

Universitat Politècnica de València  
ETS de Ingeniería de Edificación

---

**PROYECTO FINAL DE MASTER DE EDIFICACIÓN (Tecnología)**

# **PROTOCOLO DE EJECUCIÓN DE PLANES DE ACCESIBILIDAD URBANÍSTICA EN ESPAÑA**

**Alumno:** Amparo Salcedo Tomás

**Dtor. Académico:** Jaime Llinares Millán

Septiembre de 2013

## **0. ÍNDICE**

## ÍNDICE

1) Introducción. Estado del arte.....	Pág. 01
2) Objetivos.....	Pág. 12
3) Legislación aplicable. ....	Pág. 16
3.1.- Normativa sobre Accesibilidad Europea. ....	Pág. 18
3.2.- Normativa sobre Accesibilidad Estatal.....	Pág. 23
3.3.- Normativa sobre Accesibilidad en las CCAA.....	Pág. 27
4) Estudio comparativo.....	Pág. 40
4.1.- Cuadro comparativo de la normativa aplicable en materia de accesibilidad en urbanismo: Estatal, Andalucía, Aragón y Cantabria.....	Pág. 44
4.2.- Cuadro comparativo de la normativa aplicable en materia de accesibilidad en urbanismo: Estatal, Cataluña, Galicia y Madrid.....	Pág. 113
4.3.- Cuadro comparativo de la normativa aplicable en materia de accesibilidad en urbanismo: Estatal y País Vasco.....	Pág. 184
5) Análisis de resultados.....	Pág. 233
5.1.-Cuadro resumen por colores, de los contenidos en legislación más restrictivos, comunes e inexistentes .....	Pág. 235
5.2.-Diferencias entre las distintas normativas: Estatal y Comunidades Autónomas. ....	Pág. 259

5.3.-Contenidos más restrictivos entre la normativa Estatal y la correspondiente a las Comunidades Autónomas. ....	Pág. 265
5.4.-Carencia de contenidos de la normativa Estatal y de las Comunidades Autónomas.....	Pág. 268
5.5-Contenidos comunes entre la normativa Estatal y las Comunidades Autónomas.....	Pág. 271
6) Protocolo de actuaciones genéricas.....	Pág. 274
7) Caso práctico: Implantación del “Protocolo de ejecución de planes de accesibilidad sobre el “Plan específico de actuación para la accesibilidad en el municipio de El Puig.....	Pág. 289
8) Conclusiones.....	Pág. 325
9) Líneas futuras.....	Pág. 334
10) Bibliografía.....	Pág. 337

# **1. ESTADO DEL ARTE**

## **ESTADO DEL ARTE**

Para el estudio realizado en el siguiente proyecto, inicialmente hay que tener en cuenta tres aspectos fundamentales para su comprensión, por un lado, la evolución de las ciudades a lo largo del tiempo, seguido del avance y evolución en materia de accesibilidad urbanística y finalmente el estado y la problemática actual, los cuales, se detallan a continuación:

### **1.- La evolución de las ciudades**

#### **Las primeras ciudades**

La estructura urbana o modelo urbano, aparece durante la revolución neolítica. Las poblaciones se asientan y descubren la agricultura, el excedente de producción en los cultivos, conlleva al desarrollo de otras profesiones como la artesanía, el comercio o la administración, no relacionadas directamente con la obtención de alimentos.

Las primeras civilizaciones urbanas surgen hacia el 3000 a.C. en diversos lugares de África y Asia: en los valles del Tigris y el Éufrates (Ur, Uruk), en el valle del Nilo (Menfis, Giza, Tebas, Abidos), en la llanura del valle del río Hoang-ho (Huixia, Anyang, Gaocheng), y en el valle del Indo (Harapa, Mohenjo-Daro), de planta irregular, y en general, todas ellas, todavía muy vinculadas a la agricultura, practicada principalmente en los territorios cercanos, con poblaciones reducidas (en torno a los 20.000 habitantes).

#### **Grecia**

Las ciudades estado de la Grecia clásica, herederas de la cultura micénica, cuando eran de nueva fundación, seguían un plan más ordenado de configuración. Una gran expansión colonial por todo el Mediterráneo que sucedió desde el siglo XIX al VIII a.C. hizo que levantaran desde cero, innumerables ciudades, pudiendo seguir un plan urbano previsto de antemano.

Confluencia de estos impulsos, aparece el primer gran urbanista del que tengamos noticia, Hipodamo de Mileto (c. 510 a.C.-?) un arquitecto griego que estableció normas revolucionarias para la construcción de las ciudades, como su ordenación a partir de una red ortogonal, una cuadrícula casi perfecta.

En términos generales, en las ciudades griegas se distinguían dos grandes conjuntos. Por un lado, la Acrópolis o ciudad de los dioses, que agrupaba todos los edificios religiosos y se ubicaba en la parte más alta de la ciudad; y por otro, el Ágora, donde estaban los principales edificios públicos, como el mercado. A día de hoy, todavía podemos apreciar esta antigua división en Atenas.

## Roma

La primera gran urbe de la historia surgió lejos del Peloponeso, llegó a extender sus dominios por casi todo el mundo conocido y su solo nombre evoca la magnificencia de un imperio: Roma. La gran cantidad de tributos que llegaban desde oriente y occidente, así como una fuerza de trabajo esclava muy numerosa, permitieron un espectacular desarrollo urbano en una ciudad que alcanzó hasta el millón de habitantes, una magnitud titánica para la época.

Gracias a un gran talento para la ingeniería, sentaron las bases arquitectónicas de un sinfín de edificios y estructuras de carácter público que caracterizaron el urbanismo occidental durante siglos y que resultan del todo sorprendentes por su extrema ingeniosidad, como el sistema de alcantarillado, los acueductos, fuentes públicas, puentes, termas, pavimentos, mercados, palacios, basílicas, teatros, anfiteatros, circos, etc.

Una de las características de las ciudades romanas y que todavía hoy puede advertirse, es su configuración, siguiendo una retícula ortogonal, en la que se encuentran dos principales vías que cruzan la ciudad: *el cardo* con dirección norte-sur, y *el decumanus*, con dirección este-oeste. Esto se advierte sobre todo con gran claridad en las que nacieron a partir de campamentos militares.

## La Edad Media

Tras la caída del imperio romano, hacia el siglo V, la ciudad experimentó un gran retroceso en occidente. Las continuas guerras y la fuerte inestabilidad configuraron ciudades muy pequeñas, de apenas unos 15.000 habitantes, de marcado carácter agrícola y sin apenas edificios públicos. Se abandonan los trazados regulares y se optan por plantas circulares, mucho más fáciles de defender, en cuyo centro se encuentran la plaza principal y los escasos órganos de gobierno.

## El Islam

En el mundo islámico, sin embargo, las ciudades siguieron manteniendo un gran impulso. Son paisajes urbanos que aún se perciben con claridad en la actualidad: plantas irregulares de calles estrechas que se entrecruzan para formar verdaderos laberintos, una vida pública concentrada en torno a las mezquitas y los mercados, que constituyen casi una ciudad dentro de la ciudad, barrios agrupados por profesiones, grandes palacios en las partes más altas... Damasco, Bagdad, El Cairo, Marraquech, su solo nombre evoca la leyenda y la fascinación de oriente.

## América

Tanto en América central como en América del sur, se desarrollaron civilizaciones urbanas que alcanzaron un nivel muy sofisticado de complejidad. En Mesoamérica destacan las culturas maya y azteca, cuyas ciudades estado fueron muy similares, en cuanto a organización geopolítica a las ciudades griegas; y en el sur brilla con luz propia el enigmático imperio de los Incas, que perduró unos lustros más tras la llegada de los europeos en la misteriosa ciudad de Machu Pichu (Perú).

## El Renacimiento

En Europa, concluidos los siglos más turbulentos de la Edad Media, hacia el siglo XIV, la ciudad vuelve a resurgir y va adquiriendo cada vez más importancia hasta que hacia el siglo XIII se afianza ya definitivamente como modelo económico y social. El arte gótico desplaza los pesados sillares del románico, los ayuntamientos van adquiriendo cada vez más fuerza y por doquier surgen grandes catedrales, signo y símbolo de la creciente importancia de una nueva clase social: la burguesía.

## La Edad Moderna

La ciudad moderna es resultado de las poderosas fuerzas centrípetas que desembocarán en la formación de los grandes Estados europeos y las monarquías absolutistas de los siglos XVI y XVII. Las principales calles de la ciudad se ensanchan, aparecen las arboledas, los paseos, las grandes plazas y se intenta ordenar el crecimiento urbano a partir de plantas regulares. Los edificios públicos y administrativos cobran gran importancia y empiezan a ser el punto de referencia de la ciudadanía. La ciudad refleja la grandeza del Estado y la monarquía, por lo que todo gasto para embellecerla está bien empleado, cuyo modelo más ejemplar es Versalles.

Además, en Italia, cuna del renacimiento, se proponen diseños de ciudades ideales basadas en las premisas de Vitrubio que, aunque solo se seguirán en contadas ocasiones, como en Palmanova, darán origen a una nueva disciplina, el urbanismo.

## Edad Contemporánea

Con la revolución francesa y la revolución industrial, el mundo cambia de signo y la fisonomía de la ciudad vuelve cambiar acorde a los nuevos tiempos. Adquiere rasgos industriales y experimenta un gran crecimiento. El prototipo de ciudad es París, y la reforma de Haussmann, que propone una ciudad ordenada y cómoda (alcantarillas, iluminación, calles anchas y arboladas, etcétera).

La ciudad se divide en barrios claramente diferenciados. En los peores lugares se hacina el proletariado, que vive en unas condiciones miserables, mientras que las zonas más ventajosas se reservan para la burguesía y la actividad comercial. El ejemplo más evidente lo encontramos en Londres, donde un inframundo de desesperados convive con la opulencia de la City.

## Siglo XX

A medida que va transcurriendo el siglo XX, las ciudades experimentan un desarrollo cada vez más vertiginoso. Se produce una impresionante explosión demográfica y los avances tecnológicos se suceden cada vez con mayor rapidez, configurando un paisaje urbano de una complejidad irreversible.

## Siglo XXI

Hoy día, los grandes centros han crecido hasta el punto de haber absorbido los pueblos y ciudades colindantes. Existen megalópolis titánicas, de gran dinamismo, en las que la superficie urbana se extiende por kilómetros y kilómetros. Monstruos como las conurbaciones de Tokio y Yokohama, Liverpool y Manchester, Washington y Boston, o la región del Ruhr nos llevan a preguntarnos cómo serán las ciudades del futuro, ¿existe algún límite a semejante crecimiento?

## 2.- Evolución de la accesibilidad:

### De la “Eliminación de Barreras a la Accesibilidad Universal”, pasando por el “Diseño para Todos y la Vida Independiente”.

Con los modelos de intervención a la vista, es necesario establecer cómo ha ido evolucionando la idea de la Accesibilidad a lo largo de la historia. Evidentemente cuando se prescindía de la discapacidad, salvo en contadas ocasiones, las ayudas para que las personas con discapacidad accedieran a la sociedad eran prácticamente escasas. Con la aparición de la silla de ruedas, en el siglo XVI evidentemente surgió el problema de la movilidad que se veía solucionado con la ayuda de otras personas que la portaban en brazos para salvar los desniveles, salvo, y a manera de originalidad, las obras realizadas en la residencia de Carlos V en el Monasterio de Yuste, para que dicho rey pudiese recorrer sin dificultad.

Es en la segunda mitad del siglo XX cuando verdaderamente se ve la necesidad de adaptar el medio físico a las personas, o en su defecto, que la propia persona, por medio de ayudas técnicas, se adapte para que pueda acceder a la sociedad sin problemas. Con ello emerge poco a poco el concepto de la eliminación o supresión de barreras, que se puede definir como el procedimiento por el que se intentan suprimir todo aquello que bloquee, frene, limite o aleje de los objetivos planteados por la persona previamente, o restrinja sus oportunidades y/o sus capacidades de expresión o acción. La amplitud de la definición no resume la realidad, ya que este concepto, tradicionalmente se ha asociado al binomio arquitectura/silla de ruedas, y lo que se conoce como eliminación de barreras se ha traducido en la construcción de rampas y ascensores para facilitar el acceso a estos usuarios, o en dotar escasamente algún que otro elemento de sistema de lectura en Braille.

