



## BORRADOR

***ORDEN de de la Consejería de Transportes, Vivienda e Infraestructuras, por la que se modifica el Decreto 13/2007, de 15 de marzo, por el que se aprueba el Reglamento Técnico de Desarrollo en materia de promoción de la Accesibilidad y Supresión de Barreras Arquitectónicas, para la introducción de las condiciones que deben cumplir las calles configuradas como plataformas únicas de tráfico compartido en el ámbito de la Comunidad de Madrid.***

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”.

Por 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 Estatal 51/2003, de Igualdad de Oportunidades, no Discriminación y Accesibilidad Universal de las Personas con Discapacidad.

Este Reglamento, referente normativo en el ámbito nacional, incluye una serie de conceptos como el itinerario, instalación o servicio adaptados. Concretamente, la Norma 2, itinerario exterior, regula los elementos de los itinerarios peatonales, para garantizar la movilidad de las personas de forma autónoma, segura y cómoda.

Esta Orden se adecua 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 las calles que se ejecuten como plataformas únicas de tráfico compartido garanticen 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.

Asimismo, se adecúa al principio de seguridad jurídica, dado que su tramitación se ajusta al procedimiento previsto en la normativa vigente de aplicación: Ley 39/2015, de 1 de octubre, del procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.

Conforme a lo dispuesto en el artículo 26.2 de Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno, no resulta exigible su sometimiento al trámite de consulta pública al tratarse de una modificación parcial que afecta a un aspecto muy concreto del Decreto 13/2007, de 15 de marzo, concretamente, se introducen solamente las condiciones que deben cumplir las calles configuradas como plataformas únicas de tráfico compartido en el ámbito de la Comunidad de Madrid.

La tramitación de esta Orden se adecúa al principio de transparencia, dado que 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.

## II

El 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 faculta, en su disposición final primera, 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 2, itinerario exterior, modificando el punto 1.4. b), relativo al pavimento de las plataformas únicas de circulación y añadiéndose un nuevo apartado 4. Plataforma única con itinerario de circulación compartida, en el que se establecen las condiciones de implantación y diseño de dichas plataformas.

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.*

La norma 2, en el punto 1.4.b), 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 redactada de la siguiente manera:

b) En las zonas en las que se comparta el tránsito peatonal y de vehículos y que estén configuradas como plataforma única de circulación con sus pavimentos enrasados, se observarán las prescripciones del apartado 4. Plataforma única con itinerario de circulación compartida, de la presente Norma 2.

Se introduce un último apartado en la Norma 2 con el siguiente contenido:

### 4. Plataforma única con itinerario de circulación compartida

Los viales configurados como plataforma única en la que se comparte el espacio entre personas y vehículos deberán cumplir las siguientes condiciones:

#### 4.1. Condiciones generales de implantación

- a) La implantación de este modelo de vía de uso compartido entre peatones y vehículos sobre una plataforma única de circulación, deberá justificarse mediante un estudio de movilidad. Dicho estudio abarcará el entorno urbano afectado por la actuación sobre la vía. El proyecto técnico que dé soporte a la ejecución de la actuación garantizará, en el momento de la puesta en servicio de la misma, el cumplimiento de las condiciones que se especifican en los apartados siguientes y con ello la accesibilidad y la seguridad de todos los usuarios del espacio público.
- b) El tránsito peatonal tendrá prioridad en toda la plataforma.
- c) Se planteará únicamente en aquellos lugares donde se justifique la conveniencia de coexistencia de tráfico rodado y el tránsito peatonal.
- d) No circularán líneas de servicio público regular colectivo de viajeros (autobuses urbanos o interurbanos).
- e) La intensidad de tráfico de vehículos ha de ser baja para garantizar el tránsito prioritario y seguro de los peatones, sin que dicha intensidad produzca alteraciones relevantes en la deambulación de los viandantes y en la ocupación preferente de estos últimos del espacio de la plataforma.
- f) En aras de la seguridad de los viandantes la velocidad máxima de circulación de los vehículos deberá acomodarse a la de deambulación de los peatones y estará, en todo caso, regulada por la señalización que se menciona en el apartado 4.2.d) de la presente Norma.

#### 4.2. Condiciones de diseño

- a) El diseño deberá garantizar en todo momento el acceso y espacio de trabajo de los servicios de emergencias y de mantenimiento.



- b) Tendrá un único sentido de circulación de vehículos excepto en calles en fondo de saco.
- c) El diseño del trazado de la plataforma única con la ubicación de arbolado, vegetación o elementos de mobiliario urbano a incorporar en la misma contribuirá a que no se supere la velocidad máxima establecida para los vehículos. A dichos efectos, se recomienda disponer estos elementos de manera que rompan la linealidad del trazado en tramos de longitud no superior a 100 metros.
- d) Los accesos a la plataforma única contarán con la señalización vertical estipulada por la normativa vigente para este tipo de vías. Asimismo, dispondrán de una zona de transición dotada de elementos que contribuyan a reducir la velocidad de los vehículos, evidencie la comprensión de la prioridad peatonal y garantice la continuidad del itinerario peatonal en las zonas de transición entre viales.
- e) El pavimento de la plataforma en la que se encuentren los itinerarios de circulación compartida no contará con diferenciación para la zona de paso de vehículos, reforzando la comprensión de la prioridad peatonal mediante la utilización de colores y texturas adecuados. En cualquier caso, no deberá asemejarse al que pudiera ser interpretado por el conductor como correspondiente a calzada.
- f) Dentro de una plataforma única en la que se comparte el espacio entre personas y vehículos, el itinerario peatonal accesible -adaptado o practicable- se situará en ambos lados de la vía, lo más próximo posible a la línea de edificación, ajardinamiento o elemento horizontal que lo materialice.

Para su diferenciación por parte de las personas con discapacidad visual, dispondrá de alguna de las siguientes alternativas:

- Instalación, en su borde exterior, a modo de delimitación respecto de la zona en la que se estime el tránsito de vehículos, bien de una franja de 40 a 60 cm de ancho de pavimento tacto visual de botonadura homologado y con alto contraste cromático respecto del adyacente, bien de elementos de arbolado o mobiliario urbano. Si la separación entre dos de estos elementos de arbolado o mobiliarios urbanos consecutivos fuera superior a 1,80 metros, habrá de instalarse entre ellos la franja de pavimento de botonadura anteriormente indicada. Dicha franja se colocará de manera continua a lo largo del itinerario con la sola interrupción en las zonas de intersección de vías que, en su caso, pudieran establecerse.
- Instalación en el pavimento, como elemento de orientación para indicar la trayectoria a seguir fuera de la que se estime para el tránsito de vehículos, de una banda de encaminamiento de pavimento tacto visual de acanaladura homologada situada en sentido longitudinal al de la marcha y con un ancho de 40 cm. Dicha banda contará con alto contraste cromático respecto al correspondiente al pavimento adyacente y se colocará de manera continua a lo largo del itinerario peatonal accesible.



CONSEJERÍA DE TRANSPORTES,  
VIVIENDA E INFRAESTRUCTURAS

**Comunidad de Madrid**



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.

Madrid, a

La Consejera de Transportes, Vivienda e Infraestructuras, ROSALÍA GONZALO LÓPEZ