

## 1. SISTEMA FERROVIARIO

La mejora de la calidad de los servicios ferroviarios de la CAPV y su conversión en alternativa capaz de competir con el vehículo privado y con otros medios de transporte público, exige la superación de las barreras que, hoy por hoy, condicionan el uso universal de este modo de transporte.

Con carácter general, a tenor del diagnóstico efectuado, se considera que:

- 1º **Los ayuntamientos deben priorizar las actuaciones dirigidas al** acondicionamiento de los **entornos peatonales** de las instalaciones.
- 2º **Se recomienda a los gestores de la infraestructura** (ADIF, FEVE, ETS-RFV):
  - La incorporación de material móvil plenamente accesible tanto en lo relativo a la relación andén-tren, como en el tránsito en el interior del vehículo y el acceso a la información y servicios prestados en la unidad móvil.
  - El acondicionamiento de los andenes para garantizar una relación andén-tren a nivel.
  - La realización de un **plan de supresión de pasos peatonales a nivel**, y la instalación o construcción de sistemas técnicos que garanticen el desplazamiento universal y seguro entre andenes.
  - La instalación de pasos a nivel de metal-caucho en las estaciones sin paso alternativo.
  - **La automatización de las puertas de acceso e interiores de las estaciones; la adaptación de las rampas y escaleras en los accesos, vestíbulos y andenes.**
  - **La implementación y la mejora de los sistemas de comunicación y señalización** en las instalaciones mediante la adopción de tecnologías innovadoras que permitan mejorar la accesibilidad para las personas con discapacidad visual y auditiva.
  - La mejora de las **condiciones de ergonomía y confort** durante toda la cadena de la accesibilidad: mobiliario, máquinas autoventa, aseos, etc.

En las fichas de síntesis que se incorporan en el [anexo I](#) de este informe se detallan con profusión las carencias detectadas y las actuaciones que en estos momentos están en ejecución, han sido proyectadas o están en fase de estudio de cada uno de los corredores ferroviarios inspeccionados. A partir del diagnóstico que la información obtenida permite realizar, se formulan las correspondientes recomendaciones específicas para cada una de las líneas estudiadas.

## 2. SISTEMA METROPOLITANO

Se proponen tres líneas de actuación para mejorar las condiciones de accesibilidad del sistema del metro de Bilbao:

**1º Se recomienda al Ayuntamiento de Bilbao a que acondicione los entornos peatonales de todas las estaciones que presentan barreras**, bien para la eliminación de las barreras físicas que condicionan el desplazamiento hacia la estación, o bien para la instalación de franjas táctiles de guiado que permita el recorrido peatonal hacia los ascensores, las rampas y las escaleras de acceso a los vestíbulos de las estaciones.

**2º Se recomienda al Consorcio de Transportes de Bizkaia el desarrollo de las actuaciones dirigidas a procurar el incremento de la funcionalidad de la red de ascensores del metro** mediante:

- La elaboración de mapas para la localización de los ascensores ubicados en la trama urbana, diseñados en un formato accesible para todos los usuarios.
- La señalización expresa y la reglamentación de las preferencias de uso por parte de las personas con movilidad reducida.
- El incremento de la capacidad de los ascensores en las estaciones de nueva construcción.

**3º Se recomienda al Consorcio de Transportes de Bizkaia la implantación de los sistemas de guiado en las instalaciones del metro basados en las nuevas tecnologías, para procurar la accesibilidad de las personas con discapacidad visual. Para ello se deberá facilitar:**

- La instalación de pavimento táctil, con bandas guía, en el recorrido que va desde el ascensor hacia los elementos y servicios del vestíbulo interior.
- La instalación de placas guía, en sistema Braille y en caracteres de altorrelieve, en las escaleras y en las rampas de acceso al andén que orienten a las personas con discapacidad visual hacia la dirección de circulación que desean tomar.
- La instalación en el andén de una señalización específica que permita a las personas con discapacidad visual reconocer durante la parada la posición del extremo de las unidades de metro más cortas.

- La instalación de franjas táctiles que orienten a las personas con discapacidad visual hacia la localización de la puerta de acceso a la unidad móvil.