En el año 1974, en la “Reunión del Grupo de Expertos sobre el Diseño Libre de Barreras” que se celebró en Nueva York, se establecen los primeros antecedentes sobre la necesidad de la eliminación de barreras físicas que dificultan a las personas con discapacidad para poder participar plenamente de la sociedad en igualdad de condiciones, y en la que se establece el requisito de la inclusión en la formación de arquitectos, ingenieros, urbanistas y paisajistas. Es en esta época cuando empiezan a circular los primeros documentos sobre la formación de los profesionales para la eliminación de barreras físicas.

En años posteriores, poco a poco se comienza a hablar del Diseño para Todos o Diseño Universal que asienta sus raíces en el funcionalismo escandinavo de los años 50 por un lado, y por otra en el diseño ergonómico de los años 60. También tiene mucha influencia, la política social sueca, de finales de los 70, donde se forjó el concepto de “Una Sociedad para Todos” referido fundamentalmente a la Accesibilidad. Esta filosofía que incorpora el nuevo modelo social de intervención con personas con discapacidad, en el que los derechos humanos están presente, dando pié a una nueva forma de plantear el problema: ya no se trata de de derribar barreras sino, de diseñar sin ellas, comenzándose a difundir el concepto de Accesibilidad en los ámbitos de la edificación, el urbanismo, el transporte y posteriormente la comunicación, como quedó plasmado en el Programa de Acción Mundial para las Personas con Discapacidad, de Naciones Unidas, en 1982. Se instala el concepto de “Accesibilidad Física Integral” como condicionante para la integración y normalización de la personas con movilidad y comunicación reducida y que sería el germen que ha ido evolucionado hasta el concepto de Accesibilidad Universal como concepto globalizador e integrador.

Esta idea siguió evolucionando y en 1989, el arquitecto Ronald L. Mace (Ron Mace), hace una valoración crítica de los conceptos de “Accesibilidad Física” y propone como etapa de evolución, la del “Diseño Universal”, que define como la “creación de productos y entornos diseñados de modo que sean utilizables por todas las personas en la mayor medida posible, sin necesidad de adaptaciones o diseños especializados”, concepto éste con rápida difusión en ámbitos académicos y de investigación.

Mace, fue el arquitecto que más influyó en el pensamiento internacional respecto al diseño, fundando el Center for Universal Design de la Universidad de Carolina del Norte. En los años noventa fue creciendo el interés por el concepto de diseño

universal, sobre todo en el área del diseño industrial, por lo que Ron Mace encarga a un grupo de diseñadores y abogados, que crearan una serie de principios que resumiesen esta filosofía del diseño. A estos se les conoce como los “siete principios del diseño universal” y ofrecen a los diseñadores una guía para integrar mejor las características que resuelven las necesidades de tantos usuarios como sea posible. De este modo, el diseño universal significa que al diseñarse un producto se tenga en cuenta es principios, que son:

1. **Uso Equitativo:** el diseño es útil y comerciable para personas con diversas capacidades.
2. **Flexibilidad en el uso:** El diseño debe de incorporar un amplio rango de preferencias individuales y capacidades.
3. **Uso simple e intuitivo:** Fácil de entender, sin importar la experiencia del usuario, el nivel de conocimientos, las habilidades en el lenguaje o el nivel de concentración al momento del uso.
4. **Información perceptible:** El diseño debe de comunicar la información necesaria con eficacia al usuario, sin importar las condiciones ambiente o las capacidades sensoriales del usuario.
5. **Tolerancia al error:** El diseño debe minimizar los peligros y consecuencias adversas ante acciones accidentales o inintencionadas.
6. **Bajo esfuerzo físico:** El diseño debe de ser usado eficiente y cómodamente con el mínimo esfuerzo o fatiga.
7. **Tamaño y espacio para el acceso y el uso:** Deben proporcionarse el tamaño y espacio apropiados para el acceso, el alcance, la manipulación y el uso sin importar el tamaño de cuerpo de usuario, la postura o la movilidad.

En resumen, el objetivo que pretende el diseño universal es simplificar la vida de todas las personas, haciendo que los productos, las comunicaciones y el entorno construido sean más utilizables por la mayor cantidad posible de usuarios con un coste nulo o mínimo.

En 1994 con ocasión de la Sesión pública del Seminario Iberoamericano de Accesibilidad al Medio Físico, en Río de Janeiro, se planteó la superioridad del Diseño Universal sobre la Accesibilidad Universal llegándose a exigir entre otras cosas la eliminación del uso del Símbolo Internacional de Accesibilidad por considerarlo discriminatorio al establecer recorridos, espacios e instalaciones específicos para personas con discapacidad y por consiguiente la exclusión de los otros, utilizados por la mayoría de las personas.

También por esta época, en 1993 se constituye el European Institute for Design and Disability (EIDD) con el objetivo de “mejorar la calidad de vida mediante el Diseño para Todos”. El 9 de mayo del 2004, en la Junta Anual celebrada en Estocolmo, se aprobó la “Declaración de Estocolmo para el Diseño para Todos” en la se afirma que el “Diseño para Todos es un planteamiento holístico e innovador, que constituye un reto ético y creativo para todos los diseñadores, empresarios, administradores y dirigentes políticos”.

Cabe señalar que el concepto de Diseño Universal también estuvo influido en su origen por varios movimientos sociales que surgieron a finales de los años 60 como fueron el concepto de “normalización” de los países nórdicos, el movimiento pro-derechos civiles en EE.UU. ( El Movimiento por los Derechos Civiles en Estados Unidos surgió para extender el acceso pleno a los derechos civiles y la igualdad ante la ley a los grupos que no los tienen, sobre todo a los ciudadanos negros fundamentalmente durante 1955 y 1968 destacando en ello Martin Luther King en 1968.), y el movimiento de vida independiente.

De estas tres corrientes surge con mucho énfasis la idea que la discapacidad está muy determinada por la falta de adecuación de los entornos con los que se interactúa y en resumen que las barreras de todo tipo discriminan e impiden el disfrute de los derechos de todos los ciudadanos. En concreto el movimiento de vida independiente surge en 1970 con el ingreso de Ed Roberts en la Universidad de California, Berkeley. Ed que tenía una gran discapacidad, consiguió realizar sus estudios universitarios pese a todos los impedimentos que se le pusieron por ello. A

partir del ejemplo de Ed y con la tradición de movimientos civiles en EE.UU., antes citados, se impulsó el movimiento por la vida independiente que se basaba en los argumentos de la igualdad de participación activa en la sociedad y la eliminación total de barreras. En 1971, junto con Judy Heumann, otra activista de los derechos de las personas con discapacidad, impulsó la fundación en Berkeley del primer centro de vida independiente (CIL), para apoyar el que las personas con discapacidad pudieran vivir independientemente, con el propósito de proveer apoyo entre iguales, referencia de servicios adecuados, adiestramiento de defensa e información general.

### **3.- Situación y problemática actual**

Con el consiguiente crecimiento de las ciudades, se han ido creando diferentes legislaciones que regulasen el crecimiento urbanístico constante, teniendo en cuenta unas condiciones de accesibilidad al medio urbano, consecuencia de la evolución ya descrita y que la sociedad ha ido demandando cada vez más, legislación que ha ido avanzando con los tiempos y que hoy en día, establece unas condiciones de accesibilidad y no discriminación, para garantizar a las personas con discapacidad, los mismos niveles de igualdad de oportunidades para el acceso tanto al medio urbano, espacio libre, así como a cualquier tipo de edificio o instalación, ya sea de carácter público o privado.

En España, a partir de la aprobación de la Ley 51/2003 de 2 de diciembre, de Igualdad de Oportunidades No Discriminación y Accesibilidad Universal (LIONDAU), se amplía mucho más allá el concepto de accesibilidad, desarrollando las estrategias de No Discriminación y Accesibilidad Universal, al dejar de permitir que persistiesen las desigualdades aparecidas por la incompleta legislación anterior que solicitaba a las administraciones públicas locales que realizasen obras y planes de accesibilidad, estableciendo el derecho al acceso como primer requisito imprescindible para su realización, por lo que la aparición de esta ley viene de la necesidad de erradicar dicha situación de una forma más contundente a todos aquellos elementos de movilidad, comunicación y comprensión que conforman los espacios públicos, los servicios y los equipamientos municipales.

Gracias al esfuerzo que ha supuesto el importante avance en materia de accesibilidad en estos últimos años, tanto en la legislación procedente de la Comunidad Europea, la estatal y todas las existentes a nivel autonómico, han

contribuido a la creación de nuevos espacios, instalaciones y construcciones, introduciendo el concepto de “accesibilidad universal”, donde en cada actuación exista un espacio para todos, un referente unificador que garantice la accesibilidad a cualquier entorno urbano, a las personas con discapacidad, a través del derecho de igualdad de oportunidades, y ampliando el concepto de “supresión de barreras” al nuevo concepto de, “diseño para todos”.

No obstante, y pese a los avances legislativos en este aspecto, en cada comunidad autónoma existe un compendio de normativas diferente, cuyos requisitos distan en gran medida de unas comunidades a otras e incluso con respecto a la legislación estatal y cuyo procedimiento de puesta en marcha, en la actualidad, no está regulado, dando lugar, en ocasiones, a que se planteen situaciones en las que resulta difícil decidir cuál es el orden de intervención más adecuado, de forma que las principales necesidades de la población queden satisfechas, evitando la desigualdad y la discriminación para las personas que padecen alguna minusvalía.

## **2. OBJETIVOS**

## **OBJETIVOS**

Las zonas urbanas, han ido incrementando su crecimiento con el paso del tiempo y con ello, la necesidad de crear nuevas legislaciones urbanísticas, que establezcan unas condiciones de accesibilidad y no discriminación, garantizando a las personas con discapacidad, los mismos niveles de igualdad de oportunidades para el acceso a centros culturales, a las actividades recreativas, deportivas, espacios libres, edificios administrativos, etc., eliminando las barreras arquitectónicas existentes.

A partir de la aprobación de la Ley 51/2003 de 2 de diciembre, de Igualdad de Oportunidades No Discriminación y Accesibilidad Universal (LIONDAU), se amplía mucho más allá el concepto de accesibilidad, desarrollando las estrategias de No Discriminación y Accesibilidad Universal, al dejar de permitir que persistiesen las desigualdades aparecidas por la incompleta legislación anterior que solicitaba a las administraciones públicas locales que realizasen obras y planes de accesibilidad, estableciendo el derecho al acceso como primer requisito imprescindible para su realización, por lo que la aparición de esta ley viene de la necesidad de erradicar dicha situación de una forma más contundente a todos aquellos elementos de movilidad, comunicación y comprensión que conforman los espacios públicos, los servicios y los equipamientos municipales.

El indudable avance que en materia de accesibilidad ha supuesto el gran desarrollo normativo llevado a cabo tanto por la legislación estatal, las competentes a nivel autonómico, como las que nos vienen impuestas a través de la Comunidad Europea en los últimos años, mejorando las garantías de ejecución de nuevos espacios e instalaciones y llegando a introducir el concepto de “accesibilidad universal”, esta la necesidad de establecer un referente unificador efectivo en tan amplia materia de conceptos, así como en la puesta en marcha de la implantación de todas aquellas actuaciones que mejoren y avalen la accesibilidad en los entornos urbanos.

Como consecuencia de los nuevos avances y pretendiendo garantizar a las personas con discapacidad el derecho de igualdad de oportunidades, evitando la falta de acceso a los distintos servicios públicos y ampliando el concepto de “supresión de barreras” al nuevo concepto de, “diseño para todos”, se pretende crear

un sistema reglado, inexistente a día de hoy, para facilitar la implantación de cualquier plan de accesibilidad urbanística perteneciente a un municipio español, de tal forma que cumpla con las premisas establecidas de no discriminación y accesibilidad universal.

Marcado por la línea de trabajo ya expuesta, la intención de este proyecto es la de subsanar y prevenir la difícil realidad existente de salvar barreras arquitectónicas, que requiriendo de una actuación diligente para subsanarlas, se resuelven en ocasiones, a posteriori de otras intervenciones que requieren de menor celeridad, o que incluso no llegan a subsanarse, creando discriminaciones innecesarias al acceso de cualquier medio urbanístico a todo ciudadano que presentan alguna discapacidad, provocando el consiguiente malestar social fruto del mejor o peor criterio de políticos y/o técnicos que establecen la prioridad de actuaciones, sin el establecimiento de ningún documento reglado que así lo exija.

