

la competència exclusiva en matèria de règim econòmic de la Seguretat Social.

Disposició final quarta. *Entrada en vigor.*

Aquesta Ordre entra en vigor l'endemà de la publicació en el «Butlletí Oficial de l'Estat».

Madrid, 26 de novembre de 2007.–El ministre de Treball i Afers Socials, Jesús Caldera Sánchez-Capitán.

## MINISTERI D'INDÚSTRIA, TURISME I COMERÇ

**20781** *CORRECCIÓ d'errors de l'Ordre ITC/2845/2007, de 25 de setembre, per la qual es regula el control metrològic de l'Estat dels instruments destinats al mesurament de so audible i dels calibradors acústics.* («BOE» 290, de 4-12-2007.)

Havent observat errors en el text tramès de l'Ordre ITC/2845/2007, de 25 de setembre, per la qual es regula el control metrològic de l'Estat dels instruments destinats al mesurament de so audible i dels calibradors acústics, publicada en el «Butlletí Oficial de l'Estat» número 237, de 3 d'octubre de 2007, i en el suplement en català número 30, de 16 d'octubre de 2007, se'n fan les rectificacions oportunes referides a la versió en llengua catalana:

A la pàgina 4022, columna segona, Annex I. Definicions.–Generals, primer paràgraf, primera i segona línies, on diu: «Exposició sonora: integral temporal al quadrat de la pressió acústica...»; ha de dir: «Exposició sonora: integral temporal del quadrat de la pressió acústica...».

A la pàgina 4023, columna primera, Calibradors acústics, vuitè paràgraf, primera i segona línies, on diu: «Nivell de pressió sonora especificada pel fabricant per ser utilitzada en l'avaluació...» ha de dir: «Nivell de pressió sonora especificat pel fabricant per ser utilitzat en l'avaluació...».

A la pàgina 4023, columna segona..., dins de la taula 1, línia 11, on diu: « $10000 \leq f < 12500 + 2,6; -3,6 \pm 5,6; -\infty$ »; ha de dir: « $10000 \leq f < 12500 + 2,6; -3,6 + 5,6; -\infty$ ».

A la pàgina 4024, columna segona, apartat 3.5, on diu: «Els errors màxims permesos per a un sonòmetre que disposi de ponderació C de pic per a nivells de so...»; ha de dir: «Els errors màxims permesos per a un sonòmetre que disposi de ponderació C pic per a nivells de so...».

A la pàgina 4025, columna primera, taula 6, columna de Rang de freqüències nominals (Hz), tercera línia, on diu: « $1250 \leq f \leq 4000$ »; ha de dir: « $1250 < f \leq 4000$ ».

A la pàgina 4025, columna primera, taula 6, columna de Rang de freqüències nominals (Hz), quarta línia, on diu: « $4000 \leq f \leq 8000$ »; ha de dir: « $4000 < f \leq 8000$ ».

A la pàgina 4025, columna segona, taula 8, columna de Rang de freqüències nominals (Hz), tercera línia, on diu: « $1250 < f \leq 6000$ »; ha de dir: « $1250 < f \leq 16000$ ».

A la pàgina 4026, columna primera, taula 9, columna de Freqüència nominal Hz, sisena línia, on diu: «1995»; ha de dir: «2000».

A la pàgina 4026, columna primera, annex III, Normes o documents que acrediten la presumpció de conformitat. Sonòmetres, on diu: «Per als sonòmetres i els sonòmetres integradors mitjanadors, les normes UNE-EN 61672-1 (abril 2005) i UNE-EN 61672-2 (juny 2005)»; ha de dir: «Per als sonòmetres, les normes UNE-EN 61672-1 (abril 2005) i UNE-EN 61672-2 (juny 2005)».

A la pàgina 4026, columna segona, annex IV, Procediment de verificació després de reparació o modificació, quart paràgraf, Sonòmetres, on diu: «Els errors màxims permesos per als sonòmetres i els sonòmetres integradors mitjanadors són els que especifica el document abans esmentat»; ha de dir: «Els errors màxims permesos per als sonòmetres són els que especifica el document abans esmentat».

**20782** *CORRECCIÓ d'errors de l'Ordre ITC/3022/2007, de 10 d'octubre, per la qual es regula el control metrològic de l'Estat sobre els comptadors d'energia elèctrica, estàtics combinats, activa, classes a, b i c i reactiva, classes 2 i 3, a instal·lar en subministraments d'energia elèctrica fins a una potència de 15 kW d'activa que incorporen dispositius de discriminació horària i telegestió, en les fases d'avaluació de la conformitat, verificació després de reparació o modificació i de verificació periòdica.* («BOE» 290, de 4-12-2007.)

Havent observat errors a l'Ordre ITC/3022/2007, de 10 d'octubre, per la qual es regula el control metrològic de l'Estat sobre els comptadors d'energia elèctrica, estàtics combinats, activa, classes a, b i c i reactiva, classes 2 i 3, a instal·lar en subministraments d'energia elèctrica fins a una potència de 15 kW d'activa que incorporen dispositius de discriminació horària i telegestió, en les fases d'avaluació de la conformitat, verificació després de reparació o modificació i de verificació periòdica, publicada en el «Butlletí Oficial de l'Estat», núm. 250, de 18 d'octubre de 2007, i en el suplement en català número 31, de 23 d'octubre de 2007, se'n fan les rectificacions oportunes referides a la versió en llengua catalana:

A la pàgina 4160, columna primera, al títol de l'Ordre, a la quarta línia, on diu: «classes a, b, i c i reactiva...»; ha de dir: «classes A, B i C i reactiva...».

A la pàgina 4164, columna segona, annex I, primera línia, on diu: «a) Energia activa», ha de dir: «A) Energia activa».

A la pàgina 4164, columna segona, annex I, línia 14, on diu: «b) Energia reactiva», ha de dir: «B) Energia reactiva».

A la pàgina 4164, annex I, columna segona, línia 25, on diu: «c) Discriminació horària», ha de dir: «C) Discriminació horària».

A la pàgina 4170, columna primera, apartat 3.1, segona línia, on diu: «suposa la retirada de la xarxa i la situació del comptador o dels comptadors...»; ha de dir: «suposa la retirada de la xarxa i la substitució del comptador o dels comptadors...».

## MINISTERI DE LA PRESIDÈNCIA

**20785** *REIAL DECRET 1544/2007, de 23 de novembre, pel qual es regulen les condicions bàsiques d'accessibilitat i no-discriminació per a l'accés i la utilització de les formes de transport per a persones amb discapacitat.* («BOE» 290, de 4-12-2007.)

La Llei 51/2003, de 2 de desembre, sobre igualtat d'oportunitats, no-discriminació i accessibilitat universal

de les persones amb discapacitat, va establir el marc de referència per avançar progressivament en l'adopció i implantació de les mesures per garantir i fer efectiu el dret a la igualtat d'oportunitats de les persones amb discapacitat conforme als articles 9.2, 10, 14 i 49 de la Constitució.

L'esmentat text legal a l'article 10 estableix que el Govern «regularà unes condicions bàsiques d'accessibilitat i no-discriminació que garanteixin uns mateixos nivells d'igualtat d'oportunitats a tots els ciutadans amb discapacitat», alhora que la disposició final primera l'autoritza per dictar, a proposta conjunta del Ministeri de Treball i Afers Socials i dels ministeris competents en la matèria, amb les consultes prèvies que s'hi recullen, les disposicions necessàries per al desplegament i l'execució de la Llei.

La regulació d'aquestes condicions bàsiques s'emmarca en les previsions dels articles de la Constitució esmentats, que consagren els principis de llibertat, igualtat i participació, així com d'atenció a les persones amb discapacitat, garantint uns nivells mínims extensibles a tot l'Estat sense els quals podria haver-hi desequilibris territorials que generarien discriminacions i desavantatges al grup ciutadà de les persones amb discapacitat.

En compliment d'aquestes previsions legals, aquest Reial decret determina les condicions bàsiques d'accessibilitat i no-discriminació per a la seva utilització per les persones amb discapacitat per a les formes de transport ferroviari, marítim, aeri, per carretera, en autobús urbà i suburbà, ferrocarril metropolità, taxi i serveis de transport especial, i també fixa el calendari d'implantació, en el marc del que estableix la disposició final vuitena de la Llei 51/2003, de 2 de desembre.

Respecte al transport aeri, són de compliment obligat les normes de protecció i assistència establertes pel Reglament (CE) núm. 1107/2006 del Parlament Europeu i del Consell, de 5 de juliol de 2006, sobre els drets de les persones amb discapacitat o mobilitat reduïda en el transport aeri. L'annex III aquest Reial decret complementa aquestes normes, incloent-hi altres condicions, no regulades en el Reglament (CE) núm. 1107/2006, relatives a les infraestructures aeroportuàries i els sistemes d'informació i comunicació.

Aquesta disposició ha estat sotmesa al procediment d'informació en matèria de normes i reglamentacions tècniques i de reglaments relatius als serveis de la societat de la informació, previst a la Directiva 98/34/CE del Parlament Europeu i del Consell, de 22 de juny, modificada per la Directiva 98/48/CE, de 20 de juliol, així com al Reial decret 1337/1999, de 31 de juliol, que incorpora aquesta Directiva a l'ordenament jurídic espanyol.

Durant el procés d'elaboració d'aquest Reial decret han estat consultades, igualment, les entitats que a continuació s'indiquen: en relació amb el transport aeri, l'Associació de Línies Aèries (ALA), l'Associació Internacional del Transport Aeri (IATA), l'Associació Espanyola de Companyies Aèries (AECA) i l'Associació de Companyies Aèries de Transport Aeri (ACETA). En relació amb el transport ferroviari i per carretera, la Secció de Transport de Viatgers del Consell Nacional de Transports Terrestres i el Comitè Nacional de Transport per Carretera. En relació amb el transport marítim, l'Associació de Naviliers Espanyols (ANAVE), l'Associació de Naviliers Bascos (ANAVAS) i les comunitats autònomes de les Canàries i de les Illes Balears.

D'altra banda, el projecte ha estat presentat a la Conferència Sectorial d'Afers Socials, així com la Federació Espanyola de Municipis i Províncies, i també n'ha emès informe favorable el Consell Nacional de la Discapacitat.

Per atendre els costos derivats de l'aplicació d'aquest Reial decret a les infraestructures i mitjans de transport de competència estatal, la disposició final cinquena preveu l'adopció de les mesures pressupostàries necessàries perquè els ministeris responsables de la seva aplicació

puguin afrontar-los sense detriment de l'execució dels plans que tinguin establerts.

Es necessari destacar, finalment, l'activa participació en l'elaboració d'aquesta disposició de les organitzacions de persones amb discapacitat i les seves famílies, articulades al voltant al Comitè Espanyol de Representants de Persones amb Discapacitat (CERMI), entitat que canalitza aquest sector social.

En virtut d'això, a proposta del ministre de Treball i Afers Socials i de la ministra de Foment, d'acord amb el Consell d'Estat i amb la deliberació prèvia del Consell de Ministres a la reunió del dia 23 de novembre de 2007,

## DISPOSO:

*Article 1. Condicions bàsiques d'accessibilitat i utilització de les diferents formes de transport per a persones amb discapacitat.*

1. S'aproven els annexos I, II, III, IV, V, VI, VII, VIII i IX, que s'insereixen a continuació, referents respectivament a les formes de transport ferroviari (I), marítim (II), aeri (III) i de viatgers per carretera (IV), transport urbà i suburbà en autobús (V), en ferrocarril metropolità (VI), en taxi (VII) i serveis de transport especial (VIII), i a l'adopció de mesures transversals o comunes (IX), pels quals s'estableixen les condicions bàsiques d'accessibilitat i utilització d'aquests serveis per persones amb discapacitat d'acord amb el que disposa l'article 1.2 de la Llei 51/2003, de 2 de desembre, sobre igualtat d'oportunitats, no-discriminació i accessibilitat universal de les persones amb discapacitat.

2. Sense perjudici del que assenyalava l'apartat 1 de l'annex IX, les especificacions d'aquest annex, de forma genèrica, són aplicables en un termini no superior als dos anys posteriors a l'entrada en vigor d'aquest Reial decret, en els nous serveis, materials, infraestructures i altres components de totes les formes de transport afectats i, en un termini no superior als cinc anys, en els existents.

*Article 2. Transport ferroviari.*

1. Les condicions bàsiques d'accessibilitat que conté l'annex I són aplicables a les àrees d'ús públic i al material mòbil de tots els sistemes de transport ferroviari amb les especificacions que s'hi indiquen. Entre altres, s'han de complir les disposicions establertes a les especificacions tècniques d'interoperabilitat (ETI) sobre accessibilitat de les persones de mobilitat reduïda que estan vigents segons les normes de la Unió Europea.

2. Les estacions que suportin un tràfic de viatgers superior a 1.000 viatgers/dia de mitjana anual o que es trobin en una capital de província han d'estar adaptades al que disposa l'annex I en un termini no superior a 8 anys des de la seva entrada en vigor sempre que les actuacions per a l'adaptació resultin proporcionades. Aquestes estacions han de complir totes les especificacions de l'annex I.

3. Les estacions que suportin un tràfic de viatgers inferior o igual a 1.000 i superior a 750 viatgers/dia, de mitjana anual, s'han d'adaptar al que estableix l'annex I en un termini no superior a tretze anys des de la seva entrada en vigor, sempre que les actuacions per a l'adaptació resultin proporcionades. Aquestes estacions han de complir obligatòriament només les especificacions de l'annex I assenyalades amb un asterisc.

4. Les condicions establertes a l'annex I són aplicables en totes les noves estacions i les existents que se sotmetin a actuacions de transformació estructural, en els termes previstos a la disposició addicional primera, independentment del servei que prestin i del nombre de viatgers actuals o previstos, a partir de dos anys de l'entrada en vigor d'aquest Reial decret. Tenen caràcter obligatori

quan així resulti d'acord amb els criteris assenyalats als anteriors apartats 2 i 3.

5. Les condicions bàsiques establertes a l'annex I, relatives al material rodant, són d'aplicació obligada, des de la data de vigència d'aquest Reial decret, a tot el material nou la compra del qual es formalitzi amb posterioritat als dotze mesos des d'aquesta mateixa data. El material rodant en servei, o la compra del qual s'hagi formalitzat abans de dotze mesos des de l'entrada en vigor, s'ha d'adaptar al que estableix l'annex I en un termini no superior a tretze anys comptats des de la mateixa data, sempre que les actuacions per a l'adaptació resultin proporcionades, sense perjudici del que disposa l'apartat 3.5.3.

Les mesures relatives al material rodant només són aplicables a aquell amb valor històric o patrimonial en la mesura que l'adaptació no suposi detriment o pèrdua dels esmentats valors.

### Article 3. *Transport marítim.*

1. Les autoritats portuàries i els gestors de les estacions marítimes han d'emprendre les actuacions necessàries perquè les instal·lacions portuàries/interfície objecte de la seva competència compleixin el que disposa l'annex II, en el termini màxim de quatre anys des de la data d'entrada en vigor d'aquest Reial decret.

Les noves instal·lacions portuàries/interfície han de ser accessibles a partir dels divuit mesos de l'entrada en vigor d'aquest Reial decret.

2. Les empreses titulars de línies de passatge han de dotar almenys d'un vaixell, accessible a les persones amb discapacitat, a cada línia regular de viatgers en cada dia de servei i en cada sentit de la derrota en un termini màxim de 3 anys des de la vigència del present Reial decret. La condició d'accessible se la dona el compliment de les condicions bàsiques de l'annex II.

Els nous vaixells han de complir les condicions d'accessibilitat a partir dels dos anys de l'entrada en vigor d'aquest Reial decret.

### Article 4. *Transport aeri.*

1. A més de les normes de protecció i assistència recollides al Reglament (CE) núm. 1107/2006 del Parlament Europeu i del Consell, de 5 de juliol de 2006, sobre els drets de les persones amb discapacitat o mobilitat reduïda en el transport aeri, aplicables en els termes previstos a l'esmentada norma comunitària, s'estableixen a l'annex III d'aquest Reial decret altres condicions d'accessibilitat relatives a les infraestructures aeroportuàries i als sistemes d'informació i comunicació.

2. Les mesures incloses a l'apartat 1 de l'annex III són aplicables en els terminis màxims previstos a l'apartat 1 de la disposició final vuitena de la Llei 51/2003, de 2 de desembre.

3. Les mesures incloses a l'apartat 2 de l'annex III són obligatòries transcorreguts divuit mesos des de l'entrada en vigor d'aquest Reial decret.

### Article 5. *Transport per carretera.*

1. Les estacions d'autobusos i intercanviadors existents que suporten un trànsit superior a 1.000.000 de viatgers anuals i les estacions de les capitals de província s'han d'adaptar al que disposa l'annex IV, en la seva totalitat, en un termini no superior als vuit anys des de l'entrada en vigor d'aquest Reial decret.

2. Les estacions i intercanviadors amb trànsit igual o inferior a 1.000.000 de viatgers anuals, s'han d'adaptar a l'esmentat annex en un termini no superior als tretze anys des de l'entrada en vigor d'aquest Reial decret. En aquestes estacions només són de compliment obligat les especificacions de l'annex IV que s'hi assenyalen.

3. Les noves estacions d'autobús i intercanviadors són accessibles, complint les condicions bàsiques que s'indiquen a l'annex IV a partir dels dos anys d'entrada en vigor d'aquest Reial decret, tenint en compte els criteris indicats als apartats anteriors.

4. El que disposa l'annex IV.2 sobre condicions bàsiques d'accessibilitat en les línies regulars de transport interurbà en autobús és aplicable en els terminis següents:

a) El que disposen els apartats 1.b), 1.c), 1.f), 1.i) i l'apartat 4 a partir de l'entrada en vigor d'aquest Reial decret.

b) El que estableixen els apartats 1.d), 1.e), 1.g) i 1.h) s'exigeix a tots els vehicles nous que s'incorporin als serveis als quals es refereixen a partir de l'entrada en vigor d'aquest Reial decret.

c) El que disposa l'apartat 1.a) als tres anys de l'entrada en vigor d'aquest Reial decret.

d) Les condicions exigides als apartats 2 i 3 s'han d'incloure, amb el caràcter de mínims, a tots els plec de condicions de les concessions dels serveis a què es refereixen respectivament que s'atorguin a partir de l'entrada en vigor d'aquest Reial decret, i són exigibles als vehicles nous que s'incorporin a les concessions a partir del seu atorgament.

5. En els autobusos i serveis de línies amb un trànsit inferior a un milió de viatgers per quilòmetre i any i la ruta més llarga dels quals no superi els 100 quilòmetres es consideren condicions bàsiques d'accessibilitat i no-discriminació només les normes de l'annex IV.2, apartats 1.b) al 1.i), 2.c), 3 i 4.

### Article 6. *Transport urbà i suburbà en autobús.*

1. Les parades existents dels serveis de transport urbà i suburbà en autobús s'han d'adaptar a les disposicions de les condicions bàsiques d'accessibilitat establertes a l'annex V en el termini no superior a dos anys, des de l'entrada en vigor del present Reial decret, si la parada és utilitzada per més d'una línia; i en un termini no superior a quatre anys, en la resta dels casos.

2. Totes les noves parades han de ser accessibles, i complir l'annex V, a partir de l'any de l'entrada en vigor d'aquest Reial decret.

3. El material mòbil nou afectat, classes I i II, ha de ser accessible, i complir l'annex V, a partir de l'any de l'entrada en vigor d'aquest Reial decret.

### Article 7. *Transport en ferrocarril metropolità.*

1. Les condicions bàsiques d'accessibilitat que conté l'annex VI són aplicables a les estacions i parades, així com el material mòbil dels tres sistemes que poden formar part d'un ferrocarril metropolità: metro convencional o pesat, metro lleuger i tramvia.

2. En el patrimoni existent, les estacions d'una xarxa de metro, ja siguin capçalera, de pas o final, de més de dues línies, i aquelles que formin part d'un intercanviador han de ser accessibles en un termini no superior als quatre anys des de l'entrada en vigor del present Reial decret. En aquestes estacions són aplicables la totalitat de les especificacions de l'annex IV.

3. En les estacions de més d'una línia el termini és de set anys, a partir de l'entrada en vigor del present Reial decret. En aquestes estacions hi són aplicables la totalitat de les especificacions de l'annex IV.

4. En les altres estacions de metro i parades de tramvia del patrimoni existent, el termini és de deu anys, a partir de l'entrada en vigor d'aquest Reial decret. En aquestes estacions són de compliment obligat les especificacions de l'annex IV assenyalades amb un asterisc; les altres tenen caràcter de recomanacions.



5. Qualsevol nova estació de metro o parada de tramvia i totes les existents que se sotmetin a actuacions de transformació estructural han de ser accessibles a partir de l'any de l'entrada en vigor d'aquest Reial decret. En aquestes, el caràcter d'obligatori o de recomanació de les especificacions de l'annex IV és el següent:

En les noves estacions són obligatòries totes aquestes.

En les existents, s'aplica el mateix criteri establert als anteriors apartats 2, 3 i 4.

6. El nou material rodant de metro convencional, metro lleuger i tramvia ha de ser accessible a partir dels dos anys de l'entrada en vigor d'aquest Reial decret.

7. El material rodant existent amb vida útil superior als deu anys s'ha d'adaptar al que estableix l'annex VI, en un termini no superior als quatre anys a partir de la data d'entrada en vigor d'aquest Reial decret.

#### Article 8. *Transport en taxi adaptat.*

1. A tots els municipis, els ajuntaments han de promoure que almenys un 5 per cent, o fracció, de les llicències de taxi corresponguin a vehicles adaptats, conforme a l'annex VII. Els titulars de les llicències han de sol·licitar voluntàriament que el seu taxi sigui adaptat; però si no es cobreix l'esmentat percentatge, els ajuntaments han d'exigir a les últimes llicències que es concedeixin que el seu autotaxi sigui accessible.

