

Accessibilitat als serveis de bus interurbà de Catalunya



Aquesta publicació està subjecte a llicències Creative Commons Reconocimiento-NoComercial-CompartirIgual 4.0 Internacional. Per a veure una còpia d'aquesta llicència, visiteu https://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/4.0/deed.es_ES

Contacte accessibilitat@ecom.cat

V. 02.2018

A. Plantejaments generals

L'accessibilitat com a dret

L'accessibilitat és un dret humà reconegut a diferents lleis i normatives (catalanes i estatals), convencions internacionals (ONU), així com per l'Estatut d'Autonomia de Catalunya i la Constitució espanyola.

El transport públic accessible és un **element fonamental per garantir tant el dret a la mobilitat de les persones**, com el dret al desenvolupament personal i ciutadà. Influeix de forma determinant en la inclusió de les persones amb discapacitat a tots els àmbits de la vida.

És per això que cal actuar en conseqüència de les **exigències legals i els seus terminis de compliment** per fer els serveis de transport públic accessibles. Els terminis vigents (refosos al Reial Decret legislatiu 1/2013)eren:

- Infraestructures i material de transport nous: 4 de desembre de 2010.
- Infraestructures i material de transport existents: el 4 de desembre de 2017.
- Tot el material mòbil comprat després del 1995 a Catalunya, hauria de ser accessible segons el Codi d'Accessibilitat aprovat aquell any.

L'accessibilitat com a cadena

L'accessibilitat és una **cadena d'elements interrelacionats** que s'han de tractar conjuntament de manera coordinada per totes les parts implicades (tant públiques com privades), amb un diàleg obert, caràcter constructiu i una participació activa del col·lectiu de persones amb discapacitat.

Parlem **d'accessibilitat a un servei** de transport públic: adaptar la flota de busos no significa que el servei sigui accessible. Hi intervé també directament l'accessibilitat a les parades i el seu entorn, i el manteniment dels elements que permeten aquesta accessibilitat.

Si manca l'accessibilitat a algun dels punts de la cadena, tant del trajecte com dels elements que hi intervenen, el servei de transport no és accessible.

L'accessibilitat s'ha de treballar de manera transversal i integral (és a dir, **des de la perspectiva física, sensorial i cognitiva alhora**), sota els valors de l'autonomia personal i la no discriminació, tot tenint en compte la diversitat humana i revalorant-la.

B. Accions per a desenvolupar i/o fer seguiment per a la millora de l'accessibilitat als serveis de bus interurbà de Catalunya

1. Crear i implementar un protocol de manteniment dels mecanismes d'accessibilitat del material mòbil (rampes, elevadors, megafonia, pantalles informatives...)

- Tenir en compte que el factor **manteniment** de la cadena d'accessibilitat està regulat per la darrera Llei d'accessibilitat catalana de 2014 (capítol 8) i la seva manca és sancionable. Per tant, s'ha de ser conseqüent i **establir i aplicar els protocols que siguin necessaris** a tots els operadors de bus i fer-los públics per a que la ciutadania els pugui conèixer com a garantia de seguretat i qualitat del servei.
- Fer efectiu **l'obligat compliment d'aquest protocol** a través d'una instrucció emesa des de Generalitat, i a través del reglament de funcionament intern i circulars informatives des dels propis operadors de transport
- Fer seguiment de les incidències en manteniment dels elements (les més nombroses registrades a ECOM) per **detectar els factors que provoquen les averies**, i plantejar passar d'un enfocament paliatiu (amb poc resultats i poc satisfactoris) a un **enfocament preventiu**.

2. Millorar la gestió d'incidències

- Crear un **sistema àgil, clar, accessible i efectiu per gestionar les incidències** a nivell de la persona usuària del servei, amb connexió entre els operadors i l'administració, per poder fer seguiment, **detectar l'origen i plantejar accions de millora** del servei que beneficiaran tothom (tant a la ciutadania usuària com als operadors i les administracions).