De este modo, se aportaría a técnicos y usuarios que busquen respuestas, una herramienta útil, que establezca un orden jerárquico de actuaciones a realizar, ante la inexistencia de esta, dada la problemática existente, se ha pretendido crear un protocolo de orden de actuaciones genéricas a seguir, para poder ejecutar cualquier plan de accesibilidad, en igualdad de condiciones en cualquier punto geográfico del país, ofreciendo así, a profesionales y usuarios interesados en la materia, un orden normalizado que unifique criterios, y no difiera de unas comunidades otras, a la hora de la implantación de un plan de tales características.

Con la intención de crear un protocolo que dé respuesta a las necesidades planteadas, inicialmente se ha recabado toda la información relativa a la normativa vigente en accesibilidad urbanística a nivel nacional, autonómico y de la Comunidad Europea, elaborando posteriormente un estudio comparativo con respecto a la dicha legislación vigente en materia de accesibilidad, de tal forma, que identifique y analice de forma sintetizada las características en las que coinciden, difieren y/o carecen, las distintas normativas, y que a posteriori, mediante la realización del análisis de resultados, estas coincidencias, diferencias y carencias, se verán reflejadas a través de unas tablas, mediante una diferenciación cromática de fácil consulta, cuya variedad de resultados, plantea la necesaria creación de unas pautas que formulen un protocolo de actuación piramidal, en base a la prioridad de necesidades

existentes, para implantar a través de un protocolo genérico, cualquier plan perteneciente al territorio español.

En base a unas premisas que se considerarán necesarias para el desarrollo de la vida de una población, se establecerá un orden de actuación de las mismas, que obedecerán a la mayor o menor importancia de su ejecución, con respecto a las necesidades diarias de los habitantes del municipio o localidad en cuestión.

Una vez obtenido el “PROTOCOLO DE EJECUCIÓN DE PLANES DE ACCESIBILIDAD URBANÍSTICA EN ESPAÑA”, se expone un caso práctico, en el que se pone en práctica un plan de accesibilidad real, en este caso, el “Plan específico de actuación para la accesibilidad en el municipio de El Puig”, redactado por la empresa IDEAS (Implantación y diseño de espacios y actuaciones sostenibles, SL), de la Universidad Politécnica de Valencia, y fruto de la subvención concedida a través de la Consellería de Bienestar Social, por la que se regulan y convocan ayudas para la mejora de las condiciones de Accesibilidad al Medio Físico, a través de la eliminación de barreras arquitectónicas, urbanísticas y de la comunicación para el año 2010.

Tras la aplicación del “PROTOCOLO DE EJECUCIÓN DE PLANES DE ACCESIBILIDAD URBANÍSTICA EN ESPAÑA”, fruto de este estudio, sobre el plan de accesibilidad del municipio de “El Puig”, se obtienen una serie de conclusiones, que podrían ser muy útiles para el trazado de las líneas de actuaciones futuras que se expondrán a continuación de este.

Con la intención de ofrecer a los ciudadanos un protocolo de actuación, para mejorar la calidad de vida, al jerarquizar el orden de actuaciones en función de las mayores necesidades sociales, y al mismo tiempo, facilitar el trabajo a todos aquellos técnicos interesados en la materia.

### 3. LEGISLACIÓN APLICABLE

## **LEGISLACIÓN APLICABLE**

La metodología utilizada para la elaboración del presente proyecto, parte de recabar el conjunto de disposiciones legales vigentes en materia de accesibilidad urbanística en Europa, España y sus Comunidades Autónomas.

No obstante, y a pesar de que el presente proyecto versará sobre la normativa existente a nivel urbanístico, en este apartado se ha recopilado toda la información vigente en materia de accesibilidad, de la que con posterioridad, tan solo se extraerá la relativa a urbanismo, para la elaboración del siguiente punto: el Estudio Comparativo, que contrastará el conjunto de disposiciones legales vigentes en accesibilidad urbanística, estructuradas para una fácil su consulta.

Una vez obtenido el conjunto total de legislación vigente en materia de accesibilidad en el momento de cerrar el estudio, a fecha de 03 de julio de 2013, se procede a clasificarla de la siguiente manera:

- 1) Normativa sobre Accesibilidad
  - 1.1) Normativa sobre Accesibilidad en la Unión Europea
  - 1.2) Normativa sobre Accesibilidad Estatal
  - 1.3) Normativa sobre Accesibilidad en las Comunidades Autónomas

Con respecto a la normativa correspondiente a las Comunidades Autónomas, a pesar de que en el posterior “Estudio Comparativo”, tan solo quedarán reflejadas las siete Comunidades Autónomas más representativas en la materia, en este apartado del proyecto, se incluye la totalidad legislativa urbanística de las 17 Comunidades Autónomas, además de las 2 ciudades Autónomas españolas, es decir:

Andalucía, Aragón, Principado de Asturias, Islas Baleares, Canarias, Cantabria, Castilla y León, Castilla La Mancha, Cataluña, Extremadura, Galicia, La Rioja, Comunidad de Madrid, Murcia, Navarra, País Vasco, Valencia, Ceuta y Melilla.

# **1.1 NORMATIVA SOBRE ACCESIBILIDAD EN LA UNIÓN EUROPEA**

	Boletín	Fecha de publicación	Rango	Título
<b>EUROPEA</b>	DOC	Boletín número 376 de 22/12/2011	Dictamen	Dictamen del Comité Económico y Social Europeo sobre la «Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones — Estrategia Europea sobre Discapacidad 2010-2020: un compromiso renovado para una Europa sin barreras»
	DOC	Boletín número 376 de 22/12/2011).	Dictamen	Dictamen del Comité Económico y Social Europeo sobre la «Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones — Estrategia Europea sobre Discapacidad 2010-2020: un compromiso renovado para una Europa sin barreras»
	DOUE	Boletín número 63 de 07/03/2008	Recomendación	Recomendación del Consejo de 3 de marzo de 2008 por la que se adapta la Recomendación 98/376/CE sobre la creación de una tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad, con motivo de la adhesión de la República de Bulgaria, la República Checa, la República de Estonia, la República de Chipre, la República de Letonia, la República de Lituania, la República de Hungría, la República de Malta, la República de Polonia, Rumanía, la República de Eslovenia y la República Eslovaca
	DOUE	Boletín número 63 de 07/03/2008	Recomendación	Recomendación del Consejo de 3 de marzo de 2008 por la que se adapta la Recomendación 98/376/CE sobre la creación de una tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad, con motivo de la adhesión de la República de Bulgaria, la República Checa, la República de Estonia, la República de Chipre, la República de Letonia, la República de Lituania, la República de Hungría, la República de Malta, la República de Polonia, Rumanía, la República de Eslovenia y la República Eslovaca

	Boletín	Fecha de publicación	Rango	Título
EUROPEA	DOC	Boletín número 93 de 27/4/2007	Dictamen	Dictamen del Comité Económico y Social Europeo Igualdad de oportunidades para las personas con discapacidad
	DOC	Boletín número 287E de 24/11/2006	Resolución	Resolución del Parlamento Europeo sobre discapacidad y desarrollo.
	DOCE	Boletín número L204 de 26/07/2006	Reglamento	Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo la Unión Europea sobre los derechos de las personas con discapacidad o movilidad reducida en el transporte aéreo, el 5 de julio de 2006
	DOC	Boletín número 110 de 09/05/2006	Dictamen	Dictamen de 15 de marzo 2006, comunicación sobre la accesibilidad electrónica
	DOC	Boletín número 110 de 30/04/2004	Dictamen	Dictamen de 25 de febrero 2004 , comunicación sobre la igualdad de oportunidades para las personas con discapacidad, un plan de acción europeo
	DOC	Boletín número 32 de 05/02/2004	Dictamen	Dictamen del Comité Económico y Social Europeo sobre el tema «Por un turismo accesible a todas las personas y socialmente sostenible»
	COM	Boletín número 650 final de 30/10/2003	Comunicación	Comunicación de la Comisión Al Consejo, Al Parlamento Europeo, al Comité Económico y Social Europeo y Al Comité de las Regiones. Igualdad de oportunidades para las personas con discapacidad: un plan de acción europeo
	_____	_____	_____	2010: Una Europa Accesible para Todos: Informe del Grupo de Expertos constituido por la Comisión Europea (octubre de 2003).
	DOC	Boletín número 134 de 07/06/2003	Resolución	Resolución del Consejo de 6 de mayo de 2003 sobre la accesibilidad de las infraestructuras y las actividades culturales para las personas con discapacidad

	Boletín	Fecha de publicación	Rango	Título
EUROPEA	DOC	Boletín número 39 de 18/02/2003	Resolución	Resolución del Consejo de la Unión Europea sobre Accesibilidad electrónica para mejorar el acceso de las personas con discapacidad a la sociedad del conocimiento, el 6 de febrero de 2003
	COM	Boletín número 66 final de 11/02/2003	Comunicación	Comunicación de la Comisión al Consejo, al Parlamento Europeo, al Comité Económico y Social y al Comité de las Regiones. Informe final e-Europe 2002
	DOC	Boletín número 278 de 14/11/2002	Dictamen	Dictamen del Comité de las Regiones sobre la "Comunicación de la Comisión al Consejo, al Parlamento Europeo, al Comité Económico y Social y al Comité de las Regiones—eEurope 2002: Accesibilidad de los sitios Web públicos y de su contenido" (DO C 278 de 14.11.2002).
	DOC	Boletín número 278 de 14.11.2002	Dictamen	Dictamen del Comité de las Regiones sobre la "Comunicación de la Comisión al Consejo, al Parlamento Europeo, al Comité Económico y Social y al Comité de las Regiones — eEurope 2002: Accesibilidad de los sitios Web públicos y de su contenido" (DO C 278 de 14.11.2002).
	DOC		Resolución	Resolución del Consejo de 25 de marzo de 2002 sobre el plan de acción e-Europa 2002: accesibilidad de los sitios web públicos y su contenido.
	COM	Boletín número 529 final de 25/09/2001	Comunicación	Comunicación de la Comisión al Consejo, al Parlamento Europeo, al Comité Económico y Social y Al Comité de las Regiones eEurope 2002: Accesibilidad de los sitios Web públicos y de su contenido.
	COM	Boletín número 284 final de 12/05/2000	Comunicación	Comunicación de la Comisión al Consejo, al Parlamento Europeo, al Comité Económico y Social y al Comité de las Regiones. Hacia una Europa sin Barreras para las Personas con Discapacidad
	DOC	Boletín número 144 de 16/05/2001	Dictamen	Dictamen del Comité de las Regiones sobre la «Comunicación de la Comisión al Consejo, al Parlamento Europeo, al Comité Económico y Social y al Comité de las Regiones — Hacia una Europa sin barreras para las personas con discapacidad»

	Boletín	Fecha de publicación	Rango	Título
<b>EUROPEA</b>	DOCE	Boletín número 167 de 12/06/1998	Recomendación	Recomendación del Consejo, de 4 de junio de 1998, sobre la creación de una tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad
	DOUE	Boletín número 174/27 de 17/06/1996	Dictamen	Dictamen del Comité Económico y Social de 27 de marzo de 1996, sobre proyecto de Recomendación del Consejo sobre la creación de una tarjeta de estacionamiento para minusválidos.
	DOUE	Boletín número C62 de 26/02/1998	Posición	Posición Común (CE) nº 8/1998 de 19 de diciembre de 1997. Con vistas a la adopción de la Recomendación del Consejo de ....., sobre la creación de una tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad
	DOUE	Boletín número 134 de 20/06/1995	Recomendación	Recomendación de la Comisión sobre diversas medidas para incrementar la seguridad y accesibilidad de ascensores exteriores.

