajate, trebuie să fie posibil ca un utilizator de fotoliu rulant care ocupă un spațiu pentru fotolii rulante să se poată muta pe un scaun pentru călători, care trebuie să fie echipat cu un braț mobil. Această mutare este realizată în mod autonom de utilizatorul fotoliului rulant. În acest caz, este permis ca scaunul însoțitorului să se afle pe alt rând. Această cerință se aplică într-o proporție maximă egală cu numărul de spații pentru fotolii rulante per unitate specificat în tabelul 5.*

Acest parametru afectează configurația spațiului pentru fotoliul rulant. Spre deosebire de accesul la toaletă, nu este obligatoriu să se permită abordarea scaunelor de transfer atât dinspre partea frontală, cât și din lateral. Una dintre cele două variante este suficientă. Nu este necesară asistența pentru transfer din partea personalului, acesta este realizat fie autonom, fie cu ajutorul însoțitorului.

După transfer, fotoliul rulant poate rămâne lângă scaun dacă nu creează un obstacol pentru alți călători. Nu este necesar niciun spațiu de depozitare sau de fixare. Se înțelege că este posibil ca din scaunul de transfer să nu poată fi accesat dispozitivul de solicitare a ajutorului.

Scaunele de transfer pot fi scaune pliabile (cu două poziții stabile – nepliat sau pliat). Acestea nu pot fi scaune strapontine.

*(13) Dispozitivul de solicitare a ajutorului nu trebuie plasat într-un loc îngust care să împiedice o acționare imediată intenționată cu palma mâinii, dar poate fi protejat împotriva utilizării neintenționate.*

*(14) Interfața dispozitivului de solicitare a ajutorului trebuie să fie cea definită la punctul 5.3.2.6.*

Punctul 5.3.2.6 definește cerințele pentru elementul constitutiv de interoperabilitate „dispozitiv de solicitare a ajutorului”. În special, dispozitivul trebuie „să fie indicat printr-un semn cu un fundal verde sau galben (în conformitate cu specificația menționată în apendicele a, indicele 10 din STI) și cu un simbol alb reprezentând un clopot sau un telefon”; Acest simbol este specific pentru dispozitivul de solicitare a ajutorului existent în spațiul pentru fotoliul rulant, toaleta universală și compartimentele de dormit accesibile fotoliilor rulante. Nu este necesară amplasarea acestuia lângă alte dispozitive de comunicare care pot fi prevăzute în tren.

Prin „acționare imediată intenționată cu palma mâinii” se înțelege acționarea cu palma mâinii printr-o singură acțiune din partea utilizatorului. „Imediată” înseamnă aici „fără o acționare anterioară” și nu „în termen de x secunde”.

#### 2.5.4. Uși exterioare (punctual 4.2.2.3.2)

*(1) Ușile care urmează să fie utilizate pentru accesul fotoliilor rulante trebuie marcate în mod clar cu un semn în conformitate cu apendicele N.*

Semnul necesar este semnul universal pentru fotolii rulante, ale cărui specificații sunt prevăzute în apendicele A, indicele 12 din STI. Acesta trebuie să fie amplasat doar pe ușa de acces pentru fotolii rulante sau foarte aproape de aceasta. Nu este necesară repetarea semnului în fiecare vagon cu o săgeată direcțională care să indice în ce direcție se află ușa pentru accesul fotoliilor rulante.

### 2.5.5. Uși interioare (punctul 4.2.2.3.3)

*(6) Dacă mai mult de 75% din suprafața unei uși este confecționată din material transparent, aceasta trebuie să fie marcată clar cu indicatori vizuali.*

Există mai multe posibilități pentru marcarea clară a acestor uși transparente. Exemple pot fi găsite în standardele incluse în lista din capitolul 5, indicele N.

Pentru acest parametru al materialului rulant, se aplică principiile explicate la punctul 2.3.1 și, prin urmare, soluțiile echivalente la standardele din lista de mai sus sunt, de asemenea, acceptabile.

### 2.5.6. Toalete (punctul 4.2.2.5)

*(1) Dacă în tren sunt instalate toalete, trebuie prevăzută o toaletă universală care să fie accesibilă din spațiul pentru fotolii rulante.*

*(4) Dacă în tren sunt instalate toalete, trebuie prevăzut un spațiu pentru schimbarea scutecelor bebelușilor.*

La evaluarea unităților destinate utilizării în regim de exploatare generală (respectiv evaluarea vagoanelor de călători), nu este necesar să se prevadă toalete universale sau spații pentru schimbarea scutecelor bebelușilor în fiecare vagon prevăzut cu toalete standard.

Astfel cum se specifică la punctul 6.2.7 din STI, este responsabilitatea întreprinderii feroviare să se asigure, la compunerea trenurilor, că cerințele STI sunt îndeplinite. Prin urmare, cerințele de mai sus trebuie să fie îndeplinite la nivelul exploatării.

### 2.5.7. Culoare de trecere (punctul 4.2.2.6)

*(1) De la intrarea în vehicul, secțiunea culoarului de trecere trebuie să fie după cum urmează:*

- prin vehicule, în conformitate cu figura J1 din apendicele J;*
- între vehiculele comunicante ale unei singure garnituri de tren, în conformitate cu figura J2 din apendicele J;*
- către și dinspre ușile accesibile fotoliilor rulante, spațiile pentru fotolii rulante și zonele accesibile fotoliilor rulante, inclusiv cușetele și toaletele universale, dacă există, în conformitate cu figura J3 din apendicele J.*

Utilizatorii fotoliilor rulante pot avea acces în mai multe spații în interiorul trenului: vestibulul specific și spații specifice ca cerință minimă, toalete, atunci când acestea există, cușete etc. Configurația trenului trebuie să fie suficientă pentru a se evita situațiile în care utilizatorul fotoliului rulant se poate găsi într-un spațiu din care nu poate înainta.

(2) *Nu este necesar ca cerința privind înălțimea minimă să fie verificată în:*

- *toate spațiile vehiculelor etajate;*
- *pasajele de intercomunicație și spațiile din zona ușilor vehiculelor fără etaj;*

*În aceste spații se acceptă o înălțime redusă ca urmare a unor constrângeri de ordin structural (gabarit, spațiul fizic).*

Cifrele furnizate în apendicele J se aplică zonelor destinate călătorilor care stau pe scaune sau în picioare din vagoanele neetajate. Se acceptă ca în anumite locuri din vagoanele neetajate, înălțimea minimă specificată să nu fie îndeplinită: pasajele de intercomunicație și spațiile din zona ușilor vehiculelor sunt astfel de locuri. Înălțimea minimă poate să nu fie îndeplinită nici în vehiculele etajate.

În acest caz, STI nu specifică nicio valoare minimă și se solicită organismelor notificate să nu verifice înălțimea, ci doar lățimea culoarului de trecere.

(3) *Un spațiu de întoarcere, cu un diametru de cel puțin 1 500 mm, trebuie prevăzut în apropierea spațiului pentru fotolii rulante și în alte locuri în care fotoliile rulante trebuie să se întoarcă la 180°. Spațiul pentru fotolii rulate poate fi inclus în cercul de întoarcere.*

Acest punct nu se aplică modulelor de toaletă care au propriile lor cerințe. Se aplică doar coridoarelor din cadrul trenului.

Notă: chiar și pentru o întoarcere de 180°, este necesar un spațiu de întoarcere de 360°, cu un diametru de 1 500 mm.

## 2.5.8. Semne, pictograme și informații tactile (punctul 4.2.2.7.2)

(3) *Următoarele pictograme specifice trebuie să prezinte simbolul fotoliului rulant, în conformitate cu apendicele N:*

- *informațiile de direcție către amenajările accesibile fotoliilor rulante;*
- *indicarea amplasării ușii accesibile fotoliilor rulante în afara trenului;*
- *indicarea spațiului pentru fotolii rulante în interiorul trenului;*
- *indicarea toaletelor universale*

*Simbolurile pot fi combinate cu alte simboluri (de exemplu: numărul vagonului, toaletă etc.).*

Semnul necesar este semnul internațional al fotoliului rulant în conformitate cu specificațiile menționate în apendicele A, indicele 12 din STI.

### 2.5.9. Mâini curente (punctul 4.2.2.9)

(5) Aceste mâini curente trebuie să fie:

- mâini curente verticale care se află la 700-1 200 mm de la pragul primei trepte, pentru toate ușile exterioare;
- mâini curente suplimentare, la o înălțime de 800-900 mm deasupra primei trepte utilizabile și paralele cu linia muchiei treptei pentru ușile care au mai mult de două trepte de acces.

Punctul de referință pentru orice măsurătoare referitoare la mâinile curente este centrul mâinii curente.

### 2.5.10. Poziția treptei pentru intrarea și ieșirea din vehicul (punctul 4.2.2.11.1)

(1) Trebuie demonstrat faptul că punctul situat în poziție centrală pe muchia treptei de urcare a fiecărei uși de acces pentru călători de pe ambele părți ale unui vehicul în stare de funcționare, cu roți noi și așezat central pe șine este poziționat în interiorul suprafeței identificate ca „poziția treptei” („step location”) în figura 1 de mai jos.

Treapta de acces înseamnă în această clauză prima treaptă a unui vehicul pe care o utilizează un călător pentru a urca sau a coborî dintr-un tren. Aceasta va fi în mod normal treapta care se află cel mai aproape de marginea peronului. Aceasta poate fi o treaptă fixă sau escamotabilă.

(2) Valorile  $bq_0$ ,  $\delta h$ ,  $\delta v^+$  și  $\delta v^-$  depind de tipul de peron la care este destinat să oprească materialul rulant. Acestea sunt următoarele:

- $bq_0$  se calculează pe baza gabariturii de liberă trecere al liniei pe care este destinat să circule trenul, în conformitate cu specificația menționată în apendicele A, indicele 8. Gabaritele de liberă trecere sunt definite în capitolul 4.2.3.1 din STI INF;
- $\delta h$ ,  $\delta v^+$  și  $\delta v^-$  sunt definite în tabelele 7-9.

Spațiul gol orizontal  $\delta_h$  se calculează în conformitate cu EN 15273-1:2013, anexa H1.

Spațiul gol vertical  $\delta_v$  trebuie calculat luând în considerare:

- înălțimea nominală a peronului în conformitate cu STI INF: 2013 punctul 4.2.9.2;
- înălțimea nominală a intrării în vehicul deasupra căii ferate, în conformitate cu desenul de construcție al vehiculului, cu masa prin construcție conform definiției din EN 15663:2009 (a se vedea punctul 6.2.3.2 din STI PMR);

- supraînălțarea căii ferate este zero.

### 2.5.11. Trepte de intrare/ieșire (punctul 4.2.2.11.2)

(2) Treptele interioare pentru accesul în exterior trebuie să aibă o adâncime de cel puțin 240 mm între marginile verticale ale treptei și o înălțime maximă de 200 mm. Înălțimea fiecărei trepte poate fi mărită la cel mult 230 mm dacă se poate demonstra faptul că astfel se obține o reducere cu o treaptă a numărului total de trepte necesare.

(5) O treaptă de acces în exterior, fixă sau escamotabilă, trebuie să aibă o înălțime de cel mult 230 mm între trepte și o adâncime de cel puțin 150 mm.

(8) Materialul rulant care este prevăzut să oprească, în condiții de exploatare normală, la peroane existente cu o înălțime mai mică de 380 mm și care are ușile de intrare pentru călători situate deasupra boghiurilor nu trebuie să se conformeze cu punctele 2 și 5 de mai sus, dacă se poate demonstra faptul că astfel se obține o repartizare mai uniformă a înălțimii treptelor.

Principiul de bază al parametrului 4.2.2.11.2 (8) este acela că nu se poate impune materialului rulant să compenseze toate deficiențele infrastructurii comparativ cu sistemul vizat.

Atunci când peronul are o înălțime mai mică de 380 mm, se permite ca materialul rulant să nu respecte cerințele (2) și (5), cu condiția să se obțină astfel o mai bună distribuție a înălțimii treptelor. STI nu impune existența a patru trepte în acest caz, deoarece prezența boghiurilor face acest lucru imposibil. De asemenea, este foarte dificilă respectarea cerinței privind conformitatea cu cerința care impune trepte cu o adâncime de 240 mm.

În consecință, accesul în acest material rulant poate rămâne dificil. Totuși, nu a fost intenția STI să se renunțe complet la acel tip de arhitectură care prezintă anumite avantaje în termeni de capacitate. În cele din urmă, infrastructura ar trebui să fie adaptată pentru a fi îndeplinite în mai mare măsură cerințele de accesibilitate impuse sistemului feroviar.

Trebuie remarcat, de asemenea, că STI revizuită autorizează efectuarea de inventare ale activelor și a unui plan de implementare în vederea îmbunătățirii accesibilității. Având în vedere durata de viață a materialului rulant, propunerea unei astfel de proiectări este probabil o strategie pe termen scurt.

### 2.5.12. Treaptă escamotabilă și punte de legătură (punctul 4.2.2.12.1)

(4) Treapta escamotabilă sau puntea de legătură trebuie să fie complet desfășurată înainte ca deschiderea ușii să permită călătorilor să treacă și, invers, retragerea treptei sau a punții poate începe numai atunci când deschiderea ușii nu mai permite trecerea călătorilor.

Din punctul de vedere al exploatării, nu este necesar ca treapta escamotabilă să fie activată la fiecare secvență de deschidere/închidere a ușilor.

Organismele notificate sunt invitate să țină seama de acest lucru la evaluarea acestui parametru.

### 2.5.13. Element constitutiv de interoperabilitate: interfața dispozitivului de comandă a ușilor (punctul 5.3.2.1)

*(2) El trebuie să poată fi identificat prin atingere (de exemplu, marcaje tactile); această identificare trebuie să indice funcționalitatea.*

De exemplu, funcționalitatea „deschidere ușă” poate fi identificată prin următoarele simboluri „< >”, în timp ce închiderea ușii poate fi identificată prin semnul opus „> <”.

### 2.5.14. Element constitutiv de interoperabilitate: toalete standard și universale: parametri comuni (punctul 5.3.2.2)

*(1) Orice dispozitiv de comandă, inclusiv pentru sistemul de spălare a vasului de toaletă, trebuie să contrasteze cu suprafața de fundal și trebuie să poată fi identificat prin atingere.*

Ar trebui să se prevadă o excepție pentru dispozitivele controlate prin infraroșu. În astfel de cazuri, pictograma trebuie să poată fi identificată prin atingere, nu și dispozitivul în sine.

### 2.5.15. Element constitutiv de interoperabilitate: toalete universale (punctul 5.3.2.4)

*(10) Toate elementele de amenajare trebuie să fie ușor accesibile unei persoane în fotoliu rulant.*

Elementele de amenajare sunt: suport pentru hârtie igienică, buton pentru spălarea vasului de toaletă, chiuvetă, recipient pentru săpun lichid, oglindă, robinet de apă și aparat de uscare a mâinilor (sau prosoape de hârtie, atunci când nu există un aparat de uscare a mâinilor).

În mod intenționat, în STI nu există nicio mențiune referitoare la poziția din care utilizatorul fotoliului rulant poate ajunge la aceste elemente de amenajare: preferințele naționale diferă prea mult cu privire la acest subiect pentru a se putea ajunge la o poziție comună la nivel european. Prin urmare, se acceptă pentru conformitatea cu STI ca aceste elemente de amenajare să fie accesibile din fotoliul rulant sau de la vasul de toaletă.

### 2.5.16. Element constitutiv de interoperabilitate: dispozitive de afișare (punctul 5.3.1.1)

*(1) Dispozitivele de afișare trebuie dimensionate pentru a reda numele fiecărei gări sau cuvinte din mesaje. Fiecare nume de gară sau cuvânt din mesaje trebuie să rămână afișat timp de cel puțin 2 secunde.*

Numele de gară pot fi afișate în formă completă sau abreviată, dacă este mai convenabil și dacă abrevierea este clară. Totuși, pentru evaluarea elementului constitutiv de interoperabilitate, nu este necesar să se cunoască ce nume de gări vor fi afișate de dispozitiv.



### 2.5.17. Element constitutiv de interoperabilitate: masa pentru schimbarea scutecelor bebelușilor (punctul 5.3.2.5)

*(3) Trebuie să fie posibilă strângerea acesteia în poziție pliată cu o singură mână, utilizând o forță care nu depășește 25 N.*

Metodologia pentru evaluarea acestui parametru este prezentată în standardele incluse în lista din capitolul 5, indicele V.

### 2.5.18. Element constitutiv de interoperabilitate: dispozitive de asistență la îmbarcare: ascensoare la bord (punctul 5.3.2.10)

*(2) Suprafața platformei ascensorului trebuie să fie antiderapantă. La nivelul suprafeței, platforma ascensorului trebuie să aibă o lățime liberă de cel puțin 760 mm și o lungime de 1 200 mm. În conformitate cu apendicele M, trebuie să fie disponibilă o lungime suplimentară de 50 mm pentru picioare, la o înălțime de peste 100 mm deasupra platformei ascensorului, având în vedere orientarea atât către interior, cât și către exterior a utilizatorilor de fotolii rulante.*

*(12) Bariera de pe marginea de urcare (bariera exterioară), care funcționează ca o rampă de urcare atunci când ascensorul se află la nivelul solului, trebuie să fie suficientă atunci când este ridicată sau coborâtă ori trebuie prevăzut un sistem suplimentar care să împiedice un fotoliu rulant electric să treacă peste ea sau să o forțeze. Trebuie să fie posibilă strângerea acesteia în poziție pliată cu o singură mână, utilizând o forță care nu depășește 25 N.*

A se vedea punctul 2.4.15 pentru explicații.

## 2.6. Norme de exploatare (punctele 4.4.1 și 4.4.2)

*Următoarele norme de exploatare nu fac parte din evaluarea subsistemelor.*

Se reamintește că respectarea acestor norme nu trebuie să fie verificată la evaluarea subsistemului sau a elementului constitutiv de interoperabilitate. Prin urmare, clarificările de mai jos nu se adresează organismelor notificate, ci solicitanților.

*Reclamele nu trebuie combinate cu informațiile privind ruta.*

În funcție de caracteristicile operaționale, reclamele și informațiile privind ruta pot fi separate fizic (nu se vor afla pe același dispozitiv de afișare) sau pot fi afișate pe același dispozitiv de afișare, dar nu în același timp.

*Trebuie implementate norme de exploatare care să asigure coerența între informațiile vizuale și verbale esențiale (a se vedea punctele 4.2.1.10 și 4.2.1.11). Personalul care face anunțuri trebuie să respecte procedurile standard pentru a obține o coerență deplină a informațiilor esențiale.*

Informațiile esențiale sunt informațiile referitoare la plecarea trenurilor (destinația, ora plecării și întârzierile, numărul peronului).

#### *Accesul la locurile prioritare și rezervarea acestora*

*Există două condiții posibile în legătură cu locurile clasificate ca „prioritare”: (i) nerezervat și (ii) rezervat (a se vedea punctul 4.2.2.1.2). În cazul (i), normele de exploatare trebuie să se adreseze altor călători (prin instalarea de semne), solicitând acestora să se asigure că se acordă prioritate tuturor persoanelor cu handicap și persoanelor cu mobilitate redusă care sunt definite ca având dreptul să utilizeze aceste locuri și că locurile prioritare ocupate sunt cedate dacă este cazul. În cazul (ii), întreprinderea feroviară trebuie să implementeze norme de exploatare pentru a se asigura că sistemul de rezervare a biletelor este echitabil în ceea ce privește persoanele cu handicap și persoanele cu mobilitate redusă...*

În cazul în care locurile trebuie să fie rezervate în mod obligatoriu [cazul (ii)], semnele nu sunt necesare în tren. Sistemul de eliberare a biletelor va dispune de informațiile referitoare la numerele locurilor care corespund locurilor prioritare.

- *Norme pentru anunțarea destinației finale și a următoarei opriri*

*Trebuie implementate norme de exploatare pentru a se asigura faptul că următoarea oprire este anunțată cu cel puțin 2 minute înainte de oprirea efectivă (a se vedea punctul 4.2.2.7).*

Pot exista norme de exploatare care prevăd ca un membru al personalului să informeze individual călătorii cu privire la următoarea oprire atunci când ajung la destinație (cazul trenurilor de noapte). În acest caz, nu este necesară operarea semnalelor sonore prevăzute la punctul 4.2.2.7.

## **2.7. Semne pentru PMR (apendicele N)**

### *Semnul internațional pentru fotoliu rulant*

*Semnul care identifică zonele accesibile fotoliilor rulante trebuie să includă un simbol în conformitate cu specificațiile menționate în apendicele A, indicele 12.*

### *Semn pentru bucle de inducție*

*Semnul care indică unde sunt instalate buclele de inducție trebuie să includă un simbol în conformitate cu specificația menționată în apendicele A, indicele 13.*

### *Semn pentru locuri prioritare*



*Semnul care indică unde sunt locurile prioritare trebuie să includă simbolurile din figura N1.*

Atunci când este necesar ca semnul să includă un simbol „în conformitate cu”, aceasta se referă doar la simbol (desen) și nu se referă la întregul semn. Aceasta înseamnă că forma pictogramei nu este în mod necesar un pătrat cu unghiuri drepte, astfel cum se arată în STI sau în standardele de referință, ci poate avea, de exemplu, colțuri rotunjite. Ceea ce este important este ca desenul din interior să existe și să fie conform.

*Semnele prevăzute la punctul 4.2.1.10 trebuie să prezinte un fond albastru închis și un simbol alb. Albastrul închis trebuie să aibă un contrast de 0,6 față de culoarea albă.*

Culoarea albastru închis care ar avea tentă de negru este acceptabilă cu condiția menținerii unui contrast > 0,6.

## 3. EVALUAREA CONFORMITĂȚII

### 3.1. Evaluarea parametrilor din categoria a doua

Standardele internaționale și europene reprezintă nivelul tehnologic actual sau punctul de referință pentru accesibilitate. Prin urmare, conformitatea cu aceste standarde este abordarea cea mai ușoară, cea mai clară și, în numeroase cazuri, cea mai puțin costisitoare.

Atunci când solicitantul alege să nu aplice acest standard, această abordare este acceptabilă. Totuși, pot fi necesare eforturi suplimentare pentru a justifica atingerea unui nivel echivalent în ceea ce privește accesibilitatea.

Aplicarea unei norme sau a unui standard național, regional sau local preexistent sau a unei norme validate adoptate de o întreprindere, atunci când această normă a fost aplicată în mod frecvent în alte spații publice, este acceptabilă. Într-un astfel de caz, echivalența constă doar în demonstrarea faptului că norma sau standardul se aplică deja în mod frecvent în infrastructura feroviară/gări sau în alte spații publice sau că este obligatorie (obligatoriu) prin lege.

Atunci când un solicitant decide să nu aplice nici standardele internaționale sau europene, nici o normă sau un standard național, local sau validat la nivel de întreprindere, ci o altă normă, echivalența poate fi demonstrată prin:

- aplicarea procesului „soluției inovatoare” descris la articolul 7 din Regulamentul (UE) NR. 1300/2014 al Comisiei sau
- efectuarea de prototipuri și încercări: încercările implică grupuri reprezentative de PMR care prezintă tipuri diferite de mobilitate redusă.

Figura de mai jos ilustrează posibilitățile pe care le are la dispoziție un solicitant pentru îndeplinirea unei cerințe din STI și norma generală pentru verificarea conformității cu STI în fiecare caz.

Prima casetă referitoare la decizie este cea obligatorie, însemnând că, atunci când cerința este detaliată din punct de vedere tehnic, trebuie să fie respectată.

Apoi, diferitele posibilități sunt enumerate în ordinea ușurinței de demonstrare a conformității, nu în ordinea acceptabilității soluției: toate soluțiile sunt acceptabile în egală măsură și niciuna dintre ele nu va fi considerată preferabilă altora.

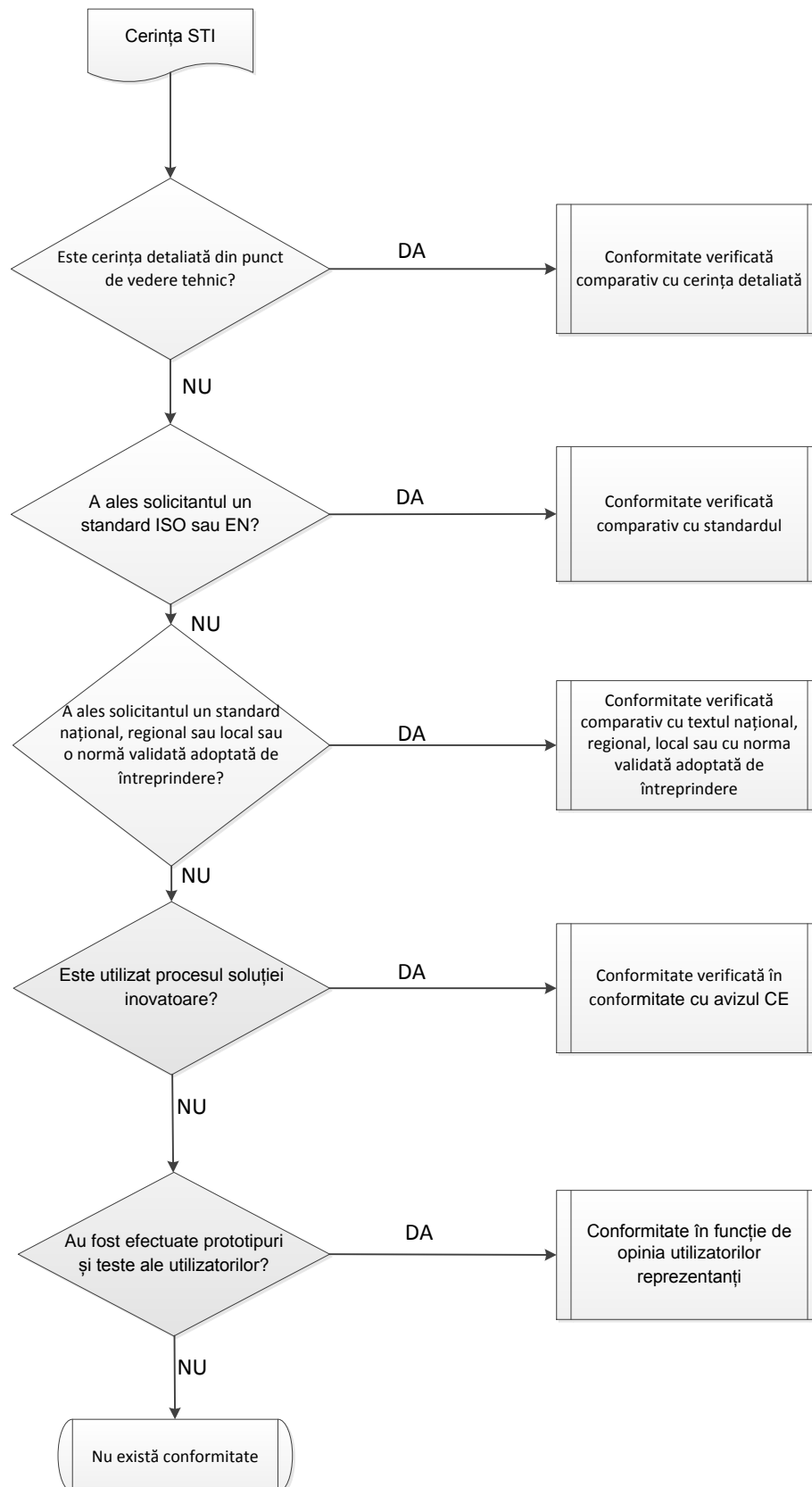


Figura 7: mijloace acceptabile de conformitate

### 3.2. Etapele evaluării

#### 6.2.4. Soluții tehnice care oferă prezumția de conformitate în etapa de proiectare

*Cu privire la prezenta STI, subsistemul „infrastructură” poate fi considerat un ansamblu alcătuit dintr-o succesiune de subcomponente recurente, cum ar fi:*

- *spații de parcare;*
- *uși și intrări, obstacole transparente cu marcajul aferent;*
- *benzi podotactile, informații tactile de-a lungul traseelor fără obstacole;*
- *rampe și scări cu mâini curente;*
- *montarea și evidențierea mobilierului;*
- *ghișee de emitere a biletelor sau de informații;*
- *distribuitoare de bilete și aparate de taxat bilete;*
- *informații vizuale: semne, pictograme, informații dinamice;*
- *peroane, inclusiv capetele și marginile, adăposturile și zonele de așteptare, atunci când sunt prevăzute;*
- *treceri la nivel cu calea ferată.*

*Pentru aceste subcomponente ale subsistemului „infrastructură”, prezumția de conformitate poate fi evaluată în etapa de proiectare, înainte și în mod independent de orice proiect anume. O declarație de verificare intermediară (ISV) trebuie emisă de un organism notificat în etapa de proiectare.*

Un solicitant poate defini o soluție standard pentru a acoperi fiecare dintre punctele enumerate mai sus (a căror listă nu este exhaustivă). De exemplu, un solicitant poate proiecta un birou standard accesibil și poate solicita verificarea acestui proiect de către un organism notificat care va emite o ISV pentru acest „birou accesibil”.

După emiterea acestei ISV, solicitantul poate instala „biroul accesibil” verificat în orice gară nouă, renovată sau modernizată, fără alte verificări.

*Caracteristicile subsistemului de evaluat în cursul fazelor relevante sunt indicate în apendicele E la prezenta STI, tabelul E.1 pentru subsistemul „infrastructură” și tabelul E.2 pentru subsistemul „material rulant”. Solicitantul trebuie să confirme faptul că fiecare subsistem produs este conform tipului.*

În tabelul E1, rândul intitulat „traseu fără obstacole” se referă la punctele 4.2.1.2.1 „Circulația pe orizontală” și 4.2.1.2.2 „Circulația pe verticală” din STI.

\*\*\*\*\*

În ceea ce privește dispozitivele de asistență la îmbarcare de pe peroane (punctul 4.2.1.14 din STI), singurul parametru care trebuie verificat este depozitarea sigură a acestor dispozitive de asistență la îmbarcare și absența pericolului de obstrucționare a călătorilor. Acest punct 4.2.1.14 nu este menționat în tabel deoarece nu este necesar să fie verificat de un organism notificat.

## 4. IMPLEMENTARE

### 4.1. Aplicarea acestei STI la infrastructura nouă (punctul 7.1.1)

*Prezenta STI nu se aplică gărilor noi pentru care a fost deja acordată o autorizație de construcție sau care fac obiectul unui contract de lucrări de construcție deja semnat sau în ultima fază a procedurii de licitație la data aplicării prezentei STI. Oricum, în astfel de cazuri trebuie aplicată STI PMR 2008, conform domeniului său de aplicare definit. Pentru proiectele de gări în cazul cărora va trebui aplicată STI PMR 2008, este permisă (dar nu obligatorie) utilizarea versiunii revizuite, fie integral, fie pentru anumite secțiuni; în cazul aplicării limitate la anumite secțiuni, solicitantul trebuie să justifice și să documenteze faptul că cerințele aplicabile rămân consecvente, iar acest lucru trebuie aprobat de organismul notificat.*

STI revizuită poate fi utilizată pentru proiectele de gări care ar trebui în mod normal să fie evaluate în conformitate cu STI 2008; în aceste cazuri, nu este necesară aplicarea STI în totalitate. Pot exista motive pentru care aceasta poate să nu fie aplicată în totalitate: de exemplu, lucrările civile pot fi avansate, fiind deja montate uși de intrare de 800 mm, ceea ce face dificilă utilizarea STI revizuite care impune 90 cm. Acest lucru nu trebuie să împiedice solicitantul să utilizeze noua STI pentru marcarea acestor uși, de exemplu.

În acest caz, este necesar să se asigure consecvența combinării STI-urilor și că această combinație nu determină contradicții sau dispariția anumitor parametri. Solicitantul va justifica acest lucru, iar un organism notificat trebuie să emită o aprobare.

*În cazurile în care gări care au fost închise o perioadă lungă transportului de călători sunt redat în exploatare, această situație poate fi tratată ca o reînnoire sau o modernizare în conformitate cu punctul 7.2.*

Scopul acestei clauze este de a clarifica situația redeschiderii gărilor în contexte precum redeschiderea liniilor. În cazul în care o gară este redeschisă pentru deservirea călătorilor după ce a fost închisă deoarece nu se furniza niciun serviciu, aceasta nu trebuie considerată a fi o gară nouă care face obiectul conformității depline cu cerințele din capitolul 4, ci o gară existentă modernizată, sub rezerva îmbunătățirii progresive a accesibilității, inclusiv conformitatea cu STI doar pentru acele părți care sunt modernizate.

## 5. SPECIFICAȚII ȘI STANDARDE APLICABILE

Standardele internaționale și europene voluntare care au fost identificate în timpul procesului de elaborare a STI sunt prezentate în tabelul de mai jos, coloana „Clauza (clauzele) standardului nr.”; în măsura în care este posibil, este identificată clauza din standard care este relevantă pentru evaluarea conformității cu cerința STI. În plus, în coloana „Scop” este furnizată o scurtă explicație referitoare la scopul trimiterii la standard.

Tabelul va fi revizuit cu regularitate, pentru a se ține seama de standardele armonizate noi sau revizuite.

În special, se preconizează publicarea unei serii de standarde europene referitoare la accesibilitate în 2015 sau 2016; această anexă va fi adaptată după publicarea acestora. Până la publicarea standardelor, anumite metodologii specifice din aceste standarde sunt disponibile în anexa 2.

Indice	Caracteristicile care trebuie evaluate	Clauza (clauzele) standardului nr.	Scop
A	Contrast	ISO 21542:2011, punctele 13.5, 35, 40.6	
		A se vedea apendicele 2, punctul 1	
B	Auto-contrast	A se vedea apendicele 2, punctul 1	
C	Caracter tactil	ISO 21542:2011, punctele 40.10 - 40.13	Pentru caracteristicile detaliate ale semnelor tactile
D	Benzi podotactile	ISO 21542:2011, anexa A	
		ISO 23599:2012	
		ISO 21542:2011, punctul 13.5	Pentru detalii privind benzile podotactile pentru scări
E	Lizibilitatea unui set de caractere	A se vedea apendicele 2, punctul 2	
		ISO 21542:2011, punctul 40.5	Cu excepția paragrafului referitor la distanța de citire și înălțimea literelor
F	Acționarea cu palma mâinii	A se vedea apendicele 2, punctul 3	
G	Caracterul antiderapant al pardoselilor	A se vedea apendicele 2, punctul 4	Se aplică pentru evaluarea dispozitivelor de asistență la îmbarcare și a treptelor de acces ale materialului rulant.
		EN 14041:2004	

Indice	Caracteristicile care trebuie evaluate	Clauza (clauzele) standardului nr.	Scop
		DIN 51130	O categorie R9 și superioară este acceptabilă, R10 și superioară în zonele toaletelor, dacă există. Pentru zonele protejate de condițiile meteorologice în afara unei clădiri (de exemplu, peroane) se aplică cel puțin categoria R10. Pentru zonele exterioare (de exemplu, peroane) care nu sunt protejate împotriva condițiilor meteorologice, se aplică R11 sau R10 / V4.
		NF XP 05-011	Este acceptabilă o categorie PC6 și superioară, PC10 și superioară în cazul zonelor toaletelor, dacă există.
		EN 13893:2002	Un coeficient dinamic de frecare de 0,3 și superior este acceptabil.
		CEN/TS 16165:2012	Determinarea caracterului antiderapant al suprafețelor pietonale – Metode de evaluare
H	Caracterul antiderapant al suprafețelor solului	EN 1338 Blocuri de pavaj din beton – Cerințe și metode de încercare	
		EN 1339 Dale de pavaj din beton – cerințe și metode de încercare	
		EN 1341 Dale din piatră naturală pentru pavaj exterior – cerințe și metode de încercare	
		CEN/TS 16165:2012	Determinarea caracterului antiderapant al suprafețelor pietonale – Metode de evaluare
I	Caracterul antiderapant al dispozitivelor de asistență la îmbarcare și treptelor de acces	A se vedea apendicele 2, punctul 4	Se aplică pentru evaluarea dispozitivelor de asistență la îmbarcare și a treptelor de acces ale materialului rulant.
J	Spații de parcare	ISO 21542:2011, § 6	Punctele 6.2 și 6.3 sunt utilizate pentru evaluare. Alte puncte pot fi utilizate pentru orientări, dar nu trebuie să fie evaluate.



Indice	Caracteristicile care trebuie evaluate	Clauza (clauzele) standardului nr.	Scop
K	Reflectanța pardoselii	ISO 2813:1999	Un nivel de luciu de 50 sau mai puțin este acceptabil.
L	Rampe	ISO 21542:2011, punctul 8.2	Tabelele 2 și 3 pentru înclinația maximă și lungimea maximă a rampelor
L1	Înălțimea mâinii curente	ISO 21542:2011, punctul 14.5	
M	Dispozitive de acționare a ușilor	ISO 21542:2011, punctul 18.1, punctele 36.1-36.6	Cu excepția punctelor 18.1.1 pentru lățimea ușii, 18.1.5, 18.1.6, 18.1.7 și 18.1.13
N	Evidențierea obstacolelor transparente	ISO 21542:2011, punctul 18.1.5	
O	Toalete accesibile	ISO 21542:2011, punctul 26.1-26.15	Punctele 26.4 și 26.6-26.9 sunt utilizate pentru evaluare. Alte puncte pot fi utilizate ca orientări, dar nu trebuie să fie evaluate.
P	Balustrade de protecție pentru elemente suspendate	ISO 21542:2011, punctul 7.14	
Q	Birou accesibil	ISO 21542:2011, punctul 19	
R	Distribuitoare de bilete accesibile	ISO 21542:2011, punctul 36.8	
S	Niveluri de iluminare	EN 12464-1 și 2.	
		ISO 21542:2011, punctul 33	
T	Iluminat de siguranță	EN 1838:2013	
U	Pictograme	ISO 3864-1:2011	Pentru culorile și formele semnelor
V	Masă pentru schimbarea scutecelor bebelușilor	A se vedea anexa 2, punctul 5	

