



**PROYECTO DE ORDEN MINISTERIAL POR LA QUE SE DESARROLLA EL DOCUMENTO TÉCNICO DE CONDICIONES BÁSICAS DE ACCESIBILIDAD Y
NO DISCRIMINACIÓN PARA EL ACCESO Y LA UTILIZACIÓN DE LOS ESPACIOS PÚBLICOS URBANIZADOS.**

*Remitente particular (<i>nombre y apellidos</i>)	
*Remitente entidad (<i>nombre entidad</i>)	ASOCIACIÓN RED DE CIUDADES QUE CAMINAN

**Únicamente debe rellenarse uno de los dos apartados, en función de si se trata de una aportación ciudadana a título particular o de una aportación en representación de una organización.*

APARTADO DEL DOCUMENTO	DONDE DICE:	DEBE DECIR:	JUSTIFICACIÓN
CAP. III ART. 5 Punto 2b	En todo su desarrollo poseerá una anchura libre de paso no inferior a 1,80 m	En todo su desarrollo poseerá una anchura libre de paso no inferior a 2,2 m	<ol style="list-style-type: none">1. La distancia de 1,8 m es insuficiente para el cruce entre personas en sillas de ruedas guardando una cierta distancia entre sí.2. El cumplimiento de la norma de accesibilidad está siendo, de forma generalizada, la herramienta que permite ganar espacio para el peatón en los proyectos de transformación urbana, lo cual incide directamente en accesibilidad universal, ya que el caminar es el modo de desplazamiento universal en nuestras ciudades. Por desgracia, es generalizado tomar como criterio de diseño para determinar la anchura de aceras tomar el ancho mínimo fijado para el itinerario peatonal accesible en la normativa. Pasar de 1,8 a 2,2m permitirían una mayor ganancia de espacio peatonal de forma generalizada en el Estado, lo cual, además de mejorar la accesibilidad permitiría una mayor equidad en el reparto modal del espacio público.3. La anchura mínima de 2,2 toma como referencia a la Instrucción Técnica de Pontevedra

<p>CAP. III ART. 5 Punto 3</p>	<p>En las zonas de plataforma única, donde el itinerario peatonal accesible y la calzada estén a un mismo nivel, el diseño se ajustará al uso previsto y se incorporará la señalización e información que corresponda para garantizar la seguridad de las personas usuarias de la vía</p>	<p>Cuando el ancho o la morfología de la vía impidan itinerarios peatonales accesibles separados del itinerarios vehicular se adoptará una solución de plataforma única (al mismo nivel) de uso mixto. El diseño se ajustará al uso previsto y se incorporará la señalización e información que corresponda para garantizar la seguridad de las personas usuarias de la vía</p>	<p>En la norma anterior el articulado obligaba a ejecutar plataformas únicas cuando no era viable ejecutar aceras accesibles. Esto era una herramienta imprescindible para ir transformando paulatinamente la ciudad en un tejido donde la plataforma única predominase, especialmente en centros históricos e interior de los barrios. Las calles en plataforma única suponen una mejora de las condiciones de accesibilidad, seguridad vial y calmado del tráfico:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. No hay que alargar itinerarios peatonales para cruzar por pasos de peatones, a veces inexistentes o muy lejanos; esto es especialmente problemático para personas con movilidad reducida. 2. Las personas que conducen vehículos reducen la velocidad porque van más atentas a las condiciones cambiantes de la vía: saben que un peatón puede cruzar en cualquier momento 3. La calle se hace más versátil y se favorece la mezcla de usos, por ejemplo, la carga y descarga en zonas históricas sin necesidad de espacios reservados.
<p>CAP. III ART. 5 Punto 5</p>	<p>Se preverán áreas de descanso a lo largo del itinerario peatonal accesible en función de sus características físicas, la tipología de la población usuaria habitual y la frecuencia de uso que presente.</p>	<p>Se preverán áreas de descanso a lo largo del itinerario peatonal accesible en función de sus características físicas, la tipología de la población usuaria habitual y la frecuencia de uso que presente. La distancia máxima entre dos bancos accesibles a lo largo del itinerario</p>	<p>Los bancos son infraestructuras de movilidad para personas mayores y para personas que no pueden caminar largo rato sin fatigarse. Muchas personas con problemas de movilidad no salen a caminar porque no pueden realizar trayectos largos sin descansar.</p> <p>Colocando bancos cada 100 metros se garantizan trayectos máximos de 5 minutos entre paradas para personas que caminan con dificultades.</p> <p>Esta es la única normativa de rango estatal donde tiene cabida la regulación de un aspecto tan importante, pero hasta ahora menospreciado, como éste.</p>

		peatonal accesible será de 100 m, salvo que las condiciones físicas de la vía lo impidan.	
CAP. III ART. 5 Punto 6		En el caso de vías urbanas con aceras a ambos lados, ambas aceras deben incluir un itinerario peatonal accesible	Es necesario impedir diseños que transforman calles de forma integral incorporando el itinerario accesible en una sola de sus aceras. La accesibilidad universal en el espacio público debe conseguirse hasta la entrada a cada edificación y hasta la entrada a cada espacio público abierto sin obligar a itinerarios alternativos. Esta disparidad en las aceras no solo desfavorece a las personas con otras capacidades, que no pueden optar libremente por un itinerario u otro, sino también crean una diferencia de valor entre las edificaciones a un lado y otro de la calle.
CAP. V ART. 12 Punto 1b	Los alcorques estarán protegidos preferentemente mediante rejillas, material compacto no deformable u otros elementos enrasados con el pavimento circundante, para proporcionar la máxima seguridad.	Los alcorques estarán protegidos preferentemente mediante rejillas, material compacto drenante no deformable u otros elementos enrasados con el pavimento circundante, para proporcionar la máxima seguridad.	Es importante garantizar el drenaje en los alcorques para que la accesibilidad universal no sea incompatible con la salud del arbolado y la permeabilidad del suelo urbano.
CAP. VI ART. 19 Punto 5		En vías urbanas con tráfico segregado la distancia máxima entre puntos de cruce peatonal transversal	Se pretende acortar la separación entre pasos de peatones para facilitar la accesibilidad en el cruce a la acera opuesta. Además mejora la seguridad vial y reduce la velocidad de circulación del tráfico de vehículos.

		al itinerario vehicular será de 100 m, salvo que pueda justificarse mayor distancia por la naturaleza de la vía: autopistas urbanas o vías de escaso uso peatonal.	

(Añadir tantas filas como sea necesario)