# **1.2 NORMATIVA**

## **SOBRE ACCESIBILIDAD**

### **ESTATAL**

	Boletín	Fecha de publicación	Rango	Título
<b>ESTATAL</b>	BOE	Boletín número 224 de 17/09/2011	Real Decreto 1276/2011	Real Decreto 1276/2011, de 16 de septiembre, de adaptación normativa a la Convención Internacional sobre los derechos de las personas con discapacidad
	BOE	Boletín número 184 de 02/08/2011	Ley 26/2011	Ley 26/2011, de 1 de agosto, de adaptación normativa a la Convención Internacional sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad.
	BOE	Boletín número 61 de 11/03/2010	Real Decreto 173/2010,	Real Decreto 173/2010, de 19 de febrero, modifica el Código Técnico de la Edificación, aprobado por el Real Decreto 314/2006, de 17-3-2006, en materia de accesibilidad y no discriminación de las personas con discapacidad.
	BOE	Boletín número 48 de 25/02/2008	Orden VIV/561/2010,	Orden VIV/561/2010, de 1 de febrero, desarrolla el documento técnico de condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los espacios públicos urbanizados.
	BOE	Boletín número	Orden PRE/446/2008	Orden PRE/446/2008, de 20 de febrero, determina las especificaciones y características técnicas de las condiciones y criterios de accesibilidad y no discriminación establecidos en el Real Decreto 366/2007, de 16-3-2007 (RCL 2007/602)
	BOE	Boletín 22/03/2008	Resolución	Resolución de 22 de febrero 2008, publica el Convenio Marco de colaboración entre el Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales y la Fundación ONCE para la cooperación e integración social de personas con discapacidad para desarrollar un programa de accesibilidad universal
	BOE	Boletín número 290 De 04/12/2007	Real Decreto 1544/2007	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

	Boletín	Fecha de publicación	Rango	Título
<b>ESTATAL</b>	BOE	Boletín número 279 de 21/11/2007	Real Decreto 1494/2007	Real Decreto 1494/2007, de 12 de noviembre, aprueba el Reglamento sobre las condiciones básicas para el acceso de las personas con discapacidad a las tecnologías, productos y servicios relacionados con la sociedad de la información y medios de comunicación social
	BOE	Boletín número 255 de 24/10/2007	Ley 27/2007,	Ley 27/2007, de 23 de octubre, por la que se reconocen las lenguas de signos españolas y se regulan los medios de apoyo a la comunicación oral de las personas sordas, con discapacidad auditiva y sordociegas
	BOE	Boletín número 113 de 11/05/2007	Real Decreto 505/2007	Real Decreto 505/2007, de 20 de abril, aprueba las condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación de las personas con discapacidad para el acceso y utilización de los espacios públicos urbanizados y edificaciones
	BOE	Boletín número 72 de 24/03/2007	Real Decreto 366/2007	Real Decreto 366/2007, de 16 de marzo, establece las condiciones de accesibilidad y no discriminación de las personas con discapacidad en sus relaciones con la Administración General del Estado
	BOE	Boletín número 297 de 13/12/2006	Real Decreto 1417/2006	Real Decreto 1417/2006, de 1 de diciembre, establece el sistema arbitral para la resolución de quejas y reclamaciones en materia de igualdad de oportunidades, no discriminación y accesibilidad por razón de discapacidad
	BOE	Boletín número 300 de 16/12/2006	Real Decreto 1414/2006	Real Decreto 1414/2006, de 1 de diciembre, determina la consideración de persona con discapacidad a los efectos de la Ley 51/2003, de 2-12-2003 (RCL 2003\2818), de Igualdad de oportunidades, no discriminación y accesibilidad universal de las personas con discapacidad
	BOE	Boletín número 289 de 03/12/2003	Ley 51/2003	Ley 51/2003, de 2 de diciembre, de igualdad de oportunidades, no discriminación y accesibilidad universal de los discapacitados

	Boletín	Fecha de publicación	Rango	Título
<b>ESTATAL</b>	BOE	Boletín 06/11/99	Ley 38/1999	Ley 38/1999, de 5 de noviembre, de ordenación de la edificación.
	BOE	Boletín 31/05/95	Ley 15/1995	Ley 15/1995, de 30 de mayo, sobre límites del dominio sobre inmuebles para eliminar barreras arquitectónicas a las personas con discapacidad.
	BOE	Boletín 22/06/90	Ley 3/1990	Ley 3/1990, de 21 de junio, por la que se modifica la Ley 49/1960, de 21 de julio, de Propiedad Horizontal, para facilitar la adopción de acuerdos que tengan por finalidad la adecuada habitabilidad de minusválidos en el edificio de su vivienda.
	BOE	Boletín 27/06/85	Orden	Orden de 18 de junio de 1985, del Ministerio de la Presidencia del Gobierno, sobre uso de perros-guía para deficientes visuales.
	BOE	Boletín 01/01/1984	Ley 13/1982	Ley 13/1982, de 7 de abril, de integración social de los minusválidos (BOE 103 de 30/04/1982). Real Decreto 3250/1983, de 7 de diciembre, por el que se regula el uso de perros guía para deficientes visuales.

# **1.3 NORMATIVA**

## **SOBRE ACCESIBILIDAD**

### **EN LAS COMUNIDADES AUTÓNOMAS**

	Boletín	Fecha de publicación	Rango	Título
<b>ANDALUCÍA</b>	BOJA	Boletín número 12 de 19/01/2012	Decreto 293/2009	Orden de 9 de enero de 2012, por la que se aprueban los modelos de fichas y tablas justificativas del Reglamento que regula las normas para la accesibilidad en las infraestructuras, el urbanismo, la edificación y el transporte en Andalucía
	BOJA	Boletín número 106 de 01/06/2011	Acuerdo	Acuerdo de 10 de mayo de 2011, del Consejo de Gobierno, por el que se aprueba el II Plan de Acción Integral para las Personas con Discapacidad en Andalucía 2011-2013.
	BOJA	Boletín número 61 de 29/03/2010	Orden	Orden de 10 de marzo de 2010, por la que se aprueba el modelo y procedimiento de concesión de la tarjeta de aparcamiento de vehículos para personas con movilidad reducida.
	BOJA	Boletín número 140 de 21/07/2009	Decreto 293/2009	Decreto 293/2009, de 7 de julio, por el que se aprueba el reglamento que regula las normas para la accesibilidad en las infraestructuras, el urbanismo, la edificación y el transporte en Andalucía.
	BOJA	Boletín número 224 de 11/11/2008	Acuerdo	Acuerdo de 14 de octubre de 2008, del Consejo de Gobierno, por el que se aprueba el Plan de Acción Integral para las Mujeres con Discapacidad en Andalucía 2008-2013.
	BOJA	Boletín número 3 de 07/01/2004	Acuerdo	Acuerdo de 2 de diciembre de 2003, del Consejo de Gobierno, por el que se aprueba el Plan de Acción Integral para las Personas con Discapacidad en Andalucía (2003-2006).
	BOE	Boletín número 45 de 17/04/1999	Ley 1/1999	LEY 1/1999, de 31 de marzo, de Atención a las personas con discapacidad en Andalucía.
	BOJA	Boletín número 14 de 02/02/1999	Acuerdo	ACUERDO de 29 de diciembre de 1998, del Consejo de Gobierno, por el que se aprueba el I Plan de Eliminación de Barreras Arquitectónicas en los edificios, establecimientos e instalaciones de la Junta de Andalucía y de sus Empresas Públicas.

	Boletín	Fecha de publicación	Rango	Título
<b>ANDALUCIA</b>	BOJA	Boletín número 111 de 26/09/1996	Orden	ORDEN de 5 de septiembre de 1996, por la que se aprueba el modelo de ficha para la justificación del cumplimiento del Decreto 72/1992, de 5 de mayo, de la Consejería de la Presidencia de la Junta de Andalucía.
	BOJA	Boletín número 18 de 06/02/1996	Decreto 298/1995	DECRETO 298/1995, de 26 de diciembre, por el que se aprueban los criterios para la adaptación de los edificios, establecimientos e instalaciones de la Junta de Andalucía y sus empresas públicas al Decreto 72/1992, de 5 de mayo.
	BOJA	Boletín número 69 de 12/5/1995	Orden	ORDEN de 3 de mayo de 1995, por la que se crea una Comisión Técnica dependiente de la Comisión de Accesibilidad y Eliminación de Barreras Arquitectónicas, Urbanísticas y del Transporte de Andalucía.
<b>ARAGÓN</b>	BOA	Boletín número 66 de 07/06/2000	Decreto 108/2000	DECRETO 108/2000, de 29 de mayo, del Gobierno de Aragón, de modificación del Decreto 19/199, de 9 de febrero, del Gobierno de Aragón, por el que se regula la promoción de la accesibilidad y supresión de barreras arquitectónicas, urbanísticas, de transportes y de la comunicación.
	BOA	Boletín número 31 de 15/03/1999	Decreto 19/1999	Decreto 19/1999, de 9 de febrero, del Gobierno de Aragón, por el que se regula la Promoción de la Accesibilidad y Supresión de Barreras Arquitectónicas, Urbanísticas, de Transportes y de la Comunicación.
	BOA	Boletín número 44 de 18/04/1997	Ley 3/1997	Ley 3/1997, de 7 de abril, de Promoción de la Accesibilidad y Supresión de Barreras Arquitectónicas, Urbanísticas, de Transportes y de la Comunicación.

	Boletín	Fecha de publicación	Rango	Título
<b>ASTURIAS</b>	BOPA	Boletín número. 134 de 11/06/2003	Decreto 37/2003	Decreto 37/2003, de 22 de mayo, por el que se aprueba el reglamento de la ley del principado de Asturias 5/1995, de 6 de abril, de promoción de la accesibilidad y supresión de barreras, en los ámbitos urbanísticos y arquitectónicos.
	BOPA	Boletín número 301 De 31/12/1999	Decreto 180/1999	Decreto 180/1999, de 30 de diciembre, por el que se crea la tarjeta de estacionamiento de vehículos que transporten personas con movilidad reducida.
	BOPA	Boletín número 164 de 16/07/1998	Decreto 39/1998	Decreto 39/1998, de 25 de junio, por el que se aprueban las normas de diseño en edificios destinados a viviendas.
	BOPA	Boletín número 89 de 19/04/1995	Ley 5/1995	Ley 5/1995, de 6 de abril, de Promoción de la Accesibilidad y Supresión de Barreras.
<b>BALEARES</b>	BOIB	Boletín número 166 de 08/11/2012	Orden	Orden del consejero de Agricultura, Medio Ambiente y Territorio de 1 de octubre de 2012 por el cual se despliega el procedimiento para conceder exenciones del cumplimiento del Reglamento para la mejora de la accesibilidad y la supresión de barreras arquitectónicas.
	BOIB	Boletín número 159 de 27/10/2012	Orden	Orden del consejero de Agricultura, Medio Ambiente y Territorio de 1 de octubre de 2012 por el cual se despliega el procedimiento para conceder exenciones del cumplimiento del Reglamento para la mejora de la accesibilidad y la supresión de barreras arquitectónicas.
	BOIB	Boletín número 64 de 05/05/2012	Información pública	Información pública del Anteproyecto de Orden por la cual se despliega el procedimiento para conceder excepciones del cumplimiento del Decreto 110/2010, de 15 de octubre, por el cual se aprueba el Reglamento para la mejora de la accesibilidad y la supresión de barreras arquitectónicas.
	BOIB	Boletín número 143 de 22/09/2011	Decreto 94/2011	Decreto 94/2011, de 16 de septiembre, por el cual se modifica el Decreto 110/2010, de 15 de octubre, por el cual se aprueba el Reglamento para la mejora de la accesibilidad y la supresión de las barreras arquitectónicas.

