



Ayuntamiento de Salamanca

# Moción al Pleno



**PSOE**

**Grupo Municipal  
Socialista en el  
Ayuntamiento de  
Salamanca**

Plaza Mayor, 1, 2ª  
37001 Salamanca  
Tel. 923 27 91 18  
923 27 91 91  
Fax 923 27 91 89  
[psoe@aytosalamanca.es](mailto:psoe@aytosalamanca.es)

## **MOCIÓN DEL GRUPO MUNICIPAL SOCIALISTA PARA ADAPTAR LAS PARADAS DE AUTOBÚS URBANO EN LA CIUDAD DE SALAMANCA Y CONVERTIRLAS EN PARADAS ACCESIBLES Y SEGURAS**

De conformidad con lo previsto en el Artículo 88 del texto de Reglamento de Organización y Funcionamiento del Ayuntamiento de Salamanca, se somete a la consideración del Pleno la siguiente moción:

### **I. EXPOSICIÓN DE MOTIVOS**

Aunque a lo largo de los años el transporte de autobús ha realizado un esfuerzo en adaptar las paradas y los vehículos para facilitar su uso, aún hoy este medio de transporte sigue siendo el que tiene más barreras. Es el medio en el que las personas se sienten menos seguras en su acceso, trayectos y en la llegada a su destino.

Las diferentes disposiciones legales están eliminando en las ciudades de forma progresiva las barreras arquitectónicas (Ley de accesibilidad, Real Decreto 505/2007, del 20 de abril), pero la escasa concreción de estas disposiciones y falta de mecanismos de control y seguimiento han obviado situaciones de especial dificultad.

La ley de movilidad accesible implica aplicar los principios de accesibilidad universal a todos los ámbitos de desenvolvimiento en condiciones de seguridad, comodidad, eficacia y autonomía, siendo el transporte una pieza clave de este concepto (Decreto 126/2001, de 10 de julio, por el que se aprueban las Normas Técnicas sobre las condiciones de accesibilidad en el Transporte).

En la ciudad de Salamanca es necesario actuar para mejorar la accesibilidad y seguridad del transporte de autobús, tanto para personas mayores, menores de edad, personas con movilidad reducida o con barreras sensoriales, psicológicas y/o cognitivas.

La empresa concesionaria del transporte urbano de Salamanca ha centrado las intervenciones de accesibilidad en la adaptación de los vehículos (rampas de acceso,



sistemas de arrodillamiento, pisos bajos o plataformas elevadoras). En el Ayuntamiento de Salamanca se ha abordado recientemente la sustitución de las marquesinas del transporte público, y si bien no conocemos aún el grado de mejora en la accesibilidad de esta intervención porque aún no son conocidos los pliegos de licitación, los cambios conocidos se centran en la estructura e información de la marquesina.

Sin embargo, los mayores problemas de accesibilidad y seguridad en el transporte urbano suelen derivarse en los accesos de entrada y salida al autobús en las paradas. El punto problemático está en la integración entre el diseño de los vehículos y las plataformas de las paradas.

En la ciudad de Salamanca hay alrededor de 300 paradas de autobús. Los dos tipos principales de paradas son aquellas destinadas al transporte urbano/metropolitano y los viajes discretos contratados. En ambas, el elemento problemático en los accesos a los autobuses es la frontera entre el vehículo y la plataforma de la parada, la zona de contacto que por distancia horizontal y vertical condiciona los movimientos básicos de embarcar y desembarcar. Esta distancia provoca dificultades de confort, posibilidad y seguridad. El diseño de paradas en el mismo nivel en los autobuses y las aceras es una característica básica para que el abordaje sea accesible, seguro y rápido.

Los diferentes tipos de paradas que existen difieren en su grado de seguridad y accesibilidad, considerándose actualmente como las más accesibles aquellas paradas que no modifican la trayectoria del autobús. Estas permiten alinearse perfectamente con la acera y además no permiten el estacionamiento de vehículos privados que impidan o molesten la maniobra. La mejor solución son las paradas en el borde de la acera ocupando un carril de circulación con plataformas de parada externa (anexo 1) o no (anexo 2). Las primeras son más eficientes porque la plataforma ocupa 2,5 metros que utilizan el posible carril de aparcamiento. Estas paradas que permiten un acceso eficiente, cómodo y seguro a todos los usuarios amplían la superficie peatonal junto a la parada, y evitan que los coches privados obstaculicen la utilización de la misma.

En cuanto a los autobuses urbanos/metropolitanos de la ciudad, la casi totalidad de las paradas no se pueden considerar ni paradas accesibles ni seguras. No tenemos ninguna con plataforma, muchas modifican la trayectoria del autobús, y casi todas permiten el estacionamiento de vehículos aunque sea punible.

Respecto a las paradas discretas, muchas de ellas se realizan en la plaza de Gabriel y Galán para excursiones, clubes deportivos, viajes de mayores y escolares. El uso de la parada es bastante profuso debido a que se necesita un lugar céntrico por ser, en su mayoría, menores de edad o personas de edad avanzada. Así, la ya comenzada obra de la zona de recepción de viajeros en la Plaza del Mercado Viejo no será una



solución por su lejanía del centro de la ciudad. En este caso, a la falta de accesibilidad de la parada se une el poco espacio disponible, llegando en ocasiones a haber 10 autobuses al mismo tiempo, lo que provoca aglomeraciones y atascos, doble estacionamiento, molestias para los vecinos al no poder apagarse los motores, situaciones de peligro por producirse el acceso y carga y descarga de equipajes en el carril de circulación.

## II. PROPUESTA DE RESOLUCIÓN

Por todo lo antes expuesto, el Grupo Municipal Socialista presenta para su aprobación por el Ayuntamiento-Pleno, la adopción de los siguientes acuerdos:

1. El Ayuntamiento de Salamanca deberá acometer el estudio urbanístico apropiado y la inversión precisa para adaptar de forma integral los accesos tanto en entrada como salida del autobús de las paradas de la ciudad a las necesidades de las personas con dificultades o con riesgo de seguridad.

2. Se acondicionarán las paradas en paralelo a la marcha del autobús, preferentemente con avances de acera de plataforma.

3. Se instalarán pavimentos podotáctiles en el entorno de los bordillos de la parada, diseñando los mismos para que haya una distancia horizontal mínima entre vehículo y parada. Estos suelos de color amarillo con botones y pavimento diferenciado de acanaladura facilitan el acceso a las personas con discapacidad.

4. Extender la longitud discrecional en la plaza Gabriel y Galán 200 metros por la avenida Mirat hacia la plaza de España para evitar las aglomeraciones de autobuses y sus problemas derivados.

En Salamanca, a 6 de marzo de 2020

José Luis Mateos Crespo  
Portavoz del Grupo Municipal Socialista

## ANEXOS



*Ilustración 1: Paradas en el borde de la acera con plataformas de avance (Barcelona)*

Extraída de: <https://www.escofet.com/productos/urban-life/movilidad/plataforma-bus>  
(último acceso: 3 de marzo de 2020)



*Ilustración 2: Paradas en el borde de la acera sin plataformas externa. Plataforma Bus encajada entre alcorques (Viladecans, Barcelona)*

Extraída de:  
[https://www.construmatica.com/construpedia/Plataforma\\_Bus\\_Accesibilidad\\_en\\_Paradas\\_de\\_Autob%C3%BAs#Gal\\_er.C3.ADa\\_de\\_fotos](https://www.construmatica.com/construpedia/Plataforma_Bus_Accesibilidad_en_Paradas_de_Autob%C3%BAs#Gal_er.C3.ADa_de_fotos) (último acceso: 3 de marzo de 2020)