

Proyecto de Orden de la Consejería de Vivienda y Administración Local, por la que se modifica la Norma Técnica 9 aprobada por el Decreto 13/2007, de 15 de marzo, que regula el Reglamento técnico de desarrollo en materia de promoción de la accesibilidad y supresión de barreras arquitectónicas.

En el ejercicio de las competencias atribuidas a la Comunidad de Madrid en el marco constitucional y en su Estatuto de Autonomía, se promulgó la Ley 8/1993, de 22 de junio, de Promoción de la Accesibilidad y Supresión de Barreras Arquitectónicas. Una ley, avanzada en su momento, que aunaba los principios de actuación con los parámetros técnicos básicos, con el objeto de garantizar la accesibilidad y el uso de los bienes y servicios a todas aquellas personas que se encontraran en una situación de limitación o movilidad reducida. Esta ley entiende por barrera «cualquier impedimento, traba u obstáculo que limite o impida el acceso, la libertad de movimiento, la estancia y la circulación con seguridad de las personas».

Mediante Decreto 13/2007, de 15 de marzo, se aprobó el reglamento técnico de desarrollo en materia de promoción de la accesibilidad y supresión de barreras arquitectónicas, que supuso un profundo avance en la determinación de los parámetros y normas técnicas siguiendo los criterios de diseño universal introducidos por la Ley 51/2003, de 2 de diciembre, de igualdad de oportunidades, no discriminación y accesibilidad universal de las personas con discapacidad.

Este Decreto 13/2007, de 15 de marzo, referente normativo en el ámbito nacional, incluye una serie de parámetros, entre los que se encuentra, la norma 9, relativa a los transportes públicos, que regula las infraestructuras e instalaciones fijas y sus elementos con el fin de garantizar la movilidad de las personas de forma autónoma, segura y cómoda.

La zona en que se desarrolla la actividad de las paradas de los autobuses integra una serie de funcionalidades que deben ser satisfechas, presentando las mismas una cierta complejidad que hace preciso delimitarlas con claridad para conseguir la necesaria adecuación de los diseños, las implantaciones y la explotación de los servicios de transporte en esos lugares.

En consecuencia, el objetivo básico que se persigue con la modificación de la norma aludida, es conseguir obtener la pretendida adecuación de funciones de una forma plenamente coordinada y eficaz, considerando un todo, compuesto por las infraestructuras urbanas y viarias, los autobuses, los viajeros que utilizan el servicio de transportes y el resto de las personas que transitan peatonalmente por las inmediaciones de esos ámbitos espaciales. Todos estos elementos tienen sus propias necesidades que han de ser satisfechas coordinadamente, por estar interrelacionados, en aras al buen funcionamiento de los entornos de las paradas de los autobuses en las vías públicas.

Lo que la modificación aporta es un conocimiento comprensivo de todas las necesidades existentes en los entornos de parada, para que sean atendidas debidamente. Se racionaliza de una forma estructurada todo lo necesario a fin de que no se cometan errores de diseño, ejecución y explotación en los casos en que no se tuvieron en cuenta todos los elementos relevantes. Se aclara, que la expresión «todo lo necesario» no implica novedad alguna, ni supone nuevas exigencias funcionales en materia de accesibilidad universal, pues se trata de algo que ya presentaba las mismas necesidades operativas que ahora se describen y se aclaran ordenadamente.

Al tratarse de una norma sobre accesibilidad universal, el objetivo básico que se persigue es de carácter funcional en el ámbito que le es propio a esta disciplina, no obstante lo cual, destaca su importancia en el entorno de la seguridad.

El objeto material de la modificación se concreta mediante la redacción de los textos que delimitan lo que se define como «entorno de parada», a través de la especificación de todas las funciones que lo integran y de sus interrelaciones.

Esta orden se adecúa a los principios de buena regulación previstos en el artículo 129 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas y, en particular a los principios de necesidad y eficacia, así como de proporcionalidad, seguridad jurídica, transparencia y eficiencia.

Su adecuación a los principios de necesidad y eficacia, viene justificada por el interés general de conseguir que el transporte público se realice de manera que quede garantizada la seguridad y accesibilidad de todas las personas, siendo necesaria su aprobación y su consecución mediante una serie de medidas de control y de diseño adecuadas, y es por ello por lo que se lleva a efecto esta modificación normativa de interés general como el medio más adecuado para lograr la consecución de dicho fin.