	Boletín	Fecha de publicación	Rango	Título
<b>BALEARES</b>	BOIB	Boletín número 157/2010 de 29/10/2010	Decreto 110/2010	Decreto 110/2010 de 15 de octubre, por el cual se aprueba el Reglamento para la mejora de la accesibilidad y la supresión de barreras arquitectónicas.
	BOIB	Boletín 10/04/1999	Ley 5/1999	Ley 5/1999, de 31 de marzo, de perros guía.
	BOIB	Boletín 20/05/1993	Ley 3/1993	Ley 3/1993, de 4 de mayo, para la Mejora de la Accesibilidad y de la Supresión de Barreras Arquitectónicas.
<b>CANARIAS</b>	BOC	Boletín número 088. de 18 /07/ 2001	Decreto 148/2001	DECRETO 148/2001, de 9 de julio, por el que se modifica el Decreto 227/1997, de 18 de septiembre, que aprueba el Reglamento de la Ley 8/1995, de 6 de abril, de accesibilidad y supresión de barreras físicas y de la comunicación.
	BOC	Boletín número 140 de 06/11/1998.	Orden	ORDEN de 5 de octubre de 1998, por la que se regula el otorgamiento y utilización del Símbolo Internacional de Accesibilidad.
	BOC	Boletín número 150 de 21/11/1997.	Decreto 227/1997	DECRETO 227/1997, de 18 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento de la Ley 8/1995, de 6 de abril, de accesibilidad y supresión de barreras físicas y de la comunicación.
	BOC	Boletín número 050 De 24/04/1995.	Ley 8/1995	Ley 8/1995, de 6 de abril, de Accesibilidad y Supresión de Barreras Físicas y de la Comunicación.
<b>CANTABRIA</b>	BOC	Boletín número 272 de 11/11/1996	Ley 3/1996	Ley 3/1996, de 24 de septiembre, sobre Accesibilidad y Supresión de Barreras Arquitectónicas, Urbanísticas y de la Comunicación.
	BOC	Boletín número 239 de 29/11/1990	Decreto 61/1990	Decreto 61/1990, de 6 de junio, de Evitación y Supresión de Barreras Arquitectónicas y Urbanísticas de Cantabria
<b>CASTILLA LA MANCHA</b>	DOCM	Boletín número 128 de 20/06/2008	Orden	Orden de 28 de mayo 2008, por la que se establecen los parámetros exigibles a los ascensores para que reúnan la condición de accesibles en el ámbito de la Comunidad Autónoma de Castilla-La Mancha.
	DOCM	Boletín número 30 de 09/02/2007	Orden	Orden de 30/01/2007, por la que se regula la acreditación de establecimientos, instalaciones y vehículos de transporte público accesibles,

	Boletín	Fecha de publicación	Rango	Título
<b>CASTILLA LA MANCHA</b>	DOCM	Boletín 13/03/98	Orden	Orden de 2 de marzo 1998, Regula la acreditación de establecimientos, instalaciones y vehículos de transporte público accesibles.
	DOCM	Boletín número 54 de 05/12/1997	Decreto 158/1997	Decreto 158/1997, de 2 de diciembre, del Código de Accesibilidad de Castilla- La Mancha.
	DOCM	Boletín número 25 de 30/05/1996	Orden	Orden de 22/05/1996, por la que se desarrolla el Decreto 25/1996 de 27 de febrero, por el que se regula la organización y funcionamiento del Consejo Regional de Accesibilidad.
	DOCM	Boletín número 20 de 26/04/1996	Decreto 25/1996	Decreto 25/1996, de 27/02/1996, por el que se regula la organización y funcionamiento del consejo regional de accesibilidad.
	DOCM	Boletín número 32 de 24/06/1994	Ley 1/1994	Ley 1/1994, de 24 de mayo, de Accesibilidad y Supresión de Barreras en Castilla - La Mancha.
	DOCM	Boletín número 28 de 16/07/1985	Decreto 71/1985	Decreto 71/1985, de 09/07/1985, sobre eliminación de barreras arquitectónicas.
<b>CASTILLA LEÓN</b>	BOCYL	Boletín número 62 de 31/03/2004	Acuerdo 39/2004	Acuerdo 39/2004, de 25 de marzo, de la Junta de Castilla y León, por el que se aprueba la Estrategia Regional de Accesibilidad de Castilla y León 2004-2008. Consejería de familia e igualdad de oportunidades.
	BOCYL	Boletín número 172 De 04/09/2001	Decreto 217/2001	DECRETO 217/2001, de 30 de agosto, por el que se aprueba el Reglamento de Accesibilidad y Supresión de Barreras.
	BOCYL	Boletín número 89 de 10/05/2000	Decreto 100/2000	DECRETO 100/2000, de 4 de mayo, por el que se aprueba el Reglamento de la Comisión Asesora para la Accesibilidad y Supresión de Barreras de Castilla y León.
	BOCYL	Boletín número 89 de 10/05/2000	Ley 3/1998	Ley 3/1998, de 24 de junio, de Accesibilidad y Supresión de barreras.

	Boletín	Fecha de publicación	Rango	Título
<b>CATALUÑA</b>	DOGC	Boletín número 6035 de 30/12/2011	Ley 10/2011	Ley 10/2011, de 29 de diciembre, de simplificación y mejora de la regulación normativa.
	DOGC	Boletín número 5774 de 14/12/2010	Orden ASC/573/2010	Orden ASC/573/2010, de 3 de diciembre, de desarrollo parcial de la Ley 19/2009, de 26 de noviembre, del acceso al entorno de las personas acompañadas de perros de asistencia.
	DOGC	Boletín número 5519 de 03/12/2009	Ley 19/2009	Ley 19/2009, de 26 de noviembre, de acceso al entorno de las personas acompañadas de perros de asistencia de Cataluña.
	DOGC	Boletín número 3602 de 25/03/2002	Decreto 97/2002	Decreto 97/2002, de 5 de marzo, sobre la tarjeta de aparcamiento para personas con disminución y otras medidas dirigidas a facilitar el desplazamiento de las personas con movilidad reducida.
	DOGC	Boletín número 3199 De 07/08/2000	Resolución	RESOLUCIÓN de 20 de julio de 2000, por la que se hace público el Acuerdo del Gobierno en materia de supresión de barreras arquitectónicas. Departamento de Bienestar Social. Disposiciones.
	DOGC	Boletín número 2043 de 28/04/1995	Decreto 135/1995	Decreto 135/1995, de 24 de marzo, de Desarrollo de la Ley 20/91, de 25 de noviembre, de Promoción de la Accesibilidad y de Supresión de Barreras Arquitectónicas y de aprobación del Código de Accesibilidad.
	DOGC	Boletín número 1923 de 27/07/1994	Decreto Legislativo 6/1994	Decreto Legislativo 6/1994, de 13 de julio, por el que se adecua la Ley 20/1991, de 25 de noviembre (LCAT 1991\479), de promoción de accesibilidad y supresión de barreras arquitectónicas a la Ley 30\1992, de 26 de noviembre, (RCL 1992\2512, 2775 y RCL 1993\246), de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común.
	DOGC	Boletín número 1526 de 04/12/1991	Ley 20/1991	Ley 20/1991, de 25 de noviembre, de Promoción de la Accesibilidad y de Supresión de Barreras Arquitectónicas.

	Boletín	Fecha de publicación	Rango	Título
<b>EXTREMADURA</b>	DOE	Boletín número 22 de 20/02/2003	Decreto 8/2003	Decreto 8/2003, de 28 de enero, por el que se aprueba el reglamento de la Ley de promoción de la accesibilidad en Extremadura.
	DOE	Boletín número 85 de 23/07/2002	Ley 6/2002	Ley 6/2002, de 27 de junio, Medidas de apoyo en materia de autopromoción de viviendas, accesibilidad y suelo.
	DOE	Boletín número 9 de 24/01/1998	Decreto 153/1997	Decreto 153/1997 de 22 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento de la Ley de Promoción de la Accesibilidad en Extremadura.
	DOE	Boletín número 77 de 03/07/1997	Ley 8/1997	Ley 8/1997, de 18 de junio, de Promoción de la Accesibilidad en Extremadura.
<b>GALICIA</b>	DOG	Boletín 22 /05/ 2013	Decreto 74/2013	Decreto 74/2013, de 18 de abril, por el que se modifica el Decreto 35/2000, de 28 de enero, por el que se aprueba el Reglamento de desarrollo y ejecución de la Ley de accesibilidad y supresión de barreras en la Comunidad Autónoma de Galicia, para su adaptación a la Directiva 95/16/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 29 de junio, sobre aproximación de las legislaciones de los Estados miembros relativas a ascensores.
	DOG	Boletín número 253 de 31/12/03	Ley 10/2003	Ley 10/2003, de 26 de diciembre, sobre el acceso al entorno de personas con discapacidad acompañadas de perros de asistencia.
	DOG	Boletín número 65 de 02/04/01	Decreto 66/2001	Decreto 66/2001, de 22 de marzo, por el que se determina la documentación relativa a la justificación del cumplimiento de la normativa de accesibilidad y de prevención y protección contra incendios que deberán aportar los interesados en los procedimientos de autorizaciones turísticas.
	DOG	Boletín número 41 de 29/02/2000	Decreto 35/2000	Decreto 35/2000, de 28 de enero, por el que se aprueba el Reglamento de desarrollo y ejecución de la Ley de accesibilidad y supresión de barreras en la Comunidad Autónoma de Galicia.
	DOG	Boletín número 166 de 29/08/97	LEY 8/1997	LEY 8/1997, de 20 de agosto, de accesibilidad y supresión de barreras en la Comunidad Autónoma de Galicia.

	Boletín	Fecha de publicación	Rango	Título
<b>GALICIA</b>	DOG	Boletín número 205 de 21/10/1992	Decreto 286/1992	Decreto 286/1992, de 8 de octubre de accesibilidad y eliminación de barreras.
<b>LA RIOJA</b>	BOR	Boletín número 132 de 31/10/2002	Decreto 51/2002	Decreto 51/2002, de 4 de octubre, por el que se regulan las condiciones mínimas de habitabilidad que deben reunir las viviendas en el ámbito de la Comunidad Autónoma de La Rioja, así como la concesión y control de las cédulas de habitabilidad.
	BOR	Boletín número 19 de 20/05/2000,	Decreto 19/2000	Decreto 19/2000, de 28 de abril, por el que se aprueba el Reglamento de Accesibilidad en relación con las Barreras Urbanísticas y Arquitectónicas, en desarrollo parcial de la Ley 5/1994, de 19 de julio.
	BOR	Boletín número 70 de 03/06/2000	Ley 1/2000	Ley 1/2000, de 31 de mayo, de perros guía acompañantes de personas con de deficiencia visual.
	BOR	Boletín número 119 de 04/10/1997	Decreto 50/1997	Decreto 50/1997, de 3 de octubre, por el que se regulan las condiciones de habitabilidad que deben reunir las viviendas en el ámbito territorial de la Comunidad Autónoma de La Rioja.
	BOR	Boletín número 91 de 23/07/94	Ley 5/1994	Ley 5/1994, de 19 de julio, de supresión de barreras arquitectónicas y promoción de la accesibilidad.
	BOR	Boletín número 53 De 25/04/91	Decreto 12/1991	Decreto 12/1991, de 18 de abril, por el que se modifica el Art. 13 del Decreto 38/1988, de 16 de septiembre, sobre eliminación de barreras arquitectónicas.
	BOR	Boletín número 44 de 13/04/89	Decreto 21/1989	Decreto 21/1989, de 7 de abril, por el que se modifica el Decreto 38/1988, de 16 de septiembre, sobre eliminación de barreras arquitectónicas.
	BOR	Boletín número 117 de 29/09/1988	Decreto 38/1986	Decreto 38/1986, de 16 de septiembre, sobre Eliminación de Barreras Arquitectónicas.

	Boletín	Fecha de publicación	Rango	Título
<b>Cdad. DE MADRID</b>	BOCM	Boletín número 2 de 04/01/99	LEY 23/1998	LEY 23/1998, de 21 de diciembre, sobre el acceso de las personas ciegas o con deficiencia visual usuarias de perro guía al entorno.
	BOCM	Boletín número	Decreto 71/1999	Decreto 71/1999, de 20 de mayo, por el que se aprueba el Reglamento de desarrollo del régimen sancionador en materia de promoción de la accesibilidad y supresión de barreras arquitectónicas.
	BOCM	Boletín número 179 de 30/07/98	DECRETO 138/1998	DECRETO 138/1998, de 23 de julio, por el que se modifican determinadas especificaciones técnicas de la Ley 8/1993, de 22 de junio, de Promoción de la Accesibilidad y Supresión de Barreras Arquitectónicas.
	BOCM	Boletín número 75 de 28/03/1997	Ley 10/1996	Ley 10/1996, de 29 de noviembre, por la que se modifica la composición del consejo para la promoción de la accesibilidad y la supresión de barreras, prevista en el artículo 46.2 de la ley 8/1993, de 22 de junio
	BOCM	Boletín número 152 de 29/06/93	Ley 8/1993	Ley 8/1993, de 22 de junio, de Promoción de la Accesibilidad y Supresión de Barreras Arquitectónicas.
	BOCM	Boletín número	Real Decreto 556/1989	Real Decreto 556/1989, de 19 de mayo, por el que se arbitran medidas mínimas sobre accesibilidad en los edificios, con carácter supletorio respecto de las normas que, conforme a sus competencias, pueda dictar la Comunidad Autónoma de Madrid.
<b>MURCIA</b>	BORM	Boletín 04/05/95	Ley 5/1995	Ley 5/1995, de 7 de abril, de Condiciones de Habitabilidad en edificios de viviendas y de Promoción de la accesibilidad general.
	BORM	Boletín 05/08/94	Ley 3/1994	Ley 3/1994, de 26 de julio, de los disminuidos visuales usuarios de perros guía.
	BORM	Boletín 10/02/94	Resolución	Resolución de 26 de enero de 1994, de la Directora General de Bienestar Social, por la que se da publicidad al Protocolo para la creación de una Tarjeta de estacionamiento para Minusválidos.
	BORM	Boletín 11/11/91	Orden	Orden de 15 de octubre de 1991, de la Consejería de Política Territorial, Obras Públicas y Medio Ambiente, sobre Accesibilidad de Espacios Públicos y Edificación.
	BORM	Boletín 14/08/87	Decreto 39/1987	Decreto 39/1987, 4 de junio, sobre Supresión de Barreras Arquitectónicas.

