

ASPECTOS METODOLÓGICOS Y BUENAS PRÁCTICAS EN ACCESIBILIDAD UNIVERSAL

Marco Legal, Institucional y Normativo de la Accesibilidad Universal



Estudio inicial del Real Decreto 1544/2007, de 23 de noviembre, por el que se regulan las condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los modos de transporte para personas con discapacidad

Fernández-Bermejo, Mariela

*Máster Oficial de Urbanismo. Universidad de Granada
Las Infraestructuras del siglo XXI y la distancia espacial de las actividades*

Resumen

La realización de esta aproximación al REAL DECRETO 1544/2007, de 23 de noviembre, viene justificado por la necesidad de hacer un estudio inicial sobre los aspectos del mismo que afectan al diseño arquitectónico y urbanístico. Ya que este decreto además de establecer los criterios de accesibilidad en los medios de transporte establece también criterios de accesibilidad para el diseño de las infraestructuras del transporte.

Se trata por lo tanto de un estudio inicial del Real Decreto en el que se indican las motivaciones principales del mismo, vemos algunas aproximaciones teóricas realizadas en otras publicaciones sobre la temática de accesibilidad y transporte. Y se señalan los puntos, artículos y secciones en las que este Real Decreto establece obligaciones y criterios de aplicación en materia de accesibilidad a la hora de diseñar y reformar las infraestructuras del transporte, destacando los más importantes.

Palabras clave

Accesibilidad, Transporte, Discapacidad, Igualdad

Abstract

This approach to Royal Decree 1544/2007 of 23 November, is justified by the need to make an initial study on the aspects which affect the architectural and urban design. this decree not only established the criteria for accessibility in transportation also provides accessibility criteria for the design of transport infrastructure.

It is therefore an initial study of the Royal Decree which indicate the main motivations of the same, we see some theoretical approaches taken in other publications on the topic of accessibility and transportation. And they point to point, articles and sections in this Royal Decree establishes obligations and implementation criteria for accessibility to the design and reform of transport infrastructure, highlighting the most important.

Keywords

Accessibility, Transport, Disability, Equality

0. Introducción

0.1. Ley 51/2003 LIONDAU

La Ley 51/2003, de 2 de diciembre, sobre igualdad de oportunidades, no discriminación y accesibilidad universal de las personas con discapacidad (LIONDAU), tiene por objeto establecer medidas para garantizar y hacer efectivo el derecho a la igualdad de oportunidades de las personas con discapacidad, conforme a los artículos 9.2, 10, 14 y 49 de la Constitución. A estos efectos, **se entiende por igualdad de oportunidades** la ausencia de discriminación, directa o indirecta, que tenga su causa en una discapacidad, así como la adopción de medidas de acción positiva orientadas a evitar o compensar las desventajas de una persona con discapacidad para participar plenamente en la vida política, económica, cultural y social.

Esta ley se inspira en los principios de **vida independiente, normalización, accesibilidad universal, diseño para todos, diálogo civil y transversalidad** de las políticas en materia de discapacidad. A estos efectos, se entiende por:

a) Vida independiente: la situación en la que la persona con discapacidad ejerce el poder de decisión sobre su propia existencia y participa activamente en la vida de su comunidad, conforme al derecho al libre desarrollo de la personalidad.

b) Normalización: el principio en virtud del cual las personas con discapacidad deben poder llevar una vida normal, accediendo a los mismos lugares, ámbitos, bienes y servicios que están a disposición de cualquier otra persona.

c) Accesibilidad universal: la condición que deben cumplir los entornos, procesos, bienes, productos y servicios, así como los objetos o instrumentos, herramientas y dispositivos, para ser comprensibles, utilizables y practicables por todas las personas en condiciones de seguridad y comodidad y de la forma más autónoma y natural posible.

Presupone la estrategia de “diseño para todos” y se entiende sin perjuicio de los ajustes razonables que deban adoptarse.

d) Diseño para todos: la actividad por la que se concibe o proyecta, desde el origen, y siempre que ello sea posible, entornos, procesos, bienes, productos, servicios, objetos, instrumentos, dispositivos o herramientas, de tal forma que puedan ser utilizados por todas las personas, en la mayor extensión posible.

e) Diálogo civil: el principio en virtud del cual las organizaciones representativas de personas con discapacidad y de sus familias participan, en los términos que establecen las leyes y demás disposiciones normativas, en la elaboración, ejecución, seguimiento y evaluación de las políticas oficiales que se desarrollan en la esfera de las personas con discapacidad.

f) Transversalidad de las políticas en materia de discapacidad, el principio en virtud del cual las actuaciones que desarrollan las Administraciones públicas no se limitan únicamente a planes, programas y acciones específicos, pensados exclusivamente para estas personas, sino que comprenden las políticas y líneas de acción de carácter general en cualquiera de los ámbitos de actuación pública, en donde se tendrán en cuenta las necesidades y demandas de las personas con discapacidad.

La LIONDAU establece en su artículo 10 que el Gobierno “regulará unas condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación que garanticen unos mismos niveles de igualdad de oportunidades a todos los ciudadanos con discapacidad”, al propio tiempo que su disposición final primera le autoriza para dictar, a propuesta conjunta del Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales y de los Ministerios competentes en la materia, con las consultas previas que en ella se recogen, las disposiciones necesarias para el desarrollo y ejecución de la ley.

En cumplimiento de estas previsiones legales, el Real Decreto 1544 /2007, de 23 de noviembre, determina las condiciones

básicas de accesibilidad y no discriminación para la utilización de los modos de transporte ferroviario, marítimo, aéreo, por carretera, en autobús urbano y suburbano, ferrocarril metropolitano, taxi y servicios de transporte especial.

0.2. Transporte Accesible

La accesibilidad está cada vez más reconocida como de calidad clave en los medios de transporte al mismo nivel que la eficiencia y la sostenibilidad del mismo.

De hecho todos los usuarios del sistema de transporte se benefician de un acceso más fácil a los autobuses, tranvías, trenes, aviones y barcos. Los beneficios económicos de una mejor accesibilidad para los operadores de transporte y proveedores de servicios también está cada vez más claro, ya que un acceso más sencillo permite mayor rapidez en el embarque y desembarque de pasajeros.

Es importante destacar en este punto que el sistema de transporte no lo forman sólo los vehículos de la flota correspondiente, sino que las infraestructura del transporte también deben estar englobadas en este punto.



0.3. Usuarios

Los beneficiarios de la mejora de la accesibilidad de los medios de transporte, como hemos visto en el punto anterior, somos todos. Pero sin duda, cabe indicar que dos grupos fundamentales de la población son los que se ven más beneficiados por estas mejoras, las personas con discapacidad y las personas

mayores.

El número total de personas residentes en hogares españoles que declaran tener alguna discapacidad asciende a 3.847.900, lo que supone un **8,5% de la población**, según los resultados provisionales de la Encuesta de Discapacidad, Autonomía personal y situaciones de Dependencia (EDAD) del año 2008.

Había contabilizadas en España a 1 de enero de 2007 7.531.826 personas de 65 y más años. Esta cifra se corresponde con el **16,7% de la población total**.

Si bien las personas de más de 65 años pueden estar en plenas facultades físicas y mentales, está demostrado que sus capacidades se ven mermadas en todos los sentidos, es por ello que se considera un grupo beneficiarios de la accesibilidad.

Si sumamos ambos datos: 8,5 % + 16,7% tenemos un total de 25,2% de la población, a este porcentaje debemos también añadirle el porcentaje de personas que por accidente(lesionados temporales) o circunstancias puntuales (ejemplo embarazo) son también beneficiarios de las mejoras en accesibilidad, así como todos aquellos que por su trabajo o actividad deben cargar con peso o deben bultos. Este último grupo de beneficiarios temporales, entre los que todos podemos estar, se estima en torno a un 14,5% de la población. Por lo que en definitiva podemos hablar de que la mejoras en accesibilidad benefician en torno a un **40% de la población española**.



1. Metodología

La metodología aplicada para realizar esta aproximación al Real Decreto 1544/2007, de 23 de noviembre, ha sido primero una aproximación teórica al concepto de accesibilidad universal y su aplicación al transporte, mediante la lectura de publicaciones específicas y artículos relacionados.

Tras esta cuestión se ha realizado una profunda lectura del Real Decreto en la que mediante anotaciones y búsquedas específicas se ha obtenido, por un lado un resumen teórico de las partes de este decreto que nos afectan en materia de arquitectura y urbanismo y un desglose y resumen de los principales artículos que hablan de estas cuestiones.

2. Resultados

Análisis del Real Decreto 1544/2007, de 23 de noviembre. Relación de artículos y puntos principales que afectan al diseño arquitectónico y urbanístico. En esta relación indicamos en gris los puntos que no afectan a este estudio y en negro los que se han tenido en cuenta. De este modo se hace un comentario indicando las cuestiones principales que nos afectan de cada artículo. Así mismo se detallan a que elementos del diseño afecta y que parámetros e indicaciones establece el documento objeto de estudio.

Como comentario general se debe indicar que el articulado de desarrollo del documento, se establecen las condiciones de plazo que deben de cumplir los distintos tipos de transporte y sus infraestructuras y en los anexos que acompañan al articulado es donde se establecen los criterios de diseño que estas infraestructuras deben cumplir.

REAL DECRETO 1544/2007, de 23 de noviembre, por el que se regulan las CONDICIONES BÁSICAS DE ACCESIBILIDAD Y NO DISCRIMINACIÓN PARA EL ACCESO Y UTILIZACIÓN DE LOS MODOS DE TRANSPORTE PARA PERSONAS CON DISCAPACIDAD.

Artículo 1. Condiciones básicas de accesibilidad y utilización de los distintos modos de transporte para personas con discapacidad.

Artículo 2. Transporte ferroviario.

En este punto se establecen los plazos en los que deben estar adaptadas las estaciones de ferrocarril en el territorio nacional. Haciendo una división entre estaciones que soporte un tráfico superior a 1.000 viajeros/día que tienen un plazo de 8 años para, y aquellas que no que tienen un plazo no superior a 13 años para su adaptación.

Así mismo establece la obligatoriedad del cumplimiento del decreto para todas las estaciones nuevas y para aquellas que se sometan a actuaciones de transformación estructural.

Las condiciones a cumplir se establecen en el Anexo I.

Artículo 3. Transporte marítimo.

En este artículo se establece un plazo máximo de 4 años para acometer las actuaciones precisas de adaptación al decreto en las instalaciones portuarias existentes.

Así mismo establece la obligatoriedad del cumplimiento del decreto para todas las estaciones nuevas y para aquellas que se sometan a actuaciones de transformación estructural.

Las condiciones a cumplir se establecen en el Anexo II.

Artículo 4. Transporte aéreo.

El artículo 4 habla del transporte aéreo y establece que, además del cumplimiento de lo establecido en el Anexo III del Real Decreto 1544/2007 (objeto de estudio) se deben cumplir también, las normas de protección recogidas en el Reglamento (CE) n.º 1107/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 5 de julio de 2006, sobre los derechos de las personas con discapacidad o movilidad reducida en el transporte aéreo.

Los plazos de aplicación serán los que aparecen en la disposición final octava de la Ley 51/2003, de 2 de diciembre para lo dispuesto en el apartado 1 del Anexo III y para lo establecido en el apartado 2 del mismo el plazo será de 18 meses.

Artículo 5. Transporte por carretera.

En este artículo se establecen los plazos en los que deben estar adaptadas las estaciones de autobuses e intercambiadores existentes en el territorio nacional. Haciendo una división entre estaciones que soporten un tráfico superior a 1.000.000 de viajeros anuales y estaciones de capital de provincia, que tienen un plazo de 8 años para hacer la adaptación, y aquellas con tráfico igual o inferior al 1.000.000 de viajes anuales que tienen un plazo no superior a 13 años.

Así mismo establece la obligatoriedad del cumplimiento del decreto para todas las estaciones e intercambiadores nuevos.

Las condiciones a cumplir se establecen en el Anexo IV.

Artículo 6. Transporte urbano y suburbano en autobús.

Las paradas de autobús existentes correspondientes a los servicios de transporte urbano y suburbano se adaptarán en plazo no superior a 2 años desde la entrada en vigor del Real Decreto si la parada es utilizada por más de una línea, en el resto de los casos el plazo es de 4 años.

Este artículo también establece la obligatoriedad del cumplimiento del Real Decreto para todas las paradas nuevas.

Las condiciones a cumplir se establecen en el Anexo V.

Artículo 7. Transporte en ferrocarril metropolitano.

En este artículo al referirse a transporte en ferrocarril metropolitano obliga al cumplimiento de lo establecido en el mismo, así como a lo establecido en el Anexo VI, para los tres sistemas que pueden formar parte del mismo: metro

convencional o pesado, metro ligero y tranvía. Es aplicable además, tanto a estaciones o intercambiadores como a paradas.

Las estaciones de una red de metro existentes y aquellas que formen parte de un intercambiador serán accesibles en un plazo no superior a 4 años. Aquellas estaciones de más de una línea tendrán un plazo de 7 años y las demás estaciones de metro y paradas de tranvía existentes tendrán un plazo de 10 años desde la entrada en vigor del Real Decreto.

Así mismo establece la obligatoriedad del cumplimiento del decreto para todas las estaciones nuevas y para aquellas que se sometan a actuaciones de transformación estructural.

Las condiciones a cumplir se establecen en el Anexo VI.

Artículo 8. Transporte en taxi adaptado.

Artículo 9. Servicios de transporte especial.

Disposición adicional primera.

Adaptaciones en instalaciones portuarias, aeroportuarias, ferroviarias, ferrocarril metropolitano y de transporte urbano y suburbano en autobús.

Es importante destacar de esta disposición su indicación de que en toda obra que se realice a la entrada en vigor del Real Decreto y que:

“... consistan en ampliaciones, reformas u otra modificaciones cuyo coste suponga un incremento mayor del 50 por ciento del valor de reposición, incluirán en el proyecto de ejecución de las obras la realización de las reformas precisas para dotarlas de las condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación, con el siguiente orden de prioridades:

- a) Establecer al menos un recorrido practicable para las personas con discapacidad, tanto usuarios de sillas de ruedas como afectados por cualquier otra discapacidad, en los accesos a las instalaciones mediante rampas, elevadores u otros mecanismos similares.

b) Adecuar, haciéndolos accesibles, los espacios de uso público dentro de las instalaciones, con especial atención a las vinculadas al transporte de pasajeros, al tipo de asistencias al público y las comunicaciones entre infraestructura y material móvil.”

Disposición adicional segunda.

Adaptaciones en material móvil existente de transporte de pasajeros, marítimo, ferroviario, de ferrocarril metropolitano y de transporte en autobús urbano y suburbano.

Disposición adicional tercera.

Compatibilidad de lo dispuesto en los anexos con otras normas vigentes.

Disposición adicional cuarta. Régimen sancionador.

Disposición derogatoria única. Derogación normativa.

Disposición final primera. Facultades de desarrollo.

Disposición final segunda. Actualización de los anexos.

Disposición final tercera. Carácter de las condiciones establecidas en este real decreto.

Disposición final cuarta. Elaboración de manuales técnicos.

Disposición final quinta. Financiación.

Disposición final sexta. Compensación del incremento de coste de los servicios regulares permanentes de transporte de viajeros por carretera.

Disposición final séptima. Incorporación de las condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación al Código Técnico de la Edificación.

Este Real Decreto establece que deben ser incorporadas al Código técnico de la Edificación en la medida en que proceda, las condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación relativas a las infraestructuras de transporte reguladas en el mismo.

Disposición final octava. Título competencial.

Disposición final novena. Entrada en vigor.

ANEXOS

Cabe destacar que lo anexos desarrollan las condiciones de diseño aplicadas a un tipo de transporte y se aplica tanto a las estaciones, paradas como al propio medio de transporte es decir a los elementos móviles(tren, autobús...). En este análisis destacamos los puntos que afectan al diseño urbano y al diseño de edificios.

En el análisis de los anexos, se realiza una relación de los espacios y elementos donde se debe aplicar lo establecido en cada uno de ellos y se destaca lo que se ha considerado más relevante en cada caso, no entrando en cuestiones pormenorizadas que no son objeto de este análisis previo y que deberán ser consultadas para su cumplimiento en el citado Real Decreto.

En cada anexo se establecen condiciones de diseño y de accesibilidad que afectan a temas tan variados como elementos urbanos vinculados a la infraestructura del transporte, dimensiones mínimas, reserva de plazas para personas con discapacidad, grados de iluminación, tipo de acabados y pavimentos, colocación de mobiliario, y sistemas específicos de comunicación y señalización. Por este motivo se ha considerado un documento de especial interés para su análisis.

Anexo I. Condiciones básicas de accesibilidad al ferrocarril

En este anexo se establecen las condiciones de diseño aplicadas al transporte ferroviario, se aplica tanto a las estaciones como a los trenes. En este análisis destacamos los puntos que afectan al diseño urbano y al diseño de edificios.

1. Estaciones

Se diferencia nuevamente entre estaciones de más de 1.000 viajeros/día y de capitales de provincia, y las de menos de 1.000 viajeros/día. Ambas tienen unos

criterios de aplicación generales pero las primeras tienen algunos criterios más restrictivos que quedan especificados en el documento.

En el anexo se establecen criterios para:

1.1. Aparcamientos.

"...deberá existir plazas de aparcamiento reservadas para personas con discapacidad autorizadas y con identificación..."

1.2 Itinerarios accesibles.

1.2.1. Definición.

"...itinerario accesible aquel que esté señalizado como tal y que permita el acceso a personas con discapacidad..."

1.2.2. Itinerarios exteriores accesibles.

"Todos los itinerarios peatonales accesibles en el entorno inmediato de la estación deberán tener una anchura y una altura libre mínima suficiente..."

1.2.3 Itinerarios interiores accesibles.

"Existirá un itinerario peatonal interior accesible en la estación, que deberá conectar el acceso adaptado de la estación con los puntos esenciales de la misma: venta de billetes, información, aseos, cafetería y andenes..."

1.2.4 Escaleras fijas y rampas.

"Las escaleras que no cuenten con algún dispositivo que permita que sea salvada por usuarios de sillas de ruedas no podrán formar parte de un itinerario accesible..."

1.2.5 Escaleras mecánicas.

"... las escaleras mecánicas no podrán formar parte de un itinerario accesible"

1.2.6 Rampas mecánicas/pasillos rodantes.

"... pendiente máxima de 12.º sexagesimales..."

1.2.7 Pasos elevados y subterráneos.

"... deberán disponer a lo largo de los mismos de un área libre de obstáculos de 160 centímetros de ancho y una altura libre de 220 centímetros..."

1.2.8 Ascensores de uso público.

"... deberá dimensionarse para permitir su uso a usuarios de sillas de ruedas con su equipaje y acompañados de una persona..."

1.2.9 Barandillas y pasamanos.

"Las escaleras y rampas estarán dotadas de barandillas en ambos lados y a dos niveles..."

1.3 Accesos.

"Existirá, al menos, una puerta designada como accesible, de acceso a la estación y otra de entrada a los andenes..."

1.4 Aseos.

"En aquellas estaciones provistas de aseos, las dimensiones mínimas de todas las cabinas de aseos serán de 100 centímetros de ancho por 170 centímetros de largo (si la puerta abre hacia dentro), y de 150 centímetros (si la puerta abre hacia fuera). Las entradas a las cabinas tendrán un paso libre mínimo de 65 cm...."

1.5 Mobiliario, complementos y elementos en voladizo.

"El mobiliario y los complementos estarán situados donde no obstruyan el paso de personas con discapacidad visual. Como norma general, el mobiliario se colocará, fuera del itinerario peatonal..."

1.6 Mostradores de venta de billetes, información y atención al cliente.

"Donde existan mostradores para venta de billetes, mostradores de información y puntos de asistencia al viajero, se procurará una clara identificación de los mismos..."

1.7 Máquinas expendedoras y otros elementos interactivos.

1.8 Información visual y acústica.

1.9 Andenes.

“... se deberá garantizar la siguiente distancia libre mínima: 160 centímetros desde el borde del andén a los elementos fijos cuya dimensión paralela a la vía es menor de 100 centímetros; 200 centímetros desde el borde del andén a los elementos fijos cuya dimensión paralela a la vía es mayor de 100 centímetros y menor de 1000 centímetros; 240 centímetros desde el borde del andén a los elementos fijos cuya dimensión paralela a la vía es mayor de 1000 centímetros...”

2. Acceso al tres desde el andén

3. Material rodante

Anexo II. Condiciones básicas de accesibilidad de los medios de transporte marítimo

En este anexo se establecen las condiciones de diseño aplicadas al transporte marítimo, se aplica tanto a los puertos como a los barcos. En este análisis destacamos los puntos que afectan al diseño urbano y al diseño de edificios.

1. Definiciones.

2. Medidas aplicables en el entorno urbanístico de las instalaciones portuarias.

2.1 Aparcamientos.

“En las zonas de estacionamiento deberá reservarse un número de plazas suficientes destinadas a los vehículos que transporten personas con discapacidad permanente, con unas dimensiones mínimas adecuadas...”

2.2 Itinerarios peatonales.

“Deberá haber al menos un itinerario peatonal que conecte las plazas reservadas en los aparcamientos para las personas con discapacidad con el resto de las infraestructuras e instalaciones...”

3. Accesibilidad a los edificios de uso público de los puertos y estaciones marítimas.

“Los accesos a los edificios de uso público de los puertos y estaciones marítimas se establecerán de forma que permitan el libre acceso y el fácil desenvolvimiento de las personas con discapacidad...”

4. Accesibilidad dentro de los edificios de uso público de los puertos y estaciones marítimas.

4.1 Vestíbulos y salas de espera.

“Los vestíbulos, salas de espera y zonas de servicio al público deberán de estar dotados de itinerarios señalizados mediante sistemas gráficos o acústicos y adaptados a su uso por personas con discapacidad...”

4.2 Mobiliario.

“El mobiliario cercano a los itinerarios internos de los edificios anteriormente citados, así como el existente en las zonas de servicio y espera, deberá adaptarse de forma que sus acabados, cantos y esquinas estén redondeados, a efectos de evitar golpes y lesiones a las personas con discapacidad visual...”

4.3 Asientos y apoyos isquiáticos.

“Deberán tomarse las medidas precisas para el descanso de las personas con discapacidad física para su desplazamiento, con asientos y apoyos isquiáticos...”

4.4 Mostradores, ventanillas, máquinas expendedoras de billetes y puntos de información.

“...Los mostradores y puntos de atención deberán contar con sistemas de inducción magnética (bucles magnéticos), debidamente señalizados, para permitir a las personas usuarias de prótesis auditivas la mejor comprensión posible.”

4.5 Teléfonos públicos.

“En cada grupo de teléfonos públicos debe instalarse al menos uno de ellos específicamente habilitado para personas con discapacidad auditiva, visual o física.”

4.6 Aseos.

“Los aseos estarán especialmente habilitados para usuarios de sillas de ruedas, de forma que dentro de cada batería de aseos se disponga de uno que permita su utilización en adecuadas condiciones...”

4.7 Circulación.

“... establecer las mejores condiciones posibles de accesibilidad en las vías, medios y equipos de circulación de uso público de la estación marítima..”

4.7.1 Escaleras fijas.

“...diseño de escaleras y escalones, barandillas, descansillos, superficie de las huellas no deslizantes en seco y mojado y, correcta iluminación, señalización...”

4.7.2 Escaleras mecánicas.

“... estos deberán contar con los elementos de seguridad precisos para garantizar su uso en condiciones de seguridad ...”

4.7.3 Rampas fijas.

“Todo desnivel en los itinerarios de un edificio portuario de uso público y de una estación marítima debe resolverse mediante la instalación de rampas fijas...”

4.7.4 Ascensores de uso público.

“...los ascensores deben de tener el mayor número de paramentos comunicados visualmente entre el exterior y el interior del camarín, de forma que en situaciones de emergencia se eviten sensaciones de incomunicación por parte del usuario...”

4.7.5 Plataformas elevadoras.

“En los supuestos de desniveles de amplio gradiente o en ausencia de escaleras adaptadas, se instalarán plataformas elevadoras con el fin de salvar aquellos...”

5. Normas aplicables a interfaz

“...deberán implementarse las medidas de accesibilidad que faciliten soluciones de continuidad en la circulación puerto-buque...”

6. Información y medidas de acompañamiento

7. Perros guía y de asistencia

8. Situaciones de emergencia. Vías de evacuación

“En los planes de emergencia de los puertos y de las estaciones marítimas deberán contemplarse las medidas precisas para garantizar la evacuación de las personas

con discapacidad...”

8.1 Alarmas.

“... instalación de dispositivos de información tanto sonoro como luminoso o visual para situaciones de emergencia...”

8.2 Vías de evacuación.

“Las vías de evacuación ... deberán estar dotadas de rampas fijas accesibles para salvar los desniveles ...”

8.3 Formación del personal.

9. Adaptabilidad de los buques de pasaje. Normas generales.

10. Acceso a los buques de pasaje.

11. Desplazamientos dentro de los buques.

12. Espacios públicos (del buque).

13. Normas especiales.

14. Camarotes.

15. Situaciones de emergencia.

16. Formación de las tripulaciones.

17. Medidas complementarias

18. Protocolos de asistencia

Anexo III. Condiciones de accesibilidad en infraestructuras aeroportuarias

En este anexo se establecen las condiciones de diseño del transporte aéreo, se aplica tanto en aeropuertos como a los aviones. En este análisis destacamos los puntos que afectan al diseño urbano y de edificios.

En estas infraestructuras también debe de cumplirse las normas de protección recogidas en el Reglamento (CE) n.º 1107/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 5 de julio de 2006, sobre los derechos de las personas con discapacidad o movilidad reducida en el transporte aéreo.

1. Condiciones básicas de la infraestructura

“... Cuando las puertas de embarque y desembarque no se encuentren comunicadas mediante pasarelas telescópicas con la puerta de la aeronave, o el embarque y desembarque se realice a nivel de la plataforma del aeropuerto, el órgano gestor del aeropuerto deberá proporcionar una ruta accesible a una persona con discapacidad

entre la puerta de embarque o desembarque y la aeronave o la terminal.”

“...La entidad gestora del aeropuerto garantizará en la interconexión mediante vías accesibles entre:

- a) Los terminales de transportes públicos metropolitanos terrestres con los edificios terminales del aeropuerto.
- b) Los aparcamientos de vehículos de uso público en general y los puntos de llegada o salida.
- c) Los puntos de llegada o salida y las instalaciones de facturación y recogida de equipaje.
- d) Los diferentes edificios terminales que puedan dar servicio al aeropuerto.
- e) Los mostradores de facturación y la aeronave, cuando la puerta de embarque se sitúe al mismo nivel que la puerta de la aeronave y el embarque se realice a través de pasarelas telescópicas.
- f) Entre las puertas de llegada y las salas de recogida de equipaje.”

2. Condiciones básicas del sistema de información y comunicación

Anexo IV. Condiciones básicas de accesibilidad al transporte por carretera

En este anexo se establecen las condiciones de diseño aplicadas al transporte por carretera, se aplica tanto a las estaciones como a los autobuses. En este análisis destacamos los puntos que afectan al diseño urbano y al diseño de edificios.

1. Infraestructuras e instalaciones fijas de acceso público

Se diferencia entre estaciones de más de 1.000.000 viajeros/año y de capitales de provincia, y las de menos de 1.000.000 viajeros/año. Ambas tienen unos criterios de aplicación generales pero las primeras tienen algunos criterios más restrictivos que quedan especificados en el documento.

Existen una serie de condiciones básicas aplicables que son iguales que las del Anexo I correspondiente al transporte ferroviario:

1. Estaciones.

1.1 Aparcamientos.

1.2 Itinerarios accesibles.

1.2.1 Definición.

1.2.2 Itinerarios exteriores accesibles.

1.2.3 Itinerarios interiores accesibles.

1.2.4 Escaleras fijas y rampas.

1.2.5 Escaleras mecánicas.

1.2.6 Rampas mecánicas/pasillos rodantes.

1.2.7 Pasos elevados y subterráneos.

1.2.8 Ascensores de uso público.

1.2.9 Barandillas y pasamanos.

1.3 Accesos.

1.4 Aseos.

1.5 Mobiliario, complementos y

elementos en voladizo.

1.6 Mostradores de venta de billetes, información y atención al cliente.

1.7 Máquinas expendedoras y otros elementos interactivos.

1.8 Información visual y acústica.

1.8.1 Objeto.

1.8.2 Señalización.

1.8.3 Información dinámica.

1.8.4 Pictogramas.

1.10 Accesibilidad en las vías de evacuación.

2. Andenes.

Se relaciona las condiciones básicas específicas para los andenes de una estación de autobuses.

2.1. Intercomunicación.

“La intercomunicación del edificio principal hasta cada una de las dársenas y andenes se realizará a través de itinerarios accesibles.”

2.2. Pavimento.

“El pavimento de las superficies pisables de los andenes será de un acabado superficial antideslizante, en mojado...”

2.3. Asientos y apoyos isquiáticos.

“Se han de disponer asientos y, especialmente indicados para este lugar, apoyos isquiáticos en número y lugar adecuados...”

2.4. Alumbrado.

“Toda la superficie pisable de estos ámbitos tendrá un nivel de iluminación de al menos 100 luxes...”

2.5. Señalización e información.

“Se dispondrá de los elementos normalizados expresamente para auxiliar al máximo a las personas con discapacidad visual o auditiva...”

2. Material móvil

Anexo V. Condiciones básicas de accesibilidad en el transporte urbano y suburbano en autobús

1. Paradas

“La presencia de las paradas se señalará en el pavimento mediante la colocación de una franja de detección tacto-visual de acanaladura, de 120 centímetros de ancho con contraste cromático elevado en relación con las áreas de pavimento adyacentes...”

Marquesinas

“La configuración de la marquesina deberá permitir el acceso bien lateralmente, bien por su parte central, con un ancho libre mínimo de paso de 90 centímetros...”

“...Cuando se informe a los usuarios con una pantalla de la situación de los autobuses de las líneas que pasan en esa parada se procurará completar el dispositivo con la información sonora simultánea...”

“...Se dispondrá al menos de un apoyo isquiático y algún asiento...”

2. Material móvil

Anexo VI. Condiciones básicas de accesibilidad en el transporte en ferrocarril metropolitano

1. Estaciones de ferrocarril metropolitano

1.1 Metro

1.1.1 Aparcamientos.

“Allí donde exista un área de aparcamiento público específico de la estación, y gestionado por ésta, deberán existir plazas de aparcamiento reservadas para personas con discapacidad, autorizadas y con identificación...”

1.1.2 Itinerarios accesibles.

1.1.2.1 Definición.

“Debe entenderse como itinerario accesible aquel que esté señalado como tal y que permita el acceso a

personas con discapacidad.”

1.1.2.2 Itinerarios exteriores accesibles.

“Todos los itinerarios peatonales accesibles en el entorno inmediato de la estación deberán tener una anchura libre mínima y una altura libre mínimas suficientes según la norma técnica correspondiente...”

1.1.2.3 Itinerarios interiores accesibles.

“...La estación deberá contar con los elementos necesarios, (rampas, ascensores, escaleras mecánicas, rampas móviles, etc.), que aseguren una correcta accesibilidad entre los andenes de todas las líneas de la estación...”

1.1.2.4 Escaleras fijas y rampas.

“Las escaleras que no cuenten con algún dispositivo que permita que sea salvada por usuarios de sillas de ruedas no podrán formar parte de un itinerario accesible...”

1.1.2.5 Escaleras mecánicas.

“...Toda escalera mecánica tendrá al menos la longitud de tres peldaños sin pendiente, tanto en el embarque como en el desembarque de la misma, y cumplirá con la normativa específica vigente...”

1.1.2.6 Rampas mecánicas/pasillos rodantes.

“Toda rampa mecánica o pasillo rodante tendrá al menos una zona de embarque y desembarque con un acuerdo entre tapiz y pavimento horizontal y cumplirá con la normativa específica vigente...”

1.1.2.7 Ascensores de uso público.

“Las dimensiones de los ascensores que se utilicen como parte del itinerario accesible del viajero, deberá dimensionarse para permitir su uso a usuarios de sillas de ruedas...”

1.1.2.8 Barandillas y pasamanos.

“Las escaleras y rampas estarán dotadas de barandillas en ambos lados y a dos niveles y contrastando su color con el entorno.”

1.1.2.9 Pavimentos.

“... El acabado superficial del pavimento de los andenes y de los accesos a zonas de uso público desde el exterior, será antideslizante, en seco y en mojado...”

1.1.3 Accesos.

“...Las puertas estarán destacadas visualmente en el paño que se encuentren. Además han de ser parcialmente transparentes y con bandas señalizadoras a la altura de los ojos...”

1.1.4 Mobiliario, complementos y elementos en voladizo.

“...En cada área de descanso, existirá al menos un espacio dotado de asientos ergonómicos, con respaldo, y se colocaran también apoyos isquiáticos.”

1.1.5 Punto de venta de billetes, información y atención al cliente.

“...Al menos un mostrador para cada función será accesible para las distintas discapacidades, según la norma técnica al efecto.”

1.1.6 Máquinas expendedoras y otros elementos interactivos.

1.1.7 Información visual y acústica.

1.1.8 Andenes.

A. Generalidades.

“La altura de los andenes no superará la del piso del tren en su posición más baja.

El borde de los andenes será de traza recta.”

B. Suelos.

B.1 Calidad de resbaladizo del

pavimento.

B.2 Acabado superficial y color de zonas especiales.

“Banda de advertencia de peligro.

Banda de encaminamiento.

Franjas de advertencia.”

1.2 Paradas de tranvías.

1.2.1 Generalidades.

“Las paradas se comunicarán con el resto del viario peatonal urbano con un itinerario accesible...”

1.2.2 Marquesinas.

“...Si alguno de los cerramientos verticales fuera transparente o translúcido, éste dispondrá de dos bandas horizontales entre 5 y 10 centímetros de ancho, de colores vivos y contrastados que transcurran a lo largo de toda su extensión, la primera de las bandas a una altura entre 70 y 80 centímetros y la segunda entre 140 y 170 centímetros, medidas desde el suelo...”

2. Frontera entre el material móvil y el andén

3. Material móvil

Anexo VII. Condiciones básicas de accesibilidad en el transporte en taxi

1. Paradas de taxi

2. Taxis accesibles

Anexo VIII. Condiciones básicas de accesibilidad en los servicios de transporte especial

1. Definición

2. Infraestructura

3. Material móvil

Anexo IX. Medidas transversales

1. Carácter complementario de las medidas transversales

2. Servicios al viajero con discapacidad

3. Perros-guía y de asistencia

4. Medidas de información

5. Material auxiliar

6. Situaciones de emergencia

7. Incidencias en la prestación del servicio

8. Dispositivos de alarma en el material móvil

9. Tripulaciones

10. Plazas reservadas

3. Conclusiones

Una vez analizado el documento podemos afirmar que en materia de infraestructuras (estaciones y terminales) se recogen las siguientes medidas generales para todos los medios de transportes y que afectan a:

a) **El entorno inmediato de la infraestructura**, siempre y cuando esté gestionado por la estación y/o terminal, deberá contar con un itinerario exterior accesible, señalizado y que permita el acceso a personas con discapacidad (por ejemplo, el enrasado de registros y tapas).

b) Los **aparcamientos**, siempre y cuando estén gestionados por la estación, deberán contar con plazas reservadas para personas con discapacidad. El número de plazas, señalización, características y dimensiones de las mismas se ajustarán a la normativa específica sobre aparcamientos públicos.

c) En las estaciones, el establecimiento y **señalización adecuada** de itinerarios interiores accesibles que deberán conectar el acceso adaptado de la estación con puntos esenciales de la misma: venta de billetes, información aseos, cafetería, andenes, o pasarelas de acceso.

d) Se deberá garantizar la **correcta información** a las personas con discapacidad mediante la información básica visual y acústica ante variaciones de última hora, incidencias o situaciones de emergencia.

Lo que podemos afirmar después de las lecturas realizadas y de la filosofía general

tanto del decreto como de la LIONDAU es que la Accesibilidad Universal a los medios de transporte debe considerarse como condición necesaria del ejercicio normalizado de los derechos de las personas. La ausencia de accesibilidad supone la violación de la igualdad de oportunidades de las personas con discapacidad. El transporte accesible para todas las personas, la utilización de los modos de transporte en condiciones de igualdad de oportunidades, **hace ciudadanía**.

El principio del diseño universal debe aplicarse en todos los aspectos relacionados con la accesibilidad al transporte (equidad de uso, flexibilidad, eliminación de complejidades innecesarias, incorporación del usuario en los procesos de diseño. Es importante que todos los elementos relacionados con los medios de transporte sean accesibles desde el inicio. Las condiciones básicas de accesibilidad deben garantizar la autonomía personal de las personas que viajan.

Debe garantizarse que los medios de transporte permitan la movilidad de todos los usuarios y se ofrezcan en condiciones de accesibilidad y asequibilidad. En este sentido, se hace necesario y urgente un proceso de armonización de las distintas legislaciones autonómicas.

Accesibilidad, innovación y calidad van unidos. La accesibilidad debe concebirse como obligación legal, a la vez que como oportunidad empresarial.

La redacción y publicación de este Real Decreto del que hemos realizado primer análisis, tiene que ver con el desarrollo legislativo de la LIONDAU, junto con este decreto se han ido aprobando otros muchos que afectan a la accesibilidad en diferentes ámbito de la vida y en diferentes sectores legislativos. De este modo tenemos entre otros: la Orden VIV/561/2010 de 1 de febrero, por la que se desarrolla el documento técnico de condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los espacios públicos urbanizados y el

Real Decreto 173/2010, de 19 de Febrero, por el que se modifica el código técnico de la edificación, CTE-DB-SUA. Documentos que pueden ser objeto de posteriores estudios para complementar este.



4. Bibliografía

- REAL DECRETO 1544/2007,23 NOVIEMBRE, por el que se regula las condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los modos de transporte para personas con discapacidad. BOE núm. 290 martes 4 diciembre 2007, pp. 49948 - 49975
- European conference of ministers of transport. Improving Transport Accesibility for all. Guide to good practice. ECMT 2006 – ECMT Publications are distributed by: OECD Publications Service,
- ALONSO LÓPEZ, Fernando. I PLAN NACIONAL DE ACCESIBILIDAD 2004-2012. Informe de aplicación. pp 81-106
- ORR, Shepley. Evaluation of transport accessibility for elderly and disabled people: A proposal for a activity-based quality of life approach. Association for European Transport and contributors 2010.
- DE ASIS, Rafael et al, La Accesibilidad Universal en el marco constitucional español. En: Derechos y Libertades. Num: 16. Época II. Enero 2007, pp 57-82
- ALONSO LÓPEZ, Fernando. Algo más que suprimir barreras: conceptos y argumentos para una accesibilidad universal. En: TRANS, revista de traductología. Num:11, 2007. pp. 15-30.