De la misma manera, esta orden se adecúa al principio de proporcionalidad, ya que contiene la regulación imprescindible y necesaria para poder garantizar la movilidad de las personas de forma autónoma, segura y cómoda, no existiendo otras medidas menos restrictivas de derechos que pudieran aprobarse, o que pudieran imponer menos obligaciones a los destinatarios de la misma.

De la misma forma, esta norma se adecua al principio de seguridad jurídica ya que su tramitación se ajusta a la legislación estatal básica y autonómica en la materia, habiendo cumplido con todos los trámites y solicitudes de informes preceptivos que exige la normativa vigente.

La tramitación de esta orden se adecúa al principio de transparencia, ya que se ha sometido la misma al trámite de audiencia e información pública a

través del Portal de Transparencia de la Comunidad de Madrid durante un plazo de quince días. Asimismo en su elaboración se ha contado con la participación y visto bueno de representantes de asociaciones de personas con discapacidad, organizaciones sindicales, ayuntamientos y otras consejerías de la Comunidad de Madrid.

Finalmente, se adecúa al principio de eficiencia, ya que esta norma no conlleva cargas administrativas innecesarias o accesorias.

Durante la tramitación de la norma se han recabado, entre otros, los siguientes informes: Informe del Consejo para la Promoción de la Accesibilidad y Supresión de Barreras, Informe de Dirección General de Igualdad, Informe de la Dirección General de Infancia, Familias y Natalidad, Informe del Consejo de Consumo e Informe de la Abogacía General de la Comunidad de Madrid.

Esta orden ha sido sometida al procedimiento previsto en la Directiva (UE) 2015/1535 del Parlamento Europeo y del Consejo de 9 de septiembre de 2015, por la que se establece un procedimiento de información en materia de reglamentaciones técnicas y de reglas relativas a los servicios de la sociedad de la información, así como a lo dispuesto en el Real Decreto 1337/1999, de 31 de julio, por el que se regula la remisión de información en materia de normas y reglamentaciones técnicas y reglamentos relativos a los servicios de la sociedad de la información.

El Decreto 13/2007, de 15 de marzo, en su disposición final primera, habilita al consejero competente en materia de Accesibilidad para dictar las disposiciones necesarias para el desarrollo y aplicación de lo dispuesto en el citado reglamento y modificar las normas técnicas a propuesta del Consejo para la Promoción de la Accesibilidad y Supresión de Barreras de la Comunidad de Madrid.

En uso de dicha atribución, se procede a adaptar las normas técnicas reguladas en la norma 9, transportes públicos, modificando el punto 1.4.2, relativo a los modos de transporte por carretera, añadiéndose nuevas definiciones y 3 nuevos apartados previos a los ya recogidos por la norma 9 en este punto y un nuevo último apartado final k), para precisar las condiciones de implantación y diseño de los entornos de paradas de transporte público por carretera.

En su virtud, y a propuesta del Consejo para la Promoción de la Accesibilidad y Supresión de Barreras de la Comunidad de Madrid, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 41.d) de la Ley 1/1983, de 13 de diciembre, de Gobierno y Administración de la Comunidad de Madrid,

DISPONE

«**Artículo único.** *Modificación del Decreto 13/2007, de 15 de marzo, del Consejo de Gobierno, por el que se aprueba el Reglamento Técnico de Desarrollo en Materia de Promoción de la Accesibilidad y Supresión de Barreras Arquitectónicas.*

El punto 1.4.2 de la norma 9, del Decreto 13/2007, de 15 de marzo, del Consejo de Gobierno, por el que se aprueba el Reglamento Técnico de Desarrollo en Materia de Promoción de la Accesibilidad y Supresión de Barreras Arquitectónicas, queda redactado de la siguiente manera:

Definición:

Se define como entorno de parada, con marquesina o poste, el espacio comprendido por los siguientes ámbitos:

- Zona usada para el tránsito peatonal de aquellos que no vayan a utilizar el servicio de transporte.
- Zona usada para el tránsito peatonal de quienes utilizan el servicio de transporte.
- Zona ocupada por los elementos físicos de la parada.
- Zona de espera.
- Zona de acceso para la entrada y salida del vehículo por sus diferentes puertas.
- Zona de maniobra del viajero con movilidad reducida para la utilización de los elementos de elevación del vehículo completamente desplegados y apoyados sobre el pavimento de la acera o plataforma.
- Zona de calzada contigua al bordillo de la acera o plataforma, situada entre esta y el vehículo.
- Zona de calzada utilizada por el vehículo para su llegada a la parada, su detención, la carga y descarga de viajeros y la salida de la misma.

Las zonas anteriores cumplen las necesarias funcionalidades requeridas para el correcto uso de las paradas y deben disponer de las condiciones adecuadas para ello, pero pueden solaparse.

El entorno de parada, esté equipado con marquesina o poste, cumplirá las siguientes condiciones:

- a) Deberá permitir la maniobrabilidad y deambulación peatonal accesibles y libres de obstáculos, así como el correcto uso y posicionamiento de todos los dispositivos y medidas de accesibilidad del vehículo, la parada y la relación entre ambos
- b) La configuración del entorno de parada en la calzada deberá permitir la aproximación entre el vehículo en la zona de sus puertas de acceso

- (entrada y salida) y el bordillo de la acera o plataforma para que no se sobrepase un ancho máximo de 25 cm en proyección horizontal. Para ello deberán tenerse en cuenta los parámetros de diseño del trazado. Así mismo, en el entorno de parada no se situarán estacionamientos de vehículos, contenedores y otros elementos que dificulten las maniobras, a fin de que se permita la aproximación requerida.
- c) Junto al bordillo del entorno de parada, se instalará una banda de pavimento tacto-visual de tono y color amarillo vivo y ancho de 40 cm. El pavimento adyacente deberá tener elevado contraste cromático con esta banda.
- d) La presencia de las paradas se señalará en el pavimento mediante la colocación de una franja de detección tacto-visual de acanaladura de 120 cm. de ancho con contraste cromático elevado en relación con las áreas de pavimento adyacentes. Dicha franja transcurrirá en sentido transversal al de la línea de marcha a través de todo el ancho de la acera, desde la fachada, zona ajardinada o parte más exterior del itinerario peatonal, hasta la zona de bordillo.
- e) Los caracteres de identificación de la línea contarán con una altura mínima de 14 cm.
- f) Los postes correspondientes a las paradas contarán con información sobre identificación y denominación de la línea en sistema Braille y caracteres gráficos en altorrelieve. La altura de colocación de esta información estará comprendida entre 100 y 175 cm. medidos desde el suelo.
- g) Las marquesinas observarán las siguientes especificaciones:
- La configuración de la marquesina deberá permitir el acceso bien lateralmente, bien por su parte central, con un ancho libre mínimo de paso 90 cm. Asimismo, su espacio interior admitirá la inscripción de dos cilindros concéntricos superpuestos libres de obstáculos. El inferior, desde el suelo hasta una altura de 30 cm., con un diámetro de 150 cm., y el superior, hasta una altura de 210 cm. medidos desde el suelo, con un diámetro de 130 cm.
 - La parte inferior del cerramiento perimetral deberá prolongarse hasta guardar una distancia con el suelo de un máximo de 25 cm.
 - Los elementos de la marquesina no presentarán cantos vivos ni aristas.
 - Si alguno de los paramentos verticales resultara transparente o traslúcido, este dispondrá de dos bandas horizontales entre 5 y 10 cm. de ancho, de colores vivos y contrastados, que transcurran a lo largo de toda su extensión; la primera de las bandas a una altura entre 100 y 120 cm. y la segunda entre 150 y 170 cm. medidos desde el suelo.
 - La información correspondiente a la identificación y denominación de la línea contará con su transcripción al sistema Braille. La altura de colocación de esta información estará comprendida entre 100 y 175 cm. medidos desde el suelo.
 - Dispondrán de, al menos, un apoyo isquiático.

- h) Al efecto de la solicitud de parada, se garantizará, mediante sistema adecuado, la comunicación entre el usuario con discapacidad visual y el conductor del servicio de transporte.
- i) En los accesos de los andenes correspondientes se colocará un plano tacto-visual o sonoro que refleje la situación las paradas, salidas y conexiones existentes.
- j) Se situarán, al menos, dos apoyos isquiáticos en los andenes.
- k) En la zona de la calzada, la señalización vertical se podrá complementar con señalización horizontal (palabra BUS, línea zig-zag, etc.) cuando resulte necesario, en función de las circunstancias concretas, para garantizar el correcto acceso, aproximación y salida del autobús a la dársena del entorno de parada.

Disposición final única. *Entrada en vigor*

La presente orden entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el Boletín Oficial de la Comunidad de Madrid.

En Madrid, a la fecha de firma.

EL CONSEJERO DE VIVIENDA Y ADMINISTRACIÓN LOCAL

DAVID PÉREZ GARCÍA