	Boletín	Fecha de publicación	Rango	Título
<b>NAVARRA</b>	BON	Boletín 14/04/10	Ley Foral 5/2010	Ley Foral 5/2010, de 6 de abril, de accesibilidad universal y diseño para todas las personas de Navarra
	BON	Boletín 12/04/95	Ley Foral 7/1995	Ley Foral 7/1995, de 4 de abril, reguladora del régimen de libertad de acceso, deambulación y permanencia en espacios abiertos y otros delimitados, correspondientes a personas con disfunción visual o severa y ayudadas por perros guía.
	BON	Boletín 26/03/90	Decreto Foral 57/1990	Decreto Foral 57/1990, de 15 de marzo, por el que se aprueba el Reglamento para la Eliminación de Barreras Físicas y Sensoriales en los Transportes.
	BON	Boletín 21/07/89	Decreto Foral 154/1989	Decreto Foral 154/1989, de 29 de junio, por el que se aprueba el Reglamento para el Desarrollo y Aplicación de la Ley Foral 4/88, de 11 de julio, sobre Barreras Físicas y Sensoriales.
	BON	Boletín 17/10/88	Decreto Foral 250/1988	Decreto Foral 250/1988, de 6 de octubre, Creación de la Comisión Interdepartamental de Barreras Físicas y Sensoriales.
	BON	Boletín 08/04/87	Decreto Foral 74/1987	Decreto Foral 74/1987, de 6 de marzo, sobre Eliminación de Barreras Arquitectónicas en obras y construcciones propias o subvencionadas por la Administración de la Comunidad Foral.
<b>PAÍS VASCO</b>	BOPV	Boletín 20/07/2007	Ley 10/2007	Ley 10/2007, de 29 de junio, Normas reguladoras de perros de Asistencia para la Atención a Personas con Discapacidad
	BOPV	Boletín 11/03/2005	Decreto 42/2005	Decreto 42/2005, de 1 de marzo, Modifica el Decreto 68/2000, de 11 de abril de 2000 (LPV 2000\223), que aprueba las normas técnicas sobre condiciones de accesibilidad de los entornos urbanos, espacios públicos, edificaciones y sistemas de información y comunicación
	BOPV	Boletín 24/07/2001	Decreto 126/2001	Decreto 126/2001, de 10 de julio, aprueba las Normas Técnicas sobre Condiciones de Accesibilidad en el Transporte

	Boletín	Fecha de publicación	Rango	Título
<b>PAÍS VASCO</b>	BOPV	Boletín 29/12/2000	Decreto 256/2000	Decreto 256/2000, de 5 de diciembre, regula la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad y la adapta al modelo comunitario uniforme
	BOPV	Boletín 12/06/2000	Decreto 68/2000	Decreto 68/2000, de 11 de abril, por el que se aprueban las normas sobre accesibilidad de los entornos urbanos, edificaciones e información y comunicación.
	BOPV	Boletín 24/12/97	Ley 20/1997	Ley 20/1997, de 4 de diciembre, para la Promoción de la Accesibilidad.
<b>COMUNIDAD VALENCIANA</b>	DOCV	Boletín	Ley 9/2009	Ley 9/2009, de 20 de noviembre, de Accesibilidad Universal al Sistema de Transportes de la Comunitat Valenciana (DOGV 07/10/09).
	DOCV	Boletín 07/10/2009	Decreto 151/2009	Decreto 151/2009, de 2 de octubre, aprueba las exigencias básicas de diseño y calidad en edificios de vivienda y alojamiento
	DOCV	Boletín 19/12/2008	Resolución	Resolución de 17 de diciembre 2008, dispone la publicación del convenio de colaboración entre el Instituto de Mayores y Servicios Sociales (IMSERSO) y la Generalitat, para el desarrollo de un programa de accesibilidad en las líneas regulares de autobuses interurbanos de la Comunitat Valenciana
	DOCV	Boletín 11/04/03	Ley 12/2003	Ley 12/2003, de 10 de abril, sobre Perros de Asistencia para Personas con Discapacidades
	DOCV	Boletín 24/06/04	Orden	Orden de 9 de junio 2004, Desarrolla el Decreto 39/2004, de 5 de marzo de 2004 (LCV 2004\76), del Consell de la Generalitat, en materia de accesibilidad en el medio urbano
	DOCV	Boletín 09/06/04	Orden	Orden de 25 de mayo 2004, desarrolla el Decreto 39/2004, de 5 de marzo de 2004 (LCV 2004\76), del Gobierno Valenciano en materia de accesibilidad en la edificación de pública concurrencia
	DOCV	Boletín 10/03/04	Decreto 39/2004	Decreto 39/2004, de 5 de marzo, desarrolla la Ley 1/1998, de 5 de marzo de 1998, de la Generalitat, en materia de accesibilidad en la edificación de pública concurrencia y en el medio urbano

	<b>Boletín</b>	<b>Fecha de publicación</b>	<b>Rango</b>	<b>Título</b>
<b>COMUNIDAD VALENCIANA</b>	DOCV	Boletín 07/05/98	Ley 1/1998	Ley 1/1998, de 5 de mayo, de accesibilidad y supresión de barreras arquitectónicas, urbanísticas y de la comunicación.
<b>CEUTA</b>	BOCCE	Boletín número	Ordenanza	Ordenanza para la accesibilidad y la eliminación de barreras arquitectónicas, urbanísticas, del transporte y de la comunicación.
<b>MELILLA</b>	BOME	Boletín número 4089 de 25/05/2004	Ordenanza	Ordenanza de accesibilidad y eliminación de barreras en la ciudad de Melilla

## **4. ESTUDIO COMPARATIVO DE LA NORMATIVA APLICABLE EN MATERIA DE ACCESIBILIDAD EUROPEA, ESTATAL Y AUTONÓMICA**

## **ESTUDIO COMPARATIVO**

Tras efectuar el laborioso trabajo de recopilar toda la información disponible con respecto a normativa vigente sobre accesibilidad urbanística de la Comunidad Europea, a nivel Estatal y perteneciente a las distintas Comunidades Autónomas, se procede en este apartado a realizar un estudio comparativo entre las mismas.

Al iniciar el trabajo y empezar a leer la información legislativa que poco a poco se ha recabado, hay que mencionar, que con respecto a la normativa sobre accesibilidad desarrollada por la Unión Europea, esta no se ha mostrado en el contenido de las tablas comparativas, dado que solamente marca las directrices a tener en cuenta por los estados miembros, es decir, crea la ruta política y ética para que cada país que forma parte de la Unión Europea, desarrolle más exhaustivamente cada ámbito y concepto vinculado a la accesibilidad atendiendo a las características que le son propias.

La normativa europea muestra un gran respeto a los derechos de las personas con discapacidad como una garantía de autonomía, integración y participación, como un derecho fundamental inviolable, que es el contenido de una parte del derecho de la dignidad humana, basado en el derecho de la no discriminación a bienes y servicios. Con la creación del concepto de “accesibilidad universal”, se da un gran paso en la materialización de la igualdad de derechos y no discriminación de las personas con discapacidad.

Aborda la necesidad de eliminar las barreras económicas y sociales que impiden a las personas con discapacidad hacer efectivos sus derechos y participar de forma plena en todos los ámbitos de la vida, garantizando la igualdad de derechos y trato para las personas con discapacidad. Y, más allá, la Estrategia Europea sobre Discapacidad incluye un listado de acciones concretas y un calendario que aseguran que esos derechos serán efectivos en la práctica para mejorar la vida diaria de las personas con discapacidad.

Existe la creación de la directiva de la no discriminación en bienes y servicios, para que sean accesibles, existiendo una petición de la Comisión Europea, en 1987, de

definir los principios de diseño universal aplicables a edificios, infraestructuras y productos de la construcción y del equipamiento.

La Carta de los Derechos Fundamentales de la Unión Europea alude al derecho de las personas con discapacidad a beneficiarse de medidas que garanticen su autonomía, su inclusión social y profesional y su participación en la vida de la comunidad.

Por todo ello, a pesar del gran avance legislativo en la materia, la legislación sobre accesibilidad que existe en la UE no es lo suficiente extensa, ni está lo suficientemente desarrollada como para establecer una comparación entre ella y el resto de normativa estatal y autonómica, ya que son estas últimas quienes redactan más exhaustivamente el contenido de todos los aspectos relacionados con la accesibilidad urbanística.

Por lo tanto, dado que la normativa estatal y la perteneciente a las distintas autonomías, son las que realmente se encuentran lo suficientemente detalladas, serán las que forman parte del citado estudio comparativo, no sucediendo lo mismo con el contenido de la normativa perteneciente a la Unión Europea, tal y como se ha descrito con anterioridad.

Dado que cada Comunidad Autónoma posee su propia legislación, y el número y contenido de esta difiere sustancialmente de unas comunidades a otras, se ha optado por seleccionar de las 17 Comunidades Autónomas y 2 Ciudades Autónomas existentes, a las siete Comunidades Autónomas, cuya normativa sea más representativa y relevante, de forma que el conjunto resultante, represente al resto de autonomías, que sin aparecer la totalidad de ellas en las tablas comparativas, y al reunir características comunes con las seleccionadas, todas ellas se vean reflejadas en el estudio comparativo, con la finalidad de poder extraer un análisis de resultados más concreto, de la globalidad de contenidos normativos que aportan la totalidad de Comunidades Autónomas del país.

Como ya se ha mencionado anteriormente, se procede a exponer la normativa relativa a urbanismo, que a continuación se presenta mediante una serie de tablas, que ofrecen una comparativa entre el contenido legislativo perteneciente a la normativa estatal, con respecto a las siete Comunidades Autónomas seleccionadas,

que son: Andalucía, Aragón, Cantabria, Cataluña, Galicia, Comunidad de Madrid y País Vasco.

Para la realización del estudio comparativo, dado que la intención es la de crear un “Protocolo de ejecución de planes de accesibilidad urbanística en España”, y como su propio nombre indica, versa sobre la accesibilidad en materia de urbanismo, el citado estudio se centra en la construcción de una serie de tablas donde se compara uno a uno, cada aspecto recogido tanto en la legislación estatal como en cada una de las comunidades autónomas seleccionadas, siendo la clasificación de cada bloque establecido, como sigue:

- 4.1) Cuadro comparativo de la normativa aplicable en materia de accesibilidad en urbanismo

Estatal, Andalucía, Aragón y Cantabria

- 4.2) Cuadro comparativo de la normativa aplicable en materia de accesibilidad en urbanismo

Estatal, Cataluña, Galicia y Madrid

- 4.3) Cuadro comparativo de la normativa aplicable en materia de accesibilidad en urbanismo

Estatal y País Vasco

Realizado este estudio comparativo, se procederá seguidamente a la realización del análisis de resultados obtenidos, donde se recabará de forma escrita y mediante un cuadro resumen por colores, los datos más relevantes extraídos de la comparativa realizada en este apartado, datos, que ayudarán a plantear unas conclusiones finales que permitirán establecer mejoras en el planteamiento de redacción de la futura normativa.