### 3. SISTEMA TRANVIARIO

**1º Se recomienda a los ayuntamientos de Vitoria-Gasteiz y de Bilbao que acondicionen los entornos peatonales de acceso a las paradas mediante la instalación de franjas podo táctiles de guiado en el pavimento.**

En este sentido, se insta a las instituciones y entidades competentes a que se estudie la implantación de sistemas de guiado basados en las nuevas tecnologías –posicionamiento magnético, radiofrecuencia o guiado bluetooth–, que permitan mejorar de forma importante la accesibilidad y movilidad de las personas con discapacidad visual.

**2º Se recomienda a Euskal Trenbide Sarea que adopte las siguientes medidas para procurar la accesibilidad universal en el tranvía de Bilbao:**

- Se ha de garantizar la accesibilidad a las máquinas expendedoras de billetes y a los dispositivos de cancelación de viaje en la parada.
- Se ha de procurar que la información en la parada sea totalmente accesible.
- Se han de instalar los sistemas acústicos de posición de la puerta.
- Se han de instalar los sistemas de información en ‘Modo T’ en el interior de los tranvías.

**3º Se recomienda a Euskal Trenbide Sarea, respecto al tranvía de Vitoria-Gasteiz, que estudie posibles soluciones que garanticen la plena seguridad del usuario de silla de ruedas en el tránsito peatonal entre la marquesina y la acera.**

### 4. SISTEMA POR CARRETERA

**1º Se recomienda a los ayuntamientos que resuelvan los problemas de accesibilidad que se plantean en los itinerarios peatonales de acceso a las paradas y a las dársenas de estacionamiento de todos los servicios de autobús, tanto urbanos como interurbanos.**

**2º Se recomienda a los ayuntamientos y a las diputaciones forales que elaboren planes especiales de acondicionamiento de las paradas de autobús para garantizar su plena funcionalidad, de tal manera que se encuentran libres de obstáculos que condicionen la aproximación del vehículo a la acera, así como el tránsito y el acceso a la plataforma del vehículo desde la acera o dársena de la persona con movilidad reducida. Asimismo, se recomienda, con carácter general, la instalación de tecnologías de localización de la marquesina y de provisión de información visual y**

acústica en las paradas, además de la adaptación del mobiliario y la incorporación de apoyos isquiáticos complementarios.

**3º En relación con las terminales de autobús de las capitales de los tres territorios**, en primer lugar, cabe recordar que los equipamientos de Donostia-San Sebastián y Vitoria-Gasteiz se encuentran en una situación de provisionalidad, por cuanto los periodos de operación de ambas instalaciones se encuentran supeditados a los nuevos proyectos de estaciones intermodales. Bajo esta premisa, se ofrece una serie de recomendaciones que permitan mejorar las condiciones de uso y funcionalidad de las terminales durante la fase final de su operatividad:

- **Terminal de Donostia-San Sebastián:** Se recomienda al Ayuntamiento de Donostia-San Sebastián el acondicionamiento de las instalaciones de la terminal, con el objeto de mejorar las condiciones de accesibilidad, confort y ergonomía de los usuarios durante la espera. En particular, debemos instar a la instalación de una marquesina amplia y funcional que ofrezca al viajero resguardo, comodidad e información estática y dinámica de los servicios de transporte. A su vez, será precisa la señalización de los itinerarios guía sobre el pavimento urbano para garantizar el acceso universal a los locales comerciales de los operadores.
- **Terminal de Vitoria-Gasteiz:** Se recomienda al Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz la mejora de las condiciones de acceso a la terminal mediante el acondicionamiento de las rampas y la automatización de las puertas de entrada al edificio. Asimismo, se insta al ayuntamiento a que garantice las condiciones de seguridad y resguardo de los usuarios durante la espera y el tránsito hacia las dársenas de estacionamiento, en particular, en el punto conflictivo de la calle José Mardones, tal como se refleja en el diagnóstico realizado.
- **Terminal de Bilbao:** Se recomienda al Ayuntamiento de Bilbao que promueva un acuerdo con la sociedad explotadora de Termibus y con los operadores de transporte, para la mejora de los accesos, el acondicionamiento de los mostradores de información y venta de billetes, la locución de la salida y llegada de los servicios a través de la megafonía, y la prolongación del itinerario guía existente hacia todos los puntos de servicio e interés de la terminal.

**4º Se recomienda a los operadores de transporte** que se señalicen adecuadamente en el interior del vehículo los escalones, las puertas y plataformas de acceso; se instalen barras guía con elementos táctiles para facilitar la localización de los asientos por las personas con discapacidad visual; así como que se habilite un dispositivo de cancelación de viajes en la puerta de acceso de las personas con movilidad reducida<sup>32</sup>.

---

<sup>32</sup> La empresa y el personal de conducción tienen la obligación de facilitar el pago a los viajeros con movilidad reducida de acuerdo a lo dispuesto en el Decreto 126/2001, de 10 de julio, por el que se aprueban las Normas Técnicas sobre condiciones de accesibilidad en el transporte.

- 5º Se recomienda a los operadores de transporte** que adopten los programas de mantenimiento que sean necesarios para procurar que el parque de vehículos se encuentre en estado operativo de accesibilidad. Asimismo, se recomienda que dispongan de los planes de formación precisos para la plantilla de conductores sobre las necesidades de los viajeros con movilidad reducida.
- 6º Se recomienda al Departamento de Vivienda, Obras Públicas y Transportes que estudie la posibilidad de que, a través de la Autoridad del Transporte de Euskadi, se constituya un foro de trabajo** que integre a las administraciones concernidas en esta materia, empresas operadoras, fabricantes de vehículos, centros de investigación y usuarios, que fomente nuevas líneas de investigación para mejorar las condiciones de accesibilidad y ergonomía de los servicios de transporte por carretera con la integración de los sistemas inteligentes de transporte y de los sistemas basados en las nuevas tecnologías.
- 7º Se recomienda incrementar el presupuesto destinado a la adaptación de los vehículos de taxi a los parámetros de accesibilidad** para asegurar la cobertura poblacional mínima legalmente establecida (1/3.000 habitantes), permitiendo cumplir dicha ratio en ámbitos supramunicipales. Asimismo, se deben establecer actuaciones dirigidas a la sensibilización del colectivo de taxistas para concienciar sobre las necesidades de las personas con movilidad reducida.

## 5. SISTEMA AÉREO

- 1º En relación con las necesidades que se plantean sobre el aeropuerto de Loiu, se recomienda** el acondicionamiento con franjas táctiles de guiado de los itinerarios de acceso a la terminal y a los servicios y elementos presentes en el vestíbulo: mostradores de facturación, puntos de asistencia para las personas con movilidad reducida, aseos, etc. Asimismo, se considera preciso adaptar el mobiliario de la terminal, procurando también reservar asientos para personas con movilidad reducida tanto en el vestíbulo como en las zonas de salida.
- 2º En relación con las necesidades que se plantean sobre el aeropuerto de Hondarribia, se recomienda** el acondicionamiento con franjas táctiles de guiado de los itinerarios de acceso a la terminal y a los servicios y elementos presentes en el vestíbulo: mostradores de facturación, puntos de asistencia para las personas con movilidad reducida, aseos, etc. Asimismo, se considera preciso adaptar el mobiliario de la terminal, procurando también reservar asientos para personas con movilidad reducida tanto en el vestíbulo como en las zonas de salida.

A su vez, es necesaria la instalación de bucles de inducción magnética en los mostradores y en los puntos de información y asistencia al pasajero que faciliten el acceso a la comunicación de las personas con discapacidad auditiva.

Por último, se recomienda que se permita de nuevo el acceso a la terminal de los servicios regulares de autobús.

**3º En relación con las necesidades que se plantean sobre el aeropuerto de Foronda, se recomienda** el acondicionamiento con franjas táctiles de guiado los itinerarios de acceso a la terminal y a los servicios y elementos presentes en el vestíbulo: mostradores de facturación, puntos de asistencia para las personas con movilidad reducida, aseos, etc. Asimismo, se considera preciso adaptar el mobiliario de la terminal, procurando también reservar asientos para personas con movilidad reducida tanto en el vestíbulo como en las zonas de salida.

Se debería adquirir un vehículo ambulift que garantice la seguridad del embarque y desembarque de las personas con movilidad reducida, usuarias de sillas de ruedas.