



**Resolución 2015R-1595-15 del Ararteko, de 25 de noviembre de 2015, por la que se recomienda al Ayuntamiento de Donostia que revise el proyecto de arquitectura y actividad de la nueva estación de autobuses en tramitación, procurando que el diseño previsto de las dársenas garantice el principio de accesibilidad universal.**

### Antecedentes

1. La Asociación Elkartu solicita nuestra intervención con motivo de la supuesta falta de accesibilidad para las personas con movilidad reducida de la nueva Estación de autobuses que se está construyendo en Donostia-San Sebastián.

La citada Asociación señala en su escrito que a lo largo del presente año había presentado, tanto documentalmente como personalmente, en las diversas reuniones mantenidas con representantes municipales sus propuestas para garantizar el cumplimiento de la normativa vigente en materia de accesibilidad de la nueva estación de autobuses de Donostia-San Sebastián. A este respecto, manifiestan su disconformidad con las dimensiones previstas para las dársenas de la estación que no cumplen con las previsiones establecidas por la normativa vigente, impidiendo que las personas con movilidad reducida puedan embarcar y desembarcar del vehículo en condiciones de accesibilidad, seguridad y de manera autónoma.

Asimismo, nos informan de que tras hacer constar las citadas irregularidades en las 23 dársenas previstas, el 24 de agosto de 2015 han recibido una nueva propuesta por parte de la autoridad municipal en la que se prevé la reserva de dos dársenas principales accesibles y una tercera auxiliar que permitiría dar servicio a las personas con discapacidad.

2. En una primera valoración esta institución considera que la propuesta del proyecto de estación en los términos expuestos puede vulnerar los principios de accesibilidad y de diseño universal establecidos. Ello teniendo en cuenta que la vigente normativa que regula la accesibilidad en una infraestructura de nueva construcción exige un diseño que garantice el acceso al embarque y desembarque de los vehículos en condiciones de igualdad a todas las personas.
3. A la vista de ello, con fecha 23 de septiembre de 2015 nos dirigimos al Ayuntamiento de Donostia-San Sebastián para que mediante informe nos expresara su parecer motivado con respecto a la pretensión objeto de la queja.
4. Al mismo tiempo, teniendo en cuenta que las obras de la citada infraestructura iban avanzando, se consideró oportuno la celebración de una reunión en el Ayuntamiento de Donostia-San Sebastián con objeto de analizar





con mayor detalle el asunto de referencia, asistiendo a la misma representantes de la institución del Ararteko, y responsables del Departamento de Proyectos y Obras del Ayuntamiento de Donostia-San Sebastián.

5. En dicha reunión, se nos comunicó que el pliego de condiciones que había servido de base para adjudicar el contrato de construcción y gestión de la Estación de Autobuses, contemplaba la redacción del proyecto de ejecución en cuatro documentos o proyectos:
- Proyecto de desvío de servicios y pantallas
  - Proyecto de Estructura
  - Proyecto de Arquitectura y Actividad
  - Proyecto de Urbanización.

En este caso los proyectos de desvío de servicios y pantallas, así como el de Estructura, habían sido aprobados por la Junta de Gobierno Local y que eran los que se venían ejecutando.

Sin embargo, el proyecto de arquitectura y actividad, era el documento que estaba pendiente de aprobación por parte de la Junta de Gobierno Local. Ese documento cuyo objeto es, precisamente, el de definir los elementos del nuevo equipamiento, constituía el marco apropiado para analizar la accesibilidad de la estación.

Por el contrario, los representantes municipales nos avanzaron que, a su juicio, la infraestructura resultaba accesible con la reserva de una única dársena adaptada en tanto que con ello ya se garantizaba el embarque y desembarque de las personas con movilidad reducida. No obstante, nos indicaban que habían previsto en el documento definitivo que se iba a someter a su aprobación la incorporación de cinco dársenas adaptadas, tres de ellas con las medidas establecidas para un correcto embarque y desembarque de las personas con movilidad reducida y otras dos que permitirían el itinerario accesible maniobrando los autobuses marcha atrás.

Esta institución expuso que dicha medida, en tanto que la solución parcial que se pretendía adoptar, seguía sin garantizar el acceso al embarque y desembarque de los vehículos a todas las personas en condiciones de igualdad.

Por último, hemos de señalar que en dicho encuentro se acordó que la citada entidad local remitiría un nuevo informe jurídico, ampliando la documentación aportada.

En todo caso debemos poner de manifiesto que el único informe remitido por el Ayuntamiento de Donostia-San Sebastián -recibido en esa institución con fecha 13 de noviembre- ha sido remitido por el área de Proyectos y Obras del





Ayuntamiento de Donostia-San Sebastián en el que realizan las siguientes observaciones:

*“El Ayuntamiento de Donostia se encuentra inmerso en el proceso de construcción de la futura estación de autobuses de Atotxa. Con ocasión de dicha construcción, este Ayuntamiento ha mantenido diversos contactos con la asociación ELKARTU (Federación coordinadora de personas con discapacidad física de Gipuzkoa) y BEGIRIS (Asociación guipuzcoana para promover la inclusión de las personas ciegas o con baja visión), en aras a prever e incluir en este nuevo equipamiento diseños y elementos que permitan el cumplimiento de los criterios de accesibilidad universal y diseño para todas las personas. El resultado de dicha colaboración ha propiciado la inclusión durante el proceso de construcción de esta estación de diseños constructivos o elementos técnicos que garanticen el cumplimiento de esa deseada accesibilidad universal.*

*El Ayuntamiento de Donostia, tanto en lo que respecta a sus órganos de representación como al personal técnico que ha intervenido en la construcción de esta estación de autobuses, ha mostrado y aplicado un especial empeño en la consecución de un equipamiento de transporte que permita la accesibilidad de cualquier persona que desee realizar un uso del mismo. Como consecuencia de ese esfuerzo y el enriquecimiento que ha supuesto la colaboración de las asociaciones antes mencionadas, a juicio de este Ayuntamiento se ha obtenido un diseño de esa futura estación que permitirá que cualquier ciudadano pueda usar y disfrutar del mismo.*

*Como prueba de ello, le remito plano de la planta de distribución de dársenas, en el que podrá comprobar que el diseño de la planta de dársenas y andenes de la estación de autobuses permite su uso por parte de personas con diversas formas de discapacidad.*

*No obstante, y dado que la normativa sobre accesibilidad universal a aplicar resulta en ocasiones susceptible de interpretación, le agradecería que nos hiciera llegar un informe en el que consten las observaciones que a este respecto pudiera Ud. realizar. De esta forma, y en caso de existir alguna cuestión de diversa interpretación, el Ayuntamiento de Donostia podría conocer, exactamente, aquellos específicos elementos constructivos y los específicos preceptos normativos sobre los que el Ararteko realiza una divergente interpretación de la norma.*

*Ello permitiría una efectiva colaboración entre instituciones con el claro objetivo de dotar a la ciudad de Donostia de una estación de autobuses que garantice el uso y disfrute del mismo a la totalidad de la población.”*





6. Para completar dicha información, hemos de acudir a la información facilitada por los responsables municipales a través de los medios de comunicación (artículo recogido en el Diario Vasco de fecha 12 de noviembre de 2015).

En este sentido, podemos constatar que el Ayuntamiento de Donostia-San Sebastián, a lo largo de estos últimos meses, tras advertir que en el proyecto de la nueva estación de autobuses se distribuían las dársenas sin garantizar de forma adecuada la accesibilidad realiza varias propuestas. En un primer momento establece la posibilidad de la reserva de dos dársenas principales accesibles y una tercera auxiliar que permitiría dar servicio a las personas con discapacidad. En una segunda ocasión, se habla ya de cinco dársenas posibles (de un total de 23), las referidas más dos dársenas en las que los autobuses accederían maniobrando marcha atrás. Y una última propuesta definitiva (*“en un último movimiento de última hora pactado con la empresa concesionaria”*) en la que se prevén, según informan los responsables municipales y, se puede observar en el plano de distribución que se nos ha facilitado, **nueve** dársenas accesibles (de un total de 21), cinco de ellas con las dimensiones ajustadas a la norma, y cuatro, en los que los autobuses accederían maniobrando marcha atrás.

### Consideraciones

1. Dentro de nuestro ámbito autonómico la Ley 20/1997, para la promoción de la accesibilidad (LPA), recoge las medidas que se deben adoptar para garantizar la accesibilidad al medio físico y a la comunicación a todas las personas de nuestra Comunidad, y de una manera especial las medidas de acción positiva encaminadas a favorecer la integración de aquellas personas que por razones diversas presentan algún tipo de discapacidad y, que las sitúan en condiciones de desigualdad social, circunstancias que constituyen elementos fundamentales para posibilitar el disfrute por toda la ciudadanía de unos derechos definidos como básicos.

En este sentido, el artículo 1 de la LPA obliga a los poderes públicos a la adopción de las medidas de acción positiva necesarias para garantizar “la accesibilidad del entorno urbano, de los espacios públicos, de los edificios, de los medios de transporte y de los sistemas de comunicación para su uso y disfrute de forma autónoma por todas las personas y en particular por aquellas con movilidad reducida, dificultades de comunicación o cualquier otra limitación psíquica o sensorial, de carácter temporal o permanente.”

Por ello, con base en este **principio de accesibilidad universal**, esta norma se constituye en el marco de referencia para coordinar la acción de los poderes públicos a través de la adopción de las medidas de acción positiva que garanticen los principios básicos de igualdad de oportunidades, recogidos en el ordenamiento internacional, así como el principio de igualdad recogido en el artículo 14 del texto constitucional y en el artículo 9 del Estatuto de





Autonomía, en el desarrollo y ejecución de las competencias atribuidas a la CAV en materias tales como la ordenación del territorio, el urbanismo, la vivienda y el transporte.

El artículo 5 de la LPA, establece las disposiciones generales sobre la accesibilidad en el transporte, en los siguientes términos:

*“1.- Los transportes públicos de viajeros competencia de las Administraciones públicas vascas garantizarán su accesibilidad en los términos previstos en la presente ley y en sus normas de desarrollo.*

*2.- El material de nueva adquisición destinado al transporte público de viajeros deberá ajustarse a las condiciones técnicas dictadas reglamentariamente, compatibles con los objetivos de la presente ley.*

*3.- Los edificios e instalaciones destinadas al transporte público de viajeros dispondrán de sistemas adecuados de información y comunicación acústica, visual y sensorial que garanticen su utilización autónoma y en las debidas condiciones de seguridad por todas las personas.*

*4.- Las Administraciones públicas competentes en materia de transporte adoptarán las medidas oportunas para la progresiva adaptación de los transportes públicos, así como de los edificios, servicios, instalaciones y mobiliario vinculado a los mismos, a las prescripciones de la presente ley y de sus normas de desarrollo.*

*5.- Las Administraciones públicas vascas competentes en materia de transportes adoptarán las medidas oportunas para que el régimen y obligaciones contenidas en este artículo para los medios de transporte públicos se apliquen progresivamente a los transportes privados.”*

El artículo 10 prevé las siguientes reservas en el transporte:

*“1.- Los medios de transporte público colectivos urbanos e interurbanos, en particular los autobuses, trenes y funiculares, reservarán para el uso prioritario de personas con movilidad reducida al menos dos espacios para sillas de ruedas y cuatro asientos por coche, próximos a las puertas de acceso, adecuadamente señalizados y accesibles a los timbres y señales de parada.*

*2.- Los citados medios de transporte serán accesibles para personas con movilidad reducida, deberán garantizar el desplazamiento interior en las debidas condiciones de seguridad y reservar el espacio físico necesario para la ubicación de utensilios o ayudas técnicas y/o perro-guía con que vayan provistas las personas afectadas....”*

En una primera conclusión podemos señalar que la accesibilidad del transporte público por carretera en la CAPV comprende dos niveles funcionales de análisis:

- Los equipamientos: terminales de largo recorrido y las paradas de autobuses.
- El material móvil: autobuses.





La plena accesibilidad del sistema por carretera exige que el binomio terminal (parada)-vehículo se comporte como una unidad integral que permita que la relación entre ambos elementos se materialice a nivel.

2. Las condiciones técnicas de accesibilidad en los equipamientos o infraestructuras está previsto en nuestro ordenamiento jurídico.

Así en cumplimiento de lo dispuesto en la Disposición Final Segunda de la LPA se han aprobado dos reglamentos. Por un lado el Decreto 68/2000, de 11 de abril, por el que se regulan las normas técnicas sobre condiciones de accesibilidad de los entornos urbanos, espacios públicos, edificaciones y sistemas de información y comunicación y, por otro, el Decreto 126/2001, de 10 de julio, por el que se aprueban las normas técnicas sobre condiciones de accesibilidad en el transporte.

Este último reglamento incluye en su Anejo las condiciones técnicas de accesibilidad en las infraestructuras del transporte, así como en el material móvil del transporte público por carretera y ferrocarril, exigiendo determinadas condiciones para el transporte privado y regulando los aspectos relativos a la ejecución de las adaptaciones y el control de las condiciones de accesibilidad.

En relación con las estaciones de transporte público o terminales de nueva construcción establece que:

*“Todas las estaciones ferroviarias, marítimas, de autobuses y aeroportuarias, de nueva construcción, destinados en la CAPV al transporte público de viajeros, deberá cumplir, en todo lo que sea de aplicación, las condiciones técnicas de accesibilidad indicadas en los Anejos II, III y IV del Decreto 68/2000, de 11 de abril.”*

A este respecto, hemos de señalar que el Anejo II del Decreto 68/2000, determina las condiciones técnicas sobre la accesibilidad en el entorno urbano; el Anejo III prevé las condiciones técnicas sobre la accesibilidad en los edificios, incluyendo además de los espacios exteriores, las comunicaciones interiores. Por último, el Anejo IV recoge las previsiones respecto a la accesibilidad en la comunicación.

En definitiva, el conjunto de los elementos de las nuevas estaciones de autobuses que comprenden edificaciones y espacios urbanos deben cumplir con todas las condiciones técnicas que se determinan en la normativa de referencia. Ello implica que deben garantizar la accesibilidad universal mediante la habilitación de itinerarios peatonales que permiten la utilización de todos los recursos previstos por todas las personas en condiciones de igualdad.

En este mismo sentido, hemos de precisar que el apartado 2.1 del Anexo IV del 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, que se ocupa de las condiciones de las infraestructuras del transporte por carretera. Esa normativa determina expresamente respecto a la intercomunicación de la estación y cada una de las dársenas que: *“La intercomunicación del edificio principal hasta cada una de las dársenas y andenes se realizará a través de itinerarios accesibles.”*

En definitiva, la interpretación literal de esos artículos exige que los proyectos de nuevas estaciones resulten totalmente accesibles en todos sus elementos, dársenas incluidas, y en ningún caso establece reservas específicas para las dársenas que deban ser accesibles a las personas con movilidad reducida.

3. Las condiciones técnicas de accesibilidad en el material móvil que prevé nuestro ordenamiento jurídico.

A este respecto, debemos señalar que el Decreto 126/2001, de 10 de julio, el artículo 4 establece la necesidad de garantizar una reserva de dos espacios para usuarios de sillas de ruedas en los medios de transporte público colectivos, urbanos e interurbanos, de nueva adquisición que prestan servicios regulares y, señala que en los citados medios de transporte, las personas con movilidad reducida podrán embarcar y desembarcar por las puertas de entrada de forma autónoma.

Es preciso indicar que para la prestación del servicio de transporte urbano en su práctica totalidad y, en parte para los servicios interurbanos territoriales (desplazamientos internos en la CAPV), se utilizan los vehículos de plataforma baja, que resultan totalmente accesibles para las personas con movilidad reducida, en particular para los usuarios de sillas de ruedas. Para el embarque y desembarque del vehículo es necesaria la ejecución adecuada de dos maniobras complementarias: la primera, conocida como “kneeling” (arrodillamiento), que permite que el vehículo se incline lateralmente hacia la acera; la segunda acciona el dispositivo de despliegue de rampa retráctil instalada en su interior, y resulta preceptiva para garantizar el acceso con plena seguridad y autonomía de la persona con movilidad reducida.

Para la prestación de los servicios interurbanos de medio y largo recorrido, los vehículos de piso alto son lo habituales, caracterizados por tener peldaños para acceder a la plataforma y bodega. En estos servicios las necesidades de traslado de bultos y de equipaje por parte de los viajeros requieren la provisión de un espacio adicional. El embarque y desembarque de los usuarios e usuarias de sillas de ruedas en estos vehículos se ha de realizar mediante plataforma elevadora que permita salvar la altura existente en la relación dársena-plataforma.



En este sentido, el artículo 4.2.2 del Decreto 126/2001, de 10 de julio determina que los autobuses de piso alto se considerarán accesibles cuando, entre otros, cumplan los siguientes requisitos:

*“- Dispongan de dos asientos, no más bajos de 45 cm, accesibles de forma autónoma para personas usuarias en sillas de ruedas y sus correspondientes apoyabrazos escamoteables.*

*- Para el embarque y desembarque a dichos autobuses exista una plataforma electrohidráulica que permita salvar el desnivel entre el andén o la calzada exterior y el interior del piso del autocar.*

*- Las características de estas plataformas elevadoras se ajusten, en cuanto a dimensiones y cargas mínimas, a las recogidas en el Anejo III del Decreto 68/2000, de 11 de abril...”*

El artículo 5.3.5.3 del citado Anejo III del Decreto 68/2000, de 11 de abril, establece que las plataformas elevadoras de traslación vertical *“en las zonas de embarco o desembarco dispondrá de un espacio libre de obstáculos en el que pueda inscribirse un círculo de 1,80 m. de diámetro”* y deberán las plataformas tener unas dimensiones mínimas de 1,40 m. de largo por 1.10 m. de ancho.

Este precepto concreta las medidas mínimas que las dársenas deben disponer para garantizar el embarque y desembarque de las personas con discapacidad del material móvil.

4. Tras analizar el marco normativo que resulta de aplicación, en el caso que nos ocupa, y atendiendo a los criterios interpretativos que prevé el artículo 3 del Código Civil (la interpretación literal como la preferente, junto con la interpretación teleológica, en función del espíritu y finalidad de las normas), debemos concluir que no cabe albergar duda alguna sobre la exigencia en nuestra Comunidad Autónoma de la obligatoriedad de garantizar la accesibilidad universal en los edificios e infraestructuras construidas a partir de la entrada en vigor de la normativa para la promoción de la accesibilidad.

Así, conforme a la interpretación literal y teleológica del artículo 10 de la Ley 20/1997, de 20 de diciembre, para la promoción de la accesibilidad, corresponde señalar que la norma prevé reservas específicas en el transporte dirigidas a garantizar el uso de todas las unidades móviles de transporte para las personas con movilidad reducida. En ningún momento la norma determina la necesidad de establecer reservas específicas sobre el número de dársenas que una estación de autobuses debería disponer, ya que si todos los vehículos deben estar adaptados, la única manera de garantizar el embarque y desembarque de todos los usuarios y usuarias del transporte en condiciones de igualdad es garantizando la accesibilidad de todas las dársenas de la estación.



En una infraestructura de este tipo las empresas concesionarias de las líneas de autobuses tienen establecido su correspondiente andén por lo que, cualquier modificación en el funcionamiento habitual, obligaría a las personas con movilidad reducida a un trasiego de andenes sin determinar de antemano y, en cualquier caso, no permitiría un uso de manera autónoma y en condiciones de igualdad como el resto del pasaje.

Por lo tanto, y atendiendo a la finalidad de la norma que no ha recogido en este caso un número de dársenas reservadas, cualquier limitación en el número de dársenas accesibles supondría una quiebra del principio de igualdad. Un entorno accesible se constituye en un pilar fundamental para lograr una sociedad basada en la igualdad de derechos ya que dota de autonomía a la ciudadanía y le facilita los medios necesarios para desarrollar una vida social y económica plenamente activa. A su vez, un medio accesible se percibe como un elemento esencial en la construcción de una sociedad inclusiva basada en la no discriminación.

La nueva redacción del artículo 1 de la Ley 51/2003, de 2 de diciembre, de igualdad de oportunidades, no discriminación y accesibilidad universal de las personas con discapacidad (modificada por la Ley 26/2011, de 1 de agosto, de adaptación normativa a la **Convención Internacional sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad**) establece que:

*“Esta ley tiene por objeto establecer medidas para garantizar y hacer efectivo el derecho a la igualdad de oportunidades de las personas con discapacidad, conforme a los artículos 9.2, 10, 14 y 49 de la Constitución.*

*A estos efectos, se entiende por igualdad de oportunidades la ausencia de toda discriminación, directa o indirecta, **por motivo de o sobre la base de discapacidad, incluida cualquier distinción, exclusión o restricción que tenga el propósito o el efecto de obstaculizar o dejar sin efecto el reconocimiento, goce o ejercicio en igualdad de condiciones por las personas con discapacidad, de todos los derechos humanos y libertades fundamentales en los ámbitos político, económico, social, cultural, civil o de otro tipo.** Asimismo, se entiende por igualdad de oportunidades la adopción de medidas de acción positiva orientadas a evitar o compensar las desventajas de una persona con discapacidad para participar plenamente en la vida política, económica, cultural y social.”*

En suma, el principio de igualdad efectiva de derechos y el respeto a la diversidad humana justifican que se adopten medidas específicas dirigidas a garantizar la accesibilidad universal y así contribuir a mejorar la calidad de vida de las personas.

5. Asimismo, debemos invocar al principio de legalidad, principio general del Derecho, reconocido expresamente por la Constitución (artículos 9.1 y 103.1), que supone el sometimiento pleno de la Administración a la Ley y al Derecho. Es decir, el principio de legalidad implica la sujeción de las actuaciones de los poderes públicos a la normativa vigente.



Por la información que nos ha sido remitida por el Ayuntamiento de Donostia-San Sebastián no podemos determinar el procedimiento administrativo que se ha seguido en la aprobación del correspondiente proyecto de ejecución de la nueva estación de autobuses. En cualquier caso, es preciso señalar que en su definición y, a tenor de la normativa de accesibilidad en vigor, el ayuntamiento debería haber informado el proyecto y exigido su adecuación a las previsiones normativas fijadas en cuanto a la distribución de la superficie destinada a los andenes.

Por lo tanto, no se trata, como se apunta en el informe municipal de *“una cuestión de diversa interpretación”*, sino que se trata de determinar el cumplimiento o no de la normativa que resulta de aplicación para este proyecto municipal, cuya responsabilidad corresponde a los responsables de los órganos de decisión municipal y a los servicios jurídicos del propio ayuntamiento.

Es taxativo en este sentido el artículo 2 de la Ley 20/1997, de 4 de diciembre, para la promoción de la accesibilidad, al señalar que: *“La presente ley será de aplicación, en el ámbito de la Comunidad Autónoma del País Vasco, a todas las actuaciones en materia de urbanismo, edificación, transporte y comunicación realizadas por cualquier sujeto con personalidad física o jurídica, pública o privada.”*

El Ayuntamiento se da cuenta de las irregularidades respecto a las dimensiones previstas para las dársenas a raíz de las alegaciones formuladas por la asociación Elkartu. Ante dicha situación, la autoridad municipal reacciona formulando varias propuestas que, en nuestra opinión, pretenden dar una solución parcial al incumplimiento constatado. En un último esfuerzo, según se informa, para atender de la mejor manera las reivindicaciones formuladas por la citada Asociación, se habilitan únicamente 5 dársenas accesibles, y se considera que otras cuatro podrían permitir el correspondiente embarque y desembarque de las personas con movilidad reducida, accediendo los autobuses marcha atrás.

No disponemos de información que nos permita considerar si por parte del Ayuntamiento se ha solicitado una modificación del proyecto en la que se contemple la disposición de las dársenas conforme a los criterios de accesibilidad exigibles.

Sin embargo, y a pesar de las dificultades con las que se han encontrado las personas que participan en la Asociación Elkartu, ya que hasta el pasado 11 de noviembre, no han podido disponer del plano de la planta de distribución de las dársenas de autobuses en condiciones técnicas precisas para ello, han podido realizar dicho estudio, configurando una nueva propuesta en dicha planta en la que se determina la disposición de 18 dársenas accesibles. Asimismo, nos indican que por falta de documentación e información técnica





no pueden determinar con precisión la posibilidad de que pudieran disponerse 19 dársenas. (El plano de distribución realizado ha sido presentado ante ese Ayuntamiento con fecha 19 de noviembre de 2015)).

6. Para finalizar, queremos señalar en relación con este ámbito que en el año 2011, esta institución presentó un informe extraordinario bajo el título "Diagnóstico de accesibilidad del sistema de transporte público en la CAPV".

El objetivo del informe era identificar las carencias y deficiencias del sistema público de transportes en la CAPV, con relación a la seguridad y funcionalidad de los desplazamientos para el colectivo de personas con movilidad reducida.

La visión de la discapacidad que subyace en todo el informe, al igual que en el día a día de la labor del Ararteko, es la de promover la accesibilidad universal desde la premisa del diseño para todos, que posibilite los modelos social y de la diversidad, tal como propugna la Convención de los Derechos de las Personas con Discapacidad, aprobada por la asamblea General de la ONU el 13 de diciembre de 2006.

Cuando hablamos de accesibilidad, debemos insistir en que está indisolublemente unida a la movilidad; no puede existir una sin la otra.

En el proceso de diagnóstico se atienden a los tres segmentos/etapas que constituyen la denominada cadena de accesibilidad:

- El primer segmento se vincula a la accesibilidad exterior, es decir, al itinerario accesible o practicable entre la calle y el equipamiento de transporte (estación, apeadero, terminal, parada).
- Un segundo segmento se concreta en la accesibilidad interior, que abarca el desplazamiento en el interior del equipamiento y el acceso al vehículo de transporte.
- Por último, se trata de analizar las condiciones de transporte en el interior del vehículo.

En el estudio que se realizaba en el ámbito de los sistemas por carretera, tras constatar las graves carencias que en materia de accesibilidad tenía la antigua estación de autobuses de Vitoria-Gasteiz, así como la terminal, aún en funcionamiento, de Donostia-San Sebastián, se concluía que el año 2012 debía suponer un punto de inflexión en la promoción de la accesibilidad de los servicios interurbanos y de largo recorrido en la CAPV ya que a partir de esa fecha se iba a proceder a la renovación integral del mapa concesional de los servicios. Así, entendíamos que ello obligaba a la ruptura con el pasado y servía como puerta de entrada a una nueva era en el transporte, donde la





calidad, la modernidad y la **plena accesibilidad** de los servicios fueran los pilares donde se apoyara la competitividad de las compañías operadoras.

En este sentido, apuntábamos que este hecho debía ir acompañado de un progresivo acondicionamiento de las estaciones, de las paradas de autobús existentes y de la adaptación de los itinerarios peatonales de acceso.

Por todo ello, en el capítulo de recomendaciones insistimos en la necesidad de que los ayuntamientos deben resolver los problemas de accesibilidad que se plantean en los itinerarios peatonales de acceso a las paradas y, por supuesto, a las dársenas de estacionamiento de todos los servicios de autobús, tanto urbanos como interurbanos.

7. Llegados a este punto, debemos hacer hincapié en que no nos encontramos ante una situación en la que resulte posible acordar o transaccionar las previsiones exigidas por nuestro ordenamiento jurídico. Se trata de cumplir, con base en el principio constitucional de legalidad, con las previsiones exigidas por nuestro ordenamiento jurídico. Por ello, no es compatible con ningún criterio de interpretación, la propuesta municipal expuesta en los medios de comunicación.

Por todo ello, de conformidad con lo preceptuado en el artículo 11 b) de la Ley 3/1985 de 27 de febrero, por la que se crea y regula esta institución, se eleva al Ayuntamiento de Donostia-San Sebastián la siguiente

### RECOMENDACIÓN

Revise el proyecto de arquitectura y actividad de la nueva estación de autobuses en tramitación en cuanto al diseño previsto de las dársenas.

Apruebe una modificación que garantice el principio de accesibilidad universal, adaptando las condiciones técnicas de accesibilidad previstas en nuestro ordenamiento jurídico para garantizar la intercomunicación del edificio principal hasta cada una de las dársenas a través de itinerarios accesibles conforme con el principio de igualdad efectiva de derechos y el respeto a la diversidad humana.

