

Acest document are doar scop informativ și nu produce efecte juridice. Instituțiile Uniunii nu își asumă răspunderea pentru conținutul său. Versiunile autentice ale actelor relevante, inclusiv preambulul acestora, sunt cele publicate în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene și disponibile pe site-ul EUR-Lex. Aceste texte oficiale pot fi consultate accesând linkurile integrate în prezentul document.

► **B**

REGULAMENTUL (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

(Text cu relevanță pentru SEE)

(JO L 356, 12.12.2014, p. 110)

Astfel cum a fost modificat prin:

		Jurnalul Oficial		
		NR.	Pagina	Data
► <u>M1</u>	Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/772 al Comisiei din 16 mai 2019	L 139 I	1	27.5.2019
► <u>M2</u>	Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2022/721 al Comisiei din 10 mai 2022	L 134	14	11.5.2022

**REGULAMENTUL (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****(Text cu relevanță pentru SEE)***Articolul 1***Obiect**

Prezentul regulament stabilește specificația tehnică de interoperabilitate (STI) referitoare la accesibilitatea sistemului feroviar al Uniunii pentru persoanele cu handicap și pentru persoanele cu mobilitate redusă, prevăzută în anexă.

*Articolul 2***Domeniul de aplicare**

(1) Prezenta STI se aplică subsistemelor „infrastructură”, „exploatare și gestionarea traficului”, „aplicații telematice” și „material rulant”, astfel cum sunt descrise la punctul 2 din anexa II la Directiva 2008/57/CE și la punctul 2.1 din anexa la prezentul regulament. Aceasta reglementează toate aspectele subsistemelor respective care sunt relevante în ceea ce privește accesibilitatea pentru persoanele cu handicap și pentru persoanele cu mobilitate redusă.

(2) STI se aplică următoarelor rețele:

- (a) rețeaua sistemului feroviar transeuropean convențional, definită în secțiunea 1.1 din anexa I la Directiva 2008/57/CE;
- (b) rețeaua sistemului feroviar transeuropean de mare viteză, definită în secțiunea 2.1 din anexa I la Directiva 2008/57/CE;
- (c) toate celelalte părți ale rețelei.

STI nu reglementează cazurile menționate la articolul 1 alineatul (3) din Directiva 2008/57/CE.

(3) STI se aplică tuturor subsistemelor noi de infrastructură sau de material rulant ale sistemului feroviar din Uniune, menționat la alineatul (1), care sunt date în exploatare după data de aplicare prevăzută la articolul 12, ținându-se seama de punctele 7.1.1 și 7.1.2 din anexă.

(4) STI nu se aplică infrastructurii sau materialului rulant existente ale sistemului feroviar din Uniune, menționat la alineatul (1), care sunt deja date în exploatare pe rețeaua (sau pe o parte a rețelei) unui stat membru la data de aplicare prevăzută la articolul 12.

(5) Cu toate acestea, STI se aplică infrastructurii și materialului rulant existente ale sistemului feroviar din Uniune, menționat la alineatul (1),

▼B

atunci când acestea fac obiectul reînnoirii sau modernizării în conformitate cu articolul 20 din Directiva 2008/57/CE, ținându-se seama de articolul 8 din prezentul regulament și de punctul 7.2 din anexa la prezentul regulament.

*Articolul 3***Evaluarea conformității**

(1) Procedurile de evaluare a conformității elementelor constitutive de interoperabilitate și a subsistemelor prevăzute în secțiunea 6 din anexă se bazează pe modulele stabilite în Decizia 2010/713/UE a Comisiei ⁽¹⁾.

(2) Certificatul de examinare de tip sau de examinare a proiectului elementelor constitutive de interoperabilitate este valabil timp de cinci ani. În decursul acestei perioade, pot fi date în exploatare noi elemente constitutive de același tip fără a fi necesară o nouă evaluare a conformității.

(3) Certificatele menționate la alineatul (2) care au fost eliberate în conformitate cu cerințele din Decizia 2008/164/CE rămân valabile, fără a fi necesară o nouă evaluare a conformității, până la data de expirare stabilită inițial. Pentru reînnoirea unui certificat, proiectul sau tipul se reevaluează numai pe baza cerințelor noi sau modificate stabilite în anexa la prezentul regulament.

(4) Cabinele de toaletă universală care au fost evaluate în raport cu cerințele din Decizia 2008/164/CE nu se reevaluează atunci când sunt destinate pentru material rulant care corespunde unui proiect existent, conform definiției din Regulamentul (UE) nr. 1302/2014 al Comisiei ⁽²⁾.

*Articolul 4***Cazuri specifice**

(1) În ceea ce privește cazurile specifice menționate în secțiunea 7.3 din anexă, condițiile care trebuie îndeplinite pentru verificarea interoperabilității în conformitate cu articolul 17 alineatul (2) din Directiva 2008/57/CE sunt normele tehnice aplicabile în vigoare în statul membru care autorizează darea în exploatare a subsistemului reglementat de prezentul regulament.

(2) Până la 1 iulie 2015, fiecare stat membru informează celelalte state membre și Comisia cu privire la:

- (a) normele tehnice menționate la alineatul (1);
- (b) procedurile de evaluare a conformității și de verificare care trebuie realizate în vederea aplicării normelor naționale menționate la alineatul (1);

⁽¹⁾ Decizia 2010/713/UE a Comisiei din 9 noiembrie 2010 privind modulele pentru procedurile de evaluare a conformității și a adecvării pentru utilizare, precum și de verificare CE care trebuie utilizate în specificațiile tehnice de interoperabilitate adoptate în temeiul Directivei 2008/57/CE a Parlamentului European și a Consiliului (JO L 319, 4.12.2010, p. 1).

⁽²⁾ Regulamentul (UE) nr. 1302/2014 al Comisiei din 18 noiembrie 2014 privind o specificație tehnică de interoperabilitate referitoare la subsistemul „material rulant — material rulant de călători și locomotive” al sistemului feroviar din Uniunea Europeană (a se vedea pagina 228 din prezentul Jurnal Oficial).

▼B

- (c) organismele desemnate, în conformitate cu articolul 17 alineatul (3) din Directiva 2008/57/CE, să execute procedurile de evaluare a conformității și de verificare în ceea ce privește cazurile specifice prevăzute în secțiunea 7.3 din anexă.

*Articolul 5***Proiecte în stadii avansate de dezvoltare**

În conformitate cu articolul 9 alineatul (3) din Directiva 2008/57/CE, în termen de un an de la intrarea în vigoare a prezentului regulament, fiecare stat membru transmite Comisiei o listă a proiectelor aflate în curs de implementare pe teritoriul său care sunt într-un stadiu avansat de dezvoltare.

*Articolul 6***Soluții inovatoare**

- (1) Progresul tehnologic ar putea necesita soluții inovatoare, care nu respectă specificațiile prevăzute în anexă sau pentru care metodele de evaluare prevăzute în anexă nu pot fi aplicate.
- (2) Soluțiile inovatoare se pot referi la subsistemele „infrastructură” și „material rulant”, la componentele acestora și la elementele lor constitutive de interoperabilitate.
- (3) Dacă se propune o soluție inovatoare, producătorul sau reprezentantul autorizat al acestuia stabilit în Uniune declară modul în care aceasta se abate de la dispozițiile relevante ale STI stabilite în anexă și o prezintă Comisiei spre analiză. Comisia poate solicita avizul agenției cu privire la soluția inovatoare propusă și, după caz, se poate consulta cu părțile interesate relevante.
- (4) Comisia emite un aviz cu privire la soluția inovatoare propusă. Dacă acest aviz este favorabil, se elaborează și, ulterior, se încorporează în STI, în cursul procesului de revizuire, specificațiile funcționale și de interfață corespunzătoare, precum și metoda de evaluare necesară în cadrul STI pentru a permite utilizarea acestei soluții inovatoare. În cazul unui aviz negativ, soluția inovatoare propusă nu poate fi aplicată.
- (5) Până la revizuirea STI, avizul pozitiv emis de Comisie este considerat un mijloc acceptabil de conformitate cu cerințele esențiale ale Directivei 2008/57/CE și poate fi folosit la evaluarea subsistemelor și a proiectelor.

*Articolul 7***Inventarul activelor**

- (1) Fiecare stat membru se asigură că este stabilit și implementat un inventar al activelor în vederea:
- (a) identificării barierelor în calea accesibilității;
- (b) furnizării de informații către utilizatori;
- (c) monitorizării și evaluării progreselor realizate în ceea ce privește accesibilitatea.

▼B

(2) Agenția creează și conduce un grup de lucru însărcinat cu formularea unei propuneri de recomandare privind structura și conținutul minim al datelor care trebuie colectate pentru stabilirea inventarelor de active. Agenția prezintă Comisiei o recomandare, inclusiv cu privire la conținut, la formatul datelor, la arhitectura funcțională și tehnică, la modul de exploatare, la regulile de introducere și de consultare a datelor, precum și la regulile de autoevaluare și de desemnare a entităților responsabile cu furnizarea datelor. Pentru a identifica soluția cea mai viabilă, recomandarea ține seama de costurile și beneficiile estimate ale tuturor soluțiilor tehnice avute în vedere. Ea include o propunere de calendar pentru stabilirea stocurilor de active.

(3) Pe baza recomandării menționate la alineatul (2), capitolul 7 din anexă se actualizează în conformitate cu articolul 6 din Directiva 2008/57/CE.

(4) Sfera de cuprindere a acestor inventare de active trebuie să includă cel puțin:

(a) zonele publice ale gărilor dedicate transportului de călători, definite la punctul 2.1.1 din anexă;

(b) materialul rulant definit la punctul 2.1.2 din anexă.

(5) Inventarul activelor se actualizează pentru a include date privind infrastructura nouă și materialul rulant nou, precum și privind lucrările de reînnoire sau de modernizare asupra infrastructurii și materialului rulant existente.

▼M1*Articolul 7a***Colectarea, menținerea și partajarea datelor privind accesibilitatea**

(1) În termen de nouă luni de la data de 16 iunie 2019, fiecare stat membru decide care sunt entitățile însărcinate cu colectarea, cu menținerea și cu partajarea datelor privind accesibilitatea.

(2) Statele membre pot solicita Comisiei o prelungire a termenului-limită. Această prelungire trebuie să fie excepțională, justificată în mod corespunzător și limitată în timp. Se consideră în special justificată dacă instrumentul de colectare a datelor și modurile de operare prevăzute în anexa la prezentul regulament nu sunt puse la dispoziție, complet operaționale, de către Agenția Uniunii Europene pentru Căile Ferate în termen de două luni de la intrarea în vigoare a prezentului regulament.

(3) Pentru fiecare gară trebuie să existe o entitate responsabilă cu partajarea datelor privind accesibilitatea.

(4) Colectarea și conversia datelor se finalizează în termen de 36 luni de la intrarea în vigoare a prezentului regulament.

(5) Până când arhitectura pentru schimbul de date descrisă în secțiunile 7.2, 7.3 și 7.4 din anexa I la Regulamentul (UE) nr. 454/2011 al Comisiei ⁽¹⁾ este complet operațională, partajarea datelor privind accesibilitatea constă în transferul datelor respective către Baza de date europeană privind accesibilitatea gărilor (*European Railway Stations Accessibility Database – ERSAD*), găzduită de Agenția Uniunii Europene pentru Căile Ferate.

⁽¹⁾ Regulamentul (UE) nr. 454/2011 al Comisiei din 5 mai 2011 privind specificația tehnică de interoperabilitate referitoare la subsistemul „aplicații telematice pentru serviciile de călători” al sistemului feroviar transeuropean (JO L 123, 12.5.2011, p. 11).

*Articolul 8***Planurile naționale de implementare**

(1) Statele membre adoptă planuri naționale de implementare, incluzând cel puțin informațiile enumerate în apendicele C la anexă, în vederea eliminării progresive a tuturor barierelor identificate în calea accesibilității.

(2) Planuri naționale de implementare se bazează pe planurile naționale existente și, sub rezerva disponibilității, pe inventarul activelor menționat la articolul 7 sau pe orice altă sursă de informații pertinentă și fiabilă.

Sfera și ritmul de implementare ale planurilor naționale sunt decise de statele membre.

(3) Planurile naționale de implementare se derulează pe o perioadă de cel puțin 10 ani și sunt actualizate în mod regulat, cel puțin o dată la cinci ani.

(4) Planurile naționale de implementare cuprind o strategie, inclusiv o regulă de stabilire a priorităților, pe baza căreia se stabilesc criteriile și prioritățile pentru gările și unitățile de material rulant ce urmează să fie desemnate în vederea reînnoirii sau modernizării. Această strategie este formulată în cooperare cu administratorul (administratorii) de infrastructură, administratorul (administratorii) de gară, întreprinderea (întreprinderile) feroviară (feroviare) și, dacă este necesar, cu alte autorități locale (inclusiv autorități locale de transport). Sunt consultate asociații ale utilizatorilor reprezentative, inclusiv cele privind persoanele cu handicap și persoanele cu mobilitate redusă.

(5) În fiecare stat membru, regula de stabilire a priorităților menționată la alineatul (4) înlocuiește regula prevăzută în apendicele B la anexă, care se aplică până la adoptarea planului național de implementare în statul membru respectiv.

(6) Statele membre notifică planurile lor naționale de implementare Comisiei, cel târziu la data de 1 ianuarie 2017. Comisia publică pe site-ul său web planurile naționale de implementare, precum și eventualele revizuri ulterioare notificate în conformitate cu alineatul (9) și informează statele membre cu privire la acestea prin intermediul comitetului instituit de Directiva 2008/57/CE.

(7) În termen de șase luni de la finalizarea procesului de notificare, Comisia întocmește un studiu comparativ al strategiilor cuprinse în planurile naționale de implementare. Pe baza acestui studiu și în cooperare cu organismul consultativ menționat la articolul 9, Comisia identifică priorități și criterii comune pentru avansarea implementării STI. Aceste priorități se integrează în capitolul 7 din anexă, în cursul procesului de revizuire în temeiul articolului 6 din Directiva 2008/57/CE.

(8) Statele membre își revizuiesc propriile planuri naționale de implementare în conformitate cu prioritățile menționate la alineatul (7), în termen de douăsprezece luni de la adoptarea STI revizuite.

(9) Statele membre notifică planurile naționale de implementare revizuite menționate la alineatul (8) și orice alte actualizări ale planurilor naționale de implementare, menționate la alineatul (3), către Comisie, în termen de cel mult patru săptămâni de la aprobarea acestora.

*Articolul 9***Organismul consultativ**

(1) Comisia instituie un organism consultativ care să asiste Comisia la monitorizarea îndeaproape a implementării STI. Acest organism consultativ este prezidat de Comisie.

▼B

- (2) Organismul consultativ este instituit cel târziu până la 1 februarie 2015 și este format din:
- (a) statele membre care doresc să participe;
 - (b) organisme reprezentative din sectorul feroviar;
 - (c) organisme reprezentative ale utilizatorilor;
 - (d) Agenția Europeană a Căilor Ferate.
- (3) Sarcinile organismului consultativ includ:
- (a) monitorizarea dezvoltării unei structuri de date minime pentru inventarul de active;
 - (b) sprijinirea statelor membre în vederea realizării inventarelor de active și a planurilor de implementare ale acestora;
 - (c) furnizarea de asistență Comisiei în ceea ce privește monitorizarea implementării STI;
 - (d) facilitarea schimburilor de bune practici;
 - (e) furnizarea de asistență Comisiei în vederea identificării priorităților și criteriilor comune pentru implementarea STI, menționate la articolul 8;
 - (f) dacă este cazul, formularea de recomandări adresate Comisiei, în special cu privire la consolidarea implementării STI.
- (4) Comisia informează statele membre cu privire la activitățile organismului consultativ prin intermediul comitetului instituit de Directiva 2008/57/CE.

*Articolul 10***Dispoziții finale**

Conformitatea deplină cu STI este obligatorie pentru proiectele care beneficiază de sprijinul financiar al Uniunii pentru reînnoirea sau modernizarea materialului rulant existent sau a unor părți ale acestuia ori pentru reînnoirea sau modernizarea infrastructurii existente, în special gările sau componentele acestora și peroanele sau componentele acestora.

*Articolul 11***Abrogare**

Decizia 2008/164/CE se abrogă cu efect de la 1 ianuarie 2015.

Cu toate acestea, ea continuă să se aplice:

- (a) subsistemelor autorizate în conformitate cu decizia respectivă;
- (b) proiectelor de subsisteme noi, reînnoite sau modernizate care, la data publicării prezentului regulament, se află într-un stadiu avansat de dezvoltare sau fac obiectul unui contract în curs de execuție;

▼B

- (c) proiectelor de material rulant nou care corespunde unui proiect existent, conform punctului 7.1.2 din anexa la prezentul regulament.

*Articolul 12***Intrare în vigoare**

Prezentul regulament intră în vigoare în a douăzecea zi de la data publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

Se aplică de la 1 ianuarie 2015. Cu toate acestea, înainte de 1 ianuarie 2015 se poate acorda o autorizație de dare în exploatare în conformitate cu STI stabilită în anexa la prezentul regulament.

Prezentul regulament este obligatoriu în toate elementele sale și se aplică direct în toate statele membre.

*ANEXĂ*

CUPRINS

1. INTRODUCERE
 - 1.1. Domeniul tehnic de aplicare
 - 1.2. Domeniul geografic de aplicare
2. SFERA DE APLICABILITATE A SUBSISTEMELOR ȘI DEFINIȚII
 - 2.1. Sfera de aplicabilitate a subsistemelor
 - 2.1.1. Sfera de aplicabilitate legată de subsistemul „infrastructură”
 - 2.1.2. Sfera de aplicabilitate legată de subsistemul „material rulant”
 - 2.1.3. Sfera de aplicabilitate legată de subsistemul privind aspectele de exploatare
 - 2.1.4. Sfera de aplicabilitate legată de subsistemul „aplicații telematice pentru călători”
 - 2.2. Definiție — „persoană cu handicap și persoană cu mobilitate redusă”
 - 2.3. Alte definiții
3. CERINȚE ESENȚIALE
4. CARACTERIZAREA SUBSISTEMELOR
 - 4.1. Introducere
 - 4.2. Specificații funcționale și tehnice
 - 4.2.1. Subsistemul „infrastructură”
 - 4.2.2. Subsistemul „material rulant”
 - 4.3. Specificații funcționale și tehnice ale interfețelor
 - 4.3.1. Interfețe cu subsistemul „infrastructură”
 - 4.3.2. Interfețe cu subsistemul „material rulant”
 - 4.3.3. Interfețe cu subsistemul „aplicații telematice pentru călători” (TAP)
 - 4.4. Norme de exploatare
 - 4.4.1. Subsistemul „infrastructură”
 - 4.4.2. Subsistemul „material rulant”
 - 4.4.3. Furnizarea de dispozitive de asistență la îmbarcare și acordarea de asistență
 - 4.5. Norme de întreținere
 - 4.5.1. Subsistemul „infrastructură”
 - 4.5.2. Subsistemul „material rulant”
 - 4.6. Calificări profesionale
 - 4.7. Condiții de sănătate și de siguranță
 - 4.8. Registre de infrastructură și de material rulant
 - 4.8.1. Registrul de infrastructură
 - 4.8.2. Registrul de material rulant

▼ B

5. ELEMENTE CONSTITUTIVE DE INTEROPERABILITATE
 - 5.1. Definiție
 - 5.2. Soluții inovatoare
 - 5.3. Lista și caracteristicile elementelor constitutive
 - 5.3.1. Infrastructură
 - 5.3.2. Material rulant
6. EVALUAREA CONFORMITĂȚII ȘI/SAU A ADECVĂRII PENTRU UTILIZARE
 - 6.1. Elemente constitutive de interoperabilitate
 - 6.1.1. Evaluarea conformității
 - 6.1.2. Aplicarea modulelor
 - 6.1.3. Proceduri speciale de evaluare
 - 6.2. Sub sisteme
 - 6.2.1. Verificarea CE (generalități)
 - 6.2.2. Procedurile aferente verificării CE a unui subsistem (module)
 - 6.2.3. Proceduri speciale de evaluare
 - 6.2.4. Soluții tehnice care oferă prezumția de conformitate în etapa de proiectare
 - 6.2.5. Evaluarea întreținerii
 - 6.2.6. Evaluarea normelor de exploatare
 - 6.2.7. Evaluarea unităților destinate exploatării generale
7. IMPLEMENTAREA STI
 - 7.1. Aplicarea prezentei STI în cazul unei infrastructuri noi și al unui material rulant nou
 - 7.1.1. Infrastructură nouă
 - 7.1.2. Material rulant nou
 - 7.2. Aplicarea prezentei STI în cazul infrastructurii existente și al materialului rulant existent
 - 7.2.1. Etape ale trecerii treptate la sistemul avut în vedere
 - 7.2.2. Aplicarea prezentei STI în cazul infrastructurii existente
 - 7.2.3. Aplicarea prezentei STI la materialul rulant existent
 - 7.3. Cazuri specifice
 - 7.3.1. Generalități
 - 7.3.2. Lista cazurilor specifice

▼B

- Apendicele A: Standarde sau documente normative menționate în prezenta STI
- Apendicele B: Regulă de stabilire temporară a priorităților pentru modernizarea/reînnoirea gărilor
- Apendicele C: Informații care trebuie furnizate în cadrul unui plan național de implementare (PNI)
- Apendicele D: Evaluarea elementelor constitutive de interoperabilitate
- Apendicele E: Evaluarea subsistemelor
- Apendicele F: Reînnoirea sau modernizarea materialului rulant
- Apendicele G: Semnale de avertizare sonoră aferente ușilor exterioare pentru călători
- Apendicele H: Diagrame privind locurile prioritare
- Apendicele I: Diagrame privind spațiile pentru fotolii rulante
- Apendicele J: Diagrame privind culorile de trecere
- Apendicele K: Tabel privind lățimea coridorului pentru zonele din materialul rulant accesibile fotoliilor rulante
- Apendicele L: Raza de acțiune a unui utilizator de fotoliu rulant
- Apendicele M: Fotoliu rulant care poate fi transportat pe tren
- Apendicele N: Semne pentru persoanele cu mobilitate redusă
- Apendicele O: Lista documentelor tehnice

▼ B

1. INTRODUCERE

Obiectivul prezentei STI este îmbunătățirea accesibilității la transportul feroviar pentru persoanele cu handicap și pentru persoanele cu mobilitate redusă.

1.1. **Domeniul tehnic de aplicare**

Domeniul tehnic de aplicare al prezentei STI este definit la articolul 2 alineatul (1) din regulament.

1.2. **Domeniul geografic de aplicare**

Domeniul geografic de aplicare al prezentei STI este definit la articolul 2 alineatul (2) din regulament.

2. SFERA DE APLICABILITATE A SUBSISTEMELOR ȘI DEFINIȚII

2.1. **Sfera de aplicabilitate a subsistemelor**2.1.1. *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.

2.1.2. *Sfera de aplicabilitate legată de subsistemul „material rulant”*

Prezenta STI se aplică materialului rulant care se încadrează în domeniul de aplicare al STI LOC&PAS și care este destinat transportului de călători.

2.1.3. *Sfera de aplicabilitate legată de subsistemul privind aspectele de exploatare*

Prezenta STI se aplică procedurilor care permit o exploatare coerentă a subsistemelor „infrastructură” și „material rulant” atunci când călătorii sunt persoane cu handicap și persoane cu mobilitate redusă.

2.1.4. *Sfera de aplicabilitate legată de subsistemul „aplicații telematice pentru călători”*

Prezenta STI se aplică sistemelor de informare vizuală și acustică pentru călători amplasate în gări și în materialul rulant.

2.2. **Definiție — „persoană cu handicap și persoană cu mobilitate redusă”**

„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.

2.3. **Alte definiții**

Definiții privind materialul rulant: a se vedea punctul 2.2 din STI LOC&PAS.

▼ M1*Date privind accesibilitatea*

Datele privind accesibilitatea constau în informațiile referitoare la accesibilitatea gărilor de călători care trebuie colectate, menținute și

▼ M1

partajate, și anume într-o descriere a caracteristicilor și a echipamentelor gărilor de călători. Acolo unde este cazul, descrierea respectivă este completată de informațiile referitoare la situația conformității gărilor cu prezenta STI.

▼ B*Traseu fără obstacole*

Un traseu fără obstacole este o legătură între două sau mai multe zone publice dedicate transportului de călători, menționate la punctul 2.1.1. Acesta poate fi parcurs de toate persoanele cu handicap sau cu mobilitate redusă. Pentru a se realiza acest lucru, 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.

Traseu fără trepte

Un traseu fără trepte este o diviziune a unui traseu fără obstacole care răspunde nevoilor persoanelor cu mobilitate redusă. Modificările de nivel sunt evitate sau, acolo unde nu pot fi evitate, sunt acoperite cu ajutorul unor rampe sau al unor ascensoare.

„Semne tactile” și „butoane tactile”

„Semnele tactile” și „butoanele tactile” sunt semne sau butoane, inclusiv pictograme în relief, caractere în relief sau scriere Braille.

Administratorul de gară

„Administratorul de gară” este o entitate organizațională dintr-un stat membru care a fost însărcinată cu administrarea unei gări feroviare și care poate fi același cu administratorul de infrastructură.

Informații privind siguranța

Informațiile privind siguranța sunt informații care trebuie furnizate călătorilor pentru ca aceștia să știe în avans cum trebuie să procedeze în caz de urgență.

Instrucțiuni de siguranță

Instrucțiunile de siguranță sunt instrucțiuni care trebuie furnizate călătorilor în caz de urgență pentru ca aceștia să înțeleagă ce trebuie să facă.

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.

3. CERINȚE ESENȚIALE

Tabelele următoare indică cerințele esențiale, stabilite în anexa III la Directiva 2008/57/CE, care sunt îndeplinite de specificațiile prevăzute în secțiunea 4 a prezentei STI pentru domeniul de aplicare al prezentei STI.

Cerințele esențiale care nu sunt enumerate în tabel nu sunt relevante în ceea ce privește domeniul de aplicare al prezentei STI.



Tabelul 1

Cerințe esențiale pentru subsistemul „infrastructură”

Infrastructură		Trimitere la cerința esențială din anexa III la Directiva 2008/57/CE					
Element din domeniul STI	Punct de referință din prezenta anexă	Siguranță	Fiabilitate și disponibilitate	Sănătate	Protecția mediului	Compatibilitate tehnică	Accesibilitate (1)
Spații de parcare pentru persoanele cu handicap și pentru persoanele cu mobilitate redusă	4.2.1.1						2.1.2
Traseu fără obstacole	4.2.1.2	2.1.1					2.1.2
Uși și intrări	4.2.1.3	1.1.1 2.1.1					2.1.2
Pardoseli	4.2.1.4	2.1.1					2.1.2
Evidențierea obstacolelor transparente	4.2.1.5	2.1.1					2.1.2
Toalete și spații pentru schimbarea scutecelor bebelușilor	4.2.1.6	1.1.5 2.1.1					2.1.2
Mobilier și dispozitive amovibile	4.2.1.7	2.1.1					2.1.2
Emiterea de bilete, birouri de informații și puncte de asistență pentru clienți	4.2.1.8	2.1.1	2.7.3			2.7.1	2.1.2 2.7.5
Iluminat	4.2.1.9	2.1.1					2.1.2
Informații vizuale: semne, pictograme și informații imprimate sau dinamice	4.2.1.10					2.7.1	2.1.2 2.7.5
Informații verbale	4.2.1.11	2.1.1	2.7.3			2.7.1	2.1.2 2.7.5
Lățimea peronului și marginea peronului	4.2.1.12	2.1.1					2.1.2
Capătul peronului	4.2.1.13	2.1.1					2.1.2
Dispozitive de asistență la îmbarcare aflate pe peroane	4.2.1.14	1.1.1					2.1.2
Trecerea la nivel cu calea ferată în gări	4.2.1.15	2.1.1					2.1.2

(1) Cerință esențială din Directiva 2013/9/UE a Comisiei din 11 martie 2013 de modificare a anexei III la Directiva 2008/57/CE (JO L 68, 12.3.2013, p. 55).



Tabelul 2

Cerințe esențiale pentru subsistemul „material rulant”

Material rulant		Trimitere la cerința esențială din anexa III la Directiva 2008/57/CE					
Element din domeniul STI	Punct de referință din prezenta anexă	Siguranță	Fiabilitate și disponibilitate	Sănătate	Protecția mediului	Compatibilitate tehnică	Accesibilitate
Scaune	4.2.2.1			1.3.1			2.4.5
Spații pentru fotolii rulante	4.2.2.2	2.4.1					2.4.5
Uși	4.2.2.3	1.1.1 1.1.5 2.4.1	1.2				2.4.5
Iluminat	4.2.2.4	2.4.1					2.4.5
Toalete	4.2.2.5	2.4.1					2.4.5
Culoare de trecere	4.2.2.6			1.3.1			2.4.5
Informații pentru clienți	4.2.2.7	2.4.1	2.7.3			2.7.1	2.4.5 2.7.5
Modificări de nivel	4.2.2.8	1.1.5					2.4.5
Mâini curente	4.2.2.9	1.1.5					2.4.5
Cușetă cu acces pentru fotoliile rulante	4.2.2.10	2.4.1					2.4.5
Poziția treptei pentru intrarea și ieșirea din vehicul	4.2.2.11	1.1.1	2.4.2			1.5 2.4.3	2.4.5
Dispozitive de asistență la îmbarcare	4.2.2.12	1.1.1				1.5 2.4.3	2.4.5

4. CARACTERIZAREA SUBSISTEMELOR

4.1. Introducere

- (1) Sistemul feroviar al Uniunii, căruia i se aplică Directiva 2008/57/CE și din care fac parte subsistemele, este un sistem integrat a cărui coerență trebuie verificată. Această coerență trebuie verificată în special în ceea ce privește specificațiile fiecărui subsistem, interfețele acestuia cu sistemul în care este integrat, precum și normele de exploatare și de întreținere.

▼B

- (2) Specificațiile funcționale și tehnice ale subsistemelor și interfețele lor, descrise la punctele 4.2 și 4.3, nu impun utilizarea de tehnologii sau de soluții tehnice specifice, cu excepția cazului în care acestea sunt strict necesare pentru interoperabilitatea rețelei feroviare a Uniunii. Soluțiile inovatoare pentru interoperabilitate pot necesita însă specificații și/sau metode de evaluare noi. Pentru a permite inovațiile tehnologice, aceste specificații și metode de evaluare trebuie elaborate prin procedura descrisă la articolul 6 din regulament.
- (3) Ținând seama de toate cerințele esențiale aplicabile, parametrii de bază legați de accesibilitatea pentru persoanele cu handicap și pentru persoanele cu mobilitate redusă sunt stabiliți, pentru subsistemele „infrastructură” și „material rulant”, la punctul 4.2 din prezenta STI. Cerințele și responsabilitățile de exploatare sunt stabilite în STI OPE și la punctul 4.4 din prezenta STI.

4.2. Specificații funcționale și tehnice

4.2.1. Subsistemul „infrastructură”

- (1) Având în vedere cerințele esențiale din secțiunea 3, specificațiile funcționale și tehnice ale subsistemului „infrastructură” legate de accesibilitatea pentru persoanele cu handicap și pentru persoanele cu mobilitate redusă se prezintă după cum urmează:
- spații de parcare pentru persoanele cu handicap și pentru persoanele cu mobilitate redusă;
 - trasee fără obstacole;
 - uși și intrări;
 - pardoseli;
 - evidențierea obstacolelor transparente;
 - toalete și spații pentru schimbarea scutețelor bebelușilor;
 - mobilier și dispozitive amovibile;
 - emiterea de bilete, birouri de informații și puncte de asistență pentru clienți;
 - iluminat;
 - informații vizuale: semne, pictograme și informații imprimare sau dinamice;
 - informații verbale;
 - lățimea peronului și marginea peronului;
 - capătul peronului;
 - dispozitive de asistență la îmbarcare aflate pe peroane;
 - treceri la nivel cu calea ferată.
- (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;

▼B

- 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.

Tabelul 3 de mai jos prezintă categoria fiecărui parametru de bază.

Tabelul 3

Categorii de parametri de bază

Parametru de bază	Detaliile tehnice furnizate	Doar cerință funcțională
Spații de parcare pentru persoanele cu handicap și pentru persoanele cu mobilitate redusă		Punctul 4.2.1.1 integral
Traseu fără obstacole	Amplasarea traseului Lățimea traseului fără obstacole Prag Mâini curente duble Tip de ascensor Înălțimea la care se află semnele Braille	Caracteristici detaliate
	4.2.1.3 (2): Lățimea ușii 4.2.1.3 (4): Înălțimea la care se află dispozitivul de acționare a ușilor	4.2.1.3 (1) 4.2.1.3 (3)
Pardoseli		Punctul 4.2.1.4 integral
		Punctul 4.2.1.5 integral
Toalete și spații pentru schimbarea scutecelelor bebelușilor		Punctul 4.2.1.6 integral
Mobilier și dispozitive amovibile		Punctul 4.2.1.7 integral
Emiterea biletelor, birouri de informații și puncte de asistență pentru clienți	4.2.1.8 (5): Culoar pentru accesul la aparatele de taxat bilete	4.2.1.8 (1)-(4) 4.2.1.8 (6)
Iluminat	4.2.1.9 (3): Iluminatul peronelor	4.2.1.9 (1), 4.2.1.9 (2), 4.2.1.9 (4): Iluminatul în alte locuri
Informații vizuale: semne, pictograme și informații imprimare sau dinamice	Detaliile care trebuie furnizate Locul de amplasare a informațiilor	Caracteristici detaliate ale informațiilor vizuale
Informații verbale	Punctul 4.2.1.11 integral	
Lățimea peronului și marginea peronului	Punctul 4.2.1.12 integral	
Capătul peronului	Punctul 4.2.1.13 integral	
Dispozitive de asistență la îmbarcare aflate pe peroane	Punctul 4.2.1.14 integral	
Trecerea la nivel cu calea ferată pentru călători în gări	Punctul 4.2.1.15 integral	

▼B

4.2.1.1. Spații de parcare pentru persoanele cu handicap și pentru persoanele cu mobilitate redusă

- (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.

4.2.1.2. Traseu fără obstacole

- (1) Trebuie puse la dispoziție trasee fără obstacole care să lege următoarele zone publice ale infrastructurii, dacă acestea există:
 - puncte de oprire pentru alte mijloace de transport de legătură din incinta gării (de exemplu taxi, autobuz, tramvai, metrou, feribot etc.);
 - parcări;
 - intrări și ieșiri accesibile;
 - birouri de informații;
 - sisteme de informare vizuală și acustică;
 - case de bilete;
 - asistență pentru clienți;
 - zone de așteptare;
 - instalații sanitare;
 - peroane.
- (2) Lungimea traseelor fără obstacole trebuie să fie cea mai scurtă distanță posibilă din punct de vedere practic.
- (3) Pardoseala și solul traseelor fără obstacole trebuie să aibă proprietăți de reflexie scăzută.

4.2.1.2.1. Circulația pe orizontală

- (1) Toate traseele fără obstacole, pasarelele și pasajele subterane trebuie să aibă o lățime liberă de cel puțin 160 cm, cu excepția zonelor specificate la punctele 4.2.1.3 (2) (uși), 4.2.1.12 (3) (peroane) și 4.2.1.15 (2) (trecuri la nivel).
- (2) În cazul în care pe un traseu orizontal sunt instalate praguri, acestea trebuie să contrasteze cu podeaua din jur și nu trebuie să fie mai înalte de 2,5 cm.

4.2.1.2.2. Circulația pe verticală

- (1) În cazul în care un traseu fără obstacole include o modificare de nivel, trebuie să existe un traseu fără trepte care să ofere o alternativă la scări pentru persoanele cu mobilitate redusă.
- (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.
- (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.
- (4) Scările și rampele trebuie prevăzute cu mâini curente pe ambele părți și pe două niveluri.

▼B

- (5) Acolo unde nu sunt disponibile rampe trebuie puse la dispoziție ascensoare, care trebuie să fie cel puțin de tipul 2, conform specificației menționate în apendicele A, indicele 1. Ascensoarele de tipul 1 sunt permise doar în cazul gărilor care sunt supuse unor lucrări de reînnoire sau de modernizare.
- (6) Scările rulante și covoarele rulante trebuie proiectate în conformitate cu specificația menționată în apendicele A, indicele 2.
- (7) Trecherile la nivel cu calea ferată pot face parte dintr-un traseu fără obstacole atunci când îndeplinesc cerințele de la punctul 4.2.1.15.

4.2.1.2.3. Identificarea traseului

- (1) Traseele fără obstacole trebuie identificate în mod clar prin informații vizuale, astfel cum se descrie la punctul 4.2.1.10.
- (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.
- (3) Suplimentar sau ca alternativă, se permite utilizarea de soluții tehnice care folosesc aplicații pe telefon sau dispozitive acustice telecomandate. În cazul în care acestea sunt destinate să fie folosite ca alternativă, trebuie tratate ca soluții inovatoare.
- (4) Dacă de-a lungul traseului fără obstacole până la peron există mâini curente sau pereți la îndemână, pe acestea (aceștia) trebuie trecute informații succinte (de exemplu numărul peronului sau informații privind direcția) în Braille sau în litere ori numere volumetrice pe mâna curentă sau pe perete la o înălțime de 145-165 cm.

4.2.1.3. Uși și intrări

- (1) Prezentul punct se aplică tuturor ușilor și intrărilor care se află pe trasee fără obstacole, cu excepția ușilor de acces către toaletele care nu sunt dedicate persoanelor cu handicap și persoanelor cu mobilitate redusă.
- (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.
- (3) Este permisă utilizarea de uși manuale, semiautomate sau automate.
- (4) Dispozitivele de acționare a ușilor trebuie să se afle la o înălțime de 80-110 cm.

4.2.1.4. Pardoseli

- (1) Toate pardoselile, solurile și suprafețele pe care se calcă ale treptelor trebuie să fie antiderapante.
- (2) În clădirile gării nu trebuie să existe denivelări mai mari de 0,5 cm în niciun punct din zonele cu trafic pietonal, cu excepția pragurilor, a canalelor de scurgere și a benzilor podotactile.

4.2.1.5. Evidențierea obstacolelor transparente

- (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.

▼B**4.2.1.6. Toalete și spații pentru schimbarea scutecelor bebelușilor**

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

4.2.1.7. Mobilier și dispozitive amovibile

- (1) Toate piesele de mobilier și dispozitivele amovibile din gări trebuie să contrasteze cu fundalul și să aibă margini rotunjite.
- (2) În incinta gării, mobilierul și dispozitivele amovibile (inclusiv articolele suspendate și montate în console) 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.
- (3) Pe fiecare peron unde se permite așteptarea trenurilor de către călători și în fiecare zonă de așteptare trebuie să existe cel puțin o zonă cu scaune și un spațiu pentru un fotoliu rulant.
- (4) Atunci când această zonă este protejată împotriva intemperiilor, ea trebuie să poată fi accesată de un utilizator de fotoliu rulant.

4.2.1.8. Emiterea biletelor, birouri de informații și puncte de asistență pentru clienți

- (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.
- (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.
- (3) Dacă sunt instalate dispozitive electronice care afișează informații despre preț pentru vânzător, aceste dispozitive trebuie prevăzute și pentru persoana care cumpără biletul.
- (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.
- (5) Dacă sunt prevăzute distribuitoare automate de bilete, cel puțin unul dintre acestea trebuie să prezinte un culoar liber cu o lățime de cel puțin 90 cm și trebuie să fie accesibil pentru un fotoliu rulant ocupat cu o lungime de până la 1 250 mm. În cazul modernizării sau reînnoirii, este permisă o lățime minimă de 80 cm.
- (6) Dacă se utilizează turnichete, trebuie să existe un punct de acces fără turnichet care să fie disponibil în orice moment de activitate pentru a fi utilizat de persoanele cu handicap sau de persoanele cu mobilitate redusă.

4.2.1.9. Iluminat

- (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.

▼B

- (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 distribuitorilor automate de bilete, birourilor de informații și dispozitivelor de afișare a informațiilor.
- (3) Peroanele trebuie să fie iluminate în conformitate cu specificația menționată în apendicele A, indicele 3 și 4.
- (4) Iluminatul de siguranță trebuie să ofere o vizibilitate suficientă pentru evacuare și pentru identificarea echipamentelor de luptă împotriva incendiilor și de siguranță.

4.2.1.10. Informații vizuale: semne, pictograme și informații imprimare sau dinamice

- (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.
- (2) Caracterele, simbolurile și pictogramele utilizate pentru informațiile vizuale trebuie să contrasteze cu fundalul pe care sunt aplicate.
- (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.
- (4) Informațiile privind plecarea trenurilor (inclusiv destinația, opririle intermediare, numărul peronului și ora) trebuie să se 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.
- (5) Setul de fonturi utilizat pentru texte trebuie să fie ușor lizibil.
- (6) Toate semnele de siguranță, de avertizare, de obligativitate și de interdicție trebuie să conțină pictograme.
- (7) Semne cu informații tactile trebuie amplasate în:
 - toalete, pentru informații funcționale și pentru apelul de urgență, dacă este cazul;
 - ascensoare, în conformitate cu specificația menționată în apendicele A, indicele 1.
- (8) Informațiile orare prezentate în cifre trebuie să fie în formatul de 24 de ore.
- (9) Următoarele pictograme și simboluri grafice specifice trebuie să prezinte simbolul fotoliului rulant, în conformitate cu apendicele N:
 - informații direcționale către trasee special amenajate pentru fotoliile rulante;
 - indicarea toaletelor cu acces pentru fotoliile rulante și a altor amenajări, dacă este cazul;

▼B

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

Este permis ca simbolurile să fie combinate cu alte simboluri (de exemplu: ascensor, toaletă etc.).

- (10) Dacă sunt prevăzute bucle de inducție, acestea trebuie să fie semnalate printr-un semn, așa cum se arată în apendicele N.
- (11) În toaletele accesibile fotoliilor rulante, acolo unde sunt instalate bare de mână articulate, trebuie aplicat un simbol grafic care să indice bara atât în poziție verticală, cât și în poziție coborâtă.
- (12) Nu trebuie să existe mai mult de cinci pictograme, împreună cu o săgeată direcțională care să indice un singur sens, poziționate una lângă alta într-un singur loc.
- (13) Dispozitivele de afișare trebuie să fie conforme cu cerințele de la punctul 5.3.1.1. La acest punct, prin termenul „dispozitiv de afișare” se înțelege orice suport de informații dinamice.

4.2.1.11. Informații verbale

- (1) Informațiile verbale trebuie să aibă un nivel STI-PA minim de 0,45, în conformitate cu specificația menționată în apendicele A, indicele 5.

4.2.1.12. Lățimea peronului și marginea peronului

- (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 afle atunci când trec sau sosesc trenuri.
- (2) Lățimea peronului poate varia pe întreaga lungime a acestuia.
- (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.
- (4) În cadrul acestui culoar de trecere de 160 cm este permisă existența unor obstacole. Echipamentele necesare pentru sistemul de semnalizare și echipamentele de siguranță nu sunt considerate obstacole în cadrul prezentului punct. Distanța minimă de la obstacole la zona de pericol trebuie să fie în conformitate cu tabelul de mai jos:

Tabelul 4

Distanța minimă de la obstacole la zona de pericol

Lungimea obstacolelor (măsurată paralel cu marginea peronului)	Distanța minimă până la zona de pericol
< 1 m (nota 1) — obstacol de mici dimensiuni	80 cm

▼B

Lungimea obstacolelor (măsurată paralel cu marginea peronului)	Distanța minimă până la zona de pericol
1 m până la < 10 m — obstacol de mari dimensiuni	120 cm

Nota 1: Dacă distanța dintre două obstacole de mici dimensiuni este mai mică de 2,4 m, măsurată paralel cu marginea peronului, acestea sunt considerate ca fiind un singur obstacol de mari dimensiuni.

Nota 2: În cadrul acestei distanțe minime de la un obstacol de mari dimensiuni la zona de pericol este permisă prezența unor obstacole de mici dimensiuni, cu condiția ca cerințele pentru obstacolele de mici dimensiuni (distanța minimă până la zona de pericol și distanța minimă până la următorul obstacol de mici dimensiuni) să fie îndeplinite.

- (5) Dacă la bordul trenurilor sau pe peron există dispozitive auxiliare pentru a permite persoanelor în fotolii rulante să urce în trenuri sau să coboare din acestea, în locurile în care există probabilitatea ca aceste dispozitive să fie utilizate trebuie prevăzut un spațiu liber (fără obstacole) de 150 cm de la marginea dispozitivului către direcția în care urcă/coboară fotoliul rulant sau la nivelul peronului. O gară nouă trebuie să îndeplinească această cerință pentru toate trenurile prevăzute să oprească la peron.
- (6) Limita zonei de pericol cea mai îndepărtată de marginea dinspre calea ferată a peronului trebuie semnalizată prin marcaje vizuale și benzi podotactile.
- (7) Marcajul vizual trebuie să fie o linie de avertizare contrastantă și antiderapantă, cu o lățime de cel puțin 10 cm.
- (8) Benzile podotactile pot fi de unul dintre următoarele două tipuri:
 - un marcaj de atenționare care indică existența unui pericol la limita zonei de pericol;
 - un marcaj de orientare care indică un traseu pe partea sigură a peronului.
- (9) Materialul de la limita peronului dinspre calea ferată trebuie să contrasteze cu fundalul închis la culoare al spațiului gol.

4.2.1.13. Capătul peronului

- (1) Capătul peronului trebuie prevăzut fie cu o barieră care să împiedice accesul publicului, fie cu un marcaj vizual și cu benzi podotactile cu un marcaj de atenționare care indică existența unui pericol.

4.2.1.14. Dispozitive de asistență la îmbarcare aflate pe peroane

- (1) Dacă se utilizează o rampă de peron, aceasta trebuie să respecte cerințele punctului 5.3.1.2.
- (2) Dacă se utilizează un ascensor de peron, acesta trebuie să respecte cerințele punctului 5.3.1.3.
- (3) Trebuie prevăzută o metodă de depozitare sigură pentru ca dispozitivele de asistență la îmbarcare, inclusiv rampele mobile, să nu constituie un obstacol sau să nu reprezinte un pericol pentru călători atunci când sunt depozitate pe peron.

4.2.1.15. Trecere pentru călători peste calea ferată către peroane

- (1) Se permite utilizarea trecerilor la nivel cu calea ferată în gări ca parte a unui traseu fără trepte sau a unui traseu fără obstacole, în conformitate cu normele naționale.
- (2) Dacă se utilizează treceri la nivel cu calea ferată ca părți ale unor trasee fără trepte, în plus față de alte trasee, acestea trebuie:
 - să aibă o lățime minimă de 120 cm (o lungime mai mică de 10 m) sau de 160 cm (o lungime de 10 m sau mai mult);
 - să prezinte pante moderate; o pantă abruptă este permisă numai pentru rampele pe distanțe scurte;

▼B

- să fie astfel proiectate încât să nu existe nicio posibilitate ca roata cea mai mică a unui fotoliu rulant, conform definiției din apendicele M, să se blocheze între suprafața de trecere și șină;
 - 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.
- (3) Dacă se utilizează treceri la nivel cu calea ferată ca părți ale unor trasee fără obstacole și ca soluție unică pentru toți călătorii, acestea trebuie:
- să respecte toate specificațiile de mai sus;
 - să prezinte marcaje vizuale și tactile pentru a identifica începutul și sfârșitul suprafeței de traversare;
 - să fie supravegheate sau, pe baza normelor naționale, trebuie prevăzute echipamente pentru traversarea în siguranță de către persoanele oarbe sau cu deficiențe de vedere și/sau trecerea la nivel cu calea ferată trebuie să fie exploatată în așa fel încât să asigure o traversare în siguranță a persoanelor cu deficiențe de vedere.
- (4) Dacă oricare dintre condițiile de mai sus nu poate fi îndeplinită, trecerea la nivel cu calea ferată nu este considerată ca făcând parte dintr-un traseu fără trepte sau dintr-un traseu fără obstacole.

4.2.2. *Subsistemul „material rulant”*

- (1) Având în vedere cerințele esențiale din secțiunea 3, specificațiile funcționale și tehnice ale subsistemului „material rulant” legate de accesibilitatea pentru persoanele cu handicap și pentru persoanele cu mobilitate redusă se prezintă după cum urmează:
- scaune;
 - spații pentru fotolii rulante;
 - uși;
 - iluminat;
 - toalete;
 - culoare de trecere;
 - informații pentru clienți;
 - modificări de nivel;
 - mâini curente;
 - cușetă cu acces pentru fotoliile rulante;
 - poziția treptei pentru intrarea și ieșirea din vehicul.

4.2.2.1. *Scaune*4.2.2.1.1. *Generalități*

- (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.

▼B

- (2) Mânerele sau alte elemente care pot fi utilizate la păstrarea echilibrului trebuie poziționate la o înălțime de 800-1 200 mm deasupra podelei, măsurată de la centrul părții utile a mânerului, nu trebuie să se proiecteze în afară pe culoar și trebuie să contrasteze cu scaunul.
- (3) În zonele de stat jos prevăzute cu scaune longitudinale fixe, pentru păstrarea echilibrului trebuie utilizate bare de mână. Aceste bare de mână trebuie să fie la o distanță maximă de 2 000 mm una față de cealaltă, trebuie poziționate la o înălțime de 800-1 200 mm deasupra podelei și trebuie să contrasteze cu interiorul vehiculului.
- (4) Mânerele sau celelalte elemente nu trebuie să aibă margini ascuțite.

4.2.2.1.2. Locuri prioritare

4.2.2.1.2.1. Generalități

- (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.
- (2) Locurile prioritare și vehiculele care le cuprind trebuie identificate prin semne conforme cu apendicele N. Trebuie să se menționeze faptul că ceilalți călători trebuie să pună aceste scaune la dispoziția celor care au dreptul să le utilizeze, atunci când este necesar.
- (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.
- (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. Aceasta exclude brațele amplasate de-a lungul părții laterale a caroseriei vehiculului sau de-a lungul unui perete despărțitor în cazul compartimentelor. Brațul mobil trebuie să se miște într-o poziție aliniată cu perna spătarului, pentru a permite accesul nerestricționat la scaun sau la orice scaune prioritare adiacente.
- (6) Scaunele prioritare nu trebuie să fie strapontine.
- (7) Fiecare scaun prioritar și spațiul disponibil utilizatorului său trebuie să fie conforme cu figurile H1-H4 din apendicele H.
- (8) Întreaga suprafață utilă de stat jos a locurilor prioritare trebuie să aibă o lățime de cel puțin 450 mm (a se vedea figura H1).
- (9) Partea superioară a fiecărei perne de scaun prioritar trebuie să fie la 430-500 mm deasupra nivelului podelei, la marginea frontală a scaunului.
- (10) Spațiul liber deasupra fiecărui scaun trebuie să fie de cel puțin 1 680 mm de la nivelul podelei, cu excepția trenurilor etajate care sunt prevăzute cu rafturi pentru bagaje deasupra scaunelor. În acest caz, se permite un spațiu liber redus, de 1 520 mm, deasupra locurilor prioritare amplasate sub rafturile pentru bagaje, cu condiția ca cel puțin 50 % din locurile prioritare să păstreze deasupra un spațiu liber de 1 680 mm.

▼B

- (11) În cazul dotării cu scaune cu spătar rabatabil, dimensiunile trebuie măsurate atunci când scaunele se află în poziție complet verticală.

4.2.2.1.2.2. Scaune unidirecționale

- (1) Dacă sunt prevăzute scaune unidirecționale, spațiul liber din fața fiecărui scaun trebuie să fie conform cu figura H2.
- (2) Distanța dintre suprafața frontală a spătarului și planul vertical prin partea cea mai din spate a scaunului din față trebuie să fie de cel puțin 680 mm, având în vedere faptul că înclinarea necesară a scaunului trebuie măsurată de la centrul scaunului la 70 mm deasupra locului de îmbinare a pernei cu spătarul.
- (3) De asemenea, trebuie să existe un spațiu liber între marginea frontală a pernei scaunului și același plan vertical pentru scaunul din față, de cel puțin 230 mm.

4.2.2.1.2.3. Dispunerea scaunelor față în față

- (1) Dacă locurile prioritare sunt dispuse față în față, distanța dintre marginile frontale ale pernelor scaunelor trebuie să fie de cel puțin 600 mm (a se vedea figura H3). Această distanță trebuie să se mențină chiar dacă unul dintre scaunele dispuse față în față nu este un loc prioritar.
- (2) Dacă între locurile prioritare dispuse față în față este prevăzută o masă, între marginea frontală a pernei scaunului și marginea cea mai apropiată a mesei trebuie să existe o distanță liberă pe orizontală de cel puțin 230 mm (a se vedea figura H4). Atunci când unul dintre scaunele dispuse față în față nu este un loc prioritar, distanța dintre acesta și masă poate fi redusă, cu condiția ca distanța dintre marginile frontale ale pernelor scaunelor să rămână de 600 mm. Mesele montate lateral a căror lungime nu depășește linia mediană a scaunului de la fereastră nu trebuie luate în considerare pentru conformitatea cu prezentul punct.

4.2.2.2. Spații pentru fotolii rulante

- (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:

Tabelul 5

Numărul minim de spații pentru fotolii rulante în funcție de lungimea unității

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

- (2) Pentru asigurarea stabilității, spațiul pentru fotolii rulante trebuie proiectat astfel încât fotoliul rulant să fie poziționat fie cu fața, fie cu spatele la sensul de mers.

▼B

- (3) Pe întreaga sa lungime, spațiul pentru fotolii rulante trebuie să aibă o lățime de 700 mm, de la nivelul podelei la o înălțime minimă de 1 450 mm, cu o lățime suplimentară de 50 mm pentru mâini pe fiecare parte adiacentă oricărui tip de obstacol care ar împiedica folosirea mâinilor de către ocupanții fotoliilor rulante (de exemplu, perete sau structură), de la o înălțime de 400-800 mm peste nivelul podelei (dacă o parte a fotoliului rulant este adiacentă culoarului, nu trebuie îndeplinită cerința de 50 mm suplimentară pentru partea respectivă a fotoliului rulant, deoarece acest spațiu este deja liber).
- (4) Distanța minimă în plan longitudinal dintre partea posterioară a spațiului pentru fotolii rulante și suprafața următoare trebuie să fie în conformitate cu apendicele I, figurile II-13.
- (5) Nu trebuie să existe nicio obstrucționare a spațiului desemnat între podeaua și tavanul vehiculului, cu excepția unui raft de bagaje suspendat, a unei bare de mână orizontale, în conformitate cu cerințele punctului 4.2.2.9, prinse de peretele sau de tavanul vehiculului ori a unei mese.
- (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.
- (7) În spațiul pentru fotolii rulante pot fi instalate strapontine, însă, atunci când sunt pliate, acestea nu trebuie să se suprapună peste dimensiunile obligatorii ale spațiului pentru fotolii rulante.
- (8) În spațiul pentru fotolii rulante sau direct în fața acestuia nu este permisă instalarea niciunui echipament permanent precum cârlige pentru biciclete sau suporturi pentru schiuri.
- (9) Lângă spațiile pentru fotolii rulante sau în fața acestora trebuie să fie disponibil cel puțin un scaun, pentru ca persoana în fotoliu rulant să poată călători împreună cu un însoțitor. Acest scaun trebuie să ofere același nivel de confort ca celelalte scaune pentru călători și poate, de asemenea, să fie situat de cealaltă parte a culoarului de trecere.
- (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.
- (11) Spațiul pentru fotolii rulante trebuie prevăzut cu un dispozitiv de solicitare a ajutorului, care, în caz de pericol, trebuie să permită utilizatorului de fotoliu rulant să informeze o persoană ce poate lua măsuri corespunzătoare.
- (12) Dispozitivul de solicitare a ajutorului trebuie plasat în așa fel încât să poată fi accesat în mod confortabil de persoana aflată în fotoliul rulant, astfel cum se arată în apendicele L, figura L1.
- (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.

▼B

- (15) În imediata apropiere a spațiului pentru fotolii rulante sau în interiorul acestuia trebuie amplasat un semn în conformitate cu apendicele N, pentru a identifica spațiul ca spațiu pentru fotolii rulante.

4.2.2.3. Uși

4.2.2.3.1. Generalități

- (1) Aceste cerințe se aplică numai ușilor care asigură accesul la o altă parte publică a trenului, cu excepția ușilor de toaletă.
- (2) Pentru a încuia sau a descuia o ușă acționată manual în vederea utilizării de către public, dispozitivul de comandă trebuie să poată fi acționat cu palma mâinii, prin exercitarea unei forțe de cel mult 20 N.
- (3) Comenzile ușii, indiferent că sunt comenzi manuale, butoane sau alte dispozitive, trebuie să contrasteze cu suprafața pe care sunt montate.
- (4) Interfața acestora cu călătorii trebuie respecte specificațiile de la punctul 5.3.2.1.
- (5) Dacă dispozitivele de comandă pentru închiderea și deschiderea ușii sunt plasate unul deasupra celuilalt, dispozitivul de deschidere trebuie să fie întotdeauna cel de sus.

4.2.2.3.2. Uși exterioare

- (1) Toate ușile exterioare pentru călători trebuie să aibă o lățime liberă utilă de minimum 800 mm atunci când sunt deschise.
- (2) În trenurile cu o viteză prin construcție mai mică de 250 km/h, ușile de acces pentru fotolii rulante care oferă un acces la nivel conform definiției de la punctul 2.3 trebuie să aibă o lățime liberă utilă de minimum 1 000 mm atunci când sunt deschise.
- (3) Toate ușile exterioare pentru călători trebuie să fie marcate pe partea exterioară astfel încât să contrasteze cu partea laterală a caroseriei vehiculului care le înconjoară.
- (4) Ușile exterioare desemnate ca accesibile pentru fotoliile rulante trebuie să fie ușile cele mai apropiate de spațiile desemnate pentru fotoliile rulante.
- (5) Ușile care urmează să fie utilizate pentru accesul fotoliilor rulante trebuie marcate în mod clar cu un semn în conformitate cu apendicele N.
- (6) Din interiorul vehiculului, poziția ușilor exterioare trebuie să fie în mod clar marcată prin utilizarea pentru podea a unor materiale adiacente contrastante.
- (7) Atunci când o ușă este deblocată și poate fi deschisă, trebuie emis un semnal care să poată fi auzit și văzut clar de către persoanele din interiorul și din exteriorul trenului. Acest semnal de alertă trebuie să dureze timp de cel puțin cinci secunde, cu excepția cazului în care ușa este acționată, în care caz semnalul se poate opri după 3 secunde.
- (8) Atunci când o ușă este deschisă în mod automat sau prin telecomandă de către mecanicul de locomotivă sau de alt membru al personalului de tren, semnalul de alertă trebuie să dureze timp de cel puțin 3 secunde din momentul în care ușa începe să se deschidă.
- (9) Atunci când o ușă care este închisă în mod automat sau prin telecomandă urmează să fie acționată, trebuie emis un semnal de alertă care să poată fi auzit și văzut de persoanele din interiorul și din exteriorul trenului. Semnalul de alertă trebuie să înceapă cu cel puțin 2 secunde înainte ca ușa să înceapă să se închidă și trebuie să continue în timp ce ușa se închide.

▼B

- (10) Sursa sunetului pentru semnalele de alertă ale ușilor trebuie să se afle în zona unde se află dispozitivul de comandă sau, dacă dispozitivul de comandă nu există, în apropierea ușii.
- (11) Semnalul vizual trebuie să fie vizibil din interiorul și din exteriorul trenului și trebuie amplasat în așa fel încât să se reducă la minimum posibilitatea de a fi ocultat de călătorii aflați în vestibul.
- (12) Semnalele de alertă sonore ale ușilor pentru călători trebuie să fie în conformitate cu specificația din apendicele G.
- (13) Ușa trebuie activată fie de personalul de tren, fie în mod semiautomat (adică prin apăsarea unui buton de către călători) sau automat.
- (14) Dispozitivul de comandă al ușii trebuie amplasat fie lângă ușă, fie pe panoul ușii.
- (15) Centrul dispozitivului exterior de comandă pentru deschiderea ușilor, care poate fi acționat de pe peron, nu trebuie poziționat la mai puțin de 800 mm și la mai mult de 1 200 mm pe verticală de la nivelul peroanelor, în cazul tuturor peroanelor pentru care este conceput trenul. Dacă trenul este conceput pentru o singură înălțime de peron, centrul dispozitivului exterior de comandă pentru deschiderea ușilor nu trebuie poziționat la mai puțin de 800 mm și la mai mult de 1 100 mm pe verticală de la înălțimea de peron respectivă.
- (16) Centrul dispozitivului interior de comandă pentru deschiderea ușilor nu trebuie poziționat la mai puțin de 800 mm și la mai mult de 1 100 mm pe verticală de la nivelul pardoselii vehiculului.

4.2.2.3.3. Uși interioare

- (1) Ușile interioare semiautomate și automate trebuie prevăzute cu dispozitive care să împiedice blocarea călătorilor între ușii în timpul funcționării ușilor.
- (2) Ușile interioare puse la dispoziție utilizatorilor de fotolii rulante trebuie să aibă o lățime liberă utilă de cel puțin 800 mm.
- (3) Forța necesară pentru a deschide sau a închide o ușă manuală nu trebuie să depășească 60 N.
- (4) Centrul dispozitivelor de comandă a ușilor interioare nu trebuie poziționat la mai puțin de 800 mm și la mai mult de 1 100 mm pe verticală de la nivelul pardoselii vehiculului.
- (5) Ușile automate de legătură între vehicule trebuie să funcționeze fie în mod sincron, ca o pereche, fie a doua ușă trebuie să detecteze automat persoana care se îndreaptă spre ea și să se deschidă.
- (6) Dacă mai mult de 75 % din suprafața unei ușii este confecționată din material transparent, acesta trebuie să fie marcat clar cu indicatori vizuali.

4.2.2.4. Iluminat

- (1) Valorile minime ale iluminării medii în spațiile pentru călători trebuie să fie în conformitate cu punctul 4.1.2 din specificația menționată în apendicele A, indicele 6. Pentru conformitatea cu prezenta STI nu sunt aplicabile cerințe privind uniformitatea acestor valori.

4.2.2.5. Toalete

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

▼B

- (2) Toaleta standard trebuie să respecte cerințele de la punctele 5.3.2.2 și 5.3.2.3.
- (3) Toaleta universală trebuie să respecte cerințele de la punctele 5.3.2.2 și 5.3.2.4.
- (4) Dacă în tren sunt instalate toalete, trebuie prevăzut un spațiu pentru schimbarea scutecelor bebelușilor. Dacă nu sunt prevăzute spații speciale pentru bebeluși sau dacă acestea sunt prevăzute, dar nu sunt accesibile utilizatorilor de fotolii rulante, în toaletele universale trebuie instalată o masă. Aceasta trebuie să respecte cerințele de la punctul 5.3.2.5.

4.2.2.6. Culoare de trecere

- (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.
- (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).
- (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.
- (4) Dacă utilizatorul de fotoliu rulant trebuie să schimbe direcția, lățimea culoarului de trecere al ambelor coridoare trebuie să fie în conformitate cu tabelul K1 din apendicele K.

4.2.2.7. Informații pentru clienți**4.2.2.7.1. Generalități**

- (1) Trebuie furnizate următoarele informații:
 - informații privind siguranța și instrucțiuni de siguranță;
 - instrucțiuni de siguranță sonore cuplate cu semnale vizibile în caz de urgență;
 - semne de avertizare, de interdicție și de obligativitate;
 - informații privind ruta trenului, inclusiv informații cu privire la întârzieri și la opririle neprevăzute;
 - informații privind amplasarea instalațiilor de la bord.
- (2) Informațiile vizuale trebuie să contrasteze cu fundalul pe care apar.

▼B

- (3) Setul de fonturi utilizat pentru texte trebuie să fie ușor lizibil.
- (4) Informațiile orare prezentate în cifre trebuie să fie în formatul de 24 de ore.

4.2.2.7.2. Semne, pictograme și informații tactile

- (1) Toate semnele de avertizare, de obligativitate și de interdicție trebuie să conțină pictograme și să fie concepute în conformitate cu specificația menționată în apendicele A, indicele 7.
- (2) Nu trebuie să existe mai mult de cinci pictograme, împreună cu o săgeată direcțională care să indice un singur sens, poziționate una lângă alta într-un singur loc.
- (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.).

- (4) Dacă sunt prevăzute bucle de inducție, acestea trebuie să fie semnalate printr-o pictogramă în conformitate cu apendicele N.
- (5) În toaletele universale, acolo unde sunt instalate bare de mână articulate, trebuie aplicată o pictogramă care să arate bara atât în poziție verticală, cât și în poziție coborâtă.
- (6) Dacă într-un vehicul sunt prevăzute locuri rezervate, atunci numărul sau litera vehiculului respectiv (conform sistemului de rezervare) trebuie afișat(ă) în exterior, pe sau în apropierea fiecărei ușii de acces ale vehiculului. Numărul sau litera trebuie să fie înscris(ă) cu caractere de cel puțin 70 mm înălțime și trebuie să fie vizibil(ă) atunci când ușa este deschisă și închisă.
- (7) Dacă locurile sunt identificate prin numere sau litere, numărul sau litera locului trebuie afișat(ă) pe sau în apropierea fiecărui loc, cu caractere de cel puțin 12 mm înălțime. Aceste numere și litere trebuie să contrasteze cu fundalul pe care sunt înscrise.
- (8) Semne cu informații tactile trebuie amplasate în:
 - toalete și cușetele accesibile fotoliilor rulante, pentru informații funcționale și pentru dispozitivul de solicitare a ajutorului, dacă este cazul;
 - materialul rulant, pentru butonul de deschidere/închidere a ușilor accesibile călătorilor și pentru dispozitivele de solicitare a ajutorului.

4.2.2.7.3. Informații vizuale dinamice

- (1) Destinația finală sau ruta trebuie afișate în exteriorul trenului, pe partea dinspre peron, în apropierea a cel puțin uneia dintre ușile de acces pentru călători, pe cel puțin unul din fiecare două vehicule ale trenului.
- (2) Dacă trenurile sunt exploatate într-un sistem în care informații vizuale dinamice sunt furnizate pe peroanele din gară din 50 în 50 de metri sau mai puțin, iar informațiile privind destinația și ruta sunt, de asemenea, înscrise pe partea frontală a trenului, nu este obligatoriu să se furnizeze informații pe părțile laterale ale vehiculelor.

▼ B

- (3) Destinația finală sau ruta trenului trebuie afișată în interiorul fiecărui vehicul.
- (4) Următoarea oprire a trenului trebuie afișată în așa fel încât să poată fi citită din cel puțin 51 % dintre scaunele pentru călători din interiorul fiecărui vehicul, inclusiv 51 % din locurile prioritare, și din toate spațiile pentru fotolii rulante.
- (5) Aceste informații trebuie afișate cu cel puțin două minute înainte de sosirea în gara respectivă. Dacă următoarea gară se află la mai puțin de două minute distanță, aceasta trebuie afișată imediat după plecarea din gara anterioară.
- (6) Cerința ca informațiile privind destinația și „următoarea oprire” să fie vizibile din 51 % dintre scaunele pentru călători nu se aplică în cazul vagoanelor cu compartimente în care compartimentele au maximum 8 locuri și sunt deservite de un coridor adiacent. Aceste informații trebuie să fie totuși vizibile pentru o persoană care stă pe coridor în afara compartimentului și pentru o persoană care ocupă un spațiu pentru fotolii rulante.
- (7) Informațiile privind următoarea oprire pot fi afișate pe același suport ca destinația finală. Aceasta trebuie să revină însă la afișarea destinației finale imediat ce trenul s-a oprit.
- (8) Dacă sistemul este automat, trebuie să fie posibilă ștergerea sau corectarea informațiilor incorecte sau care induc în eroare.
- (9) Dispozitivele de afișare în interior și în exterior trebuie să respecte specificațiile de la punctul 5.3.2.7. La acest punct, prin termenul „dispozitiv de afișare” se înțelege orice suport de informații dinamice.

4.2.2.7.4. Informații acustice dinamice

- (1) Trenul trebuie prevăzut cu un sistem de sonorizare care trebuie utilizat pentru anunțurile de rutină sau pentru anunțurile urgente făcute de mecanicul de locomotivă sau de alt membru al personalului de tren care are o responsabilitate specifică în ceea ce privește călătorii.
- (2) Sistemul de sonorizare poate funcționa în mod manual, automat sau programat în prealabil. Dacă sistemul de sonorizare este automat, trebuie să fie posibilă ștergerea sau corectarea informațiilor incorecte sau care induc în eroare.
- (3) Sistemul de sonorizare trebuie să fie capabil să anunțe destinația și următoarea oprire a trenului la fiecare oprire sau la plecarea din fiecare gară.
- (4) Sistemul de sonorizare trebuie să fie capabil să anunțe următoarea oprire a trenului cu cel puțin două minute înainte de sosirea trenului în gara respectivă. Dacă următoarea gară se află la mai puțin de două minute distanță, aceasta trebuie anunțată imediat după plecarea din gara anterioară.
- (5) Informațiile verbale trebuie să aibă un nivel STI-PA minim de 0,45, în conformitate cu specificația menționată în apendicele A, indicele 5. Sistemul de sonorizare trebuie să îndeplinească cerința în toate locurile unde sunt amplasate scaune și în toate spațiile pentru fotolii rulante.

4.2.2.8. Modificări de nivel

- (1) Treptele interioare (altele decât cele pentru accesul din exterior) trebuie să aibă o înălțime maximă de 200 mm și o adâncime minimă de 280 mm, măsurate la axa centrală a scării. Pentru trenurile etajate este permisă reducerea acestei valori la 270 mm în cazul scărilor de acces la etajul superior și la etajul inferior.

▼B

- (2) Cel puțin prima și ultima treaptă trebuie semnalate printr-o bandă contrastantă cu o adâncime de 45-55 mm care să se întindă pe întreaga lățime a treptelor, atât pe suprafața frontală, cât și pe cea superioară a muchiei trepteii.
- (3) Scările formate din mai mult de trei trepte trebuie prevăzute cu mâini curente pe ambele părți și pe două niveluri. Mâna curentă din partea de sus trebuie poziționată la o înălțime de 850-1 000 mm deasupra nivelului podelei. Mâna curentă din partea de jos trebuie poziționată la o înălțime de 500-750 mm deasupra nivelului podelei.
- (4) Scările formate din una, două sau trei trepte trebuie prevăzute pe ambele laturi cu cel puțin o mână curentă sau cu un alt element care poate fi utilizat pentru păstrarea echilibrului.
- (5) Măinile curente trebuie să respecte punctul 4.2.2.9.
- (6) Nu este permisă existența niciunei trepte între vestibulul unei uși exterioare accesibile fotoliilor rulante, spațiul pentru fotolii rulante, un compartiment de dormit universal și toaleta universală, cu excepția unui prag de ușă care nu trebuie să depășească 15 mm în înălțime sau cu excepția cazului în care există un ascensor pentru trecerea peste treaptă. Ascensorul trebuie să respecte cerințele de la punctul 5.3.2.10.
- (7) În ceea ce privește rampele din materialul rulant, panta maximă nu trebuie să depășească următoarele valori:

Tabelul 6

Panta maximă pentru rampele din materialul rulant

Lungimea rampei	Înclinație maximă (grade)	Înclinație maximă (%)
Rute între vestibulul unei uși exterioare accesibile fotoliilor rulante, spațiul pentru fotolii rulante, o cușetă accesibilă fotoliilor rulante și toaleta universală		
Până la 840 mm în vagoanele fără etaj	6,84	12
Până la 840 mm în vagoanele etajate	8,5	15
> 840 mm	3,58	6,25
Alte zone ale trenului		
> 1 000 mm	6,84	12
600 mm-1 000 mm	8,5	15
sub 600 mm	10,2	18

Notă: Aceste înclinații trebuie măsurate când vehiculul staționează pe o cale ferată dreaptă și orizontală.

4.2.2.9. Mâini curente

- (1) Toate mâinile curente montate pe un vehicul trebuie să aibă secțiunea rotundă și un diametru exterior de 30-40 mm, precum și o distanță liberă de cel puțin 45 mm de la orice suprafață adiacentă, cu excepția elementelor lor de montare.
- (2) Dacă o mână curentă este curbată, raza părții interioare a curbei trebuie să aibă cel puțin 50 mm.
- (3) Toate mâinile curente trebuie să contrasteze cu fundalul pe care sunt montate.

▼B

- (4) Ușile exterioare trebuie prevăzute de ambele părți cu mâini curente, montate în interior cât mai aproape posibil de peretele exterior al vehiculului. Se poate face excepție pentru o parte a ușii, dacă aceasta este echipată cu un dispozitiv precum un ascensor la bord.
- (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.
- (6) În cazul în care culoarul de trecere al pasajului de intercomunicație este mai îngust de 1 000 mm și mai lung de 2 000 mm, în interiorul pasajelor de comunicație între vehicule sau în vecinătatea acestora trebuie prevăzute mâini curente sau mânere pentru uzul călătorilor.
- (7) În cazul în care culoarul de trecere al pasajului de intercomunicație este de cel puțin 1 000 mm, în pasaj trebuie prevăzute mâini curente sau mânere.

4.2.2.10. Cușetă cu acces pentru fotoliile rulante

- (1) Dacă un tren are cușete pentru călători, acesta trebuie să includă un vehicul care conține cel puțin o cușetă accesibilă fotoliilor rulante.
- (2) Dacă un tren are mai multe vehicule în care există cușete pentru călători, în trenul respectiv trebuie să existe cel puțin două cușete accesibile fotoliilor rulante.
- (3) Dacă un vehicul feroviar oferă cușete accesibile fotoliilor rulante, partea exterioară a ușii vehiculului respectiv și a ușii cușetei accesibile fotoliilor rulante trebuie să fie marcată cu un semn în conformitate cu apendicele N.
- (4) Spațiul interior al unei cușete accesibile fotoliilor rulante trebuie să țină seama de cerințele de la punctul 4.2.2.6 pentru acțiuni pe care se preconizează că utilizatorul fotoliului rulant le va executa în cușetă.
- (5) Cușeta trebuie prevăzută cu cel puțin două dispozitive de solicitare a ajutorului care, atunci când sunt acționate, transmit un semnal la o persoană ce poate lua măsuri corespunzătoare; nu este necesar ca acestea să inițieze o comunicare.
- (6) Interfața dispozitivelor de solicitare a ajutorului trebuie să fie cea definită la punctul 5.3.2.6.
- (7) Un dispozitiv de solicitare a ajutorului trebuie amplasat la cel mult 450 mm de la nivelul podelei, distanță măsurată vertical de la suprafața podelei la centrul butonului dispozitivului. Acesta trebuie poziționat astfel încât o persoană întinsă pe podea să poată ajunge la buton.
- (8) Celălalt dispozitiv de solicitare a ajutorului trebuie amplasat la cel puțin 600 mm și cel mult 800 mm de la nivelul podelei, distanță măsurată vertical până la centrul butonului.
- (9) Aceste două dispozitive de solicitare a ajutorului trebuie amplasate pe suprafețe verticale diferite ale cușetei.
- (10) Dispozitivele de solicitare a ajutorului trebuie să se distingă de orice alt buton din cușetă, trebuie să aibă o culoare diferită de celelalte dispozitive de comandă și trebuie să contrasteze cu fundalul pe care sunt montate.

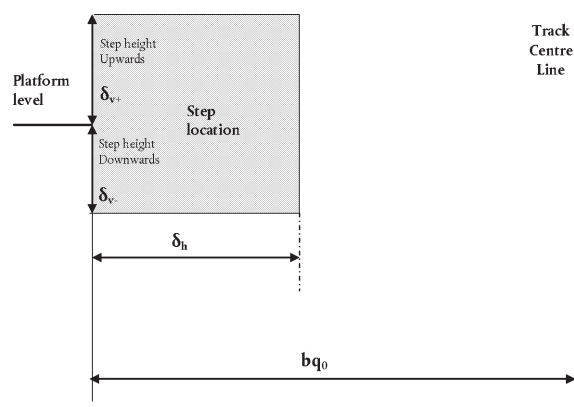
▼B

4.2.2.11. Poziția treptei pentru intrarea și ieșirea din vehicul

4.2.2.11.1. Cerințe generale

- (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.

Figura 1



- (2) Valorile b_{q0} , δ_h , δ_{v+} și δ_{v-} depind de tipul de peron la care este destinat să oprească materialul rulant. Acestea sunt următoarele:
- b_{q0} se calculează pe baza gabaritului 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;
 - δ_h , δ_{v+} și δ_{v-} sunt definite în tabelele 7-9.

Tabelul 7 — Pentru tot materialul rulant destinat să oprească, în condiții de exploatare normală, la peroane cu o înălțime de 550 mm:

Tabelul 7

Valorile δ_h , δ_{v+} și δ_{v-} pentru un peron de 550 mm

	δ_h mm	δ_{v+} mm	δ_{v-} mm
pe o cale ferată dreaptă și orizontală	200	230	160
pe o cale ferată cu o rază a curbei de 300 m	290	230	160

Tabelul 8 — Pentru tot materialul rulant destinat să oprească, în condiții de exploatare normală, la peroane cu o înălțime de 760 mm:

Tabelul 8

Valorile δ_h , δ_{v+} și δ_{v-} pentru un peron de 760 mm

	δ_h mm	δ_{v+} mm	δ_{v-} mm
pe o cale ferată dreaptă și orizontală	200	230	160
pe o cale ferată cu o rază a curbei de 300 m	290	230	160

▼B

Tabelul 9 — Pentru tot materialul rulant destinat să oprească, în condiții de exploatare normală, atât la peroane cu o înălțime de 760 mm, cât și la peroane cu o înălțime de 550 mm, prevăzut cu două sau mai multe trepte de acces:

Pentru o treaptă, se aplică valorile din tabelul 7 de mai sus, iar pentru următoarea treaptă către interiorul vehiculului se aplică următoarele valori, pe baza unei înălțimi nominale a peronului de 760 mm:

Tabelul 9

Valorile δ_h , δ_{v+} și δ_{v-} pentru a doua treaptă, în cazul unui peron de 760 mm

	δ_h mm	δ_{v+} mm	δ_{v-} mm
pe o cale ferată dreaptă și orizontală	380	230	160
pe o cale ferată cu o rază a curbei de 300 m	470	230	160

- (3) Documentația tehnică solicitată la punctul 4.2.12 din STI LOC&PAS trebuie să includă informații privind înălțimea și compensarea peronului teoretic, ducând la o diferență de nivel (δ_{v+}) de 230 mm și la o diferență pe orizontală (δ_h) de 200 mm de la punctul situat în poziție centrală pe muchia treptei inferioare a materialului rulant, pe o cale ferată dreaptă și orizontală.

4.2.2.11.2. Trepte de intrare/ieșire

- (1) Toate treptele de intrare și de ieșire trebuie să fie antiderapante și să aibă o lățime liberă efectivă egală cu lățimea ușii.
- (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.
- (3) Toate treptele trebuie să aibă aceeași înălțime una față de cealaltă.
- (4) Cel puțin prima și ultima treaptă trebuie semnalate printr-o bandă contrastantă cu o adâncime de 45-55 mm care să se întindă pe cel puțin 80 % din lățimea treptelor, pe partea superioară a muchiei treptei. O bandă similară trebuie să indice suprafața frontală a ultimei trepte la intrarea în unitate.
- (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.
- (6) Dacă este montată o treaptă intermediară și aceasta este o extensie a pragului ușii în afara vehiculului și dacă nu există nicio modificare de nivel între treapta intermediară și podeaua vehiculului, aceasta nu va fi considerată o treaptă în sensul prezentei specificații. O reducere de nivel minimă, de cel mult 60 mm, între suprafața podelei la nivelul pragului ușii și cea din exteriorul vehiculului, utilizată pentru a direcționa și bloca ușa, este de asemenea permisă și nu va fi considerată ca fiind o treaptă.
- (7) Accesul în vestibulul vehiculului trebuie să se facă prin intermediul a cel mult 4 trepte, dintre care una poate fi exterioară.
- (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.

▼B

4.2.2.12. Dispozitive de asistență la îmbarcare

- (1) Trebuie prevăzut un sistem de depozitare sigur pentru a se asigura faptul că dispozitivele de asistență la îmbarcare, inclusiv rampele mobile, nu reprezintă un obstacol pentru fotoliul rulant sau pentru dispozitivul de mobilitate al unui călător și nu reprezintă niciun pericol pentru călători în cazul unei opriri bruște.
- (2) Următoarele tipuri de dispozitive de asistență la îmbarcare pot fi prezente în materialul rulant în conformitate cu normele definite la punctul 4.4.3.

4.2.2.12.1. Treaptă escamotabilă și punte de legătură

- (1) O treaptă escamotabilă este un dispozitiv retractabil integrat într-un vehicul, sub nivelul pragului ușii, complet automat și acționat în conjuncție cu secvențele de deschidere/închidere a ușii.
- (2) O punte de legătură este un dispozitiv retractabil integrat într-un vehicul, cât mai aproape posibil de nivelul pragului ușii, complet automat și acționat în conjuncție cu secvențele de deschidere/închidere a ușii.
- (3) În cazul în care treapta escamotabilă sau puntea de legătură se extinde dincolo de limitele permise de normele privind gabaritul, trenul trebuie să fie imobilizat în momentul extinderii treptei sau a punții.
- (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.
- (5) Treptele escamotabile și punțile de legătură trebuie să respecte cerințele de la punctul 5.3.2.8.

4.2.2.12.2. Rampă la bord

- (1) O rampă la bord este un dispozitiv care se află între pragul ușii vehiculului și peron. Aceasta poate fi manuală, semiautomată sau automată.
- (2) Rampele la bord trebuie să respecte cerințele de la punctul 5.3.2.9.

4.2.2.12.3. Ascensor la bord

- (1) Ascensorul la bord este un dispozitiv integrat în ușa unui vehicul, care trebuie să poată depăși diferența maximă de înălțime dintre podeaua vehiculului și peronul gării atunci când este folosit.
- (2) Atunci când ascensorul este în poziție strânsă, lățimea utilă minimă a ușii trebuie să fie în conformitate cu punctul 4.2.2.32.
- (3) Ascensoarele la bord trebuie să respecte cerințele de la punctul 5.3.2.10.

4.3. **Specificații funcționale și tehnice ale interfețelor**4.3.1. *Interfețe cu subsistemul „infrastructură”*

Tabelul 10

Interfața cu subsistemul „infrastructură”

Interfața cu subsistemul „infrastructură”			
STI PRM		STI INF	
Parametru	Punct	Parametru	Punct
Poziția treptei pentru intrarea și ieșirea din vehicul	4.2.2.11	Peroane	4.2.9

▼B

Interfața cu subsistemul „infrastructură”			
STI PRM		STI INF	
Parametru	Punct	Parametru	Punct
Cazuri specifice privind poziția treptei pentru intrarea și ieșirea din vehicul	7.3.2.6	Cazuri specifice privind peroanele	7.7

4.3.2. *Interfețe cu subsistemul „material rulant”*

Tabelul 11

Interfața cu subsistemul „material rulant”

Interfața cu subsistemul „material rulant”			
STI PRM		STI LOC&PAS	
Parametru	Punct	Parametru	Punct
Subsistemul „material rulant”	4.2.2	Elemente legate de călători	4.2.5

4.3.3. *Interfețe cu subsistemul „aplicații telematice pentru călători” (TAP)*

Tabelul 12

Interfața cu subsistemul „aplicații telematice pentru călători” (TAP)

Interfața cu subsistemul TAP			
STI PRM		STI TAP	
Parametru	Punct	Parametru	Punct
Accesibilitatea gării Asistență la urcarea și la coborârea din tren	4.4.1	Gestionarea informațiilor privind transportul și asistența persoanelor cu handicap și persoanelor cu mobilitate redusă	4.2.6
Asistență la urcarea și la coborârea din tren	4.4.2	Gestionarea informațiilor privind transportul și asistența persoanelor cu handicap și persoanelor cu mobilitate redusă	4.2.6
Accesul și rezervarea	4.4.2	Gestionarea disponibilității/rezervării	4.2.9
Informații vizuale	4.2.1.10	Gestionarea furnizării de informații în zona gării	4.2.12
Informații verbale	4.2.1.11	Gestionarea furnizării de informații în zona gării	4.2.12
Informații pentru clienți	4.2.2.7	Gestionarea furnizării de informații în zona vehiculelor	4.2.13

4.4. **Norme de exploatare**

Următoarele norme de exploatare nu fac parte din evaluarea subsistemelor.

▼B

Prezenta STI nu specifică norme de exploatare pentru evacuarea în situații de urgență, ci numai cerințele tehnice relevante. Scopul cerințelor tehnice pentru infrastructură și pentru materialul rulant este de a facilita evacuarea tuturor, inclusiv a persoanelor cu handicap și a persoanelor cu mobilitate redusă.

4.4.1. *Subsistemul „infrastructură”*

Având în vedere cerințele esențiale din secțiunea 3, normele de exploatare specifice subsistemului „infrastructură” legate de accesibilitatea pentru persoanele cu handicap și pentru persoanele cu mobilitate redusă se prezintă după cum urmează:

— Generalități

Administratorul de infrastructură sau administratorul de gară trebuie să aibă o politică scrisă care să asigure faptul că toate persoanele cu handicap și toate persoanele cu mobilitate redusă pot avea acces la infrastructura pentru călători în orice moment de activitate în conformitate cu cerințele tehnice din prezenta STI. În plus, politica trebuie să fie compatibilă cu politica oricărei întreprinderi feroviare care ar putea dori să utilizeze instalațiile (a se vedea secțiunea 4.4.2), după caz. Politica trebuie implementată prin furnizarea de informații adecvate personalului, prin proceduri și prin formare. Politica de infrastructură trebuie să includă, fără a se limita însă la acestea, norme de exploatare pentru următoarele situații:

— Accesibilitatea gării

Trebuie adoptate norme de exploatare care să asigure disponibilitatea informațiilor privind nivelul de accesibilitate al tuturor gărilor.

— Gări fără personal — emiterea biletelor pentru călătorii cu deficiențe de vedere

Trebuie redactate și implementate norme de exploatare pentru gările fără personal unde emiterea biletelor se face prin intermediul distribuitorilor automate (a se vedea secțiunea 4.2.1.8). În astfel de situații, trebuie să fie întotdeauna disponibil un mijloc alternativ de emitere a biletelor care să fie accesibil călătorilor cu deficiențe de vedere (de exemplu, posibilitatea de a cumpăra biletul fie la bordul trenului, fie la destinație).

— Controlul biletelor — turnichete

În cazul utilizării de turnichete pentru controlul biletelor, trebuie puse în aplicare norme de exploatare conform cărora persoanelor cu handicap și persoanelor cu mobilitate redusă li se oferă un acces paralel prin aceste puncte de control. Acest acces special trebuie să permită trecerea utilizatorilor de fotolii rulante și poate fi controlat de personal sau poate fi automat.

— Iluminatul persoanelor

Este permis ca iluminatul să fie oprit pe persoanele la care nu se așteaptă sosirea niciunui tren.

— Informații vizuale și verbale — obținerea coerenței

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.

Reclamele nu trebuie combinate cu informațiile privind ruta.

▼B

Notă: Informațiile de ordin general privind serviciile de transport public nu trebuie considerate ca fiind reclame în sensul prezentului punct.

- Sistem de informare verbală a călătorilor la cerere

În cazul în care într-o gară nu sunt furnizate informații verbale prin intermediul unui sistem de sonorizare (a se vedea punctul 4.2.1.11), trebuie implementate norme de exploatare care să asigure punerea la dispoziție a unui sistem de informare alternativ, prin care călătorii să poată obține, pe cale acustică, aceleași informații în gară (de exemplu, un serviciu de informare prin telefon automat sau asigurat de personal).

- Peron — zona operațională destinată dispozitivelor de asistență la îmbarcare pentru fotoliile rulante

Întreprinderea feroviară și administratorul de infrastructură sau administratorul de gară trebuie să definească împreună zona (zonele) de pe peron unde este probabil să fie utilizat dispozitivul, ținând seama de variațiile compunerii trenurilor.

Trebuie implementate norme de exploatare pentru a determina, acolo unde este posibil, punctul de oprire a trenurilor în funcție de amplasarea acestei (acestor) zone operaționale.

- Siguranța dispozitivelor manuale și electrice de asistență la îmbarcare pentru fotolii rulante

Trebuie implementate norme de exploatare privind utilizarea dispozitivelor de asistență la îmbarcare de către personalul gării (a se vedea punctul 4.2.1.14).

Trebuie implementată o normă de exploatare privind utilizarea de către personal a barierei de protecție mobile montate la ascensoarele pentru fotolii rulante (a se vedea punctul 4.2.1.14).

Trebuie implementate norme de exploatare pentru a se asigura faptul că personalul este capabil să utilizeze în siguranță rampele pentru îmbarcare, în ceea ce privește deschiderea, fixarea, ridicarea, coborârea și strângerea la loc a acestora (a se vedea punctul 4.2.1.14).

- Asistență la urcarea și la coborârea din tren

Trebuie implementate norme de exploatare pentru a se asigura faptul că personalul este conștient că persoanele cu handicap și persoanele cu mobilitate redusă ar putea avea nevoie de asistență la urcarea și la coborârea din tren și că oferă această asistență dacă este necesar.

Condițiile în care se acordă asistență persoanelor cu handicap și persoanelor cu mobilitate redusă sunt definite în Regulamentul (CE) nr. 1371/2007 ⁽¹⁾.

- Trecere la nivel cu calea ferată supravegheată

În cazurile în care este permisă existența unor treceri la nivel cu calea ferată supravegheată, trebuie implementate norme de exploatare pentru a asigura faptul că personalul de la punctele de trecere la nivel cu calea ferată supravegheată acordă o asistență corespunzătoare persoanelor cu handicap și persoanelor cu mobilitate redusă, inclusiv indicații privind momentul în care se poate traversa calea ferată în siguranță.

4.4.2. *Subsistemul „material rulant”*

Având în vedere cerințele esențiale din secțiunea 3, normele de exploatare specifice subsistemului „material rulant” legate de accesibilitatea pentru persoanele cu handicap și pentru persoanele cu mobilitate redusă se prezintă după cum urmează:

- Generalități

⁽¹⁾ Regulamentul (CE) nr. 1371/2007 al Parlamentului European și al Consiliului din 23 octombrie 2007 privind drepturile și obligațiile călătorilor din transportul feroviar (JO L 315, 3.12.2007, p. 14-41).

▼B

Întreprinderea feroviară trebuie să aibă o politică scrisă care să asigure accesibilitatea materialului rulant de călători în orice moment de activitate, în conformitate cu cerințele tehnice din prezenta STI. În plus, politica trebuie să fie compatibilă cu politica administratorului de infrastructură sau a administratorului de gară (a se vedea punctul 4.4.1), după caz. Politica trebuie implementată prin furnizarea de informații adecvate personalului, prin proceduri și prin formare. Politica privind materialul rulant trebuie să includă, fără a se limita însă la acestea, norme de exploatare pentru următoarele situații:

— 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 4.2.2.12). 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. Aceste norme vor asigura faptul că locurile prioritare sunt inițial disponibile pentru rezervare numai de către persoanele cu handicap și de către persoanele cu mobilitate redusă, până la un anumit moment înaintea plecării. După acest moment, locurile prioritare vor fi puse la dispoziție tuturor călătorilor, inclusiv persoanelor cu handicap și persoanelor cu mobilitate redusă.

— Transportul câinilor utilitari

Trebuie adoptate norme de exploatare care să asigure faptul că persoanele cu handicap și persoanele cu mobilitate redusă însoțite de un câine utilitar nu vor fi taxate suplimentar.

— Accesul la spațiile pentru fotolii rulante și rezervarea acestora

Normele privind accesul la locurile prioritare și rezervarea acestora se aplică și în cazul spațiilor pentru fotolii rulante, însă doar utilizatorii de fotolii rulante au prioritate. În plus, normele de exploatare trebuie să prevadă locuri (i) nerezervate sau (ii) rezervate pentru persoanele însoțitoare (care nu sunt PMR) lângă sau față în față cu spațiul pentru fotolii rulante.

— Accesul la cușetele universale și rezervarea acestora

Normele privind rezervarea locurilor prioritare se aplică și în cazul cușetelor universale (a se vedea punctul 4.2.2.10). Cu toate acestea, normele de exploatare trebuie să împiedice ocuparea fără rezervare a cușetelor universale (adică va fi întotdeauna necesară rezervarea în avans).

— Personalul de tren — activarea ușilor exterioare

Trebuie implementate norme de exploatare privind procedura pentru activarea ușilor exterioare de către personalul de tren, pentru a garanta siguranța tuturor călătorilor, inclusiv a persoanelor cu handicap și a persoanelor cu mobilitate redusă (a se vedea punctul 4.2.2.32).

— Dispozitivul de solicitare a ajutorului din spațiile pentru fotolii rulante, din toaletele universale sau din cușetele accesibile fotoliilor rulante

▼B

Trebuie implementate norme de exploatare pentru a se asigura reacții și măsuri corespunzătoare din partea personalului în cazul activării dispozitivului de solicitare a ajutorului (a se vedea punctele 4.2.2.2, 4.2.2.5 și 4.2.2.10). Nu este obligatoriu ca reacțiile și măsurile să fie aceleași, în funcție de originea solicitării ajutorului.

— Instrucțiuni de siguranță sonore în caz de urgență

Trebuie implementate norme de exploatare privind transmiterea de instrucțiuni de siguranță sonore călătorilor în cazul unei situații de urgență (a se vedea punctul 4.2.2.74). Aceste norme trebuie să includă natura instrucțiunilor și a transmiterii acestora.

— Informații vizuale și sonore — controlul reclamelor

Trebuie puse la dispoziție detalii privind ruta și rețeaua pe care circulă trenul (întreprinderea feroviară trebuie să decidă modul în care sunt furnizate aceste informații).

Reclamele nu trebuie combinate cu informațiile privind ruta.

Notă: Informațiile de ordin general privind serviciile de transport public nu trebuie considerate ca fiind reclame în sensul prezentului punct.

— Sisteme de informare automate — corectarea manuală a informațiilor incorecte sau care induc în eroare

Trebuie implementate norme de exploatare pentru a se asigura validarea informațiilor automate și pentru a permite personalului de tren să le corecteze dacă sunt eronate (a se vedea punctul 4.2.2.7).

— 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).

— Norme privind compunerea trenurilor pentru ca dispozitivele de asistență la îmbarcare pentru fotolii rulante să poată fi utilizate în funcție de dispunerea peroanelor

Trebuie implementate norme de exploatare pentru a se ține seama de variațiile de compunere a trenurilor astfel încât zonele operaționale sigure pentru dispozitivele de asistență la îmbarcare pentru fotoliile rulante să poată fi stabilite în funcție de punctul de oprire a trenurilor.

— Siguranța dispozitivelor manuale și electrice de asistență la îmbarcare pentru fotolii rulante

Trebuie implementate norme de exploatare privind utilizarea dispozitivelor de asistență la îmbarcare de către personalul de tren și de către personalul gării. În cazul dispozitivelor manuale, procedurile trebuie să asigure faptul că efortul necesar din partea personalului este minim. În cazul dispozitivelor electrice, procedurile trebuie să asigure funcționarea fără întrerupere în cazul unei pene de curent. Trebuie implementată o normă de exploatare privind utilizarea de către personalul de tren sau din gară a barierei de protecție mobile montate la ascensoarele pentru fotolii rulante.

Trebuie implementate norme de exploatare pentru a se asigura faptul că personalul de tren și cel din gară poate utiliza în siguranță rampele pentru îmbarcare, în ceea ce privește deschiderea, fixarea, ridicarea, coborârea și strângerea la loc a acestora.

▼B

- Asistență la urcarea și la coborârea din tren

Trebuie implementate norme de exploatare pentru a se asigura faptul că personalul este conștient că persoanele cu handicap și persoanele cu mobilitate redusă ar putea avea nevoie de asistență la urcarea și la coborârea din tren și că oferă această asistență dacă este necesar.

Condițiile în care se acordă asistență persoanelor cu handicap și persoanelor cu mobilitate redusă sunt definite în Regulamentul (CE) nr. 1371/2007.

Peron — zona operațională destinată dispozitivelor de asistență la îmbarcare pentru fotoliile rulante

Întreprinderea feroviară și administratorul de infrastructură sau administratorul de gară trebuie să definească împreună zona de pe peron unde este probabil să fie utilizat dispozitivul și trebuie să demonstreze valabilitatea acesteia. Această zonă trebuie să fie compatibilă cu peronoanele existente unde este probabil să oprească trenul.

Drept consecință a celor de mai sus, punctul de oprire a trenului trebuie în unele cazuri modificat pentru ca această cerință să fie îndeplinită.

Trebuie implementate norme de exploatare pentru a se ține seama de variațiile de compunere a trenurilor (a se vedea punctul 4.2.1.12) astfel încât punctul de oprire a trenurilor să poată fi stabilit în funcție de zonele operaționale destinate dispozitivelor de asistență la îmbarcare.

- Metodă de urgență pentru desfacerea treptelor escamotabile

Trebuie implementate norme de exploatare pentru strângerea sau desfacerea de urgență a punții de legătură în cazul unei pene de curent.

- Exploatarea unor combinații de material rulant conform și neconform cu prezenta STI

Atunci când se formează un tren dintr-o combinație de material rulant conform și neconform, trebuie implementate proceduri operaționale pentru a se asigura faptul că în tren sunt prevăzute cel puțin două spații pentru fotolii rulante conforme cu prezenta STI. Dacă în tren există toalete, trebuie să se asigure faptul că utilizatorii fotoliilor rulante au acces la o toaletă universală.

În cazul unor astfel de combinații de material rulant, trebuie instituite proceduri pentru a se asigura faptul că în toate vehiculele sunt disponibile informații vizuale și acustice privind ruta.

Se acceptă faptul că este posibil ca sistemele de informare dinamică și dispozitivele de solicitare a ajutorului din spațiul pentru fotolii rulante/toaleta universală/cușeta accesibilă fotoliilor rulante să nu fie complet funcționale atunci când se utilizează astfel de structuri.

- Formarea trenurilor din vehicule individuale conforme cu prezenta STI

Atunci când vehicule care au fost evaluate în mod individual în conformitate cu punctul 6.2.7 sunt utilizate pentru a forma un tren, trebuie instituite proceduri operaționale pentru a se asigura faptul că întregul tren respectă punctul 4.2 din prezenta STI.

4.4.3. *Furnizarea de dispozitive de asistență la îmbarcare și acordarea de asistență*

Administratorul de infrastructură sau administratorul de gară și întreprinderea feroviară trebuie să convină cu privire la furnizarea și gestionarea dispozitivelor de asistență la îmbarcare, precum și cu privire la furnizarea de asistență și de transport alternativ în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 1371/2007, pentru a stabili care

▼B

parte este responsabilă cu exploatarea dispozitivelor de asistență la îmbarcare și a transportului alternativ. Administratorul de infrastructură [sau administratorul (administratorii) de gară] și întreprinderea feroviară trebuie să se asigure de faptul că repartizarea convenită a responsabilităților reprezintă soluția globală cea mai viabilă.

Aceste soluții convenite trebuie să definească:

- peroanele din gară unde trebuie exploatat un dispozitiv de asistență la îmbarcare de către administratorul de infrastructură sau de către administratorul de gară și materialul rulant pentru care va fi utilizat;
- peroanele din gară unde trebuie exploatat un dispozitiv de asistență la îmbarcare de către întreprinderea feroviară și materialul rulant pentru care va fi utilizat;
- materialul rulant pentru care trebuie prevăzut și exploatat de către întreprinderea feroviară un dispozitiv de asistență la îmbarcare și peronul din gară pe care va fi utilizat;
- materialul rulant pentru care trebuie prevăzut de către întreprinderea feroviară și exploatat de către administratorul de infrastructură sau de către administratorul de gară un dispozitiv de asistență la îmbarcare și peroanele din gară pe care va fi utilizat;
- condițiile de furnizare a transportului alternativ în cazul în care:
 - nu se poate ajunge la peron prin intermediul unui traseu fără obstacole; sau
 - nu se poate acorda asistență pentru utilizarea unui dispozitiv de asistență la îmbarcare între peron și materialul rulant.

4.5. **Norme de întreținere**

4.5.1. *Subsistemul „infrastructură”*

Administratorul de infrastructură sau administratorul de gară trebuie să aibă proceduri care să includă acordarea de asistență alternativă persoanelor cu handicap și persoanelor cu mobilitate redusă în timpul întreținerii, înlocuirii sau reparării instalațiilor pentru uzul persoanelor cu handicap și al persoanelor cu mobilitate redusă.

4.5.2. *Subsistemul „material rulant”*

Dacă o instalație pentru persoane cu handicap și persoane cu mobilitate redusă se defectează (inclusiv semnele tactile), întreprinderea feroviară trebuie să se asigure că deține proceduri pentru repararea sau înlocuirea instalației în termen de 6 zile lucrătoare de la raportarea problemei.

4.6. **Calificări profesionale**

Calificările profesionale ale personalului necesar pentru utilizarea și întreținerea sistemelor „infrastructură” sau „material rulant”, în conformitate cu domeniul tehnic definit la punctul 1.1 și în conformitate cu punctul 4.4, unde se enumeră normele de exploatare, vizate de prezenta STI, sunt următoarele:

Formarea profesională a personalului care îndeplinește sarcini de însoțire a trenurilor, de prestare a serviciilor și de acordare a asistenței pentru călători într-o gară și de vânzare a biletelor trebuie să includă subiectul conștientizării aspectelor legate de handicapuri și de egalitate, inclusiv nevoile specifice ale tuturor persoanelor cu handicap și persoanelor cu mobilitate redusă.

▼B

Formarea profesională a inginerilor și a directorilor responsabili cu întreținerea și cu exploatarea infrastructurii sau materialului rulant trebuie să includă subiectul conștientizării aspectelor legate de handicapuri și de egalitate, inclusiv nevoile specifice ale tuturor persoanelor cu handicap și persoanelor cu mobilitate redusă.

4.7. **Condiții de sănătate și de siguranță**

Nu există cerințe specifice în cadrul domeniului de aplicare al prezentei STI în ceea ce privește condițiile de sănătate și de siguranță ale personalului necesar pentru exploatarea subsistemului „infrastructură” sau „material rulant” și nici pentru implementarea STI.

4.8. **Registre de infrastructură și de material rulant**

4.8.1. *Registrul de infrastructură*

Caracteristicile infrastructurii care trebuie înscrise în „registru de infrastructură feroviară” sunt enumerate în Decizia de punere în aplicare 2011/633/UE a Comisiei ⁽¹⁾.

4.8.2. *Registrul de material rulant*

Caracteristicile materialului rulant care trebuie înscrise în „registru european al tipurilor autorizate de vehicule” sunt enumerate în Decizia de punere în aplicare 2011/665/UE a Comisiei ⁽²⁾.

5. ELEMENTE CONSTITUTIVE DE INTEROPERABILITATE

5.1. **Definiție**

În conformitate cu articolul 2 litera (f) din Directiva 2008/57/CE, „elemente constitutive de interoperabilitate” înseamnă orice componentă elementară, grup de componente, subansamblu sau ansamblu complet din echipamentul încorporat sau care se intenționează a fi încorporat într-un subsistem, de care depinde, direct sau indirect, interoperabilitatea sistemului feroviar. Conceptul de „element constitutiv” se referă atât la obiecte tangibile, cât și la obiecte intangibile, cum ar fi programele informatice.

5.2. **Soluții inovatoare**

După cum s-a menționat la punctul 4.1 din prezenta STI, este posibil ca soluțiile inovatoare să necesite specificații noi și/sau metode de evaluare noi. Aceste specificații și metode de evaluare trebuie elaborate prin procesul descris la articolul 6 din regulament.

5.3. **Lista și caracteristicile elementelor constitutive**

Elementele constitutive de interoperabilitate sunt reglementate de dispozițiile relevante ale Directivei 2008/57/CE și sunt enumerate mai jos.

5.3.1. *Infrastructură*

Următoarele elemente sunt identificate ca fiind elemente constitutive de interoperabilitate pentru infrastructură:

5.3.1.1. *Dispozitive de afișare*

(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.

(2) Dacă se utilizează un dispozitiv de afișare cu derulare (fie pe orizontală, fie pe verticală), fiecare cuvânt complet trebuie să rămână afișat timp de cel puțin 2 secunde, iar viteza de derulare pe orizontală nu trebuie să depășească 6 caractere pe secundă.

⁽¹⁾ Decizia de punere în aplicare 2011/633/UE a Comisiei din 15 septembrie 2011 privind specificațiile comune ale registrului de infrastructură feroviară (JO L 256, 1.10.2011, p. 1).

⁽²⁾ Decizia de punere în aplicare 2011/665/UE a Comisiei din 4 octombrie 2011 privind registrul european al tipurilor autorizate de vehicule feroviare (JO L 264, 8.10.2011, p. 32).

▼B

- (3) Dispozitivele de afișare trebuie proiectate și evaluate pentru o zonă de utilizare definită de distanța maximă de vizualizare în conformitate cu următoarea formulă:

Distanța de citire în mm împărțită la 250 = dimensiunea caracterului (de exemplu: 10 000 mm/250 = 40 mm).

5.3.1.2. Rampe de peron

- (1) Ramele trebuie să fie proiectate și evaluate pentru o zonă de utilizare definită de diferența de nivel maximă pe care o pot depăși la o înclinație de cel mult 18 %.
- (2) Ramele trebuie să fie adecvate pentru un fotoliu rulant care prezintă caracteristicile descrise în apendicele M.
- (3) Ramele trebuie să reziste la o greutate de cel puțin 300 kg în centrul rampei, distribuită pe o suprafață de 660 mm pe 660 mm.
- (4) Dacă rampa funcționează pe bază de curent electric, aceasta trebuie să aibă integrată o metodă de acționare manuală în cazul unei pene de curent.
- (5) Suprafața rampei trebuie să fie antiderapantă și trebuie să aibă o lățime liberă efectivă de cel puțin 760 mm.
- (6) Ramele care au lățime liberă de sub 1 000 mm trebuie să aibă muchiile ridicate pe ambele părți, pentru a se evita alunecarea roților dispozitivelor de mobilitate.
- (7) Marginile de la ambele capete ale rampei trebuie să fie teșite și să nu depășească 20 mm înălțime. De asemenea, ele trebuie să aibă benzi de avertizare contrastante.
- (8) Rampa trebuie să fie echipată cu un mecanism care să permită o amplasare sigură, astfel încât rampa să nu se deplaseze în timpul utilizării la urcare sau la coborâre.
- (9) Rampa trebuie să fie prevăzută cu marcaje autocontrastante.

5.3.1.3. Ascensoare de peron

- (1) Ascensoarele trebuie proiectate și evaluate pentru o zonă de utilizare definită de diferența de nivel maximă pe care o pot depăși.
- (2) Ascensoarele trebuie să fie adecvate pentru un fotoliu rulant care prezintă caracteristicile descrise în apendicele M.
- (3) Ascensoarele trebuie să reziste la o greutate de cel puțin 300 kg în centrul ascensorului, distribuită pe o suprafață de 660 mm pe 660 mm.
- (4) Suprafața platformei ascensorului trebuie să fie antiderapantă.
- (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.
- (6) Puntea de acces care face legătura între platforma ascensorului și podeaua vagonului trebuie să aibă o lățime de cel puțin 760 mm.
- (7) Dacă sunt prevăzute, fiecare buton de deschidere, de coborâre la nivelul solului, de ridicare și de strângere la loc trebuie să necesite o apăsare continuă de către operator și nu trebuie să permită o secvențiere necorespunzătoare a comenzilor date ascensorului atunci când platforma ascensorului este ocupată.

▼B

- (8) Ascensorul trebuie să aibă integrată o metodă de deschidere, de coborâre la nivelul solului cu un ocupant, de ridicare și de strângere la loc a ascensorului gol în cazul unei pene de curent.
- (9) Nicio parte a platformei ascensorului nu trebuie să se deplaseze cu mai mult de 150 mm/secundă pe durata coborârii și a ridicării ascensorului cu un ocupant și nu trebuie să depășească 600 mm/secundă pe durata deschiderii sau a strângerii la loc (cu excepția cazului în care ascensorul este deschis sau strâns la loc în mod manual).
- (10) Accelerația maximă pe orizontală și pe verticală a platformei ascensorului atunci când este ocupată trebuie să fie de 0,3 g.
- (11) Platforma ascensorului trebuie prevăzută cu bariere pentru a preveni alunecarea oricăreia dintre roțile fotoliului rulant de pe platformă pe durata utilizării ascensorului.
- (12) O barieră de protecție mobilă sau o caracteristică de proiectare inerentă trebuie să împiedice alunecarea unui fotoliu rulant de pe marginea cea mai apropiată de vehicul până când ascensorul ajunge în poziția sa cea mai înaltă.
- (13) Fiecare parte laterală a platformei ascensorului care se extinde dincolo de vehicul în poziția ridicat trebuie prevăzută cu o barieră de protecție înaltă de cel puțin 25 mm. Aceste bariere nu trebuie să împiedice manevrele de intrare sau de ieșire din culoarul de trecere.
- (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 prevăzută un sistem suplimentar care să împiedice un fotoliu rulant electric să treacă peste ea sau să o forțeze.
- (15) Ascensorul trebuie să permită orientarea utilizatorului fotoliului rulant atât spre interior, cât și spre exterior.
- (16) Ascensorul trebuie să fie prevăzută cu marcaje autocontrastante.

5.3.2. *Material rulant*

Următoarele elemente sunt identificate ca reprezentând elemente constitutive de interoperabilitate pentru materialul rulant:

5.3.2.1. *Interfața dispozitivului de comandă a ușilor*

- (1) Un dispozitiv de comandă a ușilor trebuie să aibă o indicație vizuală pe el sau în jurul său atunci când este activat și trebuie să poată fi acționat cu palma mâinii prin exercitarea unei forțe de cel mult 15 N.
- (2) El trebuie să poată fi identificat prin atingere (de exemplu, marcaje tactile); această identificare trebuie să indice funcționalitatea.

5.3.2.2. *Toalete standard și universale: parametri comuni*

- (1) Centrul oricărei clanțe, încuietori sau dispozitiv de comandă a unei uși din exteriorul sau din interiorul compartimentului de toaletă trebuie să se afle la cel puțin 800 mm și la cel mult 1 100 mm deasupra pragului ușii toaletei.
- (2) În interiorul și în exteriorul toaletei trebuie să existe un semnal vizual și tactil (sau acustic) care să indice când o ușă a fost încuiată.
- (3) Orice dispozitiv de comandă a ușii și orice alt echipament din interiorul compartimentului de toaletă (cu excepția spațiilor pentru schimbarea scutețelor bebelușilor și a dispozitivelor de solicitare a ajutorului) trebuie să poată fi acționat prin exercitarea unei forțe de cel mult 20 N.
- (4) 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.

▼B

(5) Trebuie furnizate informații tactile clare și precise privind utilizarea oricărui dispozitiv de comandă, cu ajutorul pictogramelor.

(6) Scaunul și capacul de toaletă, precum și toate barele de mână trebuie să contrasteze cu fundalul.

5.3.2.3. Toaletă standard

(1) O toaletă standard nu este concepută pentru a fi accesibilă unui utilizator de fotoliu rulant.

(2) Lățimea utilă a ușii trebuie să fie de cel puțin 500 mm.

(3) O bară de mână fixă verticală și/sau orizontală, conform punctului 4.2.2.9, trebuie prevăzută lângă vasul de toaletă și lângă chiuvetă.

5.3.2.4. Toaletă universală

(1) O toaletă universală este o toaletă concepută pentru a fi folosită de toți călătorii, inclusiv de toate persoanele cu handicap și persoanele cu mobilitate redusă.

(2) Zona de utilizare a unei toalete universale este definită de metoda folosită pentru evaluarea sa (A sau B, în conformitate cu punctul 6.1.3.1).

(3) Ușa de acces la toaletă trebuie să aibă o lățime liberă utilă de cel puțin 800 mm. Dacă ușa este automată sau semiautomată, ea trebuie să poată fi deschisă parțial pentru a permite asistentului unui utilizator de fotoliu rulant să iasă din și să revină în cabina de toaletă.

(4) Partea exterioară a ușii trebuie marcată cu un semn în conformitate cu apendicele N.

(5) În interiorul compartimentului de toaletă trebuie să existe suficient spațiu pentru ca un fotoliu rulant, definit în apendicele M, să poată fi manevrat într-o poziție care să permită un transfer atât lateral, cât și diagonal al ocupantului fotoliului rulant către scaunul de toaletă.

(6) În fața scaunului de toaletă trebuie să existe un spațiu liber de cel puțin 700 mm, care să urmeze profilul scaunului.

(7) De fiecare parte a scaunului de toaletă trebuie prevăzută o bară de mână orizontală, care respectă cerințele de la punctul 4.2.2.9 și care se întinde cel puțin până la muchia frontală a scaunului de toaletă.

(8) Bara de mână de pe partea accesibilă fotoliului rulant trebuie să fie articulată, astfel încât să permită un transfer neobstrucționat al utilizatorului fotoliului rulant către și dinspre scaunul de toaletă.

(9) Suprafața scaunului de toaletă, în poziția coborât, trebuie să se afle la o înălțime de 450-500 mm de la nivelul podelei.

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

(11) Cabina de toaletă trebuie prevăzută cu cel puțin două dispozitive de solicitare a ajutorului, care, atunci când sunt acționate, trebuie să transmită un semnal către o persoană care poate lua măsuri corespunzătoare; nu este necesar ca acestea să inițieze o comunicare.

(12) Interfața dispozitivelor de solicitare a ajutorului trebuie să fie cea definită la punctul 5.3.2.6.

(13) Un dispozitiv de solicitare a ajutorului trebuie amplasat la cel mult 450 mm de la nivelul podelei, distanță măsurată vertical de la suprafața podelei la centrul butonului. Acest dispozitiv trebuie poziționat astfel încât o persoană întinsă pe podea să poată ajunge la buton.

▼B

- (14) Celălalt dispozitiv de solicitare a ajutorului trebuie amplasat la cel puțin 800 mm și la cel mult 1 100 mm de la nivelul podelei, distanță măsurată vertical până la centrul butonului.
- (15) Aceste două dispozitive de solicitare a ajutorului trebuie amplasate pe suprafețe verticale diferite ale cabinei, astfel încât să se poată ajunge la ele din mai multe poziții.
- (16) Butonul dispozitivului de solicitare a ajutorului trebuie să se distingă de orice alt buton din toaletă, să aibă o culoare diferită de alte dispozitive de comandă și contrasteze cu fundalul pe care se află.
- (17) Dacă este pusă la dispoziție o masă pentru schimbarea scutecelor bebelușilor, suprafața utilizabilă a acesteia în poziția coborât trebuie să fie cuprinsă între 800 mm și 1 000 mm de la nivelul podelei.

5.3.2.5. Masa pentru schimbarea scutecelor bebelușilor

- (1) Suprafața utilizabilă a mesei pentru schimbarea scutecelor bebelușilor trebuie să fie de cel puțin 500 mm lățime și 700 mm lungime.
- (2) Aceasta trebuie proiectată astfel încât să se evite alunecarea accidentală a bebelușului, trebuie să nu aibă margini tăioase și trebuie să poată suporta o greutate de cel puțin 80 kg.
- (3) Trebuie să fie posibilă strângerea acesteia în poziție pliată cu o singură mână, utilizând o forță care nu depășește 25 N.

5.3.2.6. Interfața dispozitivului de solicitare a ajutorului

Un dispozitiv de solicitare a ajutorului trebuie:

- (1) să fie indicat printr-un semn cu un fundal verde sau galben (în conformitate cu specificația menționată în apendicele A, indicele 10) și cu un simbol alb reprezentând un clopot sau un telefon; semnul se poate afla pe buton sau pe rama acestuia ori pe o pictogramă separată;
- (2) să includă simboluri tactile;
- (3) să emită un semnal vizual și acustic către utilizator pentru a confirma că a fost acționat;
- (4) să ofere informații de utilizare suplimentare, dacă este necesar;
- (5) să poată fi acționat cu palma mâinii și să nu necesite o forță mai mare de 30 N în acest scop.

5.3.2.7. Dispozitive de afișare interioare și exterioare

- (1) Fiecare nume de gară (numele pot fi prescurtate) sau cuvânt de mesaj trebuie să rămână afișat timp de cel puțin 2 secunde.
- (2) Dacă se utilizează un dispozitiv de afișare cu derulare (pe orizontală sau pe verticală), fiecare cuvânt complet trebuie să rămână afișat timp de cel puțin 2 secunde, iar viteza de derulare pe orizontală nu trebuie să depășească, în medie, 6 caractere pe secundă.
- (3) Setul de fonturi utilizat pentru texte trebuie să fie ușor lizibil.
- (4) Literle majuscule și numerele folosite pe dispozitivele de afișare exterioare trebuie să aibă o înălțime de cel puțin 70 mm pe cele frontale și de 35 mm pe cele laterale.
- (5) Dispozitivele de afișare interioare trebuie proiectate și evaluate pentru o zonă de utilizare definită de distanța de vizualizare maximă, conform următoarelor formule:



Tabelul 13

Zona de utilizare a dispozitivelor de afișare interioare pentru materialul rulant

Distanța de citire	Înălțimea literelor majuscule și a numerelor
< 8 750 mm	(distanța de citire/250) mm
de la 8 750 la 10 000 mm	35 mm
> 10 000 mm	(distanța de citire/285) mm

5.3.2.8. Dispozitive de asistență la îmbarcare: trepte escamotabile și punți de legătură

- (1) O treaptă escamotabilă sau o punte de legătură trebuie proiectată și evaluată pentru o zonă de utilizare definită de lățimea intrării unde poate fi instalată.
- (2) Rezistența mecanică a dispozitivului trebuie să fie în conformitate cu specificația menționată în apendicele A, indicele 11.
- (3) Trebuie instalat un mecanism corespunzător care să asigure stabilitatea dispozitivului în poziția desfăcut și retras.
- (4) Suprafața dispozitivului trebuie să fie antiderapantă și să aibă o lățime liberă efectivă egală cu lățimea intrării.
- (5) Dispozitivul trebuie echipat cu un mijloc de detectare a obstacolelor, în conformitate cu specificația menționată în apendicele A, indicele 11.
- (6) Dispozitivul trebuie să aibă integrată o metodă de desfacere și de strângere la loc în cazul unei pene de curent.

5.3.2.9. Dispozitive de asistență la îmbarcare: rampe la bord

- (1) Rampele trebuie să fie proiectate și evaluate pentru o zonă de utilizare definită de diferența de nivel maximă pe care o pot depăși la o înclinație de cel mult 18 %.
- (2) Rampele trebuie să reziste la o greutate de cel puțin 300 kg, plasată în centrul rampei și distribuită pe o suprafață de 660 mm pe 660 mm.
- (3) O rampă de acces trebuie fie poziționată manual de către personal, fie desfăcută în mod semiautomat prin mijloace mecanice, fiind acționată de personal sau de călător.
- (4) Dacă rampa funcționează pe bază de curent electric, aceasta trebuie să aibă integrată o metodă de acționare manuală în cazul unei pene de curent.
- (5) Suprafața rampei trebuie să fie antiderapantă și trebuie să aibă o lățime liberă efectivă de cel puțin 760 mm.
- (6) Rampele care au o lățime liberă mai mică de 1 000 mm trebuie să aibă margini ridicate pe ambele părți laterale, pentru a evita alunecarea roților dispozitivelor de mobilitate.
- (7) Marginile de la ambele capete ale rampei trebuie să fie teșite și să nu depășească 20 mm. Ele trebuie să prezinte benzi de avertizare contrastante.
- (8) Când este utilizată la urcare sau la coborâre, rampa trebuie fixată astfel încât să nu se deplaseze la urcarea sau la coborârea de pe ea.
- (9) O rampă semiautomată trebuie prevăzută cu un dispozitiv capabil să oprească deplasarea treptei respective dacă marginea sa frontală atinge un obiect sau o persoană atât timp cât platforma este în mișcare.

▼B

(10) Rampa trebuie să fie prevăzută cu marcaje autocontrastante.

5.3.2.10. Dispozitive de asistență la îmbarcare: ascensoare la bord

- (1) Ascensoarele trebuie proiectate și evaluate pentru o zonă de utilizare definită de diferența de nivel maximă pe care o pot depăși.
- (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.
- (3) Puntea de acces care face legătura între platforma ascensorului și podeaua vagonului trebuie să aibă o lățime de cel puțin 720 mm.
- (4) Ascensorul trebuie să suporte o greutate de cel puțin 300 kg, plasată în centrul platformei sale și distribuită pe o suprafață de 660 mm pe 660 mm.
- (5) Dacă sunt prevăzute, fiecare buton de deschidere, de coborâre la nivelul solului, de ridicare și de strângere la loc trebuie să necesite o apăsare continuă și nu trebuie să permită o secvențiere necorespunzătoare a comenzilor date ascensorului atunci când platforma ascensorului este ocupată.
- (6) Ascensorul trebuie să aibă integrată o metodă de deschidere, de coborâre la nivelul solului cu un ocupant, de ridicare și de strângere la loc a ascensorului gol în cazul unei pene de curent.
- (7) Nicio parte a platformei ascensorului nu trebuie să se deplaseze cu mai mult de 150 mm/secundă pe durata coborârii și a ridicării ascensorului cu un ocupant și nu trebuie să depășească 600 mm/secundă pe durata deschiderii sau a strângerii la loc (cu excepția cazului în care ascensorul este deschis sau strâns la loc în mod manual).
- (8) Accelerația maximă pe orizontală și pe verticală a platformei ascensorului atunci când este ocupată trebuie să fie de 0,3 g.
- (9) Platforma ascensorului trebuie prevăzută cu bariere pentru a preveni alunecarea fotoliului rulant de pe platformă pe durata utilizării acesteia.
- (10) O barieră de protecție mobilă sau o caracteristică de proiectare inerentă trebuie să împiedice alunecarea unui fotoliu rulant de pe marginea cea mai apropiată de vehicul până când ascensorul ajunge în poziția sa cea mai înaltă.
- (11) Fiecare parte laterală a platformei ascensorului care se extinde dincolo de vehicul în poziția ridicat trebuie prevăzută cu o barieră de protecție înaltă de cel puțin 25 mm. Aceste bariere nu trebuie să împiedice manevrele de intrare sau de ieșire din culoarul de trecere.
- (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 prevăzută un sistem suplimentar care să împiedice un fotoliu rulant electric să treacă peste ea sau să o forțeze.
- (13) Ascensorul trebuie să permită orientarea utilizatorului fotoliului rulant atât spre interior, cât și spre exterior.
- (14) Ascensorul trebuie să fie prevăzută cu marcaje autocontrastante.

▼B**6. EVALUAREA CONFORMITĂȚII ȘI/SAU A ADECVĂRII PENTRU UTILIZARE**

Modulele pentru procedurile de evaluare a conformității și a adecvării pentru utilizare, precum și pentru verificarea CE sunt descrise în Decizia 2010/713/UE.

6.1. Elemente constitutive de interoperabilitate**6.1.1. Evaluarea conformității**

Înainte de a introduce pe piață un element constitutiv de interoperabilitate, producătorul sau reprezentantul autorizat al acestuia stabilit în Uniune trebuie să întocmească o declarație CE de conformitate sau de adecvare pentru utilizare, în conformitate cu articolul 13 alineatul (1) din Directiva 2008/57/CE și cu anexa IV la aceasta.

Evaluarea conformității unui element constitutiv de interoperabilitate trebuie să se facă în conformitate cu modulul (modulele) prevăzut(e) pentru elementul constitutiv respectiv, specificat(e) la punctul 6.1.2 din prezenta STI.

6.1.2. Aplicarea modulelor

Modulele pentru certificarea CE a conformității elementelor constitutive de interoperabilitate sunt enumerate în tabelul de mai jos:

*Tabelul 14***Module pentru certificarea CE a conformității elementelor constitutive de interoperabilitate**

Modul CA	Controlul intern al producției
Modulul CA1	Controlul intern al producției plus verificarea produsului prin examinare individuală
Modulul CA2	Controlul intern al producției plus verificarea produsului la intervale aleatorii
Modulul CB	Examinarea CE de tip
Modulul CC	Conformitatea cu tipul bazată pe controlul intern al producției
Modulul CD	Conformitatea cu tipul bazată pe sistemul de management al calității procesului de producție
Modulul CF	Conformitatea cu tipul bazată pe verificarea produsului
Modulul CH	Conformitatea bazată pe un sistem de management al calității complet
Modul CH1	Conformitatea bazată pe un sistem de management al calității complet plus examinarea proiectului
Modulul CV	Validarea tipului prin experiența în exploatare (adecvarea pentru utilizare)

Producătorul sau reprezentantul autorizat al acestuia stabilit în Uniune trebuie să aleagă unul dintre modulele sau una dintre combinațiile de module indicate în tabelul de mai jos pentru evaluarea elementului constitutiv:

*Tabelul 15***Combinarea modulelor pentru certificarea CE a conformității elementelor constitutive de interoperabilitate**

Punct din prezenta anexă	Elementele constitutive de evaluat	Modulul CA	Modulul CA1 sau CA2 (*)	Modulul CB +CC	Modulul CB +CD	Modulul CB +CF	Modulul CH (*)	Modulul CH1
5.3.1.1	Dispozitive de afișare		X	X	X		X	X

▼B

Punct din prezenta anexă	Elementele constitutive de evaluat	Modulul CA	Modulul CA1 sau CA2 (*)	Modulul CB +CC	Modulul CB +CD	Modulul CB +CF	Modulul CH (*)	Modulul CH1
5.3.1.2 și 5.3.1.3	Rampe de peron și ascensoare de peron		X		X	X	X	X
5.3.2.1	Interfața dispozitivului de comandă a ușilor	X		X			X	
5.3.2.2, 5.3.2.3 și 5.3.2.4	Cabine de toaletă		X	X	X		X	X
5.3.2.5	Masa pentru schimbarea scutecelor bebelușilor	X		X			X	
5.3.2.6	Dispozitive de solicitare a ajutorului	X		X			X	
5.3.2.7	Dispozitive de afișare interioare și exterioare		X	X	X		X	X
5.3.2.8-5.3.2.10	Dispozitive de asistență la îmbarcare		X		X	X	X	X

(*) Modulele CA1, CA2 sau CH pot fi utilizate doar în cazul produselor fabricate conform unui proiect dezvoltat și folosit deja pentru a introduce produse pe piață înainte de intrarea în vigoare a STI-urilor relevante aplicabile produselor respective, cu condiția ca producătorul să demonstreze organismului notificat că analiza proiectului și examinarea de tip au fost efectuate pentru aplicații anterioare în condiții comparabile și că acestea sunt în conformitate cu cerințele prezentei STI; această demonstrație trebuie documentată și se consideră că oferă același nivel probator ca modulul CB sau ca examinarea proiectului în conformitate cu modulul CH1.

În cazul în care pentru evaluare trebuie utilizată o anumită procedură, acest lucru este specificat la punctul 6.1.3.

6.1.3. Proceduri speciale de evaluare

6.1.3.1. Cabină de toaletă universală

Spațiul din interiorul compartimentului de toaletă care permite manevrarea unui fotoliu rulant, definit în apendicele M, într-o poziție din care se poate realiza transferul atât lateral, cât și diagonal al ocupantului fotoliului rulant către scaunul de toaletă trebuie evaluat prin metoda A descrisă în specificația menționată în apendicele A, indicele 9.

Alternativ, în cazul în care metoda A nu poate fi utilizată, se permite utilizarea metodei B descrise în specificația menționată în apendicele A, indicele 9. Această permisiune se acordă numai în următoarele cazuri:

- vehicule în care lățimea disponibilă a podelei este mai mică de 2 400 mm;
- material rulant existent, atunci când este reînnoit sau modernizat.

6.1.3.2. Cabină de toaletă și cabină de toaletă universală

În cazul în care o cabină de toaletă sau o cabină de toaletă universală nu este construită ca un compartiment independent, caracteristicile sale pot fi evaluate la nivel de subsistem.

6.2. Sub sisteme

6.2.1. Verificarea CE (generalități)

Procedurile de verificare CE care trebuie aplicate subsistemelor sunt descrise la articolul 18 din Directiva 2008/57/CE și în anexa VI la aceasta.

▼ B

Procedura de verificare CE trebuie realizată în funcție de modulul sau de modulele prescrise specificate la punctul 6.2.2 din prezenta STI.

Pentru subsistemul „infrastructură”, dacă solicitantul demonstrează că încercările sau evaluările unui subsistem sau ale unei părți ale unui subsistem sunt identice ori au fost considerate reușite pentru utilizări anterioare ale unui proiect, organismul notificat trebuie să țină seama de rezultatele acestor încercări și evaluări pentru verificarea CE.

Procesul de aprobare și conținutul evaluării trebuie definite împreună de solicitant și de un organism notificat, în conformitate cu cerințele definite în prezenta STI și în conformitate cu normele stabilite în secțiunea 7 a prezentei STI.

6.2.2. *Procedurile aferente verificării CE a unui subsistem (module)*

Modulele pentru verificarea CE a subsistemelor sunt enumerate în tabelul de mai jos:

Tabelul 16

Module pentru verificarea CE a subsistemelor

Modulul SB	Examinarea CE de tip
Modulul SD	Verificarea CE bazată pe sistemul de management al calității procesului de producție
Modulul SF	Verificarea CE bazată pe verificarea produsului
Modulul SG	Verificarea CE bazată pe verificarea unității
Modulul SH1	Verificarea CE bazată pe un sistem de management al calității complet plus examinarea proiectului

Solicitantul trebuie să aleagă unul dintre modulele sau combinațiile de module indicate în tabelul 17.

Tabelul 17

Combinarea modulelor pentru verificarea CE a subsistemelor

Subsistem de evaluat	Modulul SB+SD	Modulul SB+SF	Modulul SG	Modulul SH1
Subsistemul „material rulant”	X	X		X
Subsistemul „infrastructură”			X	X

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.

6.2.3. *Proceduri speciale de evaluare*

6.2.3.1. *Scaun pentru transferul din fotoliul rulant*

Evaluarea cerinței de a pune la dispoziție scaune pentru transfer trebuie să conste numai în verificarea faptului că acestea sunt prezente și echipate cu brațe mobile. Mai precis, metoda de transfer nu trebuie evaluată.

▼B6.2.3.2. **Poziția treptei pentru intrarea și ieșirea din vehicul**

Această cerință trebuie validată prin calcul, utilizând valorile nominale din schița de construcție a vehiculului și valorile nominale ale peronului sau peroanelor relevante la care este destinat să oprească materialul rulant. Capătul dinspre exterior al podelei din dreptul ușii de acces pentru călători trebuie considerat ca fiind o treaptă.

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 emiterie 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.

6.2.5. **Evaluarea întreținerii**

În conformitate cu articolul 18 alineatul (3) din Directiva 2008/57/CE, un organism notificat trebuie să fie responsabil cu alcătuirea dosarului tehnic, care conține documentația solicitată privind exploatarea și întreținerea.

Organismul notificat trebuie să verifice numai dacă a fost furnizată documentația solicitată privind exploatarea și întreținerea, definită la punctul 4.5 din prezenta STI. Organismul notificat nu are obligația de a verifica informațiile cuprinse în documentația furnizată.

6.2.6. **Evaluarea normelor de exploatare**

În conformitate cu articolele 10 și 11 din Directiva 2004/49/CE, atunci când solicită un certificat sau o autorizație de siguranță nou(ă) sau modificat(ă), întreprinderile feroviare și administratorii de infrastructură trebuie să demonstreze conformitatea cu cerințele prezentei STI în cadrul propriului sistem de management al siguranței.

În sensul prezentei STI, organismul notificat nu trebuie să verifice nicio normă de exploatare chiar dacă acestea sunt enumerate la punctul 4.4.

6.2.7. **Evaluarea unităților destinate exploatații generale**

Dacă materialul rulant este furnizat mai curând sub formă de vehicule individuale decât ca unități fixe, aceste vehicule trebuie evaluate pe baza punctelor relevante din prezenta STI, admitând faptul că nu toate aceste vehicule au spații pentru fotolii rulante, instalații accesibile fotoliilor rulante sau o toaletă universală.

▼B

Domeniul de utilizare, în ceea ce privește tipul de material rulant care, cuplat cu unitatea ce trebuie evaluată, asigură faptul că trenul respectă STI, nu este verificat de organismul notificat.

După ce o astfel de unitate a primit autorizația de dare în exploatare, întreprinderii feroviare îi revine responsabilitatea de a se asigura, atunci când formează un tren împreună cu alte vehicule compatibile, că punctul 4.2 din prezenta STI este respectat la nivel de tren, în conformitate cu normele definite la punctul 4.2.2.5 din STI OPE (compunerea trenului).

7. IMPLEMENTAREA STI

7.1. **Aplicarea prezentei STI în cazul unei infrastructuri noi și al unui material rulant nou**

7.1.1. *Infrastructură nouă*

Prezenta STI se aplică tuturor gărilor noi din domeniul său de aplicare.

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 PRM 2008 ⁽¹⁾, conform domeniului său de aplicare definit. Pentru proiectele de gări în cazul cărora va trebui aplicată STI PRM 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.

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

În toate cazurile de construcție a unei gări noi, administratorul de gară ar trebui să organizeze consultări cu entitățile responsabile de gestionarea cartierului, pentru a permite îndeplinirea cerințelor de accesibilitate nu numai în cadrul gării, ci și în ceea ce privește accesul la gară. În cazul gărilor multimodale, ar trebui consultate și alte autorități de transport, în ceea ce privește accesul la și de la transportul feroviar și alte moduri de transport.

7.1.2. *Material rulant nou*

Prezenta STI se aplică tuturor unităților de material rulant care se încadrează în domeniul său de aplicare și care sunt date în exploatare după data aplicării prezentei STI, cu excepția cazurilor în care se aplică punctele 7.1.1.2 („Etapă de tranziție”) și 7.1.3.1 („Subsistemul «material rulant»”) din STI LOC&PAS.

7.2. **Aplicarea prezentei STI în cazul infrastructurii existente și al materialului rulant existent**

7.2.1. *Etape ale trecerii treptate la sistemul avut în vedere*

Prezenta STI se aplică subsistemelor atunci când sunt reînnoite sau modernizate.

⁽¹⁾ Decizia 2008/164/CE a Comisiei din 21 decembrie 2007 privind specificația tehnică de interoperabilitate referitoare la persoane cu mobilitate redusă din sistemul feroviar trans-european convențional și de mare viteză (JO L 64, 7.3.2008, p. 72).

▼B

Prezenta STI nu se aplică gărilor reînnoite sau modernizate 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.

Prezenta clauză din STI nu se aplică materialului rulant reînnoit sau modernizat care face obiectul unui contract deja semnat sau în ultima fază a procedurii de licitație la data aplicării prezentei STI.

Pentru infrastructura și materialul rulant existente, obiectivul primordial al STI este de a obține conformitatea cu STI prin identificarea și eliminarea progresivă a obstacolelor existente în calea accesibilității.

Statele membre asigură realizarea de inventare ale activelor și adoptă planuri de implementare în vederea realizării obiectivului prezentului regulament.

▼M1

7.2.1.1. Inventarul activelor – infrastructură

7.2.1.1.1. Arhitectură funcțională și tehnică

Funcțiile inventarului de active constau în:

1. identificarea obstacolelor și a barierelor existente în calea accesibilității;
2. furnizarea de informații practice către utilizatori;
3. monitorizarea și evaluarea progreselor realizate în privința accesibilității.

Arhitectura pentru schimbul de date privind accesibilitatea este prevăzută în Regulamentul (UE) nr. 454/2011 (STI TAP).

Următoarele standarde se aplică în privința formatării și a partajării datelor privind accesibilitatea:

1. CEN/TS 16614-1:2014 *Public transport – Network and Timetable Exchange (NeTEx) – Part 1: Public transport network topology exchange format 2014-05-14*
2. EN 12896-1:2016 *Public transport. Reference data model. Common concepts (Transmodel)*

Pentru utilizarea specializată avută în vedere, un profil Transmodel armonizat specific, prevăzut în documentele tehnice menționate în apendicele O, indicele 1.

7.2.1.1.2. Reguli pentru introducerea și autoevaluarea datelor privind accesibilitatea

Regulile pentru introducerea și autoevaluarea datelor privind accesibilitatea sunt următoarele:

1. nu este necesar ca entitățile care colectează datele privind accesibilitatea referitoare la active să fie independente de gestionarea cotidiană a acestor active;
2. în timpul primei colectări a datelor privind accesibilitatea ca urmare a intrării în vigoare a Regulamentului de punere în aplicare (UE) 2019/772 al Comisiei⁽¹⁾, situația conformității gărilor cu prezenta STI poate fi inventariată ca fiind neevaluată;

⁽¹⁾ Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/772 al Comisiei din 16 mai 2019 de modificare a Regulamentului (UE) nr. 1300/2014 în ceea ce privește inventarul activelor în scopul identificării barierelor din calea accesibilității, al furnizării de informații către utilizatori și al monitorizării și evaluării progreselor realizate în privința accesibilității (JO L 139 I, 27.5.2019, p. 1).

▼ M1

3. În cazul în care o gară sau elemente ale unei gări sunt supuse unei modernizări, unei renovări sau oricărui tip de lucrare prevăzut de un plan național de punere în aplicare pentru prezenta STI, datele corespunzătoare privind accesibilitatea se actualizează, inclusiv situația conformității cu prezenta STI, dacă este relevant;
4. situația conformității cu prezenta STI poate fi actualizată pe baza unei declarații de verificare intermediare, conform descrierii de la punctul 6.2.4 din prezenta STI;
5. nu este necesar ca starea de funcționare a echipamentului să fie inventariată.

Comisia va pune la dispoziție un instrument de colectare a datelor, ale cărui moduri de operare sunt descrise în documentele tehnice menționate în apendicele O, indicele 2.

În mod alternativ, în cazurile în care există date structurate privind accesibilitatea și acestea pot fi convertite în profilul armonizat, datele respective pot fi transferate după conversie. Metodologia de conversie a datelor existente privind accesibilitatea, precum și protocolul de comunicare sunt prevăzute în documentele tehnice menționate în apendicele O, indicele 3.

7.2.1.1.3. Reguli de consultare

Din ERSAD:

1. publicul trebuie să aibă acces la informații pe un site web public găzduit de Agenția Uniunii Europene pentru Căile Ferate;
2. autoritățile naționale înregistrate trebuie să fie în măsură să extragă toate datele privind accesibilitatea care sunt relevante pentru statul membru în cauză;
3. Comisia și agenția trebuie să poată extrage toate datele privind accesibilitatea.

Baza de date ERSAD găzduită de agenție nu trebuie să fie legată de alte baze de date.

7.2.1.1.4. Reguli de gestionare a feedbackului primit de la utilizatori

Feedbackul de la utilizatori se poate prezenta sub formă de:

1. feedback instituțional de la asociațiile de utilizatori, inclusiv de la organizații care reprezintă persoanele cu handicap: se pot folosi structurile existente atât timp cât acestea includ reprezentanți ai organizațiilor persoanelor cu handicap și persoanelor cu mobilitate redusă și reflectă situația la un nivel adecvat, nu neapărat la nivel național. Procedura de exprimare a feedbackului din partea utilizatorilor este în așa fel organizată încât să permită participarea organizațiilor respective în condiții de egalitate;
2. feedback individual: vizitatorilor site-ului web trebuie să li se ofere posibilitatea de a raporta informațiile incorecte referitoare la datele privind accesibilitatea legate de o anumită gară și să primească o confirmare a faptului că observația lor a fost primită.

În ambele situații, feedbackul de la utilizatori trebuie să fie luat în considerare în mod corespunzător de către entitatea sau entitățile responsabile pentru colectarea, menținerea și partajarea datelor.

▼ B7.2.2. *Aplicarea prezentei STI în cazul infrastructurii existente*

În cazul infrastructurii, conformitatea cu prezenta STI este obligatorie pentru acele părți care sunt reînnoite sau modernizate. Cu toate acestea, STI recunoaște că, date fiind caracteristicile sistemului feroviar moștenit, conformitatea infrastructurii existente poate fi realizată printr-o îmbunătățire treptată a accesibilității.

▼B

Pe lângă această abordare progresivă, sistemul avut în vedere pentru infrastructura existentă permite următoarele excepții:

- în cazul în care se creează un traseu fără obstacole pe baza unor pasarele, scări și pasaje subterane existente, incluzând uși, ascensoare și aparate de taxat bilete, conformitatea cu cerințele legate de dimensiunile acestora în ceea ce privește lățimea nu sunt obligatorii;
- nu este obligatoriu ca gările existente să îndeplinească cerințele privind lățimea minimă a peronului în cazul în care cauza neconformității este reprezentată de prezența anumitor obstacole pe peron (de exemplu coloane structurale, case de scări, ascensoare etc.) sau de linii de cale ferată existente, care este puțin probabil să poată fi mutate;
- în cazul în care o gară existentă sau o parte a acesteia este o clădire istorică recunoscută și este protejată de legislația națională, este permisă adaptarea cerințelor prezentei STI pentru a nu încălca legislația națională privind protecția clădirii.

7.2.3. *Aplicarea prezentei STI la materialul rulant existent*

În cazul materialului rulant, conformitatea cu prezenta STI pentru acele părți care sunt reînnoite sau modernizate trebuie obținută potrivit descrierii din apendicele F.

7.3. **Cazuri specifice**

7.3.1. *Generalități*

Cazurile specifice descrise la punctul 7.3.2 cuprind dispoziții speciale care sunt necesare și autorizate pe anumite rețele din fiecare stat membru.

Aceste cazuri specifice sunt clasificate drept:

- cazuri „P”: cazuri „permanente”;
- cazuri „T”: cazuri „temporare”, în care se intenționează obținerea sistemului vizat în viitor.

7.3.2. *Lista cazurilor specifice*

7.3.2.1. **Locuri prioritare (punctul 4.2.2.1)**

Cazuri specifice pentru Germania și Danemarca „P”

O proporție de 10 % din toate locurile trebuie să fie locuri prioritare. În trenurile cu un voluntar și cu rezervare obligatorie, cel puțin 20 % din locurile prioritare trebuie să fie prevăzute cu o pictogramă, restul de 80 % din locurile prioritare pot fi ocupate sau rezervate în avans.

În trenurile care nu oferă nicio posibilitate de rezervare, toate locurile prioritare trebuie să fie prevăzute cu o pictogramă specială în conformitate cu punctul 4.2.2.12.1.

7.3.2.2. **Spații pentru fotolii rulante (punctul 4.2.2.2)**

Caz specific pentru Franța „P”, pentru rețeaua „Ile de France”

Numărul de spații pentru fotolii rulante este limitat la două pentru orice unitate destinată să fie utilizată pe liniile expres A, B, C, D și E ale rețelei Ile de France, indiferent de lungimea acesteia.

7.3.2.3. **Uși exterioare (punctul 4.2.2.32)**

Caz specific pentru Franța „P”, pentru rețeaua „Ile de France”

Date fiind durata scurtă de oprire și durata călătoriei între gări, în nicio unitate destinată să fie utilizată pe liniile expres A, B, C, D și E ale rețelei Ile de France nu este necesară emiterea unui semnal sonor la deblocarea unei uși de acces pentru călători.

▼B

7.3.2.4. Culoare de trecere (punctul 4.2.2.6)

Caz specific pentru Regatul Unit, Irlanda de Nord și Irlanda „P”

Din motive ținând de gabaritul de liberă trecere limitat, de curbura șinei și de lățimea limitată în consecință a vehiculelor, este permis ca clauza 4.2.2.6 (prima liniuță) să fie respectată doar în ceea ce privește accesul la locurile prioritare.

Acest caz specific nu împiedică accesul materialului rulant conform cu STI la rețeaua națională.

7.3.2.5. Modificări de nivel (punctul 4.2.2.8)

Caz specific pentru Franța „P”, pentru rețeaua „Ile de France”

Pentru trenurile etajate, treptele interioare (altele decât cele pentru accesul în exterior) trebuie să aibă o înălțime maximă de 208 mm și o adâncime minimă de 215 mm, măsurate la axa centrală a scărilor.

7.3.2.6. Poziția treptei pentru intrarea și ieșirea din vehicul (punctul 4.2.2.11)

Caz specific pentru Estonia, Letonia și Lituania „P”, pentru tot materialul rulant destinat să oprească, în condiții de exploatare normală, la peroane cu o înălțime de 200 mm:

În acest caz, valorile δ_h , δ_{v+} și δ_{v-} trebuie să fie în conformitate cu tabelul următor:

Tabelul 18

Valorile δ_h , δ_{v+} și δ_{v-} aferente cazului specific pentru Estonia, Letonia și Lituania

	δ_h mm	δ_{v+} mm	δ_{v-} mm
pe o cale ferată dreaptă și orizontală	200	400	nu se aplică

Caz specific pentru Finlanda „P”

Pe liniile din Finlanda este necesară utilizarea unei trepte suplimentare. Această primă treaptă utilizabilă trebuie să fie de asemenea dimensiuni încât gabaritul prin construcție maxim al vehiculului să îndeplinească cerințele specificației menționate în apendicele A, indicele 14, iar valorile δ_h , δ_{v+} și δ_{v-} trebuie să fie în conformitate cu tabelul următor:

Tabelul 19

Valorile δ_h , δ_{v+} și δ_{v-} aferente cazului specific pentru Finlanda

	δ_h mm	δ_{v+} mm	δ_{v-} mm
pe o cale ferată dreaptă și orizontală	200	230	160
pe o cale ferată cu o rază a curbei de 300 m	410	230	160

Caz specific pentru Germania „P”, pentru tot materialul rulant destinat să oprească, în condiții de exploatare normală, la peroane cu o înălțime de 960 mm:

În acest caz, valorile δ_h , δ_{v+} și δ_{v-} trebuie să fie în conformitate cu tabelul următor:



Tabelul 20

Valorile δ_h , δ_{v+} și δ_{v-} aferente cazului specific pentru Germania

	δ_h mm	δ_{v+} mm	δ_{v-} mm
pe o cale ferată dreaptă și orizontală	200	230	230
pe o cale ferată cu o rază a curbei de 300 m	290	230	230

Caz specific pentru Austria și Germania „P”, pentru tot materialul rulant destinat să oprească, în condiții de exploatare normală, la peroane cu o înălțime de sub 550 mm:

În acest caz, pe lângă cerințele de la punctul 4.2.2.11.1 (2) trebuie să fie disponibilă o treaptă, astfel încât valorile δ_h , δ_{v+} și δ_{v-} să fie în conformitate cu tabelul următor:

Tabelul 21

Valorile δ_h , δ_{v+} și δ_{v-} aferente cazului specific pentru Austria și Germania, pentru peroane joase

	δ_h mm	δ_{v+} mm	δ_{v-} mm
pe o cale ferată dreaptă și orizontală	200	310	nu se aplică
pe o cale ferată cu o rază a curbei de 300 m	290	310	nu se aplică

Caz specific pentru Irlanda „P”, pentru tot materialul rulant destinat să oprească, în condiții de exploatare normală, la peroane cu o înălțime de 915 mm:

În acest caz, valorile δ_h , δ_{v+} și δ_{v-} trebuie să fie în conformitate cu tabelul următor:

Tabelul 22

Valorile δ_h , δ_{v+} și δ_{v-} aferente cazului specific pentru Irlanda

	δ_h mm	δ_{v+} mm	δ_{v-} mm
pe o cale ferată dreaptă și orizontală	275	250	—
pe o cale ferată cu o rază a curbei de 300 m	275	250	—

Caz specific pentru Portugalia „P”, pentru rețeaua cu ecartament de 1 668 mm

În cazul materialului rulant destinat să circule pe o rețea cu ecartament de 1 668 mm, prima treaptă utilizabilă trebuie să respecte valorile definite la punctul 4.2.2.11.1 (5), tabelul 9, inclusiv în cazul materialului rulant proiectat pentru ecartamente interoperabile, care circulă pe cale ferată cu ecartament de 1 668 mm sau pe cale ferată cu trei șine și ecartament de 1 435 mm (1 668 și 1 435).

Pe rețelele cu ecartament nominal de 1 668 mm sunt permise peroane cu o înălțime de 685 mm sau de 900 mm deasupra suprafeței de rulare a șinei.

Concepția pragului ușii de la intrarea într-un material rulant de navetă nou trebuie optimizată pentru accesul de la peroane cu o înălțime de 900 mm.

▼B

Caz specific pentru Spania „P”, pentru rețeaua cu ecartament de 1 668 mm

Pentru materialul rulant destinat să circule pe liniile de cale ferată spaniole cu ecartament de 1 668 mm, poziția primei trepte utilizabile trebuie să se încadreze în măsurile prezentate în tabelele următoare, în funcție de gabaritul de liberă trecere al liniei și de înălțimea peronului:

Tabelul 23

Caz specific pentru Spania — valorile δ_h , δ_{v+} , δ_{v-} și b_{q0} pe o cale ferată dreaptă și orizontală

Pe o cale ferată dreaptă și orizontală				
Poziția treptei	Gabaritul de liberă trecere al liniei			
	GEC16 sau GEB16	GHE16		Cale ferată cu trei șine (nota 1)
		760 sau 680 mm	550 mm	
δ_h mm	275	275	255	316,5
δ_{v+} mm	230			
δ_{v-} mm	160			
b_{q0}	1 725	1 725	1 705	1 766,5

Tabelul 24

Caz specific pentru Spania — valorile δ_h , δ_{v+} , δ_{v-} și b_{q0} pe o cale ferată cu o rază a curbei de 300 m

Pe o cale ferată cu o rază a curbei de 300 m				
Poziția treptei	Gabaritul de liberă trecere al liniei			
	GEC16 sau GEB16	GHE16		Cale ferată cu trei șine (nota 1)
		760 sau 680 mm	550 mm	
δ_h mm	365	365	345	406,5
δ_{v+} mm	230			
δ_{v-} mm	160			
b_{q0}	1 737,5	1 737,5	1 717,5	1 779

Nota 1: Aceste valori trebuie aplicate în cazul în care șina comună este situată în poziția cea mai apropiată de peron. Dacă șina comună este situată în poziția cea mai îndepărtată de peron, poziția primei trepte utilizabile trebuie să se încadreze în măsurile corespunzătoare, în funcție de gabaritul de liberă trecere al liniei și de înălțimea peronului, conform definiției din coloanele care corespund ecartamentului de 1 668 mm cu două șine.

Caz specific pentru Regatul Unit „P”, pentru tot materialul rulant destinat să oprească, în condiții de exploatare normală, la peroane cu o înălțime de 915 mm

Este permis ca treptele vehiculului pentru accesul călătorilor să fie concepute astfel încât să respecte oricare dintre următoarele valori atunci când vehiculul este staționat la un peron de o înălțime nominală de 915 mm pentru Regatul Unit:

▼B

Valorile δ_h , δ_{v+} și δ_{v-} trebuie să fie în conformitate cu tabelul următor:

Tabelul 25

Valorile δ_h , δ_{v+} și δ_{v-} aferente cazului specific pentru Regatul Unit

	δ_h mm	δ_{v+} mm	δ_{v-} mm
pe o cale ferată dreaptă și orizontală	200	230	160
pe o cale ferată cu o rază a curbei de 300 m	290	230	160

Sau, alternativ, poziția stabilită în normele tehnice naționale notificate în acest scop.



Apendicele A

Standarde sau documente normative menționate în prezenta STI

Indice	STI		Document normativ	
	Caracteristici de evaluat	Punct din prezenta anexă	Nr. document	Dispoziții obligatorii
1	Dimensiunile ascensoarelor Semne tactile	4.2.1.2.2 4.2.1.10	EN 81-70:2003+A1:2004	Punctul 5.3.1, tabelul 1 Anexa E.4
2	Proiectarea scărilor rulante și a covoarelor rulante	4.2.1.2.2	EN 115-1:2008+A1:2010	
3	Iluminatul peroanelor	4.2.1.9	EN 12464-2:2014	Tabelul 5.12, cu excepția punctelor 5.12.16 și 5.12.19
4	Iluminatul peroanelor	4.2.1.9	EN 12464-1:2011	Punctul 5.53.1
5	Indicele de transmisie verbală, gări și material rulant	4.2.1.11 4.2.2.7.4	EN 60268-16:2011	Anexa B
6	Iluminatul în materialul rulant	4.2.2.4	EN 13272:2012	Punctul 4.1.2
7	Semne de siguranță, de aver- tizare, de obligativitate și de interdicție	4.2.2.7.2	ISO 3864-1:2011	Toate
8	Calculul b_{q0}	4.2.2.11.1	EN 15273-1:2013	Punctul H.2.1.1
9	Evaluarea cabinei de toaletă universală	6.1.3.1	TS 16635:2014	Toate
10	Definiția culorilor	5.3.2.6	ISO 3864-1:2011 ISO 3864-4:2011	Capitolul 11
11	Rezistența mecanică a dispo- zitivului de asistență la îmbarcare Detectarea obstacolelor	5.3.2.8 5.3.2.8	FprEN 14752:2014	Punctul 4.2.2 Punctul 5.4
12	Simbol pentru semnul care identifică zonele accesibile fotoliilor rulante	Apendicele N N.3	ISO 7000:2004 ISO 7001:2007	Simbolul 0100 Simbolul PI PF 006
13	Simbol pentru indicarea buclelor de inducție	Apendicele N N.3	ETSI EN 301 462 (2000-03)	4.3.1.2
14	Caz specific pentru Finlanda	7.3.2.6	EN 15273-2:2013	Anexa F

*Apendicele B***Regulă de stabilire temporară a priorităților pentru modernizarea/reînnoirea gărilor**

În cazul reînnoirii sau al modernizării, nu este obligatoriu ca gările existente **cu un flux mediu zilnic de 1 000 de călători sau mai puțin, luând împreună cifrele pentru îmbarcare și pentru debarcare, calculat pe o perioadă de 12 luni** să fie dotate cu ascensoare sau cu rampe în locurile în care acestea ar fi de altfel necesare pentru a oferi un traseu fără obstacole, dacă o altă gară aflată la 50 de km distanță pe aceeași rută oferă un traseu fără obstacole pe deplin conform. În astfel de circumstanțe, concepția gărilor trebuie să includă posibilitatea instalării în viitor a unui ascensor și/sau a unor rampe pentru ca gara să devină accesibilă tuturor persoanelor cu handicap și persoanelor cu mobilitate redusă. Trebuie puse în aplicare norme naționale pentru organizarea transportului persoanelor cu handicap și al persoanelor cu mobilitate redusă cu un mijloc de transport accesibil între această gară inaccesibilă și următoarea gară accesibilă de pe aceeași rută.



Appendicele C

Informații care trebuie furnizate în cadrul unui plan național de implementare (PNI)

Context

- Prezentarea contextului (fapte și cifre — date sociale — evoluția nevoilor de mobilitate și a deficiențelor locomotorii)
- Contextul legislativ
- Metodologia de elaborare a PNI (asociații consultate, autorități locale de transport consultate, interfața cu alte PNI-uri etc.)

Situația actuală

- Prezentare generală a inventarelor: gări
- Prezentare generală a inventarelor: material rulant
- Prezentare generală a inventarelor: norme de exploatare

Definirea unei strategii

- Regula de stabilire a priorităților
- Criteriile pe baza cărora sunt tratate subsistemele în cadrul planului

Mijloacele tehnice și operaționale

- Amploarea modernizării sau a reînnoirii gărilor și materialului rulant
- Toate celelalte lucrări în scopul eliminării barierelor din calea accesibilității care nu intră în domeniul de aplicare al articolului 20 din Directiva 2008/57/CE
- Implementarea de măsuri în exploatare (asistență) pentru a compensa deficiențele de accesibilitate rămase

Finanțare

- Trimiteri la acorduri contractuale (Directiva 2012/34/UE, articolul 30 ⁽¹⁾) și la contracte de servicii publice [Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 ⁽²⁾]
- Alte resurse

Acțiuni subsecvente și feedback

- Actualizarea inventarului de active și compararea cu obiectivele
- Actualizarea planului

⁽¹⁾ Directiva 2012/34/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 21 noiembrie 2012 privind instituirea spațiului feroviar unic european (JO L 342, 14.12.2012, p. 32).

⁽²⁾ Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 al Parlamentului European și al Consiliului din 23 octombrie 2007 privind serviciile publice de transport feroviar și rutier de călători și de abrogare a Regulamentelor (CEE) nr. 1191/69 și nr. 1107/70 ale Consiliului (JO L 315, 3.12.2007, p. 1).



Apendicele D

Evaluarea elementelor constitutive de interoperabilitate

D.1 DOMENIUL DE APLICARE

Prezentul apendice tratează evaluarea conformității și a adecvării pentru utilizare a elementelor constitutive de interoperabilitate.

D.2 CARACTERISTICI

Caracteristicile elementelor constitutive de interoperabilitate care urmează să fie evaluate în diferitele faze de proiectare, de dezvoltare și de producție sunt marcate cu X în tabelul D.1.

Tabelul D.1

Evaluarea elementelor constitutive de interoperabilitate.

1	2	3	4	5
Elemente constitutive de interoperabilitate și caracteristicile care trebuie evaluate	Evaluarea în faza următoare			
	Faza de proiectare și de dezvoltare			Faza de producție
	Analizarea proiectului și/sau examinarea proiectului	Analizarea procesului de fabricație	Încercare de tip	Verificarea conformității cu tipul
5.3.1.1 Dispozitive de afișare	X		X	X
5.3.1.2 Rampe de peron	X		X	X
5.3.1.3 Ascensoare de peron	X		X	X
5.3.2.1 Interfața dispozitivului de comandă a ușilor	X		X	X
5.3.2.2 & 5.3.2.3 Toalete standard	X		X	X
5.3.2.2 & 5.3.2.4 Toalete universale	X		X	X
5.3.2.5 Unitate pentru schimbarea scutecelelor bebelușilor	X		X	X
5.3.2.6 Dispozitiv de solicitare a ajutorului	X		X	X
5.3.2.7 Dispozitive de afișare	X		X	X
5.3.2.8 Treaptă escamotabilă și punte de legătură	X		X	X
5.3.2.9 Rampă la bord	X		X	X
5.3.2.10 Ascensor la bord	X		X	X



Apendicele E

Evaluarea subsistemelor

E.1 DOMENIUL DE APLICARE

Prezentul apendice tratează evaluarea conformității subsistemelor.

E.2 CARACTERISTICI ȘI MODULE

Caracteristicile subsistemului care trebuie evaluate în diferitele faze de proiectare, de dezvoltare și de producție sunt marcate cu X în tabelul E.1 pentru subsistemul „infrastructură” și în tabelul E.2 pentru subsistemul „material rulant”.

Tabelul E.1

Evaluarea subsistemului „infrastructură” (construit și livrat ca entitate unică)

1	2	3
Caracteristicile care trebuie evaluate	Faza de proiectare și de dezvoltare	Faza de construcție
	Analizarea proiectului și/sau examinarea proiectului	Inspecție la fața locului
Spații de parcare pentru persoanele cu handicap și pentru persoanele cu mobilitate redusă	X	(X) (*)
Trasee fără obstacole	X	(X) (*)
Identificarea traseului	X	(X) (*)
Uși și intrări	X	(X) (*)
Pardoseli	X	(X) (*)
Obstacole transparente	X	(X) (*)
Toalete	X	(X) (*)
Mobilier și dispozitive amovibile	X	(X) (*)
Emiterea biletelor/Ghișeu sau distribuitor automat de bilete/Birou de informații/Aparat de taxat bilete/Turnichete/Puncte de asistență pentru clienți	X	(X) (*)
Iluminat	X	X
Informații vizuale: semne, pictograme, informații dinamice	X	(X) (*)
Informații verbale	X	X
Lățimea peronului și marginea peronului	X	(X) (*)
Capătul peronului	X	(X) (*)
Trecerea la nivel cu calea ferată în gări	X	(X) (*)

(*) Trebuie furnizate schițe care să arate stadiul construcției sau trebuie realizată o inspecție la fața locului în cazul în care execuția se abate de la regulile de proiectare sau de la schițele care au fost examinate.



Tabelul E.2

Evaluarea subsistemului „material rulant” (construit și livrat ca produs de serie)

1	2	3	4
Caracteristici de evaluat	Faza de proiectare și de dezvoltare		Faza de producție
	Analizarea proiectului și/sau examinarea proiectului	Încercare de tip	Încercare de rutină
Scaune			
Generalități	X	X	
Locuri prioritare — generalități	X		
Scaune unidireționale	X	X	
Disponerea scaunelor față în față	X	X	
Spații pentru fotolii rulante	X	X	
Uși			
Generalități	X	X	
Uși exterioare	X	X	
Uși interioare	X	X	
Iluminat		X	
Toalete	X		
Culoare de trecere	X		
Informații pentru clienți			
Generalități	X	X	
Semne, pictograme și informații tactile	X	X	
Informații vizuale dinamice	X	X	
Informații acustice dinamice	X	X	
Modificări de nivel	X		
Mâini curente	X	X	
Cușetă cu acces pentru fotoliile rulante	X	X	
Poziția treptei pentru intrarea și ieșirea din vehicul			
Cerințe generale	X		
Trepte de intrare/ieșire	X		
Dispozitive de asistență la îmbarcare	X	X	X

▼ B*Apendicele F***Reînnoirea sau modernizarea materialului rulant**

În cazul reînnoirii sau al modernizării materialului rulant, acesta trebuie să fie în conformitate cu cerințele prezentei STI; conformitatea cu prezenta STI nu este obligatorie în următoarele cazuri:

Structuri

Conformitatea nu este obligatorie dacă lucrările ar necesita modificări structurale în ceea ce privește portalurile (interne sau externe) ale ușilor, șasiurile, lonjeroanele, caroseriile vehiculelor, protecția la încălecare a vehiculului sau, mai general, dacă lucrările ar necesita revalidarea integrității structurale a vehiculului.

Scaune

Conformitatea cu punctul 4.2.2.1 privind mânerle de pe spătarele scaunelor este obligatorie numai dacă structurile scaunelor sunt reînnoite sau modernizate în tot vehiculul.

Conformitatea cu punctul 4.2.2.12 privind dimensiunile locurilor prioritare și în jurul acestora este obligatorie numai dacă dispunerea locurilor este modificată la nivelul întregului tren și acest lucru poate fi realizat fără a reduce capacitatea existentă a trenului. În această din urmă situație, trebuie pus la dispoziție numărul maxim de locuri prioritare, menținând în același timp capacitatea existentă.

Conformitatea cu cerințele privind înălțimea liberă deasupra locurilor prioritare nu este obligatorie dacă factorul de limitare este un raft de bagaje nemodificat din punct de vedere structural pe durata lucrărilor de reînnoire sau de modernizare.

Spații pentru fotolii rulante

Punerea la dispoziție a unor spații pentru fotolii rulante este obligatorie numai dacă dispunerea locurilor este modificată în întreaga compunere a trenului. Cu toate acestea, dacă ușa de intrare sau culoarele de trecere nu pot fi modificate pentru a permite accesul fotoliilor rulante, nu trebuie pus la dispoziție un spațiu pentru fotolii rulante dacă se modifică dispunerea locurilor. Spațiile pentru fotolii rulante create într-un material rulant existent pot fi dispuse în conformitate cu apendicele I, figura I4.

Instalarea de dispozitive de solicitare a ajutorului în spațiile pentru fotolii rulante nu este obligatorie dacă vehiculul nu are un sistem de comunicație electric ce poate fi adaptat pentru a încorpora un astfel de dispozitiv.

Punerea la dispoziție a unui scaun de transfer este obligatorie numai dacă pentru aceasta nu este necesară modificarea structurii unui spațiu pentru fotolii rulante existent.

Uși exterioare

Conformitatea cu cerințele privind definirea poziției interioare a ușilor exterioare prin contrast la nivelul podelei este obligatorie numai dacă pardoseala este reînnoită sau modernizată.

Conformitatea cu cerințele de instalare a unor semnale de închidere și de deschidere a ușilor este obligatorie numai dacă sistemul de comandă al ușii este reînnoit sau modernizat.

Conformitatea deplină cu cerințele privind poziția și iluminarea butoanelor ușilor este obligatorie numai dacă sistemul de comandă al ușii este reînnoit sau modernizat și dacă butoanele pot fi reînnoite sau modernizate fără modificarea structurii vehiculului sau a ușii. Totuși, în acest caz, butoanele reînnoite sau modernizate trebuie instalate cât mai aproape de poziția conformă.

▼ B*Uși interioare*

Conformitatea cu cerințele privind poziționarea și forțele de acționare a butoanelor ușii este obligatorie numai dacă ușa și mecanismul ușii și/sau butonul sunt reînnoite sau modernizate.

Iluminat

Conformitatea cu această cerință nu este obligatorie dacă se poate stabili faptul că sistemul electric nu are capacitate suficientă pentru a suporta sarcini suplimentare sau dacă iluminatul în cauză nu poate fi integrat la nivel local fără modificări structurale (uși etc.).

Toalete

Punerea la dispoziție a unei toalete universale pe deplin conforme este obligatorie numai dacă toaletele existente sunt complet reînnoite sau modernizate, dacă este prevăzut un spațiu pentru fotolii rulante și dacă o toaletă universală conformă poate fi integrată fără modificarea structurală a caroseriei vehiculului.

Instalarea de dispozitive de solicitare a ajutorului în toaleta universală nu este obligatorie dacă vehiculul nu are un sistem de comunicație electric ce poate fi adaptat pentru a încorpora un astfel de dispozitiv.

Culoare de trecere

Conformitatea cu cerințele punctului 4.2.2.6 este obligatorie numai dacă dispunerea locurilor este modificată în tot vehiculul și dacă există un spațiu pentru fotolii rulante.

Conformitatea cu cerințele privind culoarele de trecere dintre vehiculele interconectate este obligatorie numai dacă pasajul de intercomunicație este reînnoit sau modernizat.

Informații

Conformitatea cu cerințele punctului 4.2.2.7 în ceea ce privește informațiile despre rută nu este obligatorie la reînnoire sau la modernizare. Cu toate acestea, dacă în cadrul unui program de reînnoire sau de modernizare este instalat un sistem automat de informații privind ruta, acesta trebuie să îndeplinească cerințele punctului menționat.

Conformitatea cu celelalte părți ale punctului 4.2.2.7 este obligatorie ori de câte ori semnele sau finisările interioare sunt reînnoite sau modernizate.

Modificări de nivel

Conformitatea cu cerințele punctului 4.2.2.8 nu este obligatorie la reînnoire sau la modernizare, cu excepția că trebuie instalată o bandă de avertizare contrastantă pe muchiile treptelor atunci când materialele suprafeței treptei sunt reînnoite sau modernizate.

Mâini curente

Conformitatea cu cerințele punctului 4.2.2.9 este obligatorie numai dacă mâinile curente existente sunt reînnoite sau modernizate.

Cușetă cu acces pentru fotoliile rulante

Conformitatea cu cerința de asigurare a unei cușete cu acces pentru fotoliile rulante este obligatorie numai în cazul în care o cușetă existentă este reînnoită sau modernizată.

▼B

Instalarea de dispozitive de solicitare a ajutorului în cușetele cu acces pentru fotoliile rulante nu este obligatorie dacă vehiculul nu are un sistem de comunicație electric ce poate fi adaptat pentru a încorpora un astfel de dispozitiv.

Poziția treptelor, trepte și dispozitive de asistență la îmbarcare

Conformitatea cu cerințele punctelor 4.2.2.11 și 4.2.2.12 nu este obligatorie la reînnoire sau la modernizare, cu excepția cazului în care sunt instalate trepte escamotabile sau alte dispozitive de asistență la îmbarcare integrale, acestea trebuind să respecte subpunctele relevante ale punctelor respective din STI.

Cu toate acestea, dacă la reînnoire sau la modernizare este creat un spațiu pentru fotolii rulante în conformitate cu punctul 4.2.2.3, atunci este obligatorie instalarea unei metode de asistență la îmbarcare în conformitate cu punctul 4.4.3.

▼B*Apendicele G***Semnale de avertizare sonoră aferente ușilor exterioare pentru călători****Deschiderea ușilor — caracteristici**

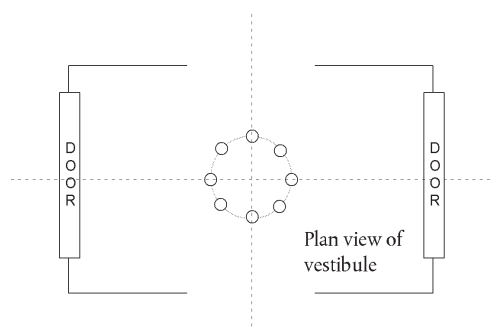
- Un sunet din două tonuri consecutive emise cu impulsuri lente (maxim 2 impulsuri pe secundă).
- Frecvențe
 - 2 200 Hz +/- 100 Hz
- și:
 - 1 760 Hz +/- 100 Hz
- Nivelul de presiune acustică
 - care trebuie furnizat fie de:
 - un dispozitiv de avertizare sonoră adaptativ reglat la minimum 5 dB L_{Aeq} peste nivelul sonor ambiant, până la maximum 70 dB $L_{Aeq,T}$ (+ 6/- 0);
 - fie de un dispozitiv neadaptativ reglat la 70 dB $L_{Aeq,T}$ (+ 6/- 0).
 - Măsurătoare în interior, în punctul central al vestibulului, la o înălțime de 1,5 m deasupra nivelului podelei (T = durata totală a sunetului), folosind o rețea de măsurare (orizontală și apoi verticală) și citiri medii.
 - Măsurătoare în exterior, la 1,5 m distanță de linia mediană a ușii de pe partea laterală a caroseriei, la 1,5 m deasupra nivelului peronului (T = durata totală a sunetului), folosind o rețea de măsurare (orizontală) și citiri medii.

Închiderea ușilor — caracteristici

- Un sunet cu impulsuri rapide (6-10 impulsuri pe secundă)
- Frecvența
 - 1 900 Hz +/- 100 Hz
- Nivelul de presiune acustică
 - care trebuie furnizat fie de:
 - un dispozitiv de avertizare sonoră adaptativ reglat la minimum 5 dB L_{Aeq} peste nivelul sonor ambiant, până la maximum 70 dB $L_{Aeq,T}$ (+ 6/- 0);
 - fie de un dispozitiv neadaptativ reglat la 70 dB $L_{Aeq,T}$ (+ 6/- 0).
 - Măsurătoare în interior, în punctul central al vestibulului, la o înălțime de 1,5 m deasupra nivelului podelei (T = durata totală a sunetului), folosind o rețea de măsurare (orizontală și apoi verticală) și citiri medii.
 - Măsurătoare în exterior, la 1,5 m distanță de linia mediană a ușii de pe partea laterală a caroseriei, la 1,5 m deasupra nivelului peronului (T = durata totală a sunetului), folosind o rețea de măsurare (orizontală) și citiri medii.

▼ B**Metoda de măsurare în interior pentru semnalele de avertizare sonoră aferente ușilor pentru călători (deschidere și închidere)**

- încercările trebuie efectuate în vestibul, folosind o citire medie de la o rețea formată din mai multe microfoane [concepută pentru măsurarea zgomotului produs de dispozitivul de avertizare sonoră în cabina de conducere în conformitate cu Decizia 2006/66/CE a Comisiei ⁽¹⁾ (STI Zgomot)]; rețeaua constă în 8 microfoane dispuse la distanțe egale unul de celălalt într-un cerc cu o rază de 250 mm;
- încercările trebuie efectuate cu rețeaua dispusă orizontal (toate microfoanele se află la aceeași distanță de la podea, așa cum se arată în figura G1). La evaluare se va folosi media citirilor de la toate cele 8 microfoane.

*Figura G1***Dispunerea pe orizontală a rețelei****Metoda de măsurare în exterior pentru semnalele de avertizare sonoră aferente ușilor pentru călători (deschidere și închidere)**

- încercările trebuie efectuate folosind o citire medie de la o rețea formată din mai multe microfoane [concepută pentru măsurarea zgomotului produs de dispozitivul de avertizare sonoră în cabina de conducere în conformitate cu Directiva 2006/66/CE (STI Zgomot)]; rețeaua constă în 8 microfoane dispuse la distanțe egale unul de celălalt într-un cerc cu o rază de 250 mm;
- pentru încercarea în exterior, înălțimea prezumată a peronului ar trebui să fie specifică rutei pe care vehiculul este destinat să fie exploatat (dacă ruta de exploatare prezintă peroane de mai multe înălțimi, atunci trebuie luată înălțimea cea mai mică, și anume dacă ruta de exploatare are peroane de 760 mm și de 550, încercarea se va realiza pentru peronul cel mai jos, adică cel de 550 mm);
- încercarea trebuie realizată cu rețeaua dispusă orizontal (toate microfoanele se află la aceeași distanță deasupra peronului). La evaluare se va folosi media citirilor de la toate cele 8 microfoane.

În cazul în care se folosește un dispozitiv de avertizare sonoră adaptativ, dispozitivul trebuie să definească nivelul de zgomot din jur înainte de a iniția secvența de avertizare. Trebuie luată în considerare o bandă de frecvențe de la 500 Hz până la 5 000 Hz.

Măsurătorile pentru demonstrarea conformității trebuie realizate la trei uși din cadrul trenului.

Notă: Ușa ar trebui să fie complet deschisă pentru încercarea la închidere și complet închisă pentru încercarea la deschidere.

⁽¹⁾ Decizia 2006/66/CE a Comisiei din 23 decembrie 2005 privind specificația tehnică de interoperabilitate cu privire la subsistemul „material rulant — zgomot” al sistemului feroviar transeuropean convențional (JO L 37, 8.2.2006, p. 1).

▼ **B**

Apendicele H

Diagrame privind locurile prioritare

Legendă pentru figurile H1-H4

- 1 Nivelul de măsurare pentru șezutul scaunelor
- 2 Distanța dintre scaunele dispuse față în față
- 3 Înălțimea liberă deasupra scaunului

Figura H1

Înălțimea liberă deasupra locurilor prioritare

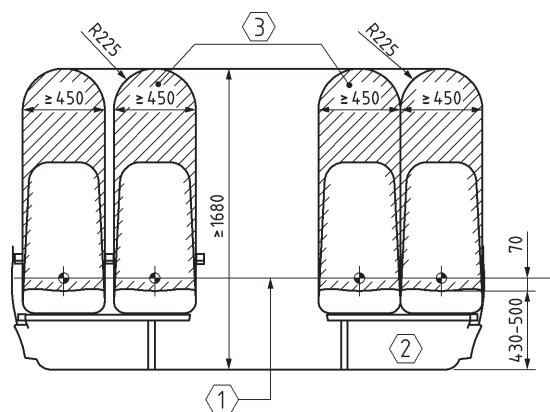
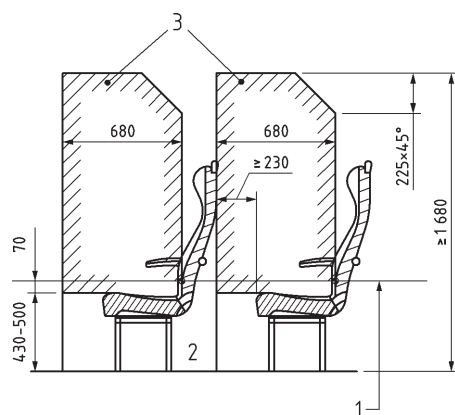


Figura H2

Locuri prioritare unidirecționale



▼B

Figura H3

Locuri prioritare dispuse față în față

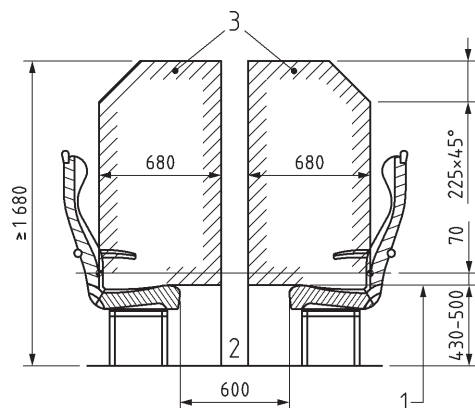
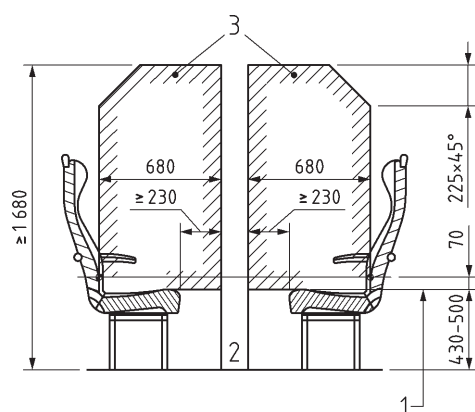


Figura H4

Locuri prioritare dispuse față în față cu masa în poziție strânsă



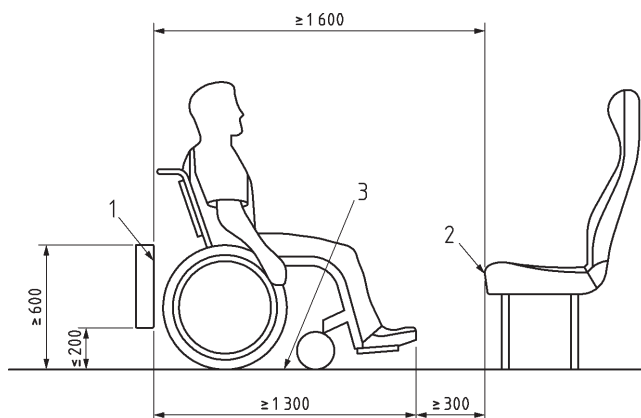
▼ **B**

Apendicele I

Diagrame privind spațiile pentru fotolii rulante

Figura I1

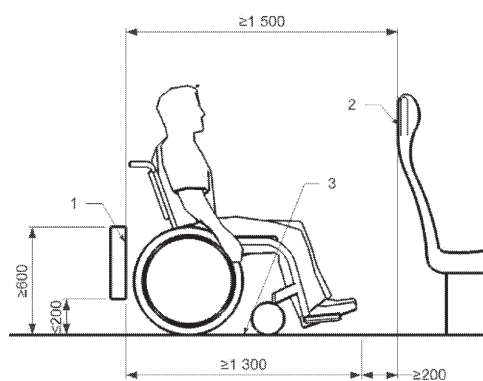
Spațiu pentru fotolii rulante în dispunere față în față



- 1 Structura din spatele spațiului pentru fotolii rulante
- 2 Marginea frontală a pernei scaunului pentru călători
- 3 Spațiu pentru fotolii rulante

Figura I2

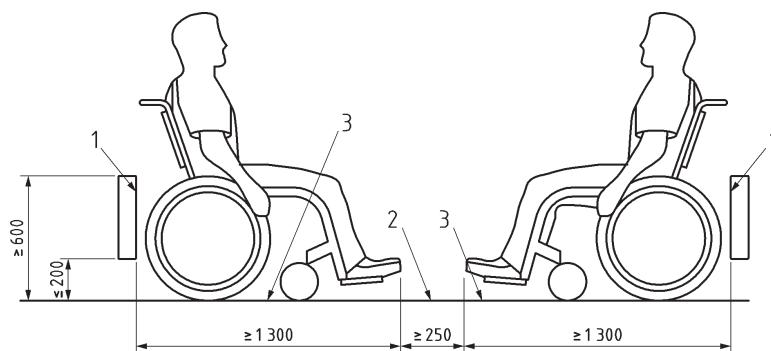
Spațiu pentru fotolii rulante în dispunere unidirecțională



- 1 Structura din spatele spațiului pentru fotolii rulante
- 2 Spatele scaunului pentru călători din față
- 3 Spațiu pentru fotolii rulante

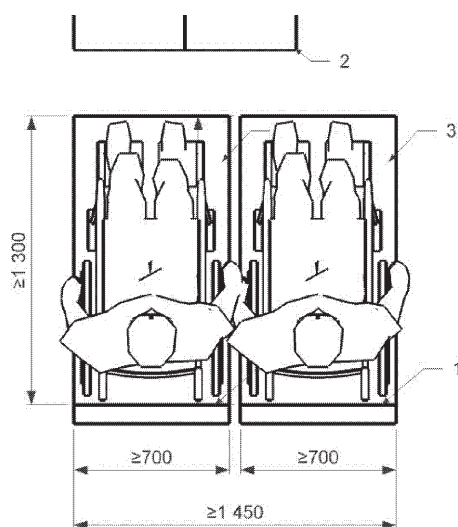
▼B

Figura 13

Două spații pentru fotolii rulante dispuse față în față

- 1 Structura din spatele spațiului pentru fotolii rulante
- 2 Distanța între spațiile pentru fotolii rulante min. 250 mm
- 3 Spațiu pentru fotolii rulante

Figura 14

Două spații pentru fotolii rulante adiacente (aplicabil doar în cazul materialului rulant modernizat/reînnoit)

- 1 Structura din spatele spațiului pentru fotolii rulante
- 2 Structura din fața spațiului pentru fotolii rulante
- 3 Spațiu pentru fotolii rulante dublu

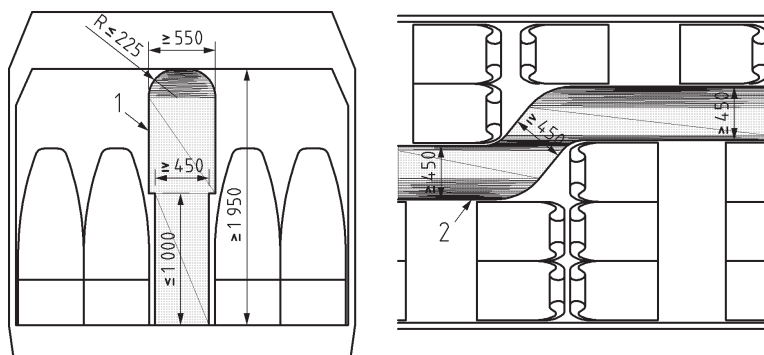
▼ B

Apendicele J

Diagrame privind culoarele de trecere

Figura J1

Lățimea minimă a culoarului de trecere, de la nivelul podelei până la o înălțime de 1 000 mm

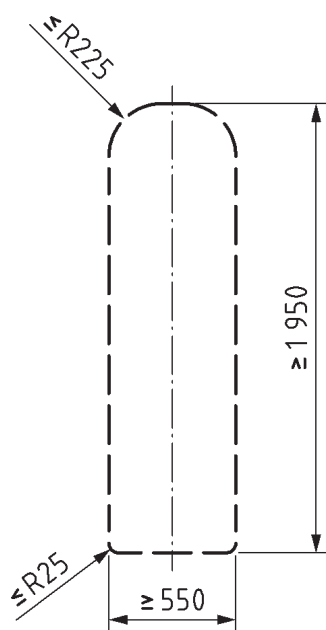


1 Secțiune transversală a culoarului de trecere

2 Vedere în plan, la înălțimea de 25-975 mm de la nivelul podelei

Figura J2

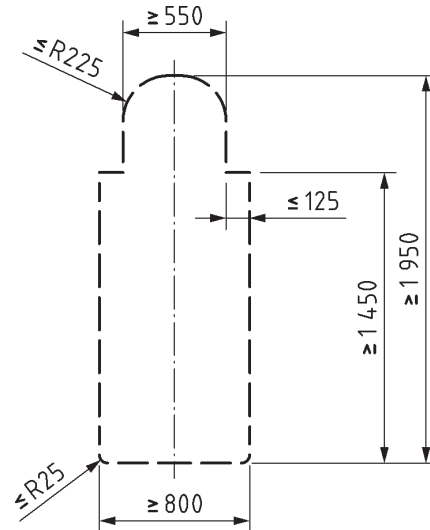
Profilul minim al culoarului de trecere între vehiculele interconectate ale unei singure garnituri de tren



▼ B

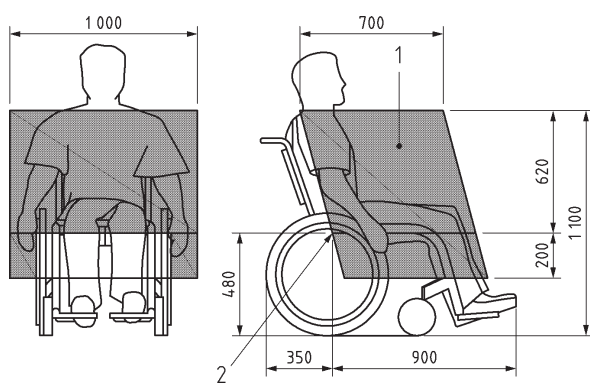
Figura J3

Profilul minim al culoarului de trecere către și dinspre spațiile pentru fotolii
rulante



▼B*Apendicele K***Tabel privind lăţimea coridorului pentru zonele din materialul rulant accesibile fotoliilor rulante***Tabelul K1*

Lăţimea culoarului de trecere de pe coridor (mm)	1 200	1 100	1 000	900	850	800
Lăţimea utilizabilă a uşii sau lăţimea culoarului perpendicular de trecere (mm)	800	850	900	1 000	1 100	1 200

▼B*Apendicele L***Raza de acțiune a unui utilizator de fotoliu rulant***Figura L1***Raza de acțiune a unei persoane în fotoliu rulant**

- 1 Rază de acțiune confortabilă
- 2 Punctul de referință al scaunului



Apendicele M

Fotoliu rulant care poate fi transportat pe tren

M.1 DOMENIUL DE APLICARE

Prezentul apendice identifică limitele maxime de construcție pentru un fotoliu rulant care poate fi transportat pe tren.

M.2 CARACTERISTICI

Cerințele tehnice minime sunt:

Dimensiuni de bază

- lățimea de 700 mm plus cel puțin 50 mm pe fiecare parte pentru mâini în timpul deplasării;
- lungimea de 1 200 mm plus 50 mm pentru picioare.

Roți

- cea mai mică roată trebuie să fie adecvată pentru un spațiu gol cu dimensiunile de 75 mm pe orizontală și 50 mm pe verticală.

Înălțime

- maximum 1 375 mm, inclusiv un ocupant de sex masculin din percentila 95.

Cerc de întoarcere

- 1 500 mm.

Greutate

- greutate în stare complet încărcată de 300 kg pentru fotoliul rulant și ocupantul său (inclusiv orice bagaje), în cazul unui fotoliu rulant electric pentru care nu este necesară nicio asistență la trecerea peste un dispozitiv de asistență la îmbarcare;
- greutate în stare complet încărcată de 200 kg pentru fotoliul rulant și ocupantul său (inclusiv orice bagaje), în cazul unui fotoliu rulant manual.

Înălțimea obstacolelor care poate fi depășită și garda la sol

- înălțimea obstacolelor care poate fi depășită — de 50 mm (cel mult);
- garda la sol — de 60 mm (min.), cu un unghi în pantă ascendentă de 10° în partea superioară, pentru înaintare (sub suportul pentru picioare).

Înclinația maximă sigură la care fotoliul rulant va rămâne stabil:

- trebuie să aibă o stabilitate dinamică în toate direcțiile la un unghi de 6 grade;
- trebuie să aibă o stabilitate statică în toate direcțiile (inclusiv cu frâna acționată) la un unghi de 9 grade.



Apendicele N

Semne pentru persoanele cu mobilitate redusă

N.1 DOMENIUL DE APLICARE

Prezentul apendice cuprinde semnele specifice care trebuie utilizate atât în cazul infrastructurii, cât și al materialului rulant.

N.2 DIMENSIUNEA SEMNELOR

Dimensiunile semnelor pentru persoane cu mobilitate redusă utilizate în cazul infrastructurii trebuie calculate conform formulei:

— distanța de citire în mm împărțită la 250, înmulțită cu 1,25 = dimensiunea cadrului în mm, dacă se utilizează un cadru.

Dimensiunea minimă a plăcii semnelor pentru persoane cu mobilitate redusă din interiorul materialului rulant trebuie să fie de 60 mm, cu excepția semnelor care indică instalații din toalete sau din spațiul pentru bebeluși, acestea putând fi mai mici.

Dimensiunea minimă a plăcii semnelor pentru persoane cu mobilitate redusă din exteriorul materialului rulant trebuie să fie de 85 mm.

N.3 SIMBOLURI CARE TREBUIE UTILIZATE ÎN CADRUL SEMNELOR

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.

În cazul în care semnele respective sunt plasate pe un panou de culoare albastru închis, este permisă inversarea culorilor simbolului și fundalului (și anume simbol albastru închis pe fundal alb).

Semnul internațional pentru fotoliu rulant

Semn 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

Semn 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

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

Figura N1

Simboluri pentru locurile prioritare



▼ M1*Apendicele O***Lista documentelor tehnice**

Nr. indice	Etichetă
1	Profilul armonizat specific pentru schimbul de informații privind rețelele și orarele (NeTEx) utilizat la descrierea gărilor.
2	Modurile de operare ale instrumentului de colectare a datelor.
3	Metodologia de conversie a datelor existente privind accesibilitatea, inclusiv descrierea interfeței externe și a protocolului de comunicare.