A continuación, se muestran las tablas que establecen la comparativa planteada sobre accesibilidad en urbanismo:

# **4.1 CUADRO COMPARATIVO DE LA NORMATIVA APLICABLE EN MATERIA DE ACCESIBILIDAD EN URBANISMO**

**Estatal, Andalucía, Aragón y Cantabria**

CONCEPTOS		NORMATIVA EN MATERIA DE URBANISMO (1)			
		ESTATAL	ANDALUCIA	ARAGÓN	CANTABRIA
<b>Nivel de accesibilidad</b>		Accesibilidad universal	Accesibilidad universal	Accesible	Accesible
<b>Ámbito de aplicación</b>	<b>General</b>	<p>En los espacios públicos que se proyecten, construyan, restauren, mantengan, utilicen y reurbanicen. Todos los espacios públicos urbanizados y los elementos que lo componen. Se aplican a las áreas de uso peatonal, áreas de estancia, elementos urbanos e itinerarios peatonales comprendidos en espacios públicos urbanizados. En las zonas urbanas consolidadas, cuando no sea posible el cumplimiento de alguna de dichas condiciones, se plantearán las soluciones alternativas que garanticen la máxima accesibilidad.</p>	<p>La redacción de los instrumentos de planeamiento y de los restantes instrumentos de ordenación urbanística y proyectos de urbanización.</p> <p>En cualquier espacio público, espacio público urbanizado y los elementos que lo componen, que se proyecte, construya, restaure, mantenga, utilicen y reurbanicen, temporales o no, y aquellos que alteren su uso o actividad, aunque no se realice obra alguna.</p>	<p>Todas las actuaciones relativas al planeamiento, gestión y ejecución en materia de urbanismo; en la edificación, transporte y comunicación sensorial, tanto de nueva construcción como de rehabilitación, reforma o cualquier otra actuación análoga, que se realicen por cualquier persona física o jurídica, de carácter público o privado, en el ámbito territorial de la Comunidad Autónoma de Aragón.</p> <p>En los espacios naturales protegidos, sitios, conjuntos y jardines históricos y zonas arqueológicas se establecerán, en los casos y en la forma en que ello sea técnicamente posible, itinerarios y servicios adaptados a las personas en situación de limitación. Los planes de ordenación de recursos naturales, los planes rectores de uso y gestión y los planes de protección, en cada caso, establecerán las normas técnicas que procedan, de acuerdo con las peculiaridades del espacio natural protegido.</p>	<p>De aplicación a las actuaciones en el planeamiento, gestión y ejecución en materia de urbanismo, edificación, transporte y comunicación sensorial tanto de nueva construcción como de rehabilitación o reforma que se realicen por cualquier persona física o jurídica, de carácter público o privado, en el ámbito territorial de la Comunidad Autónoma de Cantabria.</p> <p>Los ámbitos físicos concretos de su aplicación son los espacios urbanizados de uso público, independientemente de su titularidad, y los edificios de equipamiento colectivo o de vivienda multifamiliar. Estos ámbitos físicos afectados comprenden igualmente urbanización y edificación nueva o rehabilitada.</p>

CONCEPTOS		NORMATIVA EN MATERIA DE URBANISMO (2)			
		ESTATAL	ANDALUCIA	ARAGÓN	CANTABRIA
<b>Ámbito de aplicación</b>	<b>Excepciones</b>		En espacios de uso restringido, a los que sólo tenga acceso el personal autorizado, así como los que siendo de titularidad privada se construyan o promuevan con la financiación, de subvenciones o ayudas públicas.		
<b>Espacios públicos urbanizados</b>	<b>Requerimientos</b>	Comprenden el conjunto de espacios peatonales y vehiculares, de paso o estancia, que forman parte del dominio público, o están destinados al uso público de forma permanente o temporal. Los nuevos serán diseñados, contruidos, mantenidos y gestionados cumpliendo con las condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación de las personas con discapacidad.	La planificación, el diseño, construcción y la urbanización de las vías y demás espacios libres de uso público y utilización colectiva e infraestructuras, y los elementos que los contienen, se realizarán de manera que resulten accesibles a las personas con discapacidad	El ámbito urbano comprende todos los espacios o lugares abiertos de uso público, con independencia de su carácter público o privado, no integrados en la edificación. Se consideran, en todo caso, espacios de uso público de accesibilidad urbanística los siguientes: a) Vías públicas. b) Parques y jardines. c) Itinerarios peatonales. d) Mobiliario urbano incluida la señalización y teléfonos públicos. e) Garajes o aparcamientos en superficie o subterráneos de uso público. f) Equipamientos deportivos y de ocio de uso público. g) Recintos feriales, mercadillos y exposiciones al aire libre.	
<b>Áreas de uso peatonal</b>	<b>Requerimientos</b>	Espacio público urbanizado destinado al tránsito o estancia peatonal se denomina área de uso peatonal.			

CONCEPTOS		NORMATIVA EN MATERIA DE URBANISMO (3)			
		ESTATAL	ANDALUCIA	ARAGÓN	CANTABRIA
Áreas de uso peatonal	Resaltes y escalones	No, en ningún punto.			
	Altura libre de paso	≥ 2,20 m.			
	Pavimentación	Ver “Elementos de urbanización-Pavimentos”			
	Itinerario peatonal	Parte del área de uso peatonal destinada específicamente al tránsito de personas, incluyendo las zonas compartidas de forma permanente o temporal, entre éstas y los vehículos.			
Itinerario peatonal accesible	Requerimientos	Garantizan el uso no discriminatorio y la circulación de forma autónoma y continua de todas las personas. Si exista más de un itinerario entre dos puntos, y en la eventualidad de que todos no puedan ser accesibles, se habilitarán las medidas necesarias para que el recorrido del itinerario peatonal accesible no resulte en ningún caso discriminatorio, ni por su longitud, ni por transcurrir fuera de las áreas de mayor afluencia de personas	Públicos y privados, de uso comunitario, de utilización y concurrencia pública se diseñarán de forma que sus trazados, dimensiones, dotaciones y calidades de terminación permitan el uso y circulación, de forma autónoma y en condiciones de seguridad, a las personas con discapacidad.	Los lugares de tránsito de personas tendrán las anchuras de paso dimensionadas considerando que han de permitir el uso autónomo de las personas en situación de limitación, con especial referencia a las personas en sillas de ruedas. Si alguna parte de un itinerario no permite dicho uso, tendrá señalada tal circunstancia en todos sus accesos, indicando además la situación de los itinerarios alternativos. En ningún caso el itinerario alternativo será seis veces el itinerario que sustituye. El trazado de los itinerarios peatonales tendrá perfiles transversales y longitudinales que no dificulten el tránsito de personas con movilidad reducida, singularmente, las que utilizan sillas de ruedas.	<u>Itinerarios peatonales:</u> Los itinerarios públicos o privados de uso comunitario destinados al tránsito de peatones o mixto de vehículos y peatones deberán diseñarse de manera que los desniveles no lleguen a grados de inclinación que dificulten su utilización a personas con movilidad reducida y que dispongan de una anchura tal que permita, al menos, el tránsito simultáneo de dos personas, una de ellas en silla de ruedas. En las áreas rurales y vías interurbanas, se seleccionará la existencia de arcenes específicos para el desplazamiento de personas en sillas de ruedas, la circulación de ciclistas o los tránsitos tradicionales vinculados a actividades agrarias.

CONCEPTOS		NORMATIVA EN MATERIA DE URBANISMO (4)			
		ESTATAL	ANDALUCIA	ARAGÓN	CANTABRIA
Itinerario peatonal accesible	Discurre de forma colindante adyacente a línea de fachada o límite edificado horizontal	SI			
	Anchura libre de paso	≥ 1,80 m. que garantice el giro, cruce y cambio de dirección de las personas independientemente de sus características o modo de desplazamiento.	≥ 1,50m. que garantice el paso, cruce y el giro o cambio de dirección, de personas, independientemente de sus características o modo de desplazamiento. En el caso de que en viales existentes no sea posible, se resolverá mediante plataforma única en la que quede perfectamente diferenciada en el pavimento la zona preferente peatonal, así como la señalización vertical de aviso a los vehículos	En itinerarios horizontales accesibles: 100 cm de ancho libre. En tramos donde sea posible el cruce con una o de dos sillas de ruedas los anchos mínimos recomendados serán 150 cm y 180 cm., respectivamente. Los cambios de dirección se dispondrán de forma que pueda inscribirse un círculo de 150 cm de diámetro. Se tolerarán apilastrados laterales separados más de 300 cm, que mermen no más de 10cm dichos anchos en un recorrido menor de 80 cm. Las mesetas en cuyo perímetro abran puertas serán horizontales, y suficientes para inscribir un prisma de base cuadrada de 150 cm de lado y 210 cm de altura frente a cada puerta.	
	Altura libre de paso	≥ 2,20 m.		En itinerarios horizontales accesibles: Los lugares de paso en tramo recto tendrán un gálibo rectangular útil de paso de 210 cm de altura libre.	
	Escalones aislados o resaltes	No			

CONCEPTOS		NORMATIVA EN MATERIA DE URBANISMO (5)			
		ESTATAL	ANDALUCIA	ARAGÓN	CANTABRIA
Itinerario peatonal accesible	Desniveles salvados	Ver "Elementos de urbanización-Rampas-Escaleras-Ascensores-Tapices rodantes y escaleras mecánicas"			Rampas que no alcanzaran grados de inclinación superiores al 6 %, debiendo rebajar los bordillos en los pasos de peatones y esquinas de cruce de calles al nivel del pavimento de calzada o se levantara la calzada a la altura de los bordillos, enrasando la acera con la calzada a cota + 0.00.
	Pavimentación	Ver "pavimentos "y "pavimento táctil", en el apartado, "elementos de urbanización" y "señalización y comunicación sensorial", respectivamente.	La altura máxima de los bordillos será 12 cm, debiendo rebajarse a nivel del pavimento de la calzada en pasos peatonales o mediante la creación de vados, lo más cercano a las esquinas de la calle, cuando no existan aquéllos. Ver "pavimentos "y "pavimento táctil", en el apartado, "elementos de urbanización" y "señalización y comunicación sensorial", respectivamente.	<u>En itinerarios horizontales accesibles:</u> Ver "pavimentos "y "pavimento táctil", en el apartado, "elementos de urbanización" y "señalización y comunicación sensorial", respectivamente.	Serán duros, antideslizantes y sin resaltos.
	Pendiente transversal	≤ 2%.	≤ 2%.		
	Pendiente longitudinal	≤ 6%.	Si la proyección < 3 m. pendiente ≤10%, del 8% cuando sea <6 metros y del 6% el resto de casos	<u>En itinerarios horizontales accesibles:</u> Donde pueda caer agua de lluvia o riego, los tramos con pendiente longitudinal menor del 2% tendrán pendiente transversal comprendida entre el 1% y el 2%.	
	Nivel de iluminación	≥ 20 luxes. Homogéneo sin deslumbramiento			

CONCEPTOS		NORMATIVA EN MATERIA DE URBANISMO (6)			
		ESTATAL	ANDALUCIA	ARAGÓN	CANTABRIA
Itinerario peatonal accesible	Señalización y comunicación	Ver "Señalización y comunicación sensorial"			El símbolo internacional de accesibilidad será de obligada instalación en los lugares, espacios, edificios y medios de transporte público donde no haya barreras arquitectónicas, donde se den alternativas o donde haya itinerario practicable.
	Plataforma única de uso mixto	Cuando el ancho o la morfología de la vía impidan la separación entre los itinerarios vehicular y peatonal a distintos niveles			
		La acera y calzada estarán a un mismo nivel, tiene prioridad el tránsito peatonal. Quedará diferenciada en el pavimento la zona preferente de peatones, por la que discurre el itinerario peatonal accesible, así como la señalización vertical de aviso a los vehículos.			
	Continuidad de los Itinerarios peatonales accesibles	En los puntos de cruce con el itinerario vehicular, pasos subterráneos y elevados.			
Excepciones	En las zonas urbanas consolidadas, se permitirán estrechamientos puntuales, siempre que la anchura libre de paso resultante $\geq 1,50$ m.	De existir elementos puntuales tales como señales verticales, papeleras o elementos de jardinería, se dejará un ancho libre mínimo de 0,90 metros en ese punto y una altura mínima de 2,20 metros libre de obstáculos.			

CONCEPTOS		NORMATIVA EN MATERIA DE URBANISMO (7)			
		ESTATAL	ANDALUCIA	ARAGÓN	CANTABRIA
Áreas de estancia	Requerimientos	Área de uso peatonal, donde se desarrollan actividades en las que las personas permanecen durante cierto tiempo.	Las instalaciones, construcciones y dotaciones que se implanten con carácter fijo, eventual o provisional en los espacios libres exteriores, en las vías públicas e infraestructuras.		
	Acceso desde el itinerario peatonal accesible	No resaltes ni escalones	<p><u>El acceso a espacios naturales:</u> Al menos uno de los accesos y uno de los itinerarios habilitados para el público en general será accesible para personas con discapacidad. Tendrá una anchura mínima, libre de obstáculos, de 1,20 metros y una altura mínima, libre de obstáculos, de 2,20 metros, no debiendo incluir escalón aislado o tramo de escalera sin que esté complementado con una rampa, conforme lo regulado en "Elementos de urbanización-Rampas".</p> <p>El itinerario accesible conectará la entrada accesible con los equipamientos e infraestructuras, edificios, instalaciones, dotaciones y servicios de uso público. Y deberá permitir, siempre que sea posible, a las personas con problemas de movilidad reducida realizar un recorrido interior por los espacios naturales y sus elementos singulares.</p>		
	Instalaciones, actividades y servicios disponibles	Conectadas mediante, mínimo, un itinerario peatonal accesible.	Se adoptaran medidas para asegurar la accesibilidad a las mismas en los términos establecidos.		

CONCEPTOS		NORMATIVA EN MATERIA DE URBANISMO (8)			
		ESTATAL	ANDALUCIA	ARAGÓN	CANTABRIA
Áreas de estancia	Realización de actividades que requieran la presencia de espectadores	1 plaza reservada a personas con movilidad reducida por cada 40 plazas o fracción, que deberán estar señalizadas. Dimensión mínima de plaza: 1,00 x 1,50 m. Ubicadas junto al itinerario peatonal accesible, donde se habilitará una zona donde esté instalado y señalizado un bucle de inducción o sistema alternativo que facilite la accesibilidad de personas con discapacidad auditiva.			
	Si existen aseos, vestidores o duchas	Mínimo una unidad adaptada a personas con discapacidad por cada 10 unidades o fracción.	Mínimo una unidad adaptada.	En los lugares de aplicación de esta norma, existirán aseos utilizables por personas en silla de ruedas en la proporción mínima de uno por cada cinco o fracción, para cada sexo, respecto de los aseos de uso general, no computándose aquellos vinculados a un espacio determinado. (Ver "Mobiliario urbano-Cabinas de aseo público accesible").	En las baterías de aseos públicos, uno al menos por sexo estará acondicionado para personas con movilidad reducida en silla de ruedas.
	Dispositivos y nuevas tecnologías	Utilización para todas las personas, considerando especialmente a las personas con discapacidad sensorial y cognitiva			
	Utilización de perros guía o de asistencia	SI, pueden hacer uso			
	Parques y jardines	Instalaciones, Actividades y servicios disponibles	Conectadas entre sí y con los accesos mediante, mínimo, un itinerario peatonal accesible.	Los caminos o sendas destinados al tránsito de personas reunirán las condiciones de los itinerarios peatonales.	

CONCEPTOS			NORMATIVA EN MATERIA DE URBANISMO (9)			
			ESTATAL	ANDALUCIA	ARAGÓN	CANTABRIA
Áreas de estancia	Parques y jardines	Itinerarios Peatonales accesibles	Se admiten tierras apisonadas con compactación >90% del proctor modificado, sin ocasionar hundimientos ni estancamientos de aguas. Prohibida la utilización de tierras sueltas, grava o arena	En el caso de ser pavimentados con tierras, tendrán un grado de compactación superior al 90% del ensayo proctor modificado. Asimismo, dispondrán de las canalizaciones necesarias para que no se formen encharcamientos o estancamientos de aguas. Se prohíbe en cualquier caso el uso de grava suelta.	<u>En itinerarios horizontales accesibles:</u> En parques y jardines se considerara accesible el pavimento de tierra compactada con un 90% de Proctor Modificado.	
			Se preverán áreas de descanso en intervalos ≤ 50 m. Con mínimo un banco de características establecidas en "Mobiliario urbano-Bancos".	En los itinerarios peatonales deberá quedar una altura mínima libre de obstáculos de 2,20 m. y preverse áreas de estancias a intervalos menores de 50 m. que proporcionen descanso a los viandantes. Dichas áreas no deberán interferir el itinerario peatonal y estarán dotadas, al menos, de un banco, una papelera y un espacio libre mínimo de 0,90 x 1,20 m. que permita la estancia a un usuario de silla de ruedas, que se pueda acceder desde un espacio libre de obstáculos de 0,80 m.		
			Dispondrán de información para su orientación y localización, cuando conecten accesos, instalaciones, servicios y actividades disponibles, esta cumplirá como mínimo información relativa a ubicación y distancias y cumplirá a los criterios establecidos en "Señalización y comunicación sensorial- Características de la señalización visual y acústica" y "Señalización y comunicación sensorial- Aplicaciones reguladas de la señalización visual y acústica".	En los accesos se deberán señalar de forma clara los servicios e instalaciones de que dispone el parque o jardín, indicando cuántos de éstos son accesibles, así como la ubicación de las distintas áreas y servicios existentes, facilitándose la orientación y localización de las distintas rutas a seguir.		

CONCEPTOS			NORMATIVA EN MATERIA DE URBANISMO (10)				
			ESTATAL	ANDALUCIA	ARAGÓN	CANTABRIA	
Áreas de estancia	Parques y jardines	Mobiliario urbano	Cumplirá con lo referente a "Mobiliario urbano".				
	Sectores de juegos	Conexiones	Entre sí y con los accesos mediante itinerarios peatonales accesibles.				
		Elementos de juego	Permitirán la participación, y desarrollo de habilidades por parte de todas las franjas de edades a que estén destinados				
		Pavimento	Requerirán pavimentos que hayan de ser deformables.				
		Contrastes cromáticos y de texturas	Entre los juegos y entorno favoreciendo la orientación espacial y la percepción de los usuarios				
		Mesas de juegos accesibles	Plano de trabajo	Ancho $\geq 0,80$ m.			
			Altura	$\leq 0,85$ m			
	Espacio Libre Inferior		$\geq 70 \times 80 \times 50$ cm (altura x anchura x fondo)				
Playas Urbanas	Estancia de personas en silla de ruedas	Se preverán áreas junto a los elementos de juego, donde se inscriba un círculo de 1,50 m de diámetro. No coincidirán con el ámbito de paso del itinerario peatonal accesible.					
	Puntos accesibles	Para todas las personas. El número y ubicación lo determina el Ayuntamiento, según grado de utilización de las playas.					

CONCEPTOS			NORMATIVA EN MATERIA DE URBANISMO (11)			
			ESTATAL	ANDALUCIA	ARAGÓN	CANTABRIA
Areas de estancia	Playas Urbanas	Puntos accesibles (continuación)	<p>Conectados con vías de tránsito peatonal colindantes con la playa, mediante mínimo, un itinerario peatonal que se prolongará hasta la orilla del mar, cuando esto sea posible según condiciones y morfología de la playa, cumpliendo lo siguientes requisitos:</p> <p>a) Cuando transcurra sobre suelos pavimentados reunirá las características del itinerario peatonal accesible establecidas en <i>"Itinerario peatonal accesible-Condicionales generales del itinerario peatonal accesible"</i>.</p> <p>b) Cuando discorra sobre arena de playa u otro suelo no compactado o irregular se desarrollará mediante pasarelas realizadas con materiales con coeficiente de transmisión térmica adecuado para caminar descalzo y cumplan con los requisitos mínimos de ancho y alto de paso descritos en el apartado <i>"Itinerario peatonal accesible-Condicionales generales del itinerario peatonal accesible"</i>. Estas pasarelas serán fijas en el tramo de playa que queda por encima de la línea de la pleamar y se completarán con tramos no fijos de características apropiadas para alcanzar la orilla del mar, cuando esto sea posible de acuerdo a condiciones y morfología de la playa.</p>	<p>Todo punto que se habilite como acceso para el público en general, desde el paseo marítimo, sendero peatonal, márgenes de carreteras, aceras u otras infraestructuras hasta la playa, deberá contar con un itinerario alternativo accesible, cuyos requisitos serán los correspondientes a <i>"Itinerarios peatonales accesibles"</i>, para las comunicaciones al mismo nivel y entre diferentes niveles.</p> <p>Cuando no sea posible cumplir las determinaciones establecidas en dicha Sección, se admitirá la disposición de pasarelas, que reúnan las debidas condiciones de seguridad y estabilidad, para salvar diferencias de nivel.</p> <p>Todo punto de playa accesible deberá disponer desde el mismo y hasta la zona más cercana posible a la orilla, en función de la cota que alcance el agua en pleamar o marea alta, de itinerarios accesibles a personas con movilidad reducida que tengan carácter estable y estén realizados con materiales que tengan un coeficiente de transmisión térmica adecuado para caminar descalzo. La anchura libre mínima de paso será de 1,50 metros.</p> <p>La pendiente máxima longitudinal será el 6% y si existiese pendiente transversal está será menor o igual al 1%.</p>		

CONCEPTOS			NORMATIVA EN MATERIA DE URBANISMO (12)			
			ESTATAL	ANDALUCIA	ARAGÓN	CANTABRIA
Áreas de estancia	Playas urbanas	<b>Aceras, paseos marítimos o vías destinadas al tránsito peatonal colindantes</b>	Características del itinerario peatonal accesible. Ver <i>"Itinerario peatonal accesible-Condiciones generales del itinerario peatonal accesible"</i> .	Los paseos marítimos o senderos peatonales cumplirán con todos los requisitos exigibles a los <i>"Itinerarios peatonales accesibles"</i> .		
		<b>Permitir estancia de usuarios de sillas de ruedas o su traspaso a la silla anfibia o ayuda técnica similar.</b>	En cada punto accesible y vinculado a la plataforma que transcurre sobre suelo no compactado o irregular, debe existir una superficie horizontal de 2,50 m de longitud y 1,80 m de ancho con sus mismas características constructivas.	Al final del itinerario existirá una superficie horizontal mínima de 1,50 x 2,30 metros que deberá reunir las mismas características que el itinerario.		
		<b>Acceso a la zona de baño a los usuarios de sillas de ruedas o con problemas de deambulación</b>	Incorporar en uno o más de los puntos accesibles, mínimo una silla anfibia o ayuda técnica similar debidamente homologada, así como muletas anfibias	A partir de la superficie mínima a que se refiere el apartado anterior, se garantizará la existencia de un espacio libre de obstáculos, protegido mediante balizas, que permitirá el acceso de las personas con movilidad reducida en silla de ruedas desde el final del itinerario hasta el agua. En aquellas playas en las que la normativa sectorial que resulte de aplicación obligue a la prestación de servicios de salvamento, los municipios pondrán a disposición de las personas bañistas usuarias de silla de ruedas, al menos una silla anfibia o ayuda técnica similar, debidamente homologada, que permita su acceso a la zona de baño.		

CONCEPTOS			NORMATIVA EN MATERIA DE URBANISMO (13)			
			ESTATAL	ANDALUCIA	ARAGÓN	CANTABRIA
Áreas de estancia	Playas urbanas	Aseos, vestidores y duchas	<p>Será accesible, como mínimo, una unidad de cada agrupación de los disponibles en las playas urbanas, ya sean de carácter temporal o permanente.</p> <p>Las duchas exteriores en los puntos de playa accesibles cumplirán con lo dispuesto en el apartado <i>"Mobiliario urbano-Cabinas de aseo público accesibles"</i>.</p>	<p>Estos itinerarios accesibles deberán conectar las zonas de servicio que, en su caso, se instalen en las playas, tales como aseos, servicios sanitarios, vestuarios, duchas, bares, zonas de hamacas y sombrillas u otras instalaciones de utilización colectiva.</p> <p>Cuando la playa cuente con vestuarios, duchas y aseos habrá al menos uno accesible, por cada agrupación de éstos, de acuerdo con las condiciones establecidas en <i>"Mobiliario urbano-Cabinas de aseo público accesibles"</i>.</p>	<p>En los lugares de aplicación de esta norma, existirán aseos utilizables por personas en silla de ruedas en la proporción mínima de uno por cada cinco o fracción, para cada sexo, respecto de los aseos de uso general, no computándose aquellos vinculados a un espacio determinado.</p> <p>En los lugares de aplicación de esta norma que tengan vestuarios, existirá, como mínimo, una zona reservada y señalizada para su uso por personas en situación de movilidad reducida.</p> <p>(Ver <i>"Mobiliario urbano-Cabinas de aseo público accesible"</i>).</p>	<p>En las baterías de aseos públicos, uno al menos por sexo estará acondicionado para personas con movilidad reducida en silla de ruedas.</p>
Elementos de urbanización	Requerimientos		<p>Piezas, partes y objetos reconocibles individualmente que componen el espacio público urbanizado de uso peatonal, tales como pavimentación, saneamiento, alcantarillado, distribución de energía eléctrica, gas, redes de telecomunicaciones, abastecimiento y distribución de aguas, alumbrado público, jardinería, y todas aquellas que materialicen las previsiones de los instrumentos de ordenación urbanