

GOBIERNO DE PUERTO RICO

20^{ma.} Asamblea
Legislativa

3^{ra.} Sesión
Ordinaria

SENADO DE PUERTO RICO

R. del S. 555

25 de junio de 2026

Presentada por la señora *Santiago Negrón* y el señor *González Costa*

Referida a la Comisión de Asuntos Internos

RESOLUCIÓN

Para ordenar a las comisiones de Transporte, Telecomunicaciones, Servicios Públicos y Asuntos del Consumidor y de Planificación, Permisos, Infraestructura y Urbanismo del Senado de Puerto Rico realizar una investigación exhaustiva sobre la viabilidad de rediseñar y extender el tramo de las aceras donde se encuentren paradas de autobús, con el propósito de garantizar mayor accesibilidad al transporte público a las adultas mayores y a personas con diversidad funcional.

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

La transportación pública efectiva y accesible es imprescindible para el funcionamiento eficiente de una ciudad. El servicio de transportación pública toma un papel aún más protagónico cuando se trata de brindarle un servicio esencial a personas con diversidad funcional y adultas mayores, ya que son estas personas quienes -por factores físicos, económicos, sociales y de seguridad- más dependen del transporte público para mantener su autonomía. Sin embargo, el sistema de transporte público en Puerto Rico ha demostrado tener problemas de eficiencia, planificación y, sobre todo, de accesibilidad.

Un estudio realizado por el Consejo Estatal de Vida Independiente (CEVI) sobre la disponibilidad de transporte para personas con diversidad funcional identifica que la falta de transportación accesible es una de las barreras y necesidades más grandes de esta

población. Este mismo estudio encontró que aproximadamente el 62.5% de las personas con diversidad funcional encuestadas identifica la transportación como el servicio más crítico y esencial para alcanzar una vida independiente. Otro estudio realizado por la Pontificia Universidad Católica de Puerto Rico (PUCPR) sobre las cuidadoras de adultas mayores encontró que el 83.6% identifica la transportación como uno de los factores con los que las adultas mayores necesitan más ayuda. Por otro lado, una investigación del Consejo Estatal de Deficiencia en Desarrollo (CEDD) sobre los problemas que enfrentan las personas con trastorno del desarrollo intelectual para acceder a servicios de transportación, encontró que el 87% de las organizaciones que proveen servicios a este grupo de personas le dan una puntuación de pobre o deficiente a la accesibilidad de los servicios de transportación. Esta misma investigación encontró que sólo el 20% de las personas con trastorno de desarrollo intelectual encuestadas utilizan transporte público.

Las estadísticas referidas demuestran cuán esencial y necesario es un servicio accesible de transportación pública para las personas con diversidad funcional y para las adultas mayores. Si consideramos, además, que aproximadamente el 40% de la población de Puerto Rico se compone de personas con diversidad funcional y adultas mayores, la importancia de brindarle una transportación pública accesible a este grupo crece exponencialmente.

Uno de los acercamientos estructurales utilizados en varios países para generar mayor accesibilidad en la transportación pública es el diseño o rediseño de las paradas de autobús añadiendo extensiones hasta el carril de circulación y alineando así la parada de guagua con el carril de estacionamiento, de tal forma que sea especialmente accesible para el uso de personas con sillas de ruedas, muletas y dificultades de movilidad en general. Estas extensiones de aceras (conocidas en inglés como *bus bulbs*) se implementan en las paradas en las que el acceso al autobús se encuentre obstruido u ocupado por carriles o espacios dedicados a, o utilizados como, estacionamiento de vehículos particulares. Típicamente, esas extensiones son del mismo ancho que el carril de

estacionamiento (o paseo) y del largo de un autobús, y pueden combinarse con servicios como mapas de orientación, publicidad y árboles o áreas verdes.

La extensión de la acera aumenta la accesibilidad al transporte público por varias razones. Primero, le brinda un mayor espacio de espera a todas las peatonas y mayor movilidad a las personas en sillas de ruedas. En segundo lugar, provee un acceso directo al autobús sin que las usuarias tengan la necesidad de bajar a la calle para abordar la guagua, lo cual se le hace difícil a muchas adultas mayores y personas con dificultades de movilidad, y permite que el autobús despliegue la rampa directamente sobre la acera para las personas que utilizan sillas de ruedas, andadores o muletas. Tercero, quienes se encuentran esperando en la parada son más visibles para el conductor del autobús que se aproxima, ya que sin las extensiones de aceras para autobuses las peatonas tienen que bajar a la calle para señalar al chofer que detenga la guagua, poniendo en peligro su seguridad. Cuarto, cuando la parada está en una esquina, al extenderse la acera se estaría reduciendo la distancia del cruce peatonal, brindándole a la peatona un cruce más seguro. Finalmente, permite la posibilidad de establecer un sistema de pago previo en la parada de guagua, agilizando el proceso de abordaje.

Por otro lado, las extensiones de aceras para autobuses mejoran la puntualidad y confiabilidad del servicio ya que, si la guagua tiene espacio suficiente para adentrarse en el área designada para el recogido de usuarias, sin la obstrucción de vehículos particulares, el autobús ya no tendrá que maniobrar y salirse del carril de circulación, reduciendo el tiempo perdido al reincorporarse al tránsito. Por último, cuando se rediseñan las paradas a modo de extensiones de aceras para autobuses, se minimiza la probabilidad de que tanto la vía como las paradas de autobús sean bloqueadas por vehículos estacionados ilegalmente.

El sistema de extensiones de aceras para autobuses se ha implementado exitosamente en varias ciudades del mundo, como por ejemplo San Francisco, Portland, la Ciudad de Nueva York, Londres y Ámsterdam. Todos estos casos exitosos comparten resultados similares: mayor accesibilidad, mayor espacio para refugios y sistema de pago

previo, eliminación de conflictos con estacionamientos ilegales, reducción en los tiempos de parada y abordaje y maximización de la seguridad peatonal.

En fin, la implementación de las extensiones de aceras para autobuses facilitaría el acceso universal a los servicios de transportación, aumentando la accesibilidad de este sistema para personas con diversidad funcional y adultos mayores, mejoraría la rapidez y confiabilidad del servicio y enriquecería la experiencia del transporte colectivo en general.

RESUÉLVESE POR EL SENADO DE PUERTO RICO:

- 1 Sección 1.- Se les ordena a las comisiones de Transporte, Telecomunicaciones,
- 2 Servicios Públicos y Asuntos del Consumidor y de Planificación, Permisos,
- 3 Infraestructura y Urbanismo del Senado de Puerto Rico realizar una investigación
- 4 exhaustiva sobre la viabilidad de rediseñar y extender el tramo de las aceras donde se
- 5 encuentren paradas de autobús, con el propósito de garantizar mayor accesibilidad al
- 6 transporte público a las adultas mayores y a personas con diversidad funcional.
- 7 Sección 2.- La Comisión rendirá un informe con sus hallazgos, conclusiones y
- 8 recomendaciones dentro de ciento veinte (120) días después de la aprobación de esta
- 9 Resolución.
- 10 Sección 3.- Esta Resolución comenzará a regir inmediatamente después de su
- 11 aprobación.