2. Aquests autotaxis han de prestar servei de forma prioritària a les persones amb discapacitat, però, en el cas d'estar lliures d'aquests serveis, han d'estar en igualtat amb els altres autotaxis no adaptats per donar servei a qualsevol ciutadà sense discapacitat.

3. El que estableixen els anteriors apartats 1 i 2 ho han de planificar els ajuntaments abans de l'any des de l'entrada en vigor d'aquest Reial decret. L'execució del que estableixen els esmentats dos subapartats no pot superar els deu anys, després de l'entrada en vigor d'aquest Reial decret.

#### Article 9. *Serveis de transport especial.*

1. Les condicions bàsiques d'accessibilitat dels serveis de transport especial (d'ara endavant STE) s'estableixen a l'annex VIII.

2. Els ajuntaments, mancomunitats de municipis, comunitats comarcals i comunitats autònomes han de dur a terme abans dels dos anys des de l'entrada en vigor d'aquest Reial decret un estudi tècnic de les necessitats de STE de la població amb discapacitat que viu en els seus àmbits.

3. Les mateixes entitats avantdites, en el termini no superior als tres anys des de l'entrada en vigor del present Reial decret, han de posar en marxa i mantenir els STE que donin resposta a la demanda que hi ha hagut. Això ha de ser objecte d'un pla, adequat a l'entitat dels STE; el mateix s'ha d'executar en la seva totalitat, en el pitjor dels casos, en un termini de sis anys des de l'entrada en vigor del present Reial decret.

4. En el medi rural, els STE es poden integrar en els serveis interurbans a la demanda que, per a tots els ciutadans, sense exclusió, es prestin a les comunitats autònomes.

Disposició addicional primera. *Adaptacions en instal·lacions portuàries, aeroportuàries, ferroviàries, ferrocarril metropolità i de transport urbà i suburbà en autobús.*

Qualsevol obra que es realitzi en instal·lacions portuàries i estacions marítimes, aeroportuàries, ferroviàries, ferrocarril metropolità i del transport urbà i suburbà en autobús existents a l'entrada en vigor d'aquest Reial

decret, que consisteixen en ampliacions, reformes o altres modificacions el cost de les quals suposi un increment superior al 50 per cent del valor de reposició, han d'incloure en el projecte d'execució de les obres la realització de les reformes necessàries per dotar-les de les condicions bàsiques d'accessibilitat i no-discriminació, amb l'ordre de prioritats següent:

a) Establir almenys un recorregut practicable per a les persones amb discapacitat, tant usuaris de cadires de rodes com afectats per qualsevol altra discapacitat, en els accessos a les instal·lacions mitjançant rampes, elevadors o altres mecanismes similars.

b) Adequar, fent-los accessibles, els espais d'ús públic dins de les instal·lacions, amb especial atenció a les vinculades al transport de passatgers, al tipus d'assistències al públic i les comunicacions entre infraestructura i material mòbil.

Disposició addicional segona. *Adaptacions en material mòbil existent de transport de passatgers, marítim, ferroviari, de ferrocarril metropolità i de transport en autobús urbà i suburbà.*

En el material mòbil en servei, amb excepció de l'aeri, a l'entrada en vigor d'aquest Reial decret, o la compra del qual s'hagi formalitzat abans de dotze mesos des de l'entrada en vigor, en el qual es realitzin modificacions d'un cost que superi el 30 per cent del seu valor inicial més la seva amortització acumulada, s'hi ha d'introduir les reformes que siguin necessàries per dotar-los de les condicions bàsiques d'accessibilitat i no-discriminació, d'acord amb el següent ordre de prioritats:

a) Establir mitjans d'accés per a les persones amb discapacitat usuàries de cadires de rodes consistents en rampes, elevadors o altres mecanismes similars que permetin l'accés des de qualsevol andana de les estacions comercials.

b) Condicionar els espais destinats als passatgers per garantir l'accessibilitat i la comunicació interna a les persones amb discapacitat, d'acord amb les prescripcions que conté el corresponent annex.

Disposició addicional tercera. *Compatibilitat del que disposen els annexos amb altres normes vigents.*

El que disposa el present Reial decret s'entén sense perjudici del que estableix la Llei 21/1995, de 6 de juliol, reguladora dels viatges combinats, per la qual va ser objecte de transposició a l'ordenament jurídic espanyol la Directiva 90/314/CEE del Consell, de 13 de juny de 1990, relativa als viatges combinats, les vacances combinades i els circuits combinats; del Reglament (CE) 261/2004, d'11 de febrer de 2004, pel qual s'estableixen normes comunes sobre compensació i assistència als passatgers aeris en cas de denegació d'embarcament i de cancel·lació o gran retard dels vols; i del Reglament (CE) 1107/2006, de 5 de juliol de 2006, del Parlament Europeu i del Consell, sobre els drets de les persones amb discapacitat o mobilitat reduïda en el transport aeri.

Disposició addicional quarta. *Règim sancionador.*

L'incompliment del que estableix aquest Reial decret és sancionable de conformitat amb el que disposa la legislació d'infraccions i sancions en matèria d'accessibilitat universal i no-discriminació.

Disposició derogatòria única. *Derogació normativa.*

1. Queden derogats l'article 6 ter i l'annex III del Reial decret 1247/1999, de 16 de juliol, sobre regles i normes de seguretat aplicables als vaixells de passatge que realitzin travessies entre ports espanyols segons la redacció que

en fa el Reial decret 1036/2004, de 7 de maig, pel qual s'incorpora a l'ordenament jurídic espanyol la Directiva 2003/24/CE del Parlament Europeu i del Consell, de 14 d'abril de 2003, en el que sigui aplicable als vaixells de pavelló espanyol de les classes A, B i C.

2. Queden derogades així mateix totes les disposicions del mateix rang o inferior que s'oposin al que preveu aquest Reial decret.

#### Disposició final primera. *Facultats de desplegament.*

Els ministres de Foment i de Treball i Afers Socials han de dictar, en l'àmbit de les seves respectives competències, les disposicions oportunes per al desplegament i l'aplicació del que estableix aquest Reial decret.

Els dos ministeris han de disposar la constitució d'una comissió, amb representació del Consell Nacional de la Discapacitat, per al seguiment i el control del compliment del que disposa el present Reial decret.

#### Disposició final segona. *Actualització dels annexos.*

Cada quatre anys, les mesures que contenen els annexos d'aquest Reial decret han de ser sotmeses a revisió amb la finalitat de procurar-ne l'actualització permanent per ajustar-se als avenços que s'hagin produït en l'àmbit de l'accessibilitat. L'actualització es portarà a terme mitjançant ordre conjunta dels titulars dels ministeris de Foment i de Treball i Afers Socials, una vegada escoltat el Consell Nacional de la Discapacitat.

#### Disposició final tercera. *Caràcter de les condicions establertes en aquest Reial decret.*

Atès el caràcter de condicions bàsiques d'accessibilitat i no-discriminació que tenen les que conté aquest Reial decret, les comunitats autònomes i les administracions locals, en l'àmbit de les seves competències, poden establir les addicionals que considerin pertinents a fi d'afavorir l'accessibilitat i no-discriminació.

#### Disposició final quarta. *Elaboració de manuals tècnics.*

En un termini no superior a tres anys, des de l'entrada en vigor d'aquest Reial decret, el Ministeri de Foment o òrgan al qual correspongui ha d'aprovar els manuals tècnics complementaris sobre accessibilitat en infraestructures i material mòbil de les formes i els mitjans de transport afectats per aquest Reial decret.

#### Disposició final cinquena. *Finançament.*

Els ministeris competents han d'adoptar les mesures pressupostàries necessàries per a l'aplicació d'aquest Reial decret sobre les infraestructures i mitjans de transport de competència estatal.

#### Disposició final sisena. *Compensació de l'increment de cost dels serveis regulars permanents de transport de viatgers per carretera.*

La compensació del cost de les obligacions que imposa aquest Reial decret a les empreses concessionàries dels serveis regulars de transport per carretera s'ha de portar a terme d'acord amb el que estableixi a aquest efecte la legislació d'ordenació dels transports terrestres.

#### Disposició final setena. *Incorporació de les condicions bàsiques d'accessibilitat i no-discriminació al Codi tècnic de l'edificació.*

El Govern, a proposta dels ministres de Foment, de Treball i Afers Socials, i d'Habitatge, incorporarà al Codi tècnic de l'edificació, aprovat pel Reial decret 314/2006, de

17 de març, en la mesura que sigui procedent, les condicions bàsiques d'accessibilitat i no-discriminació relatives a les infraestructures de transport regulades en aquest Reial decret.

#### Disposició final vuitena. *Títol competencial.*

Aquest Reial decret es dicta a l'empara de les competències que l'article 149.1.1a, 20a, 21a i 24a de la Constitució atribueix a l'Estat.

#### Disposició final novena. *Entrada en vigor.*

Aquest Reial decret entra en vigor l'endemà de la publicació en el «Butlletí Oficial de l'Estat».

Madrid, el 23 de novembre de 2007.

JUAN CARLOS R.

La vicepresidenta primera del Govern  
i ministra de la Presidència,

MARÍA TERESA FERNÁNDEZ DE LA VEGA SANZ

## ANNEX I

### Condicions bàsiques d'accessibilitat al ferrocarril

#### 1. Estacions

A les grans estacions (> 1.000 viatgers/dia, i de capitals de província) són de compliment obligat totes les especificacions incloses a l'annex. A les estacions amb un tràfic de viatgers inferior o igual a 1.000 i superior a 750 viatgers/dia, són de compliment obligat només les incloses en un apartat o paràgraf precedit d'asterisc.

De manera genèrica, les mesures per garantir l'accessibilitat a les estacions són les establertes a les especificacions tècniques d'interoperabilitat (ETI) sobre accessibilitat de les persones de mobilitat reduïda que estiguin vigents segons les normes de la Unió Europea.

##### 1.1. Aparcaments.

(\*) Allà on hi hagi una àrea d'aparcament públic específic de l'estació, i gestionat per aquesta, hi han d'haver places d'aparcament reservades per a persones amb discapacitat autoritzades i amb identificació.

Aquestes han de tenir la pertinent senyalització horitzontal i vertical, s'han de situar al més a prop possible de l'entrada accessible i s'ha de comunicar amb aquesta a través d'un itinerari també accessible.

El seu nombre de places, senyalització, característiques i dimensions s'han d'ajustar a la normativa específica vigent sobre aparcaments públics.

##### 1.2 Itineraris accessibles.

###### 1.2.1 Definició.

S'entén com a itinerari accessible aquell que estigui senyalitzat com a tal i que permeti l'accés a persones amb discapacitat. S'entén com a itinerari practicable aquell que estigui senyalitzat com a tal i que permeti l'accés de forma segura i puntual a persones amb discapacitat en llocs de pas amb amplada lliure més limitada.

###### 1.2.2 Itineraris exteriors accessibles.

(\*) Tots els itineraris de vianants accessibles a l'entorn immediat de l'estació han de tenir una amplada i una altura lliure mínima suficient, no i no són aplicables en escales, rampes, escales mecàniques, passadissos rodants, rampes mecàniques ni ascensors o altres mitjans mecànics de comunicació vertical.

Els seus pendents longitudinal i transversal no han de superar els límits de les normatives específiques vigents. Els paviments han de ser durs i tenir propietats antireflectants i no lliscants, i han de permetre el desplaçament sense ensopgades.

Els registres i les tapes d'arquetes han d'estar enraats amb el paviment. Els escocells han d'estar coberts per peces resistents llises o de reixa.

Tots els guals han de tenir la línia de contacte vorera-calçada amb desnivell nul. Si no és possible, és admissible un petit desnivell sempre que s'aixamfrani la vorera.

### 1.2.3 Itineraris interiors accessibles.

(\*) Hi ha d'haver un itinerari de vianants interior accessible a l'estació, que ha de connectar l'accés adaptat de l'estació amb els punts essencials d'aquesta: venda de bitllets, informació, lavabos, cafeteria i andanes.

En el cas que no es puguin prestar tots els serveis de trens des de l'andana principal més pròxima a l'edifici de viatgers, s'ha d'assegurar l'existència d'un itinerari accessible a la resta d'andanes que s'hagin d'utilitzar, i evitar la disposició de passos a nivell a les vies. Per a això l'estació ha de tenir els passos elevats o subterranis, amb els elements necessaris, (rampes, ascensors, plataformes salvatescales, escales mecàniques, rampes mòbils, etc.), que assegurin una correcta accessibilitat.

(\*) El nivell d'il·luminació d'aquests itineraris interiors accessibles ha de ser almenys de 100 lux, mesurats al nivell del terra, amb una temperatura de color més freda.

El paviment dels itineraris interiors accessibles ha de ser de material amb acabat superficial no lliscant.

### 1.2.4 Escales fixes i rampes.

(\*) Les escales que no disposin d'algun dispositiu que permeti que ser utilitzades per usuaris de cadires de rodes no poden formar part d'un itinerari accessible.

Les seves característiques (mida d'esglaons, senyalització, etc.) s'han de cenyir a la normativa específica vigent.

(\*) Qualsevol escala ha de tenir un nivell d'il·luminació d'almenys 150 lux mesurats a terra i una temperatura de color de 4000.° K. A l'arrencada de l'escala s'hi ha de posar una franja de paviment tàtil de 120 centímetres, de coloració diferent i ben contrastada amb el paviment circumdant.

Les rampes fixes en els recorreguts principals han de tenir una amplada lliure de pas mínima de 90 centímetres, mesurada entre baranes, i han de complir la normativa específica vigent.

La superfície del terra ha de tenir un acabat de material no lliscant, en sec i mullat.

(\*) Tota rampa ha de tenir un nivell d'il·luminació, mesurada a terra, d'almenys 150 lux.

### 1.2.5 Escales mecàniques.

De la mateixa manera que s'ha assenyalat al punt 1.2.4 anterior, les escales mecàniques no poden formar part d'un itinerari accessible.

Tota escala mecànica ha de tenir almenys la longitud sense pendent, tant en l'embarcament com en el desembarcament, de manera que compleixi la normativa específica vigent.

(\*) Tota escala ha de tenir un nivell d'il·luminació d'almenys 150 lux mesurats a terra.

S'ha de marcar la vora i els laterals de cada esglaó amb una banda de 5 centímetres de pintura groga reflectant.

### 1.2.6 Rampes mecàniques/passadissos rodants.

Tota rampa mecànica o passadís rodant ha de tenir almenys una zona d'embarcament i desembarcament amb un acord entre tapis i paviment horitzontal. Ha de tenir un

baranatge lateral a 90 centímetres d'altura, prolongats 45 centímetres, i contrastat de color amb l'entorn.

Les rampes mecàniques han de tenir un pendent màxim de 12° sexagesimals, que equival al 21,26%.

(\*) Han de tenir un nivell d'il·luminació mínim de 150 lux, mesurats a terra, en tota la seva longitud.

### 1.2.7 Passos elevats i subterranis.

Els passos elevats i subterranis que s'utilitzin com a part de l'itinerari accessible del viatger, han de disposar al llarg d'aquests d'una àrea lliure d'obstacles de 160 centímetres d'amplada i una altura lliure de 220 centímetres.

(\*) Han de tenir un nivell d'il·luminació mínim de 100 lux, mesurats a terra, en tota la seva longitud.

### 1.2.8 Ascensors d'ús públic.

(\*) Les dimensions dels ascensors que s'utilitzin com a part de l'itinerari accessible del viatger s'han de dimensionar per permetre'n l'ús a usuaris de cadires de rodes amb l'equipatge i acompanyats d'una persona.

En funció que el cambril tingui un o dos embarcaments i que en aquest cas siguin a 90 o 180.° la seva planta mínima ha de ser no inferior a (amplada x fons): 110x140 centímetres, 140x140 centímetres i 110x140 centímetres, respectivament.

La resta de les especificacions s'han d'establir en el manual tècnic corresponent.

### 1.2.9 Baranes i baranatge.

Les escales i rampes han d'estar dotades de baranes en tots dos costats i a dos nivells. Han de ser contínues i acabar a una distància de 45 centímetres, abans i després del tram d'escales.

## 1.3 Accessos.

(\*) Hi ha d'haver, almenys, una porta designada com a accessible, d'accés a l'estació i una altra d'entrada a les andanes, si s'escau.

Si les portes són automàtiques, corredisses o batents, han de disposar de cèl·lules fotoelèctriques que en controlin l'obertura i el tancament sense cap perill per als usuaris.

Els passos controlats han de tenir-ne almenys un amb un sistema tipus ganiveta, tipus guillotina o batent automàtic, amb un pas amb llum lliure, no inferior a 80 centímetres i els dispositius de manipulació dels quals han d'estar com a màxim a 115 centímetres d'altura. Si no, en el control s'hi ha de col·locar una portelleta amb la mateixa llum lliure mínima, d'obertura pel personal de l'estació, que garanteixi el pas d'una cadira de rodes.

El sistema d'enllumenat exterior ha de disposar d'un nivell mínim d'il·luminació a l'entrada principal de 150 lux mesurats a nivell de terra. Si es requereix il·luminació artificial per assolir aquests nivells, el nivell d'il·luminació ha de ser almenys 40 lux superior als nivells d'il·luminació de l'entorn, i amb una temperatura de color més freda. S'ha d'evitar deixar espais enfosquits.

## 1.4 Lavabos.

A les estacions proveïdes de lavabos, les dimensions mínimes de totes les cabines de lavabos han de ser de 100 centímetres d'amplada per 170 centímetres de llargada (si la porta s'obre cap a dins), i de 150 centímetres (si la porta s'obre cap enfora). Les entrades a les cabines han de tenir un pas lliure mínim de 65 centímetres. Les portes de totes les cabines han de tenir un sòcol superior o inferior obert.

(\*) A més, almenys una de les cabines de cada agrupació o bateries ha de tenir la porta amb una amplada de pas lliure de 80 centímetres per permetre'n la utilització a usuaris amb cadires de rodes. La senyalització, característiques i dimensions s'han d'ajustar a la normativa especí-



fica vigent de lavabos accessibles a usuaris de cadires de rodes. Si hi ha un lavabo accessible per als dos sexes, ha de tenir una entrada independent a la resta de lavabos.

Tots els lavabos han de disposar de dispositius amb senyals sonors i lluminosos per a casos d'emergència.

#### 1.5 Mobiliari, complements i elements en voladís.

Tot el mobiliari, complements i elements en voladís han de contrastar amb l'entorn i han de tenir les vores arrodonides.

El mobiliari i els complements han d'estar situats on no obstrueixin el pas de persones amb discapacitat visual. Com a norma general, el mobiliari s'ha de col·locar encastat, alineat en un lateral, fora de l'itinerari de vianants i evitant la instal·lació d'aquells que siguin mòbils.

Tots els elements en voladís que estiguin per sota d'una altura de 220 centímetres, que sobresurtin més de 15 centímetres, s'han de senyalitzar mitjançant un obstacle a terra fins a una altura màxima de 25 centímetres, que pugui ser detectat pel bastó d'una persona amb discapacitat visual.

No hi ha d'haver elements que penguin per sota d'una altura de 220 centímetres.

A cada àrea de descans hi ha d'haver almenys un espai dotat de seients ergonòmics, amb recolzament, i s'hi ha de col·locar també suports isquiàtics.

#### 1.6 Taulells de venda de bitllets, informació i atenció al client.

On hi hagi taulells per a venda de bitllets, taulells d'informació i punts d'assistència al viatger, s'ha de procurar que estiguin clarament identificats. Almenys un taulell ha de ser accessible garantint aquestes tres funcions, d'acord a la norma tècnica específica corresponent.

#### 1.7 Màquines expenedores i altres elements interactius.

(\*) Si hi ha bateries de màquines per a la mateixa funció o que expenen el mateix producte, almenys una d'elles ha d'estar adaptada per a usuaris de cadires de rodes.

(\*) A cada grup de telèfons públics s'hi ha d'instal·lar almenys un d'ells habilitat per a persones amb discapacitat visual, auditiva o física. Ha d'estar senyalitzat a aquest efecte.

S'ha de procurar que la ubicació de les màquines expenedores faciliti la seva localització i que la seva posició variï en la menor mesura possible.

#### 1.8 Informació visual i acústica.

##### 1.8.1 Objecte.

S'ha de proporcionar de manera visual i acústica la informació bàsica per als viatgers. Es consideren informacions bàsiques les variacions d'última hora, incidències o situacions d'emergència.

La informació parlada ha de ser coherent amb la informació visual que es proporcioni.

##### 1.8.2 Senyalització.

La informació visual ha de ser llegible en totes les condicions d'il·luminació general, ha de contrastar amb el fons sobre el qual està presentada i ha de ser coherent i simultània amb la informació parlada que es proporcioni.

Els elements d'informació (cartells, panells, monitors, etc.) s'han de col·locar en llocs que permetin als lectors aproximar-s'hi o allunyar-se'n tant com els exigeixi la seva discapacitat visual o física. Han d'estar il·luminats directament, procurant que no es produeixin reflexos damunt d'ells, amb colors contrastats entre fons i text. Els anuncis no s'han de barrejar amb els sistemes d'informació i orientació generals.

La informació tactovisual s'ha d'oferir a les persones amb discapacitat visual o intel·lectual.

La senyalització, els símbols i els pictogrames s'han d'utilitzar de manera coherent al llarg de tot el recorregut.

Qualsevol informació emesa per megafonia a les andanes s'ha de donar simultàniament en panells o monitors accessibles.

S'ha d'instal·lar un bucle d'inducció magnètica connectat amb la megafonia, almenys a la zona de l'andana més utilitzada.

##### 1.8.3 Informació dinàmica.

Les pantalles d'informació dinàmica s'han de dimensionar per mostrar noms i paraules completes, i s'admeten abreviatures de fàcil comprensió. Cada nom d'estació, o paraula de missatge, s'ha de mostrar durant un mínim de 2 segons. Si s'utilitza un sistema d'informació en moviment (horitzontal o vertical), la velocitat de desplaçament no ha de ser superior a 6 caràcters per segon.

##### 1.8.4 Pictogrames.

No hi ha d'haver més de 3 pictogrames juntament a una única fletxa de direcció.

En cas que hi hagi dotacions per a persones discapacitades d'algun tipus no especificat s'ha d'incloure un signe conforme a la simbologia internacional per a la «dotació per a persones amb discapacitat» acompanyat del símbol específic.

A més, s'ha d'incloure el signe esmentat al costat de la informació direccional per a recorreguts i serveis accessibles per a persones en cadira de rodes, senyalització de la zona d'embarcament per a viatgers en cadira de rodes, si hi ha informació de la configuració del tren a l'andana, i senyalització de la zona on estiguin instal·lats bucles d'inducció.

S'ha d'assenyalar el lloc on s'ubiqui un telèfon de text per a emergències.

També és necessari incloure el pictograma que al·ludeixi a l'existència, si s'escau, del servei d'interpret de llengua de signes, en el lloc on s'ubiqui.

##### 1.9 Andanes.

A les andanes de nova construcció, sense condicionants de traçats de via existent que ho impossibilitin i en les quals no es pugui assegurar que les portes dels trens designades per a usuaris de cadires de rodes no quedin davant d'elements fixos (com ara pilars, pals, escales, ascensors, rampes, etc.), s'hi ha de garantir la següent distància lliure mínima:

160 centímetres des de la vora de l'andana fins als elements fixos la dimensió paral·lela a la via dels quals sigui menor de 100 centímetres.

200 centímetres des de la vora de l'andana fins als elements fixos la dimensió paral·lela a la via dels quals sigui superior a 100 centímetres i inferior a 1000 centímetres.

240 centímetres des de la vora de l'andana fins als elements fixos la dimensió paral·lela a la via dels quals sigui superior a 1000 centímetres.

A les andanes de nova construcció, el color del material de la vora d'andana ha de contrastar amb la foscor del forat entre cotxe i andana. La peça de vora d'andana ha de ser de 60 centímetres d'amplada i ha d'incloure, almenys, dues tires de material no lliscant.

(\*) Al costat de la peça de vora d'andana s'hi ha de col·locar una franja de paviment de botons de 60 centímetres d'amplada de material no lliscant. A més, juntament amb aquesta franja hi ha d'haver una banda de 10 centímetres d'amplada de color groc viu (preferentment Pantone 012).

A les andanes de nova construcció, el paviment de les andanes ha de ser de superfície no lliscant. El seu acabat

superficial ha de ser preferentment continu i si no ho és s'ha de procurar evitar les juntes d'una amplada superior a 0,5 centímetres i una profunditat superior a 0,3 centímetres. Igualment, s'han d'evitar els dibuixos amb relleus o esquerdes en possibles paviments o llosetes, amb col·locació «a límit».

(\*) La zona de l'andana que es prevegi que sigui utilitzada pels viatgers ha de garantir que, uns 15 minuts abans de l'arribada dels trens i fins a 5 minuts després de la sortida, tingui una il·luminació mínima mitjana de 20 lux, mesurats al nivell de terra, amb un valor mínim de 10 lux.

## 2. Accés al tren des de l'andana

### 2.1 Material mòbil.

Als trens hi ha d'haver una porta a cada costat que connecti una zona adaptada del mateix tren amb l'andana, comptant a més amb algun dispositiu que cobreixi la distància que, si s'escau, hi hagi entre cotxe i andana.

Transcorregut el període d'adaptació de 13 anys establert a l'article 2, el material mòbil que no s'hagi harmonitzat amb l'altura de les andanes en què presti servei, ha de comptar amb un elevador a bord (plataforma elevadora) situat o bé a cada costat del tren o bé amb equips mòbils en andana, a triar en funció del tipus de tren i de la infraestructura, que permetin cobrir el desnivell existent, si s'escau.

Un elevador a bord és un dispositiu integrat en un vehicle, que ha de ser desplegat pel personal de l'operadora de transport. Quan sigui accionat, el sistema ha de ser capaç de salvar la màxima diferència d'altura entre el terra del cotxe i l'andana de l'estació.

Els elevadors a bord han de complir les especificacions de la norma espanyola i europea UNE-EN 1756-2 «Comportes elevadores. Plataformes elevadores per a muntatge sobre vehicles rodants. Requisits de seguretat. Part 2: Plataformes elevadores per a passatgers. Desembre 2005».

### 2.2 Estacions a càrrec de l'Administrador d'Infraestructures Ferroviàries.

Per als serveis de rodalies es fixa en 68 centímetres l'altura d'andanes i el terra sota els trens tipus CIVIA, i en 68 centímetres i 76 centímetres l'altura de les andanes per als serveis de mitjana distància, tenint en compte que l'altura fixada pot ser diferent en casos excepcionals degudament justificats, mentre s'asseguri una correcta accessibilitat. Per a la resta de serveis, l'altura de les andanes ha de ser de 76 centímetres o 68 centímetres, sobre el cap de carril; en casos excepcionals degudament justificats, s'admet una altura de 55 centímetres. És recomanable que en estacions on coexisteixin serveis de rodalies i d'un altre tipus, les andanes tinguin una destinació especialitzada en funció de la naturalesa del servei que prestin.

### 2.3 Estacions a càrrec de FEVE.

Les andanes i els cotxes de tots els serveis s'han de situar a una altura nominal de 105 centímetres.

### 2.4 Altres especificacions.

Es poden completar aquestes especificacions amb les que estableixin al seu moment les Especificacions Tècniques per a la Interoperabilitat (d'ara endavant ETI) o un manual tècnic (d'ara endavant MT) que completin aquestes condicions bàsiques en compliment del que estableix la disposició final quarta d'aquest Reial decret.

### 5.5 Condició bàsica.

(\*) L'entitat responsable dels serveis d'assistència a les estacions i els operadors dels serveis de transport de viatgers han d'acordar la forma en què tot usuari de cadira de rodes sigui auxiliat amb els mitjans necessaris

per pujar o baixar del tren a qualsevol estació en condicions de dignitat i seguretat.

## 3. Material rodant

### 3.1 Generalitats.

Les disposicions que a continuació s'estableixen s'entenen com a condicions bàsiques d'accessibilitat en el material rodant.

De manera genèrica, les mesures per a l'accessibilitat en el material rodant han de ser les establertes per les ETI, avui en procés d'elaboració, o un MT aprovat pel Ministeri de Foment.

### 3.2 Seients.

En els trens o serveis ferroviaris la utilització dels quals no requereixi reserva prèvia de seient, almenys un 10 per cent dels seients han de ser designats com a seients prioritaris per a ús de les persones amb discapacitat.

Els seients prioritaris i els vehicles que els continguin han d'estar identificats pels signes de les ETI.

#### 3.2.1 Disseny i disposició dels seients prioritaris.

A les ETI o al MT s'hi ha de detallar el disseny i la disposició dels seients prioritaris, ja siguin unidireccionals o cara a cara.

3.2.2 Viatgers que accedeixen al tren en cadira de rodes però viatgen en un seient convencional.

A cada tren s'hi ha d'habilitar seients prioritaris per a viatgers que accedeixen al tren en cadira de rodes però viatgen en un seient convencional, almenys el nombre d'unitats que s'especifica en el següent epígraf 3.3, en funció de la longitud del tren.

En aquests seients:

a) S'ha d'habilitar un espai d'aproximació a aquests, suficient i accessible.

b) S'han de prendre les mesures necessàries d'ajuda a aquests passatgers en la seva transferència entre la cadira de rodes i seient normal.

c) S'han de prendre les mesures necessàries per a l'emmagatzematge en el tren durant el viatge de la cadira de rodes propietat del viatger amb discapacitat.

d) S'han de prendre els mitjans i les mesures necessaris perquè aquest viatger pugui utilitzar en un llarg viatge un lavabo adaptat, en cas que n'hi hagi.

### 3.3 Espais per a viatgers que no deixin la cadira de rodes.

D'acord amb la longitud del tren, hi ha d'haver al tren, almenys, el nombre d'espais per a viatgers en cadira de rodes que indica la taula següent:

Longitud del tren	Nombre d'espais per a viatgers en cadira de rodes
Menys de 110 metres.	1 espai per a cadira de rodes.
De 110 a 205 metres.	2 espais per a cadires de rodes.
De 205 a 300 metres.	3 espais per a cadires de rodes.
Més de 300 metres.	4 espais per a cadires de rodes.

Per assegurar l'estabilitat, l'espai per a les cadires de rodes s'ha de dissenyar de manera que aquestes es puguin situar de cara o d'esquena al sentit de la marxa. La seva esquena ha de tenir un recolzament amb reposacaps.

La cadira de rodes ha d'estar ancorada pel xassís al terra del cotxe, amb suficient rigidesa i amb dispositius versàtils i de col·locació fàcil.

L'usuari de la cadira de rodes pot portar col·locat un cinturó de seguretat d'almenys tres punts d'ancoratge.



L'espai de cadira de rodes destinat a un usuari de cadira de rodes ha d'ajustar una cadira de les característiques següents:

Dimensions mínimes:

Amplada de 700 mil·límetres, més 50 mil·límetres a cada costat per a les mans en moure's.

Longitud de 1.300 mil·límetres.

Altura de 1.400 mil·límetres mínim.

Cercle de gir de 1.500 mil·límetres.

A l'espai destinat a les cadires de rodes s'hi poden instal·lar seients abatibles o plegables, però quan estiguin en posició tancada no han d'interferir amb els requisits de dimensions de l'espai destinat a les cadires de rodes.

### 3.4 Portes.

#### 3.4.1 Portes exteriors.

Totes les portes exteriors destinades als viatgers han de disposar de les mesures d'accessibilitat que requereixen les persones amb discapacitat visual o física, segons detall de les ETI o del MT.

#### 3.4.2 Portes interiors.

Si es preveuen portes interiors, aquestes s'han d'ajustar igualment als requisits de les ETI o del MT.

### 3.5 Lavabos.

#### 3.5.1 General.

Quan un tren porti lavabos, i les dimensions interiors dels cotxes ho permetin, s'ha de facilitar un lavabo universal adjacent a l'espai destinat a les cadires de rodes i, si s'escau, a les places de llits accessibles, i s'ha d'ajustar tant als requisits dels lavabos estàndard com als requisits dels lavabos universals, que es detallin a les ETI o el MT.

#### 3.5.2 Lavabo estàndard.

Un lavabo estàndard no està dissenyat per a ús per part de persones en cadira de rodes.

L'amplada mínima de pas sense obstacles de la porta ha de ser de 500 mil·límetres.

Tots els accessoris de control, inclòs el sistema de descàrrega de la cisterna han de ser de color o tonalitat que contrast amb la superfície de fons, i han de ser identificables al tacte.

S'ha d'oferir informació clara i precisa de l'operació de tots els accessoris, fent ús de pictogrames, i han de ser tàctils.

Al costat del WC i al lavabo s'ha de procurar instal·lar-hi barres d'agafadors verticals i horitzontals. El seient i la tapa del WC i tots els agafadors han de ser de color o tonalitat que contrastin amb els del fons.

#### 3.5.3 Lavabo universal.

Un lavabo universal és un lavabo dissenyat per ser utilitzat per tots els viatgers, incloses totes les categories de persones amb discapacitat.

La porta d'accés al lavabo ha de tenir una amplada mínima de pas lliure de 800 mil·límetres.

L'exterior de la porta ha d'estar marcat amb el símbol internacional per a la «provisió per a persones discapacitades o minusvàlides», d'acord amb la norma ISO 7000: 2004, Símbol 0100 (d'ara endavant SIA).

Dins del compartiment del lavabo hi ha d'haver espai suficient per permetre que una cadira de rodes sigui maniobrada per fer ús de l'inodor i del lavabo. Hi ha d'haver sense obstacles un cilindre de 1.500 mil·límetres de diàmetre i 300 mil·límetres d'altura, i sobre aquest, un altre de 1.400 mil·límetres de diàmetre i 1.400 mil·límetres d'altura. Aquest últim cilindre, en la distribució en planta del lavabo, ha de ser com a màxim, tangent a l'inodor i/o al lavabo.

Quant als vehicles en servei a l'entrada en vigor del Reial decret, o la compra dels quals s'hagi formalitzat abans de dotze mesos des de l'entrada en vigor, s'ha d'estudiar per a cada sèrie en particular la millor solució, si és viable, que faciliti l'accés de les persones discapacitades als lavabos fins a la retirada del material de l'explotació comercial.

A cada costat de l'inodor s'ha de disposar un agafador horitzontal ajustat als requisits de la clàusula anterior. L'agafador del costat accessible per a la cadira de rodes ha de ser desplaçable de manera que permeti a l'usuari de la cadira de rodes passar sense obstacles des d'aquesta a l'inodor i viceversa. S'ha de procurar que la distribució del lavabo permeti l'aproximació de la cadira de rodes amb el seu eix a 45 graus amb l'eix de l'inodor en planta, per facilitar la transferència.

La superfície del seient de l'inodor, quan es baixi, ha d'estar a una altura d'entre 450 i 500 mil·límetres per damunt del nivell del terra.

El lavabo ha d'estar instal·lat de manera que no tingui peu i a sota la pica hi càpiguen les cames d'una persona en cadira de rodes: altura 700 mil·límetres, fons 500 mil·límetres i amplada 500 mil·límetres. En la distribució del lavabo en planta, tant si es col·loca o no el lavabo en cantonada, s'ha de permetre que la persona en cadira de rodes entri al lavabo frontalment.

Tots els elements (lavabo, sabonera, paper higiènic, mirall, aixetes i assecador de mans) han de ser fàcilment accessibles per part d'un usuari de cadira de rodes.

El cubicle del lavabo ha d'estar proveït d'almenys un dispositiu que, en cas de perill, permetin a una persona amb discapacitat informar o avisar de l'existència de problemes.

El dispositiu d'alarma ha de ser diferent de qualsevol altre accessori existent al lavabo i ha de ser de color i forma diferent d'altres dispositius de control.

Els dispositius d'alarma han de ser accionables manualment sense que es requereixi una força de més de 30 N.

Dins del compartiment del lavabo s'hi ha d'instal·lar una indicació visual i audible que denoti que el sistema d'alarma ha estat activat.

La porta d'aquest lavabo ha de ser corredissa, ja sigui recta o corba i continua o de llistons, amb una llum lliure de pas de 800 mil·límetres com a mínim.

En funció de la ubicació de la porta i de l'espai de maniobrabilitat disponible a l'exterior a l'entrada al lavabo, la llum lliure de pas ha de tenir, com a mínim, un valor de 800 mil·límetres, i pot arribar als 1.000 mil·límetres, o fins i tot més, sempre que les condicions del disseny ho requereixin.

### 6.6 Passadissos.

Des de l'entrada del vehicle, l'amplada mínima de pas a través del vehicle ha de ser de 450 mil·límetres des del nivell del terra fins a una altura de 1.000 mil·límetres i de 550 mil·límetres des d'una altura de 1.000 mil·límetres fins a 1.950 mil·límetres.

El passadís d'intercirculació entre vehicles interconnectats d'una mateixa composició ha de mantenir una amplada mínima de 550 mil·límetres, mesurada sobre una via recta i horitzontal.

Des de l'entrada al vehicle, els accessos als o dels espais destinats a les cadires de rodes, o les zones i portes accessibles per a aquestes, el lavabo universal i, si s'escau, les places de llits accessibles, han de tenir una amplada lliure de 800 mil·límetres com a mínim fins a una altura de 1.450 mil·límetres, a qualsevol punt.

En tots els passadissos el nivell d'il·luminació ha de ser almenys de 150 lux, mesurat al nivell de terra.

Al costat de cada espai destinat als viatgers en cadira de rodes, en un lloc immediat, que permeti l'accés a la porta del lavabo universal davant de la porta del lavabo universal i, si s'escau, les places de llits accessibles, s'hi

ha de disposar un espai de maniobra amb un diàmetre mínim de 1.500 mil·límetres, en el qual la persona usuària de cadira de rodes pugui maniobrar-hi.

### 3.7 Informació al viatger.

#### 3.7.1 General.

Tota la informació ha de ser de naturalesa conseqüent i conforme a les regles europees o nacionals.

Tota la informació ha de ser coherent amb el sistema general d'orientació i informació, especialment quant a color i contrast en els trens, andanes i accessos.

S'ha de procurar fer la transcripció de missatge oral, emès per megafonia, a text escrit.

La informació visual ha de ser llegible en totes les condicions d'il·luminació quan el vehicle o l'estació estigui en servei.

La informació visual ha de contrastar amb el fons sobre el qual se situï. S'aconsellen caràcters clars sobre fons fosc.

Els elements d'informació (cartells, panells, monitors, etc.) s'han de col·locar en llocs que permetin als lectors aproximar-s'hi o allunyar-se'n tant com els exigeixi la seva discapacitat visual o física.

#### 3.7.2 Informació (senyals, pictogrames, bucles inductius i dispositius de trucada d'emergència).

Tots els senyals de seguretat, advertència, obligació i prohibició han d'incloure pictogrames i han de ser dissenyades d'acord amb la norma ISO 3864-1.

Les ETI o el MT han d'especificar detalladament les mesures necessàries i amb les especificacions que permetin la seva apreciació pel major nombre de persones amb discapacitat possible; especialment, discapacitat visual o auditiva. D'entre els temes que almenys han de ser tractats, hi ha els següents:

Mida mínima de símbols, gràfics i escriptura.

Informació i senyals tàctils.

Símbols i pictogrames.

Bucles d'inducció magnètica.

Telèfons de text.

Existència de facilitat d'ajuda o informació.

Existència d'un dispositiu de trucada d'emergència.

#### 3.7.3 Informació (descripció de destinació i de reserva de plaça).

Dins de cada cotxe, en els vehicles de nova construcció, s'ha de mostrar la destinació final o el recorregut del tren.

La pròxima parada del tren s'ha de mostrar de manera que pugui ser llegida com a mínim des del 50 per cent dels seients per a viatgers dins de cada cotxe. Aquesta informació s'ha d'exhibir amb el temps necessari per informar els viatgers i garantir una sortida còmoda, atenent les característiques del servei ferroviari de què es tracti i el temps previst de parada a l'estació.

El requisit que els anuncis de destinació del tren i de «pròxima parada» siguin visibles des del 50 per cent dels seients dels viatgers no és exigible si el tren està parcialment o totalment dividit en compartiments de no més de vuit viatgers, separats per un passadís. Tanmateix, un visualitzador ha de ser visible per a una persona dreta en el passadís i per a un viatger que ocupi un espai de cadira de rodes.

Si en el cotxe s'ofereix reserva de seients, el número o la lletra del cotxe (tal com es faci servir en el sistema de reserves) s'ha de mostrar a totes les portes d'accés al tren o a la sala de viatgers, o juntament a aquestes.

Si els seients són identificats per números o lletres, el número o la lletra corresponent ha d'aparèixer en una zona visible i fàcilment identificable pròxima a aquestes. Aquests números i lletres han de contrastar amb el fons.

Els vehicles de nova construcció han d'estar proveïts d'un sistema de megafonia que pugui ser utilitzat per difondre avisos rutinaris o d'emergència pel maquinista o per un altre membre del personal del tren que tingui responsabilitat específica respecte als viatgers. Aquests avisos també s'han de proporcionar a través de text escrit.

#### 3.7.4 Oci i informació.

Les pel·lícules que es projectin en el trajecte s'han d'emetre subtítolades, en el cas que algun passatger discapacitat auditiu ho sol·liciti al personal de bord.

### 3.8 Desnivells.

L'empremta de tots els esglaons d'una escala ha de ser destacada per una banda a la vora. Ha de ser d'una textura i coloració diferent i ben contrastada, enrasada amb la resta del paviment de l'esglaó, que s'ha d'estendre a través de tota l'amplada d'aquests.

No es permeten esglaons entre el vestíbul d'una porta exterior accessible per a cadires de rodes, l'espai destinat a les cadires de rodes, un compartiment dormitori universal i el lavabo universal.

### 3.9 Baranatge.

Tot el baranatge ha de contrastar amb el seu fons.

Les entrades que tinguin més de dos esglaons han d'estar proveïdes de baranatge als dos costats, instal·lats internament tan a prop com sigui possible de la paret exterior del cotxe. Aquest baranatge ha de seguir la línia de les vores d'esglaó i s'ha de prolongar 45 centímetres abans i després del tram d'escala quan sigui possible.

També s'han d'instal·lar baranatge o agafadors a les passarel·les d'intercomunicació o al seu costat.

#### 3.10 Places de llits accessibles per a cadires de rodes.

Quan un tren disposi de places de llits per als viatgers ha de portar un vehicle en què hi ha d'haver almenys una plaça de llit accessible per a persones usuàries de cadires de rodes.

Si un vehicle ferroviari proporciona places de llits accessibles per a persones usuàries de cadires de rodes, l'exterior de la porta del cotxe corresponent ha d'estar assenyalat amb el SIA.

L'accés des de l'andana ha de ser accessible en les condicions del punt 2.

Les portes per accedir a les places de llits accessibles han de complir les condicions del punt 3.6.

Hi ha d'haver un lavabo universal adjacent amb les condicions dels punts 3.5.1 i 3.5.3.

A l'accés al departament i aproximació al llit i al lavabo universal s'han de guardar els espais assenyalats al punt 3.5.3.

La plaça de llit ha d'estar proveïda d'almenys dos dispositius de control d'emergència.

El dispositiu de control d'emergència inferior ha d'estar situat de manera que pugui ser còmodament accionat per una persona que estigui a terra.

Dins del compartiment de llits s'ha d'instal·lar un mitjà d'indicació visual i audible que denoti que el dispositiu de control d'emergència ha estat accionat.

#### 3.11 Posició de l'estrep per pujar o baixar del vehicle.

##### 3.11.1 Requisits generals.

Els estreps han de ser de tal naturalesa que el gàlib màxim de construcció del vehicle s'ajusti als requisits de l'annex C de les ETI de vagons de mercaderies, les ETH que en el seu moment es redactin o les instruccions de gàlib ferroviari que estiguin en vigor.

L'esglaó més baix (primer nivell), si és necessari, ha d'estar situat al límit inferior del gàlib de construcció del

vehicle, d'acord amb els requisits de l'annex C de les ETI de vagons de mercaderies, les ETH que al seu moment es redactin o les instruccions de gàlib ferroviari que estiguin en vigor.

La posició horitzontal de l'esglaó més baix (primer nivell), si és necessari, ha d'estar situada al límit exterior del gàlib de construcció del vehicle, d'acord amb els requisits de l'annex C de les ETI de vagons de mercaderies, les ETH que en el seu moment es redactin o les instruccions de gàlib ferroviari que estiguin en vigor.

Així mateix, la posició de l'estrep ha de complir els requisits establerts a la ETI sobre accessibilitat que estiguin vigents segons les normes de la Unió Europea.

### 3.11.2 Estreps d'entrada/sortida.

Tots els estreps d'entrada i sortida han de ser no lliscants i han de tenir una amplada real i sense obstruccions tan àmplia com l'obertura de la porta.

El nivell d'il·luminació mínim dels estreps ha de ser de 75 lux mesurats a nivell de les seves esteses.

Tots els esglaons, quan sigui possible, han de ser de la mateixa altura, i s'han de destacar mitjançant una banda antilliscant pròxima a la vora. Aquesta ha de ser d'una textura i coloració diferents, ben contrastada i enrasada amb la resta del paviment de l'esglaó, que s'ha d'estendre a tota l'amplada dels esglaons a les superfícies frontal i superior de la vora d'aquests.

L'accés al vestíbul del vehicle s'ha de poder fer amb un màxim de quatre esglaons, un dels quals pot ser mòbil.

### 3.11.3 Estreps movibles.

Un estrep movable és un dispositiu integrat al cotxe, completament automàtic i accionat en conjunció amb les seqüències d'obertura/tancament de la porta.

Es permet fer servir estreps movibles sempre que s'ajustin als requisits relatius al gàlib de construcció triat per al material rodant, d'acord amb l'annex C de les ETI de vagons de mercaderies, les ETH que en el seu moment es redactin o les instruccions de gàlib ferroviari que estiguin en vigor.

En el cas que l'estrep mòbil s'estengui més enllà del que permeten les regles del gàlib, el tren ha de quedar immobilitzat mentre l'estrep estigui estès.

L'extensió de l'estrep movable ha de quedar completada abans que s'iniciï l'obertura de la porta, i, a la inversa, la retracció de l'estrep només pot començar quan la porta estigui completament tancada.

S'ha d'instal·lar un mecanisme adequat per assegurar l'estabilitat dels estreps movibles en les seves posicions de desplegament i retracció.

La superfície de l'estrep movable ha de ser no lliscant, d'una textura i coloració diferents i contrastades respecte a l'entorn. Ha de tenir una amplada efectiva sense obstacles similar a la de l'obertura de la porta i que el gàlib permet.

L'estrep movable ha d'estar proveït d'un dispositiu que aturi el seu moviment de sortida si la vora anterior entra en contacte amb qualsevol objecte rígid.

3.12 Mitjans auxiliars per a la pujada al tren de viatgers en cadires de rodes.

#### 3.12.1 Requisits generals.

Quan una porta compatible amb les cadires de rodes s'hagi d'obrir en explotació normal, en una andana d'una estació accessible, s'ha de proporcionar un mitjà auxiliar per a ús entre l'esmentada porta i l'andana, que permeti a un viatger en una cadira de rodes pujar o baixar del tren, llevat que es demostrï que l'espai entre la vora del llindar de la porta i la vora de l'andana és salvable amb seguretat.

Per a les rampes d'accés, estreps desplegable i plataformes elevadores a bord, el mitjà auxiliar d'accés ha d'acceptar una cadira de rodes de les dimensions conven-

cionals (1.200 x 700 mil·límetres) i suportar un pes d'almenys 300 quilos situat al centre de la rampa distribuït sobre una àrea de 660 mil·límetres per 660 mil·límetres.

Les superfícies dels mitjans auxiliars d'accés al tren han de ser no lliscants i han de tenir una amplada lliure de 760 mil·límetres com a mínim. Si la superfície té una amplada inferior a 900 mil·límetres, les seves vores als dos costats han d'estar realçats per evitar que les rodes de les cadires puguin sortir-ne.

Els elevadors a bord han de complir les especificacions de la norma espanyola i europea UNE-EN 1756-2 «Comportes elevadores. Plataformes elevadores per a muntatge sobre vehicles rodants. Requisits de seguretat. Part 2: Plataformes elevadores per a passatgers. Desembre 2005».

#### 3.12.2 Requisits específics per a rampes.

Una rampa d'accés ha de ser col·locada manualment pel personal de l'operadora ferroviària tant si es guarda a l'andana de l'estació com si es porta a bord del tren, o bé s'ha de desplegar de manera semiautomàtica per mitjans mecànics, accionada pel personal de l'operadora ferroviària.

La inclinació d'una rampa ha de tenir un valor màxim del 18 per cent. Aquest valor màxim pot requerir ajuda al viatger.

S'ha de proporcionar un compartiment segur per garantir que les rampes guardades, fins i tot les portàtils, no ensopeguin amb la cadira de rodes d'un viatger o amb un mitjà auxiliar de mobilitat, o provoquin qualsevol perill per als viatgers en cas d'una aturada sobtada.

#### 3.12.3 Requisits específics per a rampes semiautomàtiques.

Un control ha d'assegurar que el vehicle no es pugui moure quan no hagi estat guardada una rampa semiautomàtica.

Una rampa semiautomàtica ha d'estar proveïda d'un dispositiu capaç d'aturar el moviment si la seva vora anterior entra en contacte amb qualsevol objecte rígid.

La rampa semiautomàtica ha de ser capaç de suportar una càrrega vertical concentrada cap a baix, de 2 kN, que ha de ser aplicada sobre una àrea de 100 mil·límetres x 200 mil·límetres en qualsevol posició de la superfície exposada de la rampa, sense causar deformació.

La rampa semiautomàtica ha de ser capaç de suportar sobre la seva superfície exposada una càrrega vertical uniformement distribuïda, cap a baix, de 4 kN per metro de longitud d'estrep sense causar deformació permanent important.

S'ha d'instal·lar un mecanisme adequat per assegurar l'estabilitat de les rampes semiautomàtiques en posició desplegada i replegada.

#### 3.12.4 Requisits específics per a planxes pont.

Una planxa pont és un dispositiu integrat al cotxe, automàtic o manual, activat, quan sigui automàtic, en conjunció amb les seqüències d'obertura/tancament de les portes. Roman horitzontal sense suport per l'andana de l'estació.

La planxa pont ha de ser capaç de suportar una càrrega vertical concentrada cap a baix, de 2 kN, que ha de ser aplicada sobre una àrea de 100 mil·límetres \* 200 mil·límetres en qualsevol posició de la superfície exposada de la rampa, sense causar deformació.

La planxa pont ha de ser capaç de suportar sobre la seva superfície exposada una càrrega vertical uniformement distribuïda, cap a baix, de 4 kN per metro de longitud d'estrep sense causar deformació permanent important.

La força màxima exercida per una planxa pont automàtica s'ha d'ajustar al següent:



La força màxima exercida per una planxa pont en la direcció d'obertura no ha d'excedir del màxim de 300 N en ensopegar amb un obstacle.

Quan els viatgers puguin estar drets obre una planxa pont, la planxa pont no ha de funcionar amb una força vertical de 150 N aplicada sobre una àrea de 80 mil·límetres de diàmetre en qualsevol posició de la superfície de la rampa.

S'ha d'instal·lar un mecanisme adequat per assegurar l'estabilitat de les planxes pont en posició desplegada i replugada.

La superfície de la planxa pont ha de ser no lliscant, d'una textura i coloració diferents i contrastada respecte a la resta, i ha de tenir una amplada efectiva i sense obstacles igual a la de l'obertura de la porta. Així mateix s'han d'assenyalar amb color groc reflectant els laterals on hi ha inserida al rampa.

La planxa pont ha d'incorporar un mètode d'emergència per desplegar-la i guardar-la si falta l'alimentació en corrent.

## ANNEX II

### Condicions bàsiques d'accessibilitat dels mitjans de transport marítim

#### 1. Definicions.

Als efectes del que preveu aquest annex s'entén per:

a) Instal·lació portuària: conjunt d'espais i edificis d'ús públic, ubicats en un port, destinats a la prestació de serveis de transport de passatgers.

b) Instal·lació portuària nova. Tota instal·lació portuària el projecte d'execució de la qual sigui visat pel col·legi professional corresponent amb posterioritat als 6 mesos des de la data d'entrada en vigor d'aquesta disposició.

Es consideren inclosos en aquesta definició tots els projectes d'execució d'instal·lacions portuàries que, havent-se visat en els sis mesos anteriors a l'entrada en vigor del Reial decret, no s'hagin executat en el termini de 18 mesos a comptar també des de la seva entrada en vigor.

c) Estació marítima. El conjunt d'instal·lacions existents en un port destinades al transport de passatgers i dotades d'espais i mitjans necessaris per facilitar aquest servei, incloent-hi les instal·lacions per al despatx de bitllets, les zones de recepció, les d'espera i les d'embarcament i desembarcament de passatgers.

d) Interfície. Àmbit de transició entre terra i vaixell ubicat a la instal·lació portuària o estació marítima, que facilita les operacions d'embarcament i desembarcament de passatgers.

e) SIA. Símbol internacional d'accessibilitat.

f) Vaixell nou. Tot vaixell de passatge de les classes A, B, i C i totes les naus de passatge de gran velocitat, la quilla del qual s'ha instal·lat o està en una fase de construcció equivalent amb posterioritat als sis mesos des de l'entrada en vigor del Reial decret.

g) Vaixell en fase de construcció equivalent. Vaixell en fase de construcció identificable o de muntatge que suposi la modificació de no menys de 50 tones del total estimat del material estructural o l'1% d'aquest total si aquest valor és inferior.

2. Mesures aplicables a l'entorn urbanístic de les instal·lacions portuàries.

#### 2.1 Aparcaments.

A les zones d'estacionament s'ha de reservar un nombre de places suficients destinades als vehicles que transportin persones amb discapacitat permanent, amb unes dimensions mínimes adequades en relació amb la superfície dels aparcaments i situades immediatament, o tan a prop com sigui possible, dels itineraris de vianants desti-

nats a accedir a les instal·lacions marítimes i altres instal·lacions d'ús públic.

Aquestes places han d'estar senyalitzades amb el símbol internacional d'accessibilitat (SIA) i amb els distintius que estableixin la prohibició d'aparcar-hi a persones que no estiguin en situació de discapacitat.

En el cas de garatges o aparcaments amb més d'una planta, s'han d'establir itineraris d'entrada i sortida accessibles i, en el cas que sigui necessària la instal·lació d'un ascensor, la cabina i les portes d'entrada han de ser accessibles, i ha d'estar col·locat al més prop possible dels espais reservats per a aparcament adaptat i tan a prop com sigui possible als itineraris d'accés.

Tant les zones d'aparcament reservades a les persones amb discapacitat com els ascensors accessibles han d'estar dotats dels mitjans de comunicació suficients que permetin sol·licitar assistència del personal dels ports en cas de necessitat.

#### 2.2 Itineraris de vianants.

Hi ha d'haver almenys un itinerari de vianants que connecti les places reservades en els aparcaments per a les persones amb discapacitat amb la resta de les infraestructures i instal·lacions portuàries d'ús públic, al més directe possible, amb les característiques següents:

Els itineraris s'han d'establir garantint l'existència d'un pas lliure de qualsevol obstacle, amb una amplada tal que permeti, com a mínim, el trànsit simultani de dues persones en cadires de rodes, i els possibles desnivells s'han de superar mitjançant rampes amb el grau d'inclinació suficient per garantir un desplaçament segur a les persones amb discapacitat.

Els paviments han de ser no lliscants, i sense ressalts, i s'hi han d'enrasar les reixetes, els registres, les proteccions de buits i escocells i altres de naturalesa anàloga.

Aquestes mesures també són aplicables als guals, illots i passos de vianants.

Respecte als espais dels molls i les instal·lacions d'embarcament, s'han de prendre mesures específiques per a la deambulació còmoda i segura de les persones amb discapacitat física i visual, especialment, amb el paviment adequat, vies d'encaminament, senyalització d'esglaons i punts perillosos i cobriment i sota sostres de les vies, de conformitat amb el que preveuen els paràgrafs anteriors.

3. Accessibilitat als edificis d'ús públic dels ports i estacions marítimes.

Els accessos als edificis d'ús públic dels ports i les estacions marítimes s'han d'establir de manera que permetin el lliure accés i el fàcil desenvolupament de les persones amb discapacitat tenint cura especialment dels aspectes següents:

a) Efecte cortina. S'han de prendre les mesures d'il·luminació i disseny que evitin l'efecte cortina.

b) Senyalització de portes i accessos. S'han de senyalitzar adequadament les portes, els paraments de vidre i altres obstacles, o bé mitjançant senyals gràfics o acústics, que evitin accidents, especialment a les persones amb discapacitat visual.

c) Desnivells i rampes. En el cas que hi hagi superfícies que estiguin en situació de desnivell respecte als itineraris d'accés, s'han d'establir les corresponents rampes dotades d'elements suficients de seguretat, observant les prescripcions objecte de l'apartat 2.2 quant a qualitats dels paviments i estructura de les rampes.

4. Accessibilitat dins dels edificis d'ús públic dels ports i les estacions marítimes.

#### 4.1 Vestíbuls i sales d'espera.

Els vestíbuls, les sales d'espera i les zones de servei al públic han d'estar dotats d'itineraris senyalitzats mitjançant sistemes gràfics o acústics i adaptats al seu ús per persones amb discapacitat.

Respecte a les persones amb discapacitat que no siguin usuaris de cadires de rodes, el terra d'aquests itineraris ha de ser no lliscant, i s'han d'evitar els terres amb acabats polits, abrillantats i pissarres.

Per a les persones amb discapacitat usuàries de cadires de rodes els paviments dels itineraris han de ser continus en aquests àmbits i zones d'espera específica on poder ser atesos, si ho desitgen, pel personal de l'estació fins que hagin embarcat.

#### 4.2 Mobiliari.

El mobiliari proper als itineraris interns dels edificis abans esmentats, així com l'existent a les zones de servei i espera, s'ha de adaptar de manera que els acabats, cantells i cantonades estiguin arrodonits, als efectes d'evitar cops i lesions a les persones amb discapacitat visual, alhora que permetin la major màxima mobilitat possible i l'accés més còmode als serveis a les persones usuàries de cadires de rodes.

#### 4.3 Seients i suports isquiàtics.

S'han de prendre les mesures necessàries per al descans de les persones amb discapacitat física per al seu desplaçament, amb seients i suports isquiàtics, i tots dos dispositius han d'estar col·locats en els llocs i segons el disseny més adequat per a les necessitats de les persones amb discapacitat física.

4.4 Taulells, finestretes, màquines expenedores de bitllets i punts d'informació.

Les instal·lacions d'atenció als usuaris amb discapacitat han d'estar dissenyades de manera que permetin que s'hi accedeixi fàcilment, amb especial atenció a establir espais suficients que garanteixin i facilitin un radi de gir adequat per a les persones usuàries de cadires de rodes, que han d'estar ubicades en zones veïnes o, si no, tan a prop com sigui possible dels itineraris a què es refereix l'apartat 4.1, així com a facilitar-ne l'ús per persones amb discapacitats visuals, auditives o intel·lectuals.

Els taulells i punts d'atenció han de disposar de sistemes d'inducció magnètica (bucles magnètics), degudament senyalitzats, per permetre a les persones usuàries de pròtesis auditives la millor comprensió possible.

#### 4.5 Telèfons públics.

En cada grup de telèfons públics s'hi ha d'instal·lar almenys un d'ells específicament habilitat per a persones amb discapacitat auditiva, visual o física.

#### 4.6 Lavabos.

Els lavabos han d'estar especialment habilitats per a usuaris de cadires de rodes, de manera que dins de cada bateria de lavabos es disposi d'un que permeti la seva utilització en condicions adequades pels usuaris esmentats sense necessitat d'ajuda externa.

Hi ha d'haver com a mínim, tenint en compte a la superfície de cadascuna de les instal·lacions portuàries i l'afluència de passatge, un lavabo que ha de ser obert, per a la seva utilització per qualsevol persona usuària de cadira de rodes, sense haver de sol·licitar una clau per al seu ús, si bé han de disposar d'un mecanisme de clau mestra que permeti obrir-lo des de fora, en situacions d'emergència de l'usuari, per a la qual cosa han d'estar dotats d'un sistema de comunicació fàcilment accessible als efectes de poder sol·licitar, en aquests casos, l'ajuda del personal de les instal·lacions marítimes.

A més, en els lavabos comuns d'ús públic s'han de prendre mesures necessàries per facilitar la seva utilitza-

ció per les persones amb discapacitat visual, auditiva o de baixa talla.

#### 4.7 Circulació.

S'han de prendre les mesures que permetin establir les millors condicions possibles d'accessibilitat a les vies, mitjans i equips de circulació d'ús públic de l'estació marítima. A aquests efectes s'han de tenir en compte les condicions següents:

##### 4.7.1 Escales fixes.

S'han de prendre les mesures que procurin les millors condicions d'accessibilitat a les escales fixes dels edificis portuaris d'ús públic i de les estacions marítimes, tenint en compte els condicionants de les persones amb discapacitat física, amb dificultats de deambulació, no usuaris de cadires de rodes, i les persones amb discapacitat visual.

Les mesures han d'incloure el disseny d'escales i esglaons, baranes, esglaons de replà, superfície de les esteses no lliscants en sec i mullat, pensant especialment per al primer grup de discapacitats esmentat i, per al segon, correcta il·luminació, senyalització, podotàctil en terres i tàctil en baranes, tires de colors i senyalització en la vora de les esteses, color contrastat de les esteses, contrapetges i sòcols.

##### 4.7.2 Escales mecàniques.

Si les instal·lacions dels edificis portuaris d'ús públic i de les estacions marítimes tenen escales o tapissos mecànics, aquests han de disposar dels elements de seguretat necessaris per garantir-ne l'ús en condicions de seguretat per les persones amb discapacitat.

##### 4.7.3 Rampes fixes.

Tot desnivell en els itineraris d'un edifici portuari d'ús públic i d'una estació marítima s'ha de resoldre mitjançant la instal·lació de rampes fixes les condicions de seguretat de les quals i de nivell s'han d'ajustar al que disposa la lletra c) del apartat 3 d'aquest annex.

A més, s'ha de evitar l'existència d'esglaons en el traçat de la rampa i de revolts que puguin ser susceptibles de causar perill i incomoditat per al desplaçament de les persones amb discapacitat, atorgant especial atenció al grau dels pendents.

##### 4.7.4 Ascensors d'ús públic.

Els ascensors han de tenir les dimensions adequades perquè s'hi pugui accedir i maniobrar a l'interior fàcilment mitjançant la utilització d'una cadira de rodes, i han de disposar d'elements de seguretat com ara càmeres de vigilància i seguretat i dispositius convencionals d'alarma a una altura fàcilment accessible pels usuaris de cadires de rodes i amb els textos i indicacions en braille.

Als efectes de garantir la seguretat respecte de les persones amb discapacitats auditives, els ascensors han de tenir el màxim nombre de paraments comunicats visualment entre l'exterior i l'interior del cambriol, de manera que en situacions d'emergència s'evitin sensacions d'incomunicació per part de l'usuari.

Igualment, els ascensors han d'estar dotats de dispositius d'avís sonor i lluminós de parada en planta i de sistemes d'informació verbal, tots ells amb ubicació accessible.

##### 4.7.5 Plataformes elevadores.

En els casos de desnivells d'ampli gradient o en absència d'escales adaptades, s'han d'instal·lar plataformes elevadores amb la finalitat de salvar aquells, que han de tenir les dimensions adequades per a la seva utilització amb una cadira de rodes i estar proveïdes d'ancoratges, agafadors, baranes i altres elements que garanteixin la seguretat dels usuaris amb discapacitat.

### 5. Normes aplicables a interfície

A les zones d'interfície s'hi han d'implementar les mesures d'accessibilitat que facilitin solucions de continuïtat en la circulació port-vaixell, mitjançant l'establiment dels corresponents passos de vianants, baranes en corredors, escales, rampes, plataformes, elevadors o ascensors. A més han d'estar dotats de cobertes que protegeixin els usuaris contra les inclemències atmosfèriques.

Si a la interfície o als accessos per rampa als vaixells ro-pax i ferris s'utilitzen vehicles al servei de les autoritats portuàries o navilieres, aquests han de ser accessibles a les persones amb discapacitat d'acord amb el que estableixin les normes tècniques que regulen aquesta matèria.

### 6. Informació i mesures d'acompanyament

Amb la finalitat que les persones amb discapacitat puguin disposar d'una informació al més àmplia possible als efectes de senyalització d'elements i instal·lacions i en casos d'emergència, a les zones a què s'ha fet referència als articles anteriors s'ha de disposar de panells o senyalitzacions visuals o en braille, així com de sistemes de megafonia recolzats per bucles d'inducció magnètica.

A les instal·lacions portuàries i a les estacions marítimes s'ha de disposar d'un servei d'acompanyament, en suport d'aquelles persones amb discapacitat que ho sol·licitin i s'hagin de desplaçar en cadira de rodes, lliteres o que tinguin afectada la visió en més d'un 50 per cent, si aquestes persones no són acompanyades.

### 7. Gossos guia i d'assistència

En tot cas, les persones que requereixin l'acompanyament de gossos guia i d'assistència poden accedir als edificis i les instal·lacions d'ús públic dels ports i de les estacions marítimes, i s'han d'identificar els gossos amb un distintiu de caràcter oficial i acreditar el seu posseïdor, a requeriment del personal responsable, que compleixen les mesures a què estan sotmesos aquests gossos.

Als efectes del que disposa el paràgraf anterior es consideren gossos guia i d'assistència aquells que han estat ensinistrats per a l'acompanyament, la conducció i l'ajuda de les persones amb discapacitat, en escoles especialitzades i oficialment reconegudes.

En un lloc adequat de les grans instal·lacions s'ha d'habilitar un lloc perquè els gossos guia i d'assistència puguin fer les seves necessitats fisiològiques.

### 8. Situacions d'emergència. Vies d'evacuació

En els plans d'emergència dels ports i de les estacions marítimes s'han de preveure les mesures necessàries per garantir l'evacuació de les persones amb discapacitat, així com dotar les instal·lacions, els espais i els edificis portuaris i de les estacions marítimes d'ús públic dels elements que siguin necessaris per al tractament de les situacions d'emergència, d'acord amb les prescripcions que es detallen a continuació, mitjançant la formalització dels corresponents protocols d'emergència:

#### 8.1 Alarmes.

S'han d'adoptar mesures específiques per a les situacions d'emergència mitjançant la instal·lació de dispositius d'informació tant sonor com lluminós o visual per a situacions d'emergència.

Així mateix, en funció de les dimensions de les instal·lacions s'han d'instal·lar punts d'alarma degudament senyalitzats que puguin ser utilitzats per les persones amb discapacitat o pels seus acompanyants en casos d'emergència.

#### 8.2 Vies d'evacuació.

Les vies d'evacuació, tant generals com especials, si s'escau, per a les persones amb discapacitat han d'estar dotades de rampes fixes accessibles per superar els desnivells i els passadissos i les portes degudament senyalitzats mitjançant l'establiment de sortides amb senyalització fotoluminiscent.

En relació amb els ascensors que puguin estar instal·lats amb fins d'evacuació, han d'estar dotats de sistemes electrògens de funcionament automàtic, garantint que totes les seves parades i replans siguin estancs i estiguin protegits per portes contra foc i fum.

En les instal·lacions i plantes sense accés directe a l'exterior s'han d'establir àrees de rescat assistit degudament senyalitzades que han d'estar protegides contra el foc i els fums, i dotades de màscara antigàs i sistemes d'intercomunicació que permetin el contacte amb els departaments de seguretat de la instal·lació portuària.

#### 8.3 Formació del personal.

Tant per part de les autoritats portuàries com de les entitats que prestin serveis en els ports, s'han d'adoptar les mesures necessàries perquè, d'acord amb l'activitat a desenvolupar i el volum de les instal·lacions, una part del seu personal hagi rebut la formació necessària per a l'atenció ordinària a les persones amb discapacitat i fonamentalment a fi d'atendre-les en els casos d'emergències i evacuació.

### 9. Adaptabilitat dels vaixells de passatge. Normes generals

Per les administracions públiques competents en matèria de transport marítim s'han d'adoptar les mesures que siguin necessàries, sempre que això sigui factible per raó de la seguretat del vaixell, perquè les persones amb discapacitat puguin gaudir d'un accés i una estada còmodes i segures a bord dels vaixells de passatge de les classes A, B, i C, i en totes les naus de passatge de gran velocitat, d'acord amb les prescripcions que conformen els apartats següents.

#### 10. Accés als vaixells de passatge

Les autoritats portuàries i les empreses navilieres han d'adoptar les mesures i han de disposar els mitjans necessaris per garantir l'embarcament en els vaixells esmentats a l'article anterior per part de les persones amb discapacitat, en condicions adequades de seguretat, d'acord amb les prescripcions següents:

##### 10.1 Accessos per passarel·la.

Els embarcaments mitjançant la utilització de passarel·les, conforme a les característiques dels vaixells i de les zones d'embarcament dels ports, es poden fer mitjançant la utilització dels sistemes següents:

10.1.1 Passarel·les d'accés a cobertes situades a un nivell superior al del moll.

Entre la coberta de recepció del vaixell i el moll s'han de disposar trams en rampa d'una amplada suficient perquè puguin ser utilitzats per una cadira de rodes i dotades de baranes i terres no lliscants que permetin el desplaçament en condicions de seguretat; es poden utilitzar passarel·les cobertes o finger.

Alternativament, en funció de les característiques dels vaixells i dels molls, es pot instal·lar un elevador vertical de tipus ambulift, que resolgui el desnivell entre el vaixell i el moll o, tant per popa com per proa segons les característiques del vaixell, accedir a l'interior amb un vehicle accessible per a persones amb discapacitat.



10.1.2 Passarel·les d'accés a cobertes situades a un nivell inferior al del moll.

En aquest cas les mesures d'accessibilitat han de consistir en l'establiment d'una rampa fixa a un nivell pròxim al de la coberta del vaixell en comunicació amb aquesta mitjançant una passarel·la. La passarel·la ha de ser d'una amplada suficient, tenir pendent acceptable, proteccions laterals i terra no lliscant fins i tot mullat.

## 10.2 Accessos per rampa.

Quan estigui previst que les persones amb discapacitat puguin accedir al vaixell en cotxe per una rampa mòbil, s'han d'establir a la coberta destinada als cotxes durant la travessia places d'aparcament de dimensions adequades i ubicació el més pròxima possible als ascensors, en un nombre proporcional al conjunt del total de les places d'aparcament i a les característiques tècniques del vaixell.

L'embarcament dels cotxes de les persones amb discapacitat, als efectes que quedin aparcats en els llocs designats al paràgraf anterior sense que perjudiquin la resta de les operacions d'embarcament, s'ha de iniciar amb prelación al de qualsevol altre vehicle, i el seu desembarcament s'ha de produir una vegada hagi finalitzat el dels altres vehicles.

A més, en un lloc adequat i al més pròxim possible a les places abans esmentades, s'han de disposar sistemes d'intercomunicadors o intèrfons que permetin sol·licitar ajuda a la tripulació del vaixell en cas de necessitat.

## 11. Desplaçaments dins els vaixells

Els passadissos i els corredors que permetin els desplaçaments horitzontals dins el vaixell han d'estar dotats dels mitjans necessaris per superar les discontinuïtats en altura que suposin una impossibilitat de pas per a les cadires de rodes o impliquin un perill per a les persones amb discapacitat visual o que hagin d'utilitzar elements de suport per al seu desplaçament, sempre que la utilització d'aquests mitjans no afecti la seguretat estructural del vaixell, ni impliqui l'establiment d'obstacles per a les evacuacions en situacions d'emergència.

En qualsevol cas els passadissos i els corredors han de tenir terres no lliscants i estar degudament senyalitzats i marcats mitjançant sistemes lluminosos o acústics.

Als efectes de garantir els desplaçaments verticals, i d'acord amb les característiques estructurals i la seguretat del vaixell, s'han d'establir plataformes elevadores o ascensors dotats d'equipaments similars als exigits per a les instal·lacions portuàries.

## 12. Espais públics

Les instal·lacions i zones de serveis, incloses les zones comercials, recreatives i consultoris mèdics, si s'escau, s'han d'adequar als criteris d'accessibilitat següents:

12.1 Amb caràcter general han de permetre els desplaçaments amb cadires de rodes i evitar en la mesura que sigui possible, d'acord amb les característiques estructurals del vaixell, ressals i desnivells, que han d'estar suficientment indicats mitjançant la utilització de mitjans de senyalització, tant lluminosa com acústica.

12.2 Espais destinats a persones amb discapacitat que no deixin la cadira de rodes durant la travessia.

S'han d'establir zones a aquest efecte en cada sala i coberta, d'acord amb la superfície que es pugui destinar en funció del desplaçament i la seguretat del vaixell, dotats de terres no lliscants i ancoratges i cinturons de seguretat que garanteixin que la travessia es desenvolupi en unes condicions adequades de seguretat.

12.3 Espais per a persones amb discapacitat que deixin la cadira de rodes durant la travessia.

Per a les persones que, sent usuàries de cadira de rodes, la deixin, amb ajuda o sense, durant la travessia, s'han d'habilitar butaques en extrems de les files més indicades per a l'aproximació de la cadira de rodes, en un nombre adequat a cada sala i coberta. Aquestes butaques han de tenir el recolzabraços exterior abatible, per facilitar la transferència, i agafadors per auxiliar el moviment de les persones amb discapacitat. Les butaques han de tenir cinturons de seguretat de tres punts d'ancoratge i el seu nombre ha de ser d'una butaca per cada cinquanta o fracció del 50 per cent d'aquestes.

## 12.4 Lavabos col·lectius.

D'acord amb les dimensions i els paràmetres de seguretat estructural del vaixell, en els lavabos col·lectius s'ha de dotar cada bateria d'urinaris amb un d'adaptat que permeti la seva utilització per persones discapacitades, dotats dels corresponents elements de seguretat, com ara agafadors o baranatge.

Respecte als espais habilitats com a lavabos s'ha d'habilitar almenys un d'aquests habitacles de manera que es permeti la seva utilització per usuaris amb cadires de rodes, dotats dels corresponents elements de seguretat i sustentació que permeti el seu ús d'una forma segura en funció de les condicions de navegació.

## 13. Normes especials

Per a les persones sordes i amb discapacitat auditiva s'han d'adoptar les mesures adequades perquè gaudeixin dels mitjans audiovisuals i accedeixin a la informació transmesa per megafonia: bucles d'inducció magnètica, instal·lació de freqüència modulada, infrarojos, subtitulació, llengua de signes i altres mesures tècniques.

Respecte a les persones amb discapacitat visual, s'han de prendre mesures d'il·luminació, senyalització de seients en braille (si estan numerats), i dotar de les possibles ajudes tècniques que auxiliïn en la realització de la travessia.

En tot cas s'ha de permetre la utilització de gossos d'assistència amb subjecció a les normes aplicables a les instal·lacions portuàries i sempre que es respecti la normativa en matèria de sanitat exterior.

## 14. Camarots

Els camarots dels vaixells han d'estar adaptats per a la seva utilització per persones amb discapacitat, d'acord amb les normes següents:

14.1 Camarots habilitats per a persones en cadira de rodes.

En els vaixells de passatge s'ha d'habilitar un camarot de cada cent o fracció del total d'aquests, segons les disponibilitats del vaixell, per a la seva utilització per passatgers amb cadires de rodes.

Tant el camarot com el lavabo, si n'hi ha, han de ser accessibles per a persones amb discapacitat i han de contenir mobiliari, accessoris i dispositius de manipulació adequats i de color contrastat.

## 14.2 Camarots convencionals.

S'han d'habilitar amb a mínim tres camarots per al seu ús per persones amb discapacitat diferents dels usuaris de cadires de rodes.

Aquests camarots han d'estar dotats de sistemes d'aviso sonors i lluminosos, que siguin capaços d'advertir als usuaris quan es produeixin situacions d'emergència.

A més a més, si la demanda de passatgers amb discapacitat que no impliquin l'ús de cadires de rodes és

superior al nombre de camarots establert en el paràgraf anterior, s'ha de comptar amb equips portàtils sonors i lluminosos que puguin avisar sobre qualsevol situació d'emergència.

### 15. Situacions d'emergència

Amb caràcter general els manuals i procediments per a les situacions d'emergència dels vaixells que transportin passatgers s'han de complementar d'acord amb els criteris següents:

#### 15.1 Situació dels camarots.

Els camarots adaptats per a la seva utilització per usuaris amb cadires de rodes han d'estar al més pròxims possible d'un ascensor accessible que comuniqui amb les cobertes d'ús públic i al més pròxims possible als mitjans d'evacuació.

El que disposa el paràgraf anterior també és aplicable als camarots que sense estar adaptats siguin ocupats per persones amb discapacitat no usuàries de cadires de rodes.

#### 15.2 Vies d'evacuació. Àrees de rescat assistit.

En els vaixells de passatgers s'han d'habilitar vies d'evacuació accessibles, fins i tot per a passatgers usuaris de cadires de rodes, cap als punts d'abandonament del vaixell.

En els vaixells ja existents, en els quals per les seves característiques tècniques, per a la seva seguretat, sigui difícil o poc raonable l'establiment d'una via d'evacuació acceptable o segura per als usuaris amb cadires de rodes, s'hi han d'habilitar àrees de rescat assistit, amb les mateixes característiques que a les instal·lacions portuàries, per a l'espera d'un equip de rescat en condicions segures.

Les vies d'evacuació han d'estar degudament senyalitzades i indicades, i a aquest efecte s'han d'utilitzar els dispositius i els mitjans visuals i acústics que siguin necessaris.

Si les característiques del vaixell obliguen a crear una ruta o una via d'evacuació especial o diferent de les generals per a passatgers en cadira de rodes, aquesta també ha de ser senyalitzada de forma diferent, basant-se en el SIA.

#### 15.3 Alarmes accessibles.

Els dispositius per accionar una alarma han de ser accessibles per als passatgers amb qualsevol tipus de discapacitat.

#### 15.4 Senyalització i abalisament fotoluminiscent.

En els vaixells és obligatòria la senyalització i l'abalisament fotoluminiscent per auxiliar les evacuacions en situacions d'emergència.

#### 15.5 Instruccions.

La informació a les persones amb discapacitat, de manera singularitzada, de les instruccions, normes, protocols i mitjans disponibles en una situació d'emergència i/o una evacuació s'ha de donar amb els formats i els mitjans més adequats per a tots els tipus de discapacitat.

#### 15.6 Accés als mitjans de salvament.

De manera especial, s'han d'habilitar formes d'accés als mitjans de salvament del vaixell per a tots els passatgers, sigui quina sigui la seva discapacitat (sistema braille, llengua de signes, text, etc.).

### 16. Formació de les tripulacions

Les companyies marítimes han de formar la tripulació d'acord amb els protocols que a aquest efecte estableixen els organismes competents, per al tracte a les persones amb discapacitat, la seva assistència i auxili per als qui

requereixin al llarg de tota la travessia de manera especial en el camarot, els espais públics, els lavabos, i especialment en les emergències i les evacuacions. El que disposen els esmentats protocols s'ha d'incorporar a l'activitat laboral normal de la tripulació.

### 17. Mesures complementàries

17.1 De conformitat amb el que preveu el Reial decret 665/1999, de 23 d'abril, en tots els vaixells, en accedir-hi, s'ha de prendre nota de la filiació de totes les persones amb discapacitat que estiguin a bord durant la travessia amb indicació exacta de la seva ubicació. Aquestes dades han de figurar en una llista que s'ha de facilitar als membres de la tripulació tant per atendre aquests passatgers en casos d'emergència, com per poder-los localitzar ràpidament i auxiliar-los per qualsevol circumstància relacionada amb la seva discapacitat que faci necessària l'esmentada ajuda durant la navegació.

17.2 Als efectes de garantir la seguretat durant les operacions d'embarcament i la navegació, així com per facilitar el compliment de les obligacions de les navilieres tant pel que fa a la reserva de camarots, espais reservats per aparcar-hi vehicles, dotació d'equips adaptats, a més d'aquelles relacionades amb el compliment de les obligacions objecte del paràgraf anterior, les persones amb discapacitat en el moment de reservar els seus bitllets han de fer constar la seva condició i el tipus de discapacitat que pateixen, a més de la circumstància de si requereixen algun tipus d'assistència o atenció especial.

17.3 A cada vaixell i de forma proporcional a les seves característiques s'han de disposar ajudes tècniques als passatgers amb discapacitat, en especial als usuaris de cadires de rodes, com ara cadires adaptades a les condicions dels vaixells, caminadors, bastons, i a les persones sordes, o amb discapacitat auditiva, com ara despertadors i timbres, lluminosos i vibratoris, Internet, amb sistema de videoconferència, televisió amb teletext, telèfons de text, etc.

### 18. Protocols d'assistència

Els organismes competents han d'establir unes normes d'actuació i protocols que han de complir la tripulació i les persones amb discapacitat durant la travessia i en totes les situacions d'emergència.

## ANNEX III

### Condicions bàsiques d'accessibilitat relatives a les infraestructures aeroportuàries

#### 1. Condicions bàsiques de la infraestructura

1.1 L'entitat gestora de l'aeroport ha de garantir, en els terminis establerts, que totes les noves instal·lacions i equipament de les infraestructures sota la seva responsabilitat, tant a l'interior dels edificis terminals, com a l'exterior, siguin accessibles a les persones amb discapacitat i en particular a les persones que fan servir cadires de rodes, en les condicions establertes en aquest annex.

1.2 Quan les portes d'embarcament i desembarcament no estiguin comunicades mitjançant passarel·les telescòpiques amb la porta de l'aeronau, o l'embarcament i desembarcament es realitzi a nivell de la plataforma de l'aeroport, l'òrgan gestor de l'aeroport ha de proporcionar una ruta accessible a una persona amb discapacitat entre la porta d'embarcament o desembarcament i l'aeronau o el terminal.

1.3 L'entitat gestora de l'aeroport ha de garantir en els termes indicats anteriorment la interconnexió mitjançant vies accessibles entre:

- a) Els terminals de transports públics metropolitans terrestres amb els edificis terminals de l'aeroport.
- b) Els aparcaments de vehicles d'ús públic en general i els punts d'arribada o sortida.
- c) Els punts d'arribada o sortida i les instal·lacions de facturació i recollida d'equipatge.
- d) Els diferents edificis terminals que puguin donar servei a l'aeroport.
- e) Els taulells de facturació i l'aeronau, quan la porta d'embarcament se situï al mateix nivell que la porta de l'aeronau i l'embarcament es realitzi a través de passarel·les telescòpiques.
- f) Entre les portes d'arribada i les sales de recollida d'equipatge.

1.4 L'entitat gestora de l'aeroport ha de proporcionar infraestructures d'intercomunicació telefònica, accessibles en la mesura que sigui possible per a totes les discapacitats, entre determinades places d'aparcament reservades per a les persones amb discapacitat i els punts d'arribada o sortida.

1.5 L'entitat gestora de l'aeroport ha de proporcionar infraestructures d'intercomunicació i sol·licitud d'ajuda accessibles en la mesura que sigui possible per a totes les discapacitats, incloses les de telefonia, entre els punts d'arribada o sortida i les organitzacions que han de prestar-li assistència.

1.6 L'entitat gestora de l'aeroport ha de proporcionar, a més de les infraestructures indicades als apartats 1.4 i 1.5, sistemes de telecomunicació i informació accessibles als passatgers amb discapacitat auditiva i visual en els mateixos termes i condicions que a la resta dels passatgers. Quan aquesta informació no sigui accessible a través dels mitjans normalment utilitzats per al públic en general, l'entitat gestora de l'aeroport, a petició del passatger amb discapacitat, se li ha de proporcionar de manera individual.

1.7 Els transportistes aeris que disposin d'almenys dos equips automàtics d'emissió de bitllets i de facturació en un aeroport han d'adequar almenys un d'ells, en la mesura que ho permeti la tecnologia, per cada àrea de facturació, perquè pugui ser utilitzat pels passatgers amb discapacitat en les mateixes condicions que la resta dels passatgers. La seva localització s'ha de determinar en coordinació amb l'entitat gestora de l'aeroport i el comitè d'usuaris.

1.8 Així mateix els òrgans gestors dels aeroports han de garantir per a cada tipus de màquina expenedora, siguin quins siguin els seus continguts, les mateixes condicions que les esmentades a l'apartat 1.7, sempre que hi hagi un mínim de dues màquines expenedores del mateix tipus en cada àrea.

1.9 En tots els àmbits d'ús públic d'un aeroport s'han de condicionar vies d'evacuació accessibles, suficients en nombre i en proporció amb la seva mida, en la mesura que la infraestructura ho permeti; en cas que no n'hi hagi, l'ens gestor de l'aeroport ha d'arbitrar mesures d'assistència alternatives.

## 2. Condicions bàsiques del sistema d'informació i comunicació

2.1 Amb la finalitat d'assolir un sistema coordinat i integrat d'atenció a les persones amb discapacitat, l'entitat gestora de l'aeroport ha d'utilitzar en les seves comunicacions amb qualsevol dels òrgans de gestió afectats, la classificació i codis establerts en el Document 30 de la Conferència Europea d'Aviació Civil i basats principalment en la Resolució 700 i les pràctiques recomanades 1700 de la IATA.

2.2 Els transportistes aeris i els seus agents autoritzats i els operadors turístics, han de:

a) Com a mínim, a petició d'una persona amb discapacitat, proporcionar informació relativa a les condicions d'acomodació a bord d'una aeronau, inclosa la informació relativa a disponibilitat de seients i els lavabos accessibles, disponibilitat d'elements de desplaçament a bord, disponibilitat d'emmagatzematge en cabina de cadires de rodes, incloses les elèctriques, i disponibilitat de transport en cabina de gossos guia o d'assistència certificats.

b) Informar les persones amb discapacitat que ho sol·licitin sobre les condicions d'accessibilitat dels aeroports de destinació a l'estranger.

c) Disposar, en la mesura que ho permetin la tecnologia, els mitjans i els procediments de telecomunicació, que permetin a les persones amb discapacitat, i en especial per a les persones amb discapacitat visual i auditiva, poder disposar de la informació relativa als vols, comunicar-se amb ells mitjançant alguns dels mitjans telefònics i electrònics oferts per aquestes per fer reserves, rebre la confirmació d'un viatge i el corresponent document de transport, en les mateixes condicions que el públic en general.

2.3 Fins que els sistemes de telecomunicació no permetin un tracte no discriminatori, els transportistes operadors aeris i els seus agents autoritzats i els operadors turístics han d'oferir per qualsevol mitjà alternatiu un servei a les persones amb discapacitat en les mateixes condicions econòmiques i d'informació que al públic en general.

2.4 L'entitat gestora de l'aeroport ha de prendre les mesures necessàries per informar les persones amb discapacitat sobre com s'ha de procedir en la realització d'un viatge, des del moment en què necessita informació relativa a un vol, fins a la seva finalització, inclosa la reserva i l'adquisició del bitllet, l'arribada i els desplaçaments a l'interior de l'aeroport.

2.5 Els transportistes aeris espanyols han d'establir en els seus respectius manuals operatius procediments detallats relatius al servei que s'hagi de donar a les persones amb discapacitat.

2.6 La informació relativa al viatge, tant a l'aeroport com a bord de l'aeronau, ha d'estar integrada quan sigui factible en els sistemes d'informació generalment utilitzat per tots els passatgers. En cas que sigui necessari s'han de proporcionar sistemes específics per a passatgers amb dificultats auditives o visuals.

2.7 El Ministeri de Foment ha d'elaborar i distribuir a les entitats gestores dels aeroports, als operadors aeris i operadors turístics, i a les empreses de transport terrestre públic de passatgers des de i cap a l'aeroport, un quadern en què s'inclogui informació relativa a les condicions, els mitjans i els procediments necessaris per a l'atenció a les persones amb discapacitat. Ha de contenir així mateix informació perquè les persones amb discapacitat puguin programar i fer el vol.

2.8 Mitjans tècnics. Quant a les persones amb discapacitat auditiva, s'ha de procurar, en l'àmbit de la gestió aeroportuària, adoptar les mesures següents:

Alarmes d'emergència visuals i lluminoses, avisos i informació visuals mitjançant rètols i sistemes de reconeixement de veu, transcripció de missatge oral emès per megafonia a text escrit, mitjançant sistemes de reconeixement de veu.

Sistemes d'inducció magnètica (bucles magnètics), telèfons de text, vídeos subtítolats.



**ANNEX IV****Condicions bàsiques d'accessibilitat al transport per carretera****1. Infraestructures i instal·lacions fixes d'accés públic**

A les grans estacions (1.000.000 de viatgers/any i les de capital de província) són obligatòries totes les especificacions que s'inclouen. A les altres estacions només són exigibles les assenyalades amb un asterisc. La concreció dels asteriscos remet a l'annex I.

Relació de les condicions bàsiques aplicables de les del transport ferroviari:

**1. Estacions.**

1.1 Aparcaments. (\*)

1.2 Itineraris accessibles.

1.2.1 Definició.

1.2.2 Itineraris exteriors accessibles. (\*)

1.2.3 Itineraris interiors accessibles. (\*)

1.2.4 Escales fixes i rampes. (\*)

1.2.5 Escales mecàniques. (\*)

1.2.6 Rampes mecàniques/passadissos rodants. (\*)

1.2.7 Passos elevats i subterranis. (\*)

1.2.8 Ascensors d'ús públic. (\*)

1.2.9 Baranes i baranatge.

1.3 Accessos. (\*)

1.4 Lavabos. (\*)

1.5 Mobiliari, complements i elements en voladís.

1.6 Taulers de venda de bitllets, informació i atenció al client.

1.7 Màquines expenedores i altres elements interactius. (\*)

1.8 Informació visual i acústica.

1.8.1 Objecte.

1.8.2 Senyalització.

1.8.3 Informació dinàmica.

1.8.4 Pictogrames.

1.10 Accessibilitat a les vies d'evacuació. (\*)

**2. Andanes.**

S'esmenten les condicions bàsiques específiques per a les andanes d'una estació d'autobusos.

2.1 (\*) Intercomunicació. La intercomunicació de l'edifici principal fins a cadascuna de les dàrsenes i andanes s'ha de fer a través d'itineraris accessibles.

2.2 Paviment. El paviment de les superfícies trepitjables de les andanes ha de ser d'un acabat superficial anti-lliscant, fins i tot quan està mullat.

S'han d'utilitzar franges de paviment especial, d'acabat tàctil-visual, per a l'ajuda de les persones amb discapacitat intel·lectual.

2.3 (\*) Seients i suports isquiàtics. S'han de disposar seients i, especialment indicats per a aquest lloc, suports isquiàtics en nombre i lloc adequats.

El seu disseny ha de ser el normat específicament al respecte.

2.4 (\*) Enllumenat. Tota la superfície trepitjable d'aquests àmbits ha de tenir un nivell d'il·luminació d'almenys 100 lux, i a la vora de les andanes, en el lloc d'embarcament i desembarcament dels autocars, ha de ser almenys de 150 lux i amb lluminàries d'almenys 6.000° K de temperatura de color.

2.5 Senyalització i informació. S'ha de disposar dels elements normalitzats expressament per auxiliar al màxim les persones amb discapacitat visual o auditiva en la senyalització d'horaris, sortides i arribades per andanes i dàrsenes, incidències, situacions d'emergència, etc.

**2. Material mòbil**

El material mòbil ha de complir les condicions bàsiques que estableixi la normativa de la Unió Europea en la matèria, així com les corresponents disposicions de transposició i complementàries.

Condicions bàsiques d'accessibilitat a les línies regulars de transport interurbà en autobús:

1. Tots els serveis de transport públic regular permanent de viatgers d'ús general interurbans han de reunir, en totes les seves expedicions, les condicions d'accessibilitat següents:

a) Possibilitat d'adquisició electrònica de bitllets per Internet en les línies que tinguin 10 vehicles adscrits o més.

b) Reserva de places per a persones amb discapacitat pròximes als accessos al vehicle.

c) El terra del vehicle no pot ser lliscant.

d) Hi ha d'haver barres, agafadors o altres elements destinats a facilitar des de l'exterior les operacions d'accés i abandonament del vehicle. Han d'estar fortament contrastats amb la resta del vehicle.

e) Les vores dels esglaons o altres obstacles que pugui haver han d'estar adequadament senyalitzats.

f) Accés gratuït a gossos guia o d'assistència identificats d'acord amb la normativa aplicable que acompanyin invidents o persones amb una altra discapacitat.

g) Senyalització interior dels elements d'accés i abandonament del vehicle.

h) En el cas de projecció audiovisual durant l'itinerari, aquesta s'ha de proporcionar subtitulada.

i) Les ortesis i els dispositius que pugui requerir un viatger amb discapacitat s'han de transportar de manera gratuïta fins a la bodega.

2. Els serveis l'itinerari dels quals excedeixi una comunitat autònoma, a més dels requisits previstos a l'apartat anterior, han de complir en totes les seves expedicions els següents:

a) Accessibilitat per a persones que viatgin en la seva pròpia cadira de rodes, així com els mitjans necessaris per a l'accés al vehicle del viatger en la cadira.

b) Informació sonora i en text a l'interior dels vehicles quan sigui necessari informar els viatgers.

c) Reserva d'espai gratuït per als estris, ajudes, aparells o mecanismes que constitueixin una ajuda tècnica de les persones amb discapacitat.

3. En els serveis l'itinerari dels quals discorri íntegrament dins d'una comunitat autònoma o a les ciutats de Ceuta i Melilla i disposin de 10 vehicles adscrits o més, el 10% d'aquests, com a mínim ha de complir els requisits establerts a l'apartat 2.

4. En els plec de condicions de tots els concursos per a l'adjudicació de serveis regulars interurbans de transport de viatgers per carretera s'hi ha de fer constar, com a mínim, les condicions exigides en aquest annex per facilitar l'ús dels vehicles a les persones amb discapacitat.

**ANNEX V****Condicions bàsiques d'accessibilitat en el transport urbà i suburbà en autobús****1. Parades**

La presència de les parades s'ha de senyalitzar en el paviment mitjançant la col·locació d'una franja de detecció tactovisual d'estria, de 120 centímetres d'amplada amb contrast cromàtic elevat en relació amb les àrees de paviment adjacents. L'esmentada franja ha de transcórrer en sentit transversal al de la línia de marxa a través de tota l'amplada de la vorera, des de la façana, zona enjardi-

nada o la part més exterior de l'itinerari de vianants, fins a la zona de la vorada.

Els caràcters d'identificació de la línia han de tenir una altura mínima de 14 centímetres i han de contrastar amb la superfície en la qual s'inscriuin.

Els pals corresponents a les parades han de disposar d'informació sobre identificació i denominació de la línia en sistema braille.

Al costat de la vorada de la parada, s'hi ha d'instal·lar una franja tacte visual de to i color groc viu i una amplada mínima de 40 centímetres.

L'àmbit de la calçada anterior, posterior i de la mateixa parada s'ha de protegir amb elements rígids i estables que impedeixin la invasió de vehicles que indegudament obstaculitzin l'aproximació que ha de fer l'autobús perquè la rampa motoritzada arribi al punt correcte d'embarcament.

#### Marquesines.

La configuració de la marquesina ha de permetre l'accés o bé lateralment, o bé per la seva part central, amb una amplada lliure mínima de pas de 90 centímetres. Així mateix, el seu espai interior ha d'admetre la inscripció de dos cilindres concèntrics superposats lliures d'obstacles, l'inferior, des del terra fins a una altura de 25 centímetres amb un diàmetre de 150 centímetres, i el superior, fins a una altura de 210 centímetres mesurats des del terra, amb un diàmetre de 135 centímetres.

Si algun dels tancaments verticals és transparent o translúcid, aquest ha de disposar de dues bandes horitzontals entre 5 i 10 centímetres d'amplada, de colors vius i contrastats que transcorrin al llarg de tota la seva extensió, la primera de les bandes a una altura d'entre 70 i 80 centímetres, i la segona d'entre 140 i 170 centímetres, mesurades des del terra.

La informació corresponent a la identificació, denominació i esquema de recorregut de les línies ha de comptar amb la seva transcripció al sistema braille. Quan s'informi els usuaris amb una pantalla de la situació dels autobusos de les línies que passen en aquesta parada s'ha de procurar completar el dispositiu amb la informació sonora simultània, a la demanda d'un invident, amb un comandament dels utilitzats per a l'accionament de la sonorització dels senyals semafòrics; o sistema alternatiu.

S'ha de disposar almenys d'un suport isquiàtic i d'algun seient.

Els seients agrupats o individuals han de tenir recolza-brços com a mínim al lateral exterior, l'altura des del seient a terra ha de ser de  $45 \pm 2$  centímetres.

## 2. Material mòbil

### 2.1 Autobusos urbans.

#### 2.1.1 Àmbit d'aplicació.

Aquestes condicions bàsiques d'accessibilitat són aplicables als vehicles de carretera, vehicle per al transport urbà col·lectiu i de capacitat superior a nou places, inclòs el conductor.

Per a aquests vehicles, autobusos urbans, de classe I i classe A, és obligat el compliment de l'Ordre CTE/1612/2002, de 25 de juny, per la qual s'actualitzen els annexos I i II de Reial decret 2028/1986, de 6 de juny, sobre les normes per a l'aplicació de determinades directives de la CE, relatives a l'homologació de tipus de vehicles automòbils, remolcs, semiremolcs, motocicletes, ciclomotors i vehicles agrícoles, així com de parts i peces dels esmentats vehicles.

Classe I: vehicles proveïts de zones per a viatgers dret que permeten la circulació freqüent dels passatgers. Capacitat superior a 22 viatgers.

Classe A: vehicle dissenyat per al transport de viatgers drets; els vehicles d'aquesta classe porten seients i han

d'anar preparats per a viatgers drets. Capacitat no superior a 22 viatgers

#### 2.1.2 Autobusos urbans de terra baix i de classe I.

Vehicle en el qual almenys el 35 % de la superfície disponible per a viatgers drets (o de la seva secció davantera, en el cas dels vehicles articulats, o del seu pis inferior, en els vehicles de dos pisos) constitueix una superfície plana sense esglaons, amb accés com a mínim a una porta de servei.

a) L'altura des de la calçada fins al terra de l'autobús per almenys una de les portes de servei no ha de ser superior a 250 mil·límetres. Aquesta altura es pot mesurar amb el sistema d'inclinació (Kneeling) activat.

b) Hi ha d'haver una superfície lliure de seients amb capacitat per allotjar-hi almenys un passatger en cadira de rodes, el rectangle que forma aquesta superfície s'ha de posicionar amb el costat superior paral·lel a l'eix longitudinal del vehicle. En aquesta superfície no hi pot haver cap esglaó ni qualsevol altre obstacle.

La superfície d'allotjament per a una cadira de rodes ha de tenir unes dimensions mínimes de:

Longitud de 1.300 mil·límetres.

Amplada de 750 mil·límetres.

c) El passatger en cadira de rodes s'ha de posicionar, en la superfície esmentada, amb la cadira de rodes mirant cap enrere.

d) La persona viatjant en la seva cadira de rodes ha de recolzar l'esquena i el cap en un recolzament o mampara encoixinada.

Una altura mínima de 1.300 mil·límetres (per a suport d'esquena i cap) i una amplada de 300 mil·límetres (perquè la cadira es pugui aproximar per entre les seves rodes del darrere), poden servir com a orientació per dimensionar la mampara.

e) A l'espai reservat per a passatgers en cadira de rodes, s'hi ha d'instal·lar al lateral del vehicle una barra horitzontal de manera que permeti al passatger agafar-la amb facilitat.

f) L'itinerari des de la porta d'accés dels passatgers en cadira de rodes, fins a l'espai reservat, ha de ser practicable per a aquests passatgers. Per tant, en aquest itinerari no hi pot haver cap esglaó o qualsevol obstacle.

g) Sol·licitud de parada. S'ha d'instal·lar a l'interior i, a l'espai reservat per a passatgers en cadira de rodes, un polsador de sol·licitud de parada que indicarà al conductor que un passatger d'aquestes característiques vol sortir de l'autobús.

A l'exterior del vehicle, a la dreta o a l'esquerra de la porta d'accés per a passatgers en cadira de rodes, s'ha d'instal·lar un polsador.

Aquests polsadors han d'estar senyalitzats amb el símbol internacional d'accessibilitat (SIA), el pictograma interior pot servir també com a indicador de reserva de l'espai.

h) L'amplada lliure de la porta d'accés dels passatgers en cadira de rodes ha de ser més gran o igual a 900 mil·límetres. Si hi ha una barra central, almenys per un dels costats hi ha d'haver un espai lliure de 800 mil·límetres.

i) És imprescindible dotar el vehicle d'una rampa motoritzada o un elevador i un sistema d'inclinació («Kneeling») per facilitar l'accés a les persones amb mobilitat reduïda.

El pas des de la rampa fins a l'interior del vehicle no ha de tenir canvis de pendent i s'han d'evitar ressalls on s'uneixen la rampa i el terra del vehicle.

En el sistema d'inclinació lateral, s'hi ha d'instal·lar un dispositiu de seguretat que eviti que el vehicle en baixar danyi alguna part del cos de qualsevol persona.

j) Barres i agafadors. S'ha de disposar una trama completa de barres i agafadors, sense zones en què hi hagi dificultats per agafar-se.

La superfície de barres, agafadors i muntants de subjecció i ajuda en la progressió interior ha de ser d'un material antilliscant i d'un color que contrasti amb l'entorn.

S'han de fixar en els dos costats de les portes de servei barres i/o agafadors.

k) Seients reservats. Almenys quatre seients pròxims a la porta d'accés han d'estar reservats a persones amb mobilitat reduïda, no usuaris de cadires de rodes, i s'han de senyalitzar amb el pictograma normat.

Aquests seients no poden estar en els passos de rodes per l'excessiva altura.

S'han d'instal·lar agafadors a les proximitats per ajudar en les operacions de seure/aixecar-se i subjecció, així com un polsador de sol·licitud de parada.

El polsador s'ha de situar a l'abast de la mà.

Els recolzabraços, si n'hi ha, s'han de poder apartar fàcilment.

l) S'ha de fer referència mitjançant un pictograma, en un lloc visible per a tots els passatgers, l'acceptació que les persones cegues poden viatjar acompanyades del gos guia i les que tinguin altres discapacitats, amb el gos d'assistència.

m) El terra del vehicle ha de ser de materials que no produeixin reflexos i ha de ser no lliscant tant en sec com mullat.

Si l'autobús és de tipus articulat, el paviment corresponent a l'articulació ha de tenir un alt contrast en textura i color amb relació a les àrees de paviment adjacents.

n) Informació per a passatgers amb discapacitat sensorial.

Informació exterior. S'ha de disposar d'un avisador acústic i lluminós als voltants de la porta de servei d'entrada amb la finalitat de facilitar la seva localització.

L'avisador acústic ha d'indicar mitjançant veu gravada o amb qualsevol altra tècnica el número i/o la línia de l'autobús.

Informació interior. S'ha de disposar d'un dispositiu que de forma visual i sonora informi sobre la parada sol·licitada i la denominació de la pròxima parada.

Per als municipis amb un reduït nombre de vehicles i que per tant no disposen del sistema d'ajuda a l'explotació (SAE), aquest apartat n) és recomanable.

o) Condicionament exterior. El SIA, ja esmentat, s'ha de fixar a la part frontal dreta de l'autobús.

La porta que tingui els dispositius d'accés per a les persones en cadira de rodes s'ha de senyalitzar a la part exterior i interior amb l'esmentat logotip d'accessibilitat.

L'autobús ha de disposar a l'exterior de tres rètols en què es col·loqui el número que l'identifica i la línia a la qual correspon. Un a la part frontal, un altre a la del darrere i el tercer al lateral dret segons el sentit de la marxa.

p) A l'interior, la línia de cantell del terra d'accés s'ha de senyalitzar en tota la seva longitud amb una franja de 3 a 5 centímetres d'amplada i color fortament contrastat en relació amb la resta del terra.

q) La informació en els panells lluminosos interiors ha de tenir caràcters gràfics de mida segons la norma.

## 2.2 Autobusos interurbans-suburbans.

### 2.2.1 Àmbit d'aplicació.

Les presents condicions bàsiques d'accessibilitat són aplicables als vehicles de carretera, vehicles per al transport interurbà-suburbà col·lectiu i de capacitat superior a nou places, inclòs el conductor.

Per a aquests vehicles, autobusos interurbans-suburbans, de classe II, és obligatori el compliment de l'Ordre CTE/1612/2002, de 25 de juny, per la qual s'actualitzen els

annexos I i II de Reial decret 2028/1986, de 6 de juny, sobre les normes per a l'aplicació de determinades directives de la CE, relatives a l'homologació de tipus de vehicles automòbils, remolcs, semiremolcs, motocicletes, ciclomotors i vehicles agrícoles, així com de parts i peces dels esmentats vehicles.

Classe II: vehicles destinats principalment al transport de viatgers asseguts i dissenyats per permetre el transport de viatgers dret, però només al passadís o en una zona que no sobrepassi l'espai previst per a dos seients dobles. Capacitat superior a 22 viatgers.

### 2.2.2 Autobusos interurbans-suburbans de terra baix.

Les condicions bàsiques en aquests autobusos són exactament les mateixes que s'han establert per als autobusos urbans de terra baix, és a dir, les recollides als punts anteriors 2.1.2.1. a), b), c), d) e), f), g), h), i), j), k), l), m), n), o), p) i q).

### 2.2.3 Autobusos interurbans-suburbans amb esglaons.

Els autobusos que per diferents motius (itineraris o longitud inferior a 9 metres) no poden ser de terra baix han de complir les mateixes especificacions avantdites per als autobusos de terra baix excepte la i) que en aquests casos estableix una nova mesura, ja que en comptes d'una rampa motoritzada en aquests autobusos s'exigeix una plataforma elevadora.

També s'afegeix la disposició s).

Aquestes disposicions, diferents en els autobusos amb esglaons, queden així:

i) És imprescindible dotar el vehicle d'una plataforma elevadora per facilitar l'accés a les persones amb mobilitat reduïda.

r) Esglaons. L'altura del primer esglaó, l'estrep, des del paviment fins a una de les portes de servei no ha d'excedir l'altura establerta per la directiva europea. Aquesta altura es pot aconseguir un esglaó escamotejable o qualsevol altre sistema.

Els restants esglaons, en cas d'existir, han de tenir una altura també limitada.

Les contrapetges del primer i últim esglaó han d'estar senyalitzades mitjançant bandes fotoluminiscentes i d'un color que contrasti amb la superfície d'aquestes.

Les esteses han de ser d'un material no lliscant, tant quan està sec com si està mullat, de profunditat mínima segons la norma i no han de volar sobre la contrapetja. L'extrem exterior de cada empremta s'ha de senyalitzar amb bandes fotoluminiscentes d'un color que contrasti amb la seva superfície i de textura diferent.

## ANNEX VI

### Condicions bàsiques d'accessibilitat en el transport en ferrocarril metropolità

S'agrupen en aquest annex VI les condicions bàsiques d'accessibilitat dels tres sistemes de transport que poden ser part del ferrocarril metropolità: metro convencional o pesant, metro lleuger i tramvia.

Separa els tres sistemes, amb encavalcaments, la capacitat, la distància entre estacions i un traçat subterrani, mixt o superficial.

Als efectes d'accessibilitat, aquesta última gamma de situacions del traçat diferenciarà el capítol 1 d'aquest annex VI, «Estacions»; els capítols 2, «Frontera entre el material mòbil i la infraestructura» i capítol 3, «Material mòbil», són comuns a tots tres sistemes.



## 1. Estacions de ferrocarril metropolitana

A continuació s'estableixen les que s'entenen per condicions bàsiques a les estacions de metro (apartat 1.1) i posteriorment a les parades de tramvia (apartat 1.2).

Són obligatòries en la seva totalitat les següents especificacions a les estacions noves de tot tipus, i a les existents, ja siguin capçalera, de pas o final, per la qual passi més d'una línia i les que formin part d'un intercanviador.

A les estacions existents per les quals passa una sola línia són obligatòries només les disposicions assenyalades amb un asterisc.

### 1.1 Metro.

#### 1.1.1 Aparcaments.

(\*) On hi hagi una àrea d'aparcament públic específic de l'estació, i gestionat per aquesta, hi ha d'haver places d'aparcament reservades per a persones amb discapacitat, autoritzades i amb identificació. Han de tenir la pertinent senyalització horitzontal i vertical. Ha d'estar/han d'estar al voltant dels punts més pròxims possible de l'entrada accessible.

Han d'estar comunicades amb aquesta per un itinerari. Evitant que els extrems envaeixin l'itinerari de viants.

El nombre de places, senyalització, característiques i dimensions s'ha d'ajustar a la normativa específica vigent sobre aparcaments públics.

#### 1.1.2 Itineraris accessibles.

##### 1.1.2.1 Definició.

S'entén com a itinerari accessible aquell que estigui senyalitzat com a tal i que permeti l'accés a persones amb discapacitat.

1.1.2.2 Itineraris exteriors accessibles. (\*) Tots els itineraris de vianants accessibles a l'entorn immediat de l'estació han de tenir una amplada lliure mínima i una altura lliure mínimes suficients segons la norma tècnica corresponent, i no són aplicables a escales, rampes, escales mecàniques, passadissos rodants, rampes mecàniques ni ascensors o altres mitjans mecànics de comunicació vertical.

Els pendents longitudinal i transversal no han de superar el límit de la normativa específica vigent referent a aquest tema. Els paviments han de ser durs i han de tenir propietats antireflectants i no lliscants. Han de permetre el desplaçament sense ensopegades.

Els registres i les tapes d'arquetes han d'estar enrats amb el paviment. Els escocells han d'estar coberts per peces resistents llises o de reixa.

Tots els guals han de tenir la línia de contacte vorera calçada amb desnivell nul. Si no és possible, és admissible un petit desnivell sempre que es aixamfrani la vorera.

1.1.2.3 Itineraris interiors accessibles. (\*) Hi ha d'haver un itinerari de vianants interior accessible a l'estació, que ha de connectar l'accés adaptat de l'estació amb els seus punts essencials: venda de bitllets, vestíbuls i andanes.

L'estació ha de disposar dels elements necessaris (rampes, ascensors, escales mecàniques, rampes mòbils, etc.), que assegurin una correcta accessibilitat entre les andanes de totes les línies de l'estació.

(\*) El nivell d'il·luminació d'aquests itineraris interiors accessibles ha de ser almenys de 100 lux, mesurats al nivell de terra, amb una temperatura de color de les lluminàries al voltant dels 4.000° K.

El paviment dels itineraris interiors accessibles ha de ser d'un material amb acabat superficial no lliscant.

1.1.2.4 Escales fixes i rampes. (\*) Les escales que no tinguin algun dispositiu que permeti que sigui salvada per

usuaris de cadires de rodes no poden formar part d'un itinerari accessible.

Les seves característiques (mida d'esglaons, senyalització, etc.) s'han de cenyir a la normativa específica vigent.

(\*) Tota l'escala ha de tenir un nivell d'il·luminació d'almenys 150 lux mesurats a terra.

Les rampes fixes dels recorreguts principals han de complir la normativa específica vigent.

La superfície del terra ha de tenir un acabat superficial de material no lliscant, sec i mullat.

(\*) Tota la rampa ha de tenir un nivell d'il·luminació, mesurada a terra, d'almenys 150 lux.

1.1.2.5 Escales mecàniques. De la mateixa manera que s'ha assenyalat al punt 1.1.2.4 anterior, les escales mecàniques que no comptin amb un dispositiu alternatiu que permeti que sigui salvada per usuaris de cadira de rodes no poden formar part d'un itinerari accessible.

Tota escala mecànica ha de tenir almenys la longitud de tres esglaons sense pendent, tant en l'embarcament com en el desembarcament d'aquesta, i ha de complir la normativa específica vigent.

(\*) Tota l'escala ha de tenir un nivell d'il·luminació d'almenys 150 lux mesurats a terra.

S'han de marcar el cantell i els laterals de cada esglaió amb una banda de pintura groga reflectant.

1.1.2.6 Rampes mecàniques/passadissos rodants. Tota rampa mecànica o passadís rodant ha de tenir almenys una zona d'embarcament i desembarcament amb un acord entre tapis i paviment horitzontal i ha de complir la normativa específica vigent. Han de tenir baranatge lateral prolongat i contrastat de color amb l'entorn.

Les rampes mecàniques han de tenir un pendent màxim del 12 per cent.

(\*) Han de tenir un nivell d'il·luminació mínim de 150 lux, mesurats a terra, en tota la seva longitud.

1.1.2.7 Ascensors d'ús públic. (\*) Les dimensions dels ascensors que s'utilitzin com a part de l'itinerari accessible del viatger s'han de dimensionar per permetre'n l'ús a usuaris de cadires de rodes.

La resta de les especificacions s'estableixen a la corresponent normativa o manual tècnic.

1.1.2.8 Baranes i baranatge. Les escales i rampes han d'estar dotades de baranes en els dos costats i a dos nivells i contrastant el seu color amb l'entorn.

1.1.2.9 Paviments. (\*) Els paviments de tots els itineraris accessibles, interiors i exteriors, així com el de lavabos d'ús públic, han de ser d'acabat superficial no lliscant, sec i mullat. L'acabat superficial del paviment de les andanes i dels accessos a zones d'ús públic des de l'exterior ha de ser antilliscant, sec i mullat.

Segons el grau de no lliscament o antilliscament recomanat en cada cas, el paviment d'aquestes zones crítiques d'ús normal que conformen els itineraris accessibles han de presentar, per evitar el risc d'accident per lliscament produït per la presència d'agents contaminants que puguin reduir el fregament, com ara aigües sabonoses o olis, els coeficients mínims al lliscament (Rd), sec i mullat, mesurats segons la norma UNE-ENV 12633:2003, que es recullen a la taula següent:

*Valors mínims per a la caracterització de la qualitat de relliscós*

Zona	Rd (1)	Coefficient R (2)
Interiors		
Vestíbuls i passadissos	$25 \leq Rd < 35$	R9
Rampes i escales	$Rd \geq 35$	R10
Andanes		

Zona	Rd (1)	Coeficient R (2)
Protegits	Rd $\geq$ 45	R10
A la intempèrie	Rd $\geq$ 54	R11
Accessos des de l'exterior		
Vestíbuls i passadissos	Rd $\geq$ 54	R11
Rampes i escales	Rd $\geq$ 54	R11

(1) El valor de resistència al lliscament Rd es determina mitjançant l'assaig del pèndol descrit a l'annex A de la norma UNE-ENV 12633:2003 utilitzant l'escala C en proves sense desgast accelerat.

(2) El valor del coeficient R es determina per l'assaig del pla inclinat segons la norma DIN 51130.

Nota: En el cas que el paviment sigui d'un material en què la qualitat del lliscament es mesuri per la norma DIN 51130, el seu coeficient R ha de ser, com a mínim, el que recull la taula anterior.

Nota: En el cas de disposar dels dos paràmetres (Rd i R) per a un mateix paviment, s'ha d'utilitzar el més restrictiu, és a dir, el que determini un lliscament inferior.

### 1.1.3 Accessos.

(\*) Hi ha d'haver, almenys, una porta designada com a accessible d'accés a l'estació.

Les portes han d'estar destacades visualment en el pany on es trobin. A més han de ser parcialment transparents i amb bandes senyalitzadores a l'altura dels ulls.

Els passos controlats han de tenir almenys un d'ells amb un sistema tipus ganiveta, tipus guillotina o batent automàtic, amb un pas amb llum lliure, no inferior a 90 centímetres i els dispositius de manipulació dels quals han d'estar com a màxim a 115 centímetres d'altura. Si no n'hi ha, en el control s'hi ha de col·locar una portelleta amb la mateixa llum lliure mínima, d'obertura pel personal de l'estació, que garanteixi el pas d'una cadira de rodes o d'un usuari amb gos guia.

El sistema d'enllumenat exterior, dotat d'un nivell mínim d'il·luminació a l'entrada principal de 150 lux mesurats a nivell del terra. Si es requereix il·luminació artificial per assolir aquests nivells, el nivell d'il·luminació ha de ser almenys 40 lux superior als nivells d'il·luminació de l'entorn, i amb una temperatura de color més freda. S'ha d'evitar deixar espais enfosquits.

### 1.1.4 Mobiliari, complements i elements voladissos.

Tot el mobiliari, complements i elements voladissos han de contrastar amb l'entorn i han de tenir els cantells arrodonits, per evitar materials que brillin.

El mobiliari i els complements han d'estar situats on no obstrueixin el pas de persones amb discapacitat visual. Com a norma general, el mobiliari s'ha de col·locar encastat, alineat en un lateral, fora de l'itinerari de vianants i que no trenqui la franja guia, evitant la instal·lació d'aquells que siguin mòbils.

Tots els elements voladissos que estiguin per sota d'una altura de 220 centímetres, que sobresurtin més de 15 centímetres, s'han de senyalitzar mitjançant un obstacle a terra fins a una altura màxima de 25 centímetres, que pugui ser detectat pel bastó d'una persona amb discapacitat visual.

No hi ha d'haver elements penjats per sota d'una altura de 220 centímetres.

En cada àrea de descans hi ha d'haver almenys un espai dotat de seients ergonòmics, amb recolzament, i també s'hi han de col·locar suports isquiàtics.

1.1.5 Punt de venda de bitllets, informació i atenció al client.

On hi hagi taulells per a venda de bitllets, taulells d'informació i punts d'assistència al viatger, se n'ha de procu-

rar una clara identificació. Almenys un taulell per a cada funció ha de ser accessible per a les diferents discapacitats, segons la norma tècnica a aquest efecte.

1.1.6 Màquines expenedores i altres elements interactius.

(\*) Si hi ha bateries de màquines per a la mateixa funció o que expenen el mateix producte, almenys una d'elles ha de tenir les instruccions d'ús dotades de:

(\*) Rètols en braille sobre les ranures indicant la seva funció: «monedes», «bitllets», «targetes» o altres funcions pertinents.

(\*) Les pantalles han de disposar de missatges curts i fàcilment llegibles. Es recomanen les fonts de tipus Arial, mida 28. Així mateix han d'estar en alt contrast.

(\*) Els dials i les ranures s'han de situar a una altura de 95 centímetres i 120 centímetres. La recollida de bitllets o productes expesos s'ha de situar a una altura de 70 centímetres.

(\*) En cada grup de telèfons públics s'ha d'instal·lar almenys un d'ells habilitat per a persones amb discapacitat visual, amb discapacitat auditiva i amb discapacitat física. Ha d'estar senyalitzat a aquest efecte.

Les màquines expenedores s'han d'ubicar sempre en el mateix lloc per ser localitzades fàcilment.

### 1.1.7 Informació visual i acústica.

1.1.7.1 Objecte. S'ha de proporcionar de manera visual i acústica la informació bàsica per als viatgers. Es consideren informacions bàsiques les variacions d'última hora, incidències o situacions d'emergència. La informació escrita s'ha de procurar emetre-la simultàniament en una pantalla amb la llengua de signes.

La informació parlada ha de ser coherent amb la informació visual que es proporciona.

1.1.7.2 Senyalització. La informació visual ha de ser llegible en totes les condicions d'il·luminació general, ha de contrastar amb el fons sobre el qual està presentada i ha de ser coherent amb la informació parlada que es proporciona, que si tecnològicament és factible ha de ser literal i simultània.

Els elements d'informació (cartells, panells, monitors, etc.) s'han de col·locar en llocs que permetin als lectors aproximar-s'hi o allunyar-se'n tan com els exigeixi la seva discapacitat visual o física. Han d'estar il·luminats directament, sense que es produeixin reflexos a sobre d'ells, amb colors contrastats entre fons i text. Els anuncis no s'han de barrejar amb els sistemes d'informació i orientació generals.

La senyalització, els símbols i els pictogrames s'han d'utilitzar de manera coherent al llarg de tot el recorregut.

La informació amb paviment tactovisual s'ha de donar a les persones amb discapacitat visual o intel·lectual amb un el tipus d'acabat superficial i de colors adequats.

1.1.7.3 Informació dinàmica. Les pantalles d'informació dinàmica s'han de dimensionar per mostrar noms i paraules completes, i s'admeten abreviatures de fàcil comprensió. Cada nom d'estació, o paraula de missatge, s'ha de mostrar durant un mínim de 2 segons. Si s'utilitza un sistema d'informació en moviment (horitzontal o vertical), la velocitat de desplaçament no ha de ser superior a 6 caràcters per segon.

1.1.7.4 Pictogrames. No hi ha d'haver més de 3 pictogrames al costat d'una única fletxa de direcció.

En el cas que hi hagi dotacions per a persones discapacitades d'algun tipus no especificat s'ha d'incloure un signe conforme a la simbologia internacional per a la «dotació per a persones amb discapacitat» acompanyat del SIA.

A més, s'ha d'incloure el signe esmentat al costat de la informació direccional per a recorreguts i serveis accessibles per a persones en cadira de rodes, senyalització de la zona d'embarcament per a viatgers en cadira de rodes i senyalització de la zona on estiguin instal·lats bucles d'inducció.

#### 1.1.8 Andanes.

##### A. Generalitats.

(\*) L'altura de les andanes no ha de superar la del terra del tren en la posició més baixa.

La vora de les andanes ha de ser de traça recta.

##### B. Sòls.

##### B.1 Qualitat de relliscós del paviment.

(\*) S'aconsellen els acabats superficials que es relacionen, en general.

Àmbit	Tipus d'acabat superficial	Rd	R
Protegit.	No lliscant.	≥ 45	10
A la intempèrie.	Antilliscant.	≥ 54	11

Quant al color, només s'aconsella que harmonitzi i contrasti amb el de les zones especials.

##### B.2 Acabat superficial i color de zones especials.

Peça de vora. El disseny convencional i normalitzat, ranurat ha de ser correcte. Se suggereix omplir les ranures amb carborúndum. El millor color és aquell que contrasti amb el de la via.

Línia de punts de llum immediats a la peça de vora. S'aconsella instal·lar annexa a la peça de vora i cap a l'interior una línia de punts de llum, a tot el que té de llargada l'andana, que emetin lleugers espurnes davant l'arribada del tren.

(\*) Banda d'advertència de perill. Adossada a l'anterior, s'ha de col·locar una franja d'advertència de perill pròxim, de botons de color groc viu i reflectant.

Banda d'encaminament. Si entre la banda anterior i el parament de l'andana (cas de via única) o entre la banda d'advertència i el centre de l'andana hi ha espai raonable, s'ha de col·locar una banda de paviment llistat que encami per textura i color, paral·lela a la vora de l'andana, a tots els punts d'interès, amb els esquivaments necessaris.

Franges d'advertència. Davant d'aquests punts s'ha de col·locar una franja d'advertència, amb el mateix tipus de disseny superficial, llistat, paral·lel a l'objecte immediat.

(\*) Una de les més importants d'aquestes franges ha de formar l'anomenada «zona segura». Aquesta, transversal a l'andana, condueix a la «porta de servei accessible» del tren.

##### A) Panells de vora.

Se suggereix que a la vora de l'andana s'hi col·loqui un panell a tota la llargada, amb portes que obrin només quan el tren s'aturi exactament en el lloc que aparelli les portes amb les del panell de la vora.

##### B) Enllumenat.

(\*) Genèricament, l'andana ha de tenir un nivell d'il·luminació de 150 lux, amb lluminàries d'una temperatura de color del voltant dels 4.500° K. La vora de l'andana ha de tenir un nivell d'il·luminació d'almenys 200 lux i les lluminàries han de ser d'una temperatura de color del voltant dels 6.000° K.

##### C) Informació visual i sonora.

La megafonia general ha de ser suplementada lleugerament en algun punt de l'andana, amb altaveus als quals pugui acostar l'orella una persona amb hipoacúsia.

També, la megafonia es pot connectar amb un bucle d'inducció magnètica, que permeti la seva audició a les persones amb una discapacitat auditiva més severa, portadores d'audiòfon amb posició «T». Aquestes mesures han d'estar clarament identificades.

La informació visual ha de seguir les normes tècniques que fan que una persona amb discapacitat visual pugui llegir-les amb comoditat (pugui seguir-la al màxim possible per persones amb discapacitat visual).

Aquest tipus de mesures de reforç dels mitjans d'informació, i altres més específiques, s'aconsella concentrar en l'anomenada «zona segura» de cada andana, abans esmentada.

Les situacions d'emergència s'han d'advertir en tota l'estació, també a les andanes, amb els mitjans lluminosos i sonors normats.

##### D) Mobiliari.

(\*) A les andanes s'han de disposar seients i suports isquiàtics accessibles.

##### 1.1.9 Accessibilitat a les vies d'evacuació.

(\*) Les estacions de tot tipus, amb nivells d'ús públic a nivell amb el del viari, subterranis o aeris, han de contenir vies d'evacuació accessibles.

De forma prioritària, aquestes s'han de basar en rampes fixes. Si aquestes no són factibles, s'han d'instal·lar ascensors habilitats a aquest efecte, per al seu ús en situacions d'emergència, encara que puguin ser d'ús convencional en situació normal; aquesta habilitació ha de consistir a formar en les seves parades sectors d'incendi independents i disposar d'una forma d'alimentació d'energia elèctrica pròpia en situació d'emergència.

En cas de no ser tampoc factible aquesta solució, s'han d'habilitar les àrees de rescat assistit necessàries. Es tracta de recintes protegits contra el foc i el fum, i vigilades i comunicades, perquè les persones amb discapacitat puguin esperar en condicions segures el servei de rescat competent.

#### 1.2 Parades de tramvies.

##### 1.2.1 Generalitats.

(\*) La superfície de l'andana no ha d'estar a més altura que la del terra del vehicle en la posició més baixa.

(\*) El paviment ha de ser de superfície antilliscant, tant sec com mullat, i no ha de produir enlluernaments.

(\*) Les parades s'han de comunicar amb la resta del viari de vianants urbà amb un itinerari accessible.

La presència de les parades, «advertència», s'ha de senyalitzar en el paviment mitjançant la col·locació d'una franja de detecció tactovisual de textura acanalada, de 120 centímetres com a mínim d'amplada amb contrast cromàtic elevat en relació amb les àrees de paviment adjacents. Aquesta franja ha de transcórrer en sentit transversal al de la línia de marxa a través de tota l'amplada de la vorera, des de la façana, zona enjardinada o part més exterior de l'itinerari de vianants, fins a la zona de la vorera.

(\*) Al costat de la peça de vorera de l'andana, a la zona del paviment adjacent a aquest, s'hi ha d'instal·lar una franja tactovisual de botons de color groc viu reflectant. Aquesta franja ha de transcórrer sense interrupcions al llarg de tota l'andana.

Els pals corresponents a les parades han de disposar d'informació sobre identificació i denominació de la línia en sistema braille.

Si s'informa els usuaris en una pantalla de la situació dels tramvies de les línies que s'aturen en una parada s'ha de procurar completar el dispositiu amb la informació sonora simultània, a la demanda d'una persona amb discapacitat visual, amb un comandament a distància



dels utilitzats per al funcionament de la informació sonora dels semàfors, o sistema alternatiu.

### 1.2.2 Marquesines.

La configuració de la marquesina ha de permetre l'accés o bé lateralment, o bé per la part central, amb una amplada lliure mínima de pas de 90 centímetres. Així mateix, el seu espai interior ha d'admetre la inscripció de dos cilindres concèntrics superposats lliures d'obstacles, l'inferior, des del terra fins a una altura de 25 cm amb un diàmetre de 150 centímetres i el superior, fins a una altura de 210 centímetres mesurats des del terra, amb un diàmetre de 135 centímetres.

Si algun dels tancaments verticals és transparent o translúcid, aquest ha de disposar de dues bandes horitzontals entre 5 i 10 centímetres d'amplada, de colors vius i contrastats que transcorrin al llarg de tota la seva extensió, la primera de les bandes a una altura entre 70 i 80 centímetres i la segona entre 140 i 170 centímetres, mesures des del terra.

La informació corresponent a la identificació, denominació i esquema de recorregut de les línies, ha de comptar amb la seva transcripció al sistema braille.

(\*) S'ha de disposar almenys d'un suport isquiàtic i algun seient. Els seients agrupats o individuals han de tenir recolzabraços almenys al seu lateral exterior, l'altura des del seient fins al terra ha de ser de  $45 \pm 2$  centímetres.

### 1.2.3 Màquines expenedores, cancel·ladores i terminals d'informació.

La ubicació de les màquines de bitllets s'han de senyalitzar mitjançant la instal·lació al paviment d'una franja tactovisual amb contrast de color elevat, disposada en paral·lel al capdavant de la màquina, adjacent a aquesta i amb una longitud igual a l'esmentat front. L'amplada de la franja ha de ser de 120 centímetres.

(\*) Almenys una de les màquines ha de tenir les mesures d'accessibilitat per a les diferents discapacitats, descrita al punt 1.1.6 de condicions bàsiques a les estacions de metro.

Condicions bàsiques d'accessibilitat comunes als tres sistemes (metro convencional, metro lleuger i tramvia)

## 2. Frontera entre el material mòbil i l'andana

### 2.1 Distàncies òptimes.

Les distàncies òptimes recomanades en els accessos, les llacunes horitzontal i vertical, entre el material mòbil i l'andana, són:

h= Altura entre l'andana i el terra del vehicle.

s= Distància entre la vora de l'andana i la vora del vehicle.

h= Compresa entre 0 i 50 mil·límetres.

s= Compresa entre 0 i 50 mil·límetres.

### 2.2 Distàncies permeses.

Es poden permetre llacunes:

h= Compresa entre 0 i 50 mil·límetres.

s= Compresa entre 0 i 75 mil·límetres.

### 2.3 Distàncies vertical negativa.

Es recomana que la llacuna vertical no sigui negativa.

## 3. Material mòbil

Tant en el metro convencional, com en el metro lleuger, com en el tramvia, l'altura del material mòbil ha de ser similar a la de les andanes.

Aquestes condicions bàsiques són aplicables al material mòbil d'aquests tres sistemes de forma de transport del ferrocarril metropolità.

### 3.1 Porta de servei accessible.

Almenys una de les portes d'accés de cada tren o tramvia ha de garantir l'accessibilitat de les persones amb mobilitat reduïda. Ha de ser la primera del tren, immediata a la cabina del maquinista.

Utilització de paletes o rampes: en cas de llacuna horitzontal superior a 75 mil·límetres o de llacuna vertical per damunt dels 50 mil·límetres o per sota de 25 mil·límetres, ha de ser necessària la utilització de paletes o rampes motoritzades per millorar l'accés. S'han de col·locar a la porta de servei accessible.

L'amplada lliure d'aquesta porta d'accés ha de ser suficient, segons la norma tècnica a aquest efecte.

Les portes d'accés han de tenir un alt contrast cromàtic en relació amb el corresponent a la resta del vehicle.

Han d'estar proveïdes d'un dispositiu antiimmobilització.

Si és necessari un polsador per a l'obertura, aquest s'ha de situar accessible, amb alt contrast de color i detectable fàcilment per la seva forma per una persona cega.

### 3.2 Sol·licitud de parada.

La sol·licitud de parada s'ha de confirmar de forma sonora i visual.

S'ha d'instal·lar a l'interior, a l'espai reservat per a passatgers en cadira de rodes un polsador de sol·licitud de parada.

Aquests polsadors han d'estar senyalitzats visualment i tàctilment.

Amb caràcter general, tots els polsadors de sol·licitud de parada han de ser d'un color que contrasti amb la superfície a la qual estiguin fixats i han de poder ser accionats amb el palmell de la mà.

### 3.3 Barres i agafadors.

En qualsevol el tren o tramvia s'ha de disposar una trama completa de barres i agafadors, sense zones en les quals hi hagi dificultats per agafar-se.

El sistema d'ancoratge i tipus de material han d'evitar oscil·lacions.

La superfície de barres, agafadors i muntants de subjecció i ajuda en la progressió interior ha de ser d'un material antilliscant i d'un color que contrasti amb l'entorn.

S'han de fixar en els dos costats de totes les portes de servei barres i/o agafadors.

### 3.4 Seients reservats.

Almenys dos seients pròxims a la porta d'accés, per cotxe, han d'estar reservats a persones amb discapacitat no usuàries de cadires de rodes, i s'han de senyalitzar amb el pictograma corresponent.

S'han d'instal·lar agafadors a les seves proximitats per ajudar en les operacions de seure/aixecar-se i subjecció, així com un polsador de sol·licitud de parada.

Els recolzabraços, si n'hi ha, han de ser abatibles.

### 3.5 Terra del vehicle.

El terra del vehicle ha de ser de materials que no produeixin reflexos i ha de ser no lliscant tant si està sec com mullat.

### 3.6 Informació per a passatgers amb discapacitat sensorial.

#### a) Informació exterior.

S'ha de disposar d'un avisador acústic i lluminós als voltants de la porta de servei accessible amb la finalitat de facilitar-ne la localització.

b) Informació interior.

S'ha de disposar d'un dispositiu que de forma visual i sonora informi sobre la parada sol·licitada i sobre la denominació de la pròxima parada.

c) Portes.

Les portes han de contenir avisadors sonors i lluminosos d'obertura i tancament de portes, perceptibles tant des de l'interior com des de l'exterior.

### 3.7 Condicionament exterior.

El símbol internacional d'accessibilitat, ja esmentat, s'ha de fixar a la part frontal dreta del vehicle.

La «porta de servei accessible» que tingui els dispositius d'accés per a les persones en cadira de rodes, s'ha de senyalitzar a la seva part exterior i interior amb l'esmentat logotip del SIA.

El contrast s'ha d'obtenir amb la superfície en colors clars i els caràcters en colors foscos. S'ha de tenir cura que els contrastos no causin enlluernaments, com passa entre el blanc i el negre.

### 3.8 Terra.

A l'interior, la línia de vora del terra i el cantell dels esglaons, si s'escau, s'han de senyalitzar en tota la seva longitud amb una franja de color fortament contrastat en relació amb la resta del terra.

3.9 Panells lluminosos interiors. La informació als panells lluminosos interiors han de tenir caràcters gràfics segons norma tècnica específica.

### 3.10 Espai per a passatgers en cadira de rodes.

Hi ha d'haver almenys un espai lliure de seients amb capacitat per allotjar-hi almenys dos passatgers en cadira de rodes. El rectangle que forma la superfície per a cada un dels passatgers s'ha de posicionar amb el costat major paral·lel a l'eix longitudinal del vehicle. En aquesta superfície no hi pot haver cap esglaó ni cap altre obstacle.

La superfície d'allotjament per a una persona en cadira de rodes ha de tenir unes dimensions mínimes de:

Longitud: 1.300 mil·límetres.

Amplada: 800 mil·límetres.

El passatger en cadira de rodes s'ha de posicionar a la superfície esmentada, mirant cap a la part del darrere del vehicle o de front i paral·lel al lateral d'aquest, mai en posició transversal.

La persona viatjant en la seva cadira de rodes ha de recolzar esquena i cap en un recolzament o mampara encoixinada.

L'espai reservat al passatger en cadira de rodes, al lateral del vehicle, s'ha d'indicar amb un pictograma o cartell indicador.

A l'espai reservat per a passatgers en cadira de rodes, s'ha d'instal·lar al lateral del vehicle una barra horitzontal a una altura compresa entre 800/900 mil·límetres, separada almenys 40 mil·límetres, i un diàmetre comprès entre els 30/40 mil·límetres.

L'itinerari des de la porta d'accés dels passatgers en cadira de rodes, fins a l'espai reservat, ha de ser accessible.

## ANNEX VII

### Condicions bàsiques d'accessibilitat en el transport en taxi

#### 1. Parades de taxi

##### 1.1 Entorn urbà.

Les parades de taxi han d'estar unides amb l'entorn urbà a través de vies accessibles. Aquesta condició ha de ser especificada amb el detall precís en una norma tècnica

que tingui en compte les diferents formes d'embarcament d'aquests viatgers.

## 2. Taxis accessibles

### 2.1 Generalitats.

Els vehicles que prestin servei de taxi o autotaxi i que es vulguin qualificar d'accessibles, per poder transportar persones amb discapacitat, han de satisfer els requisits recollits a la Norma UNE 26.494 i les seves posteriors modificacions,

### 2.2 Mesures imprescindibles.

D'entre les condicions bàsiques, s'assenyalen les mesures imprescindibles.

#### 2.2.1 Viatger en cadira de rodes.

El vehicle ha d'estar condicionat perquè pugui entrar i sortir, així com viatjar-hi una persona en la seva pròpia cadira de rodes; tot això amb comoditat i seguretat.

Per a això el vehicle ha de disposar dels mitjans homologats i/o la transformació o reforma d'importància necessaris. Ha d'estar dotat d'un habitacle que permeti viatjar a aquest passatger de front o d'esquenes al sentit de la marxa, mai transversalment; ha de portar un recolzament amb reposacaps fix (unit permanentment a l'estructura del vehicle); ha de disposar d'ancoratge de la cadira de rodes i un cinturó de seguretat d'almenys tres punts d'ancoratge per al seu ocupant. Aquests dos últims dispositius ha de ser obligació del taxista col·locar-los, si l'usuari ho desitja.

#### 2.2.2 Altres persones.

Si l'altura entre la calçada i el marc del llindar de la porta lateral del darrere és superior a 250 mil·límetres és obligatori que porti un esglaó, amb els requisits especificats en l'avantditada norma.

Els taxis adaptats han de portar les tarifes escrites en sistema braille.

Un vehicle tipus «furgoneta» (capacitat igual a 9 places, inclòs el conductor) o un vehicle tot terreny, que per les seves característiques dimensionals podrien complir els requisits tècnics, no han de ser homologats com a autotaxis accessibles per no respondre al criteri fonamental de normalització.

## ANNEX VIII

### Condicions bàsiques d'accessibilitat en els serveis de transport especial

#### 1. Definició

Un servei de transport especial (STE) és aquell que no té totes les característiques d'un servei de transport ordinari, encara que pugui tenir-ne algunes; és a dir, regularitat, horaris, tarifació comercial i recorreguts fixos, entre d'altres.

A més, és un servei que es concep expressament per transportar els ciutadans amb una discapacitat més greu de qualsevol tipus; que per això no poden o no volen utilitzar els serveis de transport ordinari, encara que siguin accessibles. Això pot passar per la seva greu discapacitat intel·lectual o física (falta d'equilibri, de coordinació de moviments, incapacitat de manejar o valer-se d'una cadira de rodes...).

En tot cas els STE ha de tenir tarifació política.

Aquests STE es presten només amb vehicles adaptats i amb personal qualificat en tot el procés del servei: abans i durant el mateix servei.

Es poden donar els serveis, sempre a la demanda, amb antelació o sense, en grup o individual; amb vehicles de diferents capacitats, sempre automòbils, però des de

turismes fins a autobusos, passant per furgonetes, microbusos i minibusos.

L'àmbit en què poden operar els STE no té límit, perquè ha de resoldre les carències dels serveis de transport ordinari. El mínim ha de ser l'àmbit municipal, si bé a les grans ciutats aquest àmbit es pot parcel·lar. En canvi als petits nuclis de població és necessari que presti servei en àmbits mancomunats o comarcals.

Els STE s'han d'explotar mitjançant una estructura d'assistència permanent, amb mitjans humans i materials coordinats en un centre de recepció de les demandes i control dels mitjans amb els quals es respon a aquestes. El centre ha d'estar permanentment comunicat amb els vehicles del STE.

D'acord amb l'entitat del STE i els seus mitjans pot tenir serveis amb regularitat, periodicitat i recorreguts fixos. Altres poden ser creats i/o modificats pel centre organitzatiu, amb termini o instantàniament.

## 2. Infraestructura

Atès que els STE poden tenir vehicles de diferent tipus no té objecte definir condicions bàsiques per a les seves infraestructures. A més, el seu operatiu no sol tenir punts de parada fixos.

## 3. Material mòbil

El material mòbil ha de tenir unes mesures especialment estrictes d'accessibilitat.

3.1 Vehicles amb capacitat de fins a 9 places, inclòs el conductor.

Aquests vehicles, des de turismes fins a furgonetes, han de tenir com a condicions bàsiques d'accessibilitat les establertes a la Norma UNE 26.494/2004 («Vehicles de carretera. Vehicles per al transport de persones amb mobilitat reduïda. Capacitat igual o inferior a nou places, inclòs el conductor») i les seves modificacions posteriors.

3.2 Vehicles amb capacitat superior a 9 places.

Les condicions bàsiques d'accessibilitat d'aquests vehicles estan establertes a l'Ordre CTE/1612/2002, de 25 de juny, per la qual s'actualitzen els annexos I i II de Reial decret 2028/1986, de 6 de juny, sobre les normes per a l'aplicació de determinades directives de la CE, relatives a l'homologació de tipus de vehicles automòbils, remolcs, semiremolcs, motocicletes, ciclomotors i vehicles agrícoles, així com de parts i peces dels esmentats vehicles.

## ANNEX IX

### Mesures transversals

#### 1. Caràcter complementari de les mesures transversals

Les mesures que conté aquest annex són aplicables quan no se'n prevegi cap d'específica sobre la matèria a l'annex sectorial corresponent.

Es consideren condicions bàsiques d'accessibilitat i no-discriminació per a les infraestructures i serveis de petita entitat les recollides als punts 3, 4.c), 5.2.in fine, 6, 8 i 10, davant de les de gran entitat, per a les quals totes les normes d'aquest Reial decret són de compliment obligat.

#### 2. Serveis al viatger amb discapacitat

A les instal·lacions de transport públic d'entitat tal que la seva gestió ho permeti s'ha de disposar d'un servei assistencial, degudament format, per atendre les persones amb discapacitat, en el seu trànsit per la instal·lació, facilitar-los la informació que requereixin i atendre'ls en l'expedició de bitllets.

#### 3. Gossos guia i d'assistència

S'han d'habilitar en la mesura que sigui possible llocs perquè els gossos de guia i d'assistència puguin fer les seves necessitats fisiològiques.

En tots els vehicles dels serveis de transport públic han de ser acceptats els gossos guia i d'assistència degudament identificats. Han de viatjar juntament amb el seu propietari. Igualment s'ha de permetre la seva entrada i estada als edificis i dependències d'ús públic d'aquells serveis.

#### 4. Mesures d'informació

En els serveis i les instal·lacions d'una entitat tal que la seva gestió ho permeti s'han d'adoptar les mesures següents:

a) Pàgines d'Internet. Si disposa d'una pàgina o lloc d'Internet s'ha de procurar recopilar i concentrar en un enllaç tota la informació disponible que pugui ser d'utilitat per als viatgers potencials amb alguna discapacitat.

Per tal que pugui ser utilitzat correctament pel màxim nombre possible d'usuaris, incloent-hi persones amb diferents tipus de discapacitat, el contingut s'ha de presentar de manera clara, amb un llenguatge accessible i simple i amb mecanismes usuaris de navegació, segons les pautes de la Iniciativa sobre Accessibilitat a la Web (Web Accessibility Initiative, WAI, <http://www.w3.org/wai>).

b) Fullets informatius específics. S'han de posar a disposició dels possibles viatgers amb discapacitat fullets informatius, en els formats que els facin útils per al major nombre de discapacitats. Han de contenir un extracte de la informació necessària per preparar i fer el viatge en les millors condicions possibles, drets del viatger amb discapacitat, normes de seguretat, protocols, etc.

c) Altres mitjans. Si el servei de transport disposa d'altres mitjans d'informació, generals o convencionals, com ara guies impreses, aquestes han d'incloure una informació almenys bàsica sobre l'accessibilitat de les seves infraestructures, serveis disponibles, etc.

#### 5. Material auxiliar

5.1 Les instal·lacions de transport interurbà d'una entitat tal que la seva gestió ho permeti han de disposar de material auxiliar que puguin requerir les persones amb discapacitat en el seu trànsit per aquestes i en tot cas de manera imprescindible de cadires de rodes ordinàries.

5.2 En els serveis de llarga distància, quan el material mòbil ho permeti, s'ha de disposar del material auxiliar o ajudes tècniques que puguin resultar d'utilitat durant el viatge a les persones amb discapacitat.

El material auxiliar o les ajudes tècniques propietat de les persones amb discapacitat s'han d'emmagatzemar en un lloc adequat i de forma estable i segura.

#### 6. Situacions d'emergència

Els operadors de transport han d'establir dins el termini d'un any a partir de l'entrada en vigor d'aquest Reial decret el protocol i la previsió d'actuacions en les situacions d'emergència que es puguin donar en el viatge, atenent les especificitats tant de la discapacitat com de la forma i el mitjà de transport.

En les terminals de viatgers incloses en l'àmbit d'aplicació d'aquest Reial decret, sempre que això sigui possible i proporcionat, les vies d'evacuació d'ús general han de ser accessibles a totes les persones, tenint en compte la normativa de protecció contra incendis en edificis públics.



### 7. Incidències en la prestació del servei

Quan un operador hagi de resoldre una possible incidència en el seu servei que l'obligui a utilitzar un mitjà de transport de suport, ha d'organitzar l'operació considerant que els serveis extraordinaris que procedeixin s'han de prestar en condicions de dignitat i accessibilitat per als viatgers amb discapacitat, procurant en la mesura que sigui possible:

Vehicles accessibles de suport.

Mitjans per resoldre la transferència entre un possible vehicle avariats i el de suport.

Si s'escau, allotjament de suport accessible.

### 8. Dispositius d'alarma en el material mòbil

Els dispositius d'alarma d'ús públic en situacions d'emergència han de ser accessibles en qualsevol vehicle i, en la mesura que sigui possible, a les persones amb qualsevol discapacitat.

### 9. Tripulacions

Les empreses operadores que hagin de prestar atenció al passatge han d'establir processos de formació per a la tripulació a fi que puguin assistir i auxiliar els passatgers amb discapacitat, sigui quina sigui la situació.

### 10. Places reservades

En tots els mitjans de transport públic en què sigui factible hi ha d'haver places d'ocupació preferent per a persones amb discapacitat, amb les característiques que els manuals tècnics de cadascun d'ells estableixin.

S'han d'oferir places d'ocupació preferent a totes les classes. En el cas que una forma de transport només disposi de places d'ocupació preferent en classes superior (preferent, club, etc.), el viatger amb discapacitat ha de tenir dret a utilitzar-les abonant només el preu del bitllet de classe inferior (turista, etc.).

### Condicions d'atenció al viatger

En els diferents serveis de transport s'ha de disposar, segons el que estableixen el present Reial decret i els corresponents annexos, dels equips i dispositius que assegurin el viatge i l'assistència a les persones amb discapacitat en condicions de dignitat, així com de comoditat i seguretat raonables, i s'ha d'evitar la utilització, excepte en circumstàncies excepcionals, de mitjans improvisats com ara trasllat «a pols» dels viatgers amb necessitats intenses de suport (usuaris de cadires de rodes, etc.).

## CAP DE L'ESTAT

**20910** LLEI 40/2007, de 4 de desembre, de mesures en matèria de Seguretat Social. («BOE» 291, de 5-12-2007.)

JUAN CARLOS I

REI D'ESPANYA

A tots els qui vegeu i entengueu aquesta Llei.

Sapigueu: que les Corts Generals han aprovat la Llei següent i jo la sanciono.

## PREÀMBUL

En l'Acord sobre mesures en matèria de Seguretat Social, subscrit el 13 de juliol de 2006 pel Govern, la Unió General de Treballadors, la Confederació Sindical de Comissions Obreres, la Confederació Espanyola d'Organitzacions Empresarials i la Confederació Espanyola de la Petita i Mitjana Empresa, que, al seu torn, té l'origen en la Declaració per al Diàleg Social signada pels mateixos interlocutors el 8 de juliol de 2004, s'hi inclouen una sèrie de compromisos que impliquen modificacions en normes amb rang de Llei.

Prenent com a referència les prioritats marcades pel Pacte de Toledo en la seva renovació parlamentària de 2003, es reafirma la necessitat de mantenir i reforçar determinats principis bàsics en els quals s'assenta el sistema de la Seguretat Social com a objectiu per garantir l'eficàcia d'aquest i el perfeccionament dels nivells de benestar del conjunt dels ciutadans. Així, s'avança en la plasmació del principi de solidaritat i garantia de suficiència mitjançant la gradual millora i extensió de la intensitat protectora, així com en el reforçament de la unitat de caixa. També s'intensifica la contributivitat del sistema, avançant en una proporcionalitat més alta entre les cotitzacions realitzades i les prestacions obtingudes, i al mateix temps s'eviten situacions de falta d'equitat en el reconeixement d'aquestes últimes. Així mateix, es progressa en el camí ja iniciat d'afavorir la prolongació voluntària de la vida laboral més enllà de l'edat legal de jubilació, sense oblidar tampoc la necessitat de pal·liar les conseqüències negatives experimentades pels treballadors de més edat expulsats prematurament del mercat laboral. Finalment, també s'ha de destacar el propòsit de modernització del sistema en abordar les situacions creades per les noves realitats familiars. Tot això en el context de les exigències que deriven de la situació sociodemogràfica, de la qual destaquen circumstàncies com ara l'envelliment de la població, la incorporació creixent de les dones al mercat de treball i el fenomen de la immigració, així com dels criteris harmonitzadors cap als quals s'apunta en l'àmbit de la Unió Europea, amb l'objectiu de garantir la sostenibilitat financera del sistema de pensions.

La finalitat d'aquesta Llei la constitueix la necessitat de donar el suport normatiu adequat a bona part dels compromisos relatius a acció protectora inclosos en l'Acord esmentat i que afecten, substancialment, incapacitat temporal, incapacitat permanent, jubilació i supervivència.

En matèria d'incapacitat temporal, i als efectes de coordinar les actuacions dels Serveis de Salut i de l'Institut Nacional de la Seguretat Social i evitar la inseguretat jurídica que provoca la disparitat de diagnòstics d'una instància i l'altra, s'estableix un procediment mitjançant el qual l'interessat pugui expressar la disconformitat davant la inspecció mèdica respecte a l'alta mèdica formulada per l'entitat gestora, i es determinen els terminis concrets en què s'han de pronunciar les parts implicades i els criteris que s'han de seguir en cas de discrepància, garantint en tot cas la continuïtat de la protecció de l'interessat fins a la resolució administrativa final que culmini el procediment. D'altra banda, en els casos d'esgotament del període màxim de durada de la incapacitat temporal, la situació d'incapacitat permanent revisable en el termini de sis mesos, que en l'actualitat es genera, se substitueix per una nova situació en què la qualificació de la incapacitat permanent s'endarrereix pel període necessari, fins a un màxim de vint-i-quatre mesos, i es prorroguen fins a aquest moment els efectes de la incapacitat temporal.

Amb relació a la incapacitat permanent, d'una banda es flexibilitza el període mínim de cotització exigida als treballadors més joves. D'altra banda, es modi-