3. Començar a treballar els plans d'accessibilitat al transport i incloure les parades i estacions com elements clau de l'accessibilitat del servei

- Elaborar un **llistat d'ítems consensuats amb les entitats de persones amb discapacitat i basats en la normativa actual d'accessibilitat** -catalana i estatal-, per realitzar una **diagnosi tècnica de l'accessibilitat** dels serveis de transport (des de la Generalitat, dins el marc de les seves competències, i en col·laboració amb els ens locals, entitats, etc.) i començar a **implementar els plans d'accessibilitat** obligatoris que marca la Llei catalana d'accessibilitat (tant l'actual de 2014 com l'anterior de 1991) i desenvolupar les accions d'adaptació de manera més efectiva.
- La diagnosi s'ha de fer tot prestant especial atenció a les **línies interurbanes de més volum de viatgers de fora de Barcelona ciutat** (per avançar en la disminució de les desigualtats territorials existents); els **intercanviadors** dels quals depenen grans

fluxos de mobilitat; la inclusió d'altres aspectes **de gestió o incivisme ciutadà** que afecten directament la mobilitat en transport públic i sobre el qual calen mesures concretes coordinades amb els municipis (per exemple, la permissivitat per aparcar vehicles privats al carril bus, fet que no permet la seva aproximació a la vorera).

- El llistat d'ítems i els resultats de la diagnosi **han de ser d'accés públic i gratuït per fomentar el coneixement obert sobre accessibilitat i transport públic** a Catalunya, així com per promoure les bones pràctiques en matèria de transparència i qualitat dels serveis.

4. Assegurar la formació i informació adequada del personal del servei -de conducció i altres-

Els conductors sovint no coneixen com funcionen els ancoratges per a les cadires de rodes, els elevadors o altres mecanismes que han de garantir l'accessibilitat al bus.

Per tant, es proposa:

- Crear una **'fitxa d'accessibilitat'** on s'expliqui el funcionament de les rampes i altres protocols relacionats amb l'accessibilitat (accionament del *kneeling*, megafonia, etc.). Incloure el fet que **sempre han de guardar-se al bus tots els accionaments** i eines vinculades a aquests elements (com ara, la clau de la porta lateral de l'elevador d'alguns autobusos).

- Oferir **formació específica en accessibilitat i gestió de la diversitat** al transport públic als conductors i les conductores i al personal d'atenció al públic.

- **Garantir l'atenció del personal de l'empresa de bus a la persona usuària de cadira de rodes** per facilitar elements bàsics del viatge, com són els ancoratges.

- **Consensuar criteris** unificats o protocol amb les entitats, i treballar-los conjuntament amb els operadors.

5. Informar sobre l'accessibilitat dels serveis de transport

- És imprescindible disposar d'informació sobre l'accessibilitat dels serveis de bus interurbà i **garantir que tot el que ja està adaptat es comunica adequadament per fomentar l'ús del transport públic** entre les persones amb discapacitat.

- Aquesta informació ha d'estar **exposada públicament i en format accessible** a les pàgines web de l'operador i de l'administració (per exemple, "Mou-te" de la Generalitat), a les seves corresponents aplicacions mòbils i a tot el material de difusió imprès.

- Aquesta **informació ha de ser fiable** i ha de contenir tant els paràmetres d'accessibilitat del material mòbil com de les parades, tenint en compte les mesures tècniques legals vigents així com aspectes consensuats amb les entitats del col·lectiu. Tot plegat, amb l'objectiu de garantir l'efectivitat d'aquesta mesura.

6. Avançar cap a l'eliminació de l'accessibilitat sota a demanda de 24h - 48h per garantir el dret a la mobilitat sense discriminació

- Haver de demanar un servei de bus accessible amb un mínim 48h d'antelació perquè no tota la flota estava adaptada havia de ser una mesura temporal entesa amb caràcter "pal·liatiu" fa 10 anys o més, que tampoc se sap on està regulada ni com què. En cap cas això no es pot fer permanent, donat que es **continua generant una situació de discriminació i greuge cap al col·lectiu**, i no es fomenta l'autonomia personal ni la igualtat d'oportunitats.

Amb més motiu, això no es pot donar a serveis que ja tenen combois accessibles, però en els quals l'espai reservat per a persones usuàries de cadira de rodes està envaït per seients ancorats (com ara en ALSA, línia Llivia – Barcelona).

- Per als operadors que, tot i haver exhaurit els terminis legalment establerts, no disposen encara de totes les unitats accessibles, cal **consensuar amb les entitats del col·lectiu un protocol unificat** per a totes les línies que es trobin actualment en aquesta situació de tot Catalunya, que aporti les màximes garanties a les persones usuàries del transport.

7. Actualitzar les condicions d'accessibilitat dels concursos públics i les concessions ja fetes

- **Revisar els plecs tècnics i les condicions dels contractes de les concessions fetes els darrers anys** (es té constància que molts d'ells daten de fa més de 20 anys), per tal d'actualitzar-les a la normativa i legislació vigent en quan a accessibilitat.

- Conèixer número de busos i autocars accessibles en relació a la flota existent que fa actualment serveis a Catalunya (tot **desglossant línies i operadors per territoris**), així com quan van ser adquirits. Cal recordar que des de l'entrada en vigor de l'anterior Codi d'Accessibilitat l'any 1995, a Catalunya tota unitat mòbil que s'adquirís havia d'acomplir els criteris d'accessibilitat establerts.

- Saber **per què s'ha reduït el nombre de places reservades** (de dues que exigeix el Codi d'accessibilitat a Catalunya a una del Reial Decret estatal) a molts dels busos interurbans (per exemple, Soler i Sauret, servei a Torrelles de Llobregat). Davant de la contraposició de dos textos legals, ha de prevaldre la mesura més favorable al col·lectiu de persones amb discapacitat. S'ha de tenir en compte, a més, que es tracta d'un espai de convivència del qual fan ús més persones (cotxets d'infants, carros d'anar a comprar, etc.) i que sovint això succeeix a línies on no hi ha gaire freqüència de pas (fet que empitjora la situació).

8. Garantir que tot el material mòbil de nova adquisició i els nous serveis de bus són plenament accessibles

- Totes les **línies de bus exprés.cat han d'acomplir en els seus serveis els requisits d'accessibilitat** i tota la nova normativa i legislació vigent en matèria d'igualtat d'oportunitats i no discriminació que hem esmentat. Per a aquets serveis,

donat que són de nova creació, és inconcebible -i denunciable amb sanció- l'accessibilitat sota demanda (haver de demanar bus accessible amb 24-48h d'antelació), donat que incompliria legislació.

- **Informar tots els operadors de transport d'aquesta obligatorietat legal** i fer seguiment del material que es fa servir.

- Analitzar quin és el perfil dels vehicles que els diferents operadors estan adquirint nous i quins hi ha en servei actualment, amb l'objectiu de valorar quines són les condicions tècniques que donen millors resultats en matèria d'accessibilitat -tenint en compte la diversitat humana i d'usos del transport- i eficiència del servei. Tot plegat amb l'objectiu de consensuar amb el col·lectiu **les característiques tècniques més adequades de cara a fer recomanacions per a les properes compres de material.**

9. Minimitzar les desigualtats territorials

- Com es pot abordar **el transport públic sota demanda** d'alguns municipis per garantir l'accessibilitat del servei? Són serveis de nova creació i per tant han d'acomplir amb tots els paràmetres d'accessibilitat exigibles.

10. Avançar en la regulació de buits legals per avançar en inclusió

- Treballar conjuntament i de forma coordinada, amb les entitats de persones amb discapacitat i les diferents parts i administracions implicades, en el **consens de solucions que permetin garantir l'accés al transport públic (concretament al bus urbà i interurbà) de persones usuàries de diferents productes de suport per a la mobilitat** ([scooters](#), caminadors, croses, cotxes/cadiretes d'infants amb discapacitat, etc.) per garantir el seu dret a l'ús del transport públic de forma segura i autònoma.

11. Garantir l'accessibilitat a trajectes de bus que sobrepassen els límits territorials de Catalunya

- Quina és la relació amb els **responsables de línies estatals** que fan recorreguts que passen per Catalunya i connecten punts del nostre territori (com ara Hife o Alsa)? Quina estratègia s'està fent servir per treballar l'accessibilitat?

C. Normativa i legislació aplicable en accessibilitat al transport públic

Llei 13/2014, de 30 d'octubre, d'accessibilitat. *(vigent, àmbit català)*

No conté paràmetres tècnics (mides en cm, etc.) , però sí directrius generals (terminis, etc.) i **règim sancionador**.

L'article 61 parla del control de l'accessibilitat en la concessió de visats, llicències i autoritzacions amb relació als serveis i els establiments d'ús públic. Al punt 3. C) d'aquest article es diu específicament que "Els plecs de condicions tècniques dels contractes administratius, els quals han de contenir les clàusules específiques necessàries perquè es compleixin les normes d'accessibilitat".

Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social. *(vigent, àmbit estatal)*

A nivell estatal, el 2013 es va publicar la que es coneix com "Ley General de la Discapacidad" per actualitzar i unificar moltes lleis que existien vinculades a aquesta matèria (laboral, habitatge, etc.).

Conté directrius generals, **règim sancionador i terminis** de quan han de ser les coses accessibles. A la disposició addicional tercera, hi diu que els supòsits i els terminis màxims d'exigibilitat de les condicions bàsiques d'accessibilitat i no discriminació, en tot cas, per a l'accés i la utilització dels mitjans de transport, eren el 4 de desembre de 2010 per infraestructures i material de transport nous, i el 4 de desembre de 2017 per a infraestructures i material de transport existents abans del 4 de desembre de 2010.

Real decreto 1544/2007, de 23 de noviembre, por el que se regulan las condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los modos de transporte para personas con discapacidad. *(vigent, àmbit estatal)*

Decret que desplega la LIONDAU del 2003 (actual Reial Decret Legislatiu 1/2013) en matèria específica sobre accessibilitat al transport. Els **paràmetres tècnics** que conté s'han de sumar als del Decret 135/1995 català (Codi d'accessibilitat) per implementar les mesures que més beneficiïn l'autonomia personal, la igualtat d'oportunitats i la inclusió social de les persones amb discapacitat.

Decret 135/1995, de 24 de març, de desplegament de la Llei 20/1991, de 25 de novembre, de promoció de l'accessibilitat i de supressió de barreres arquitectòniques, i d'aprovació del codi d'accessibilitat - Codi d'Accessibilitat de Catalunya (vigent, àmbit català)

Al capítol 4 parla d'accessibilitat al transport, i a l'article 34 es diu que tot el material mòbil nou ha de ser accessible des de l'entrada en vigor d'aquesta llei (any 1995). A l'article 49 parla de les competències de la Generalitat en aquesta matèria.

Els **paràmetres tècnics** que conté s'han de sumar als del Decret 1544/2007 estatal per implementar les mesures que més beneficiïn l'autonomia personal, la igualtat d'oportunitats i la inclusió social de les persones amb discapacitat.

Llei 20/1991, de 25 de novembre, de promoció de l'accessibilitat i de supressió de barreres arquitectòniques (Derogada per la Llei 13/2014, àmbit Catalunya)*

L'article 12.3 diu que "En qualsevol cas, el material de nova adquisició haurà d'estar adaptat a les mesures tècniques que s'estableixin" (les mesures tècniques de les quals parla són les que es determinen posteriorment al Decret 135/1995, el Codi d'Accessibilitat de Catalunya). A l'article 17 sobre els contractes administratius es diu que "els plecs de condicions de contractes administratius contindran clàusules d'adequació al que disposa a aquesta llei".

A l'article 15 sobre les Llicències i autoritzacions municipals es diu que "el compliment dels preceptes d'aquesta Llei serà exigible per la concessió de les preceptives llicències i autoritzacions municipals". Per tant, **qualsevol servei de transport públic creat a posterior de 1995 i qualsevol material mòbil comprat després d'aquest any, obligatòriament hauria de ser accessible.**

Material elaborat gràcies a la col·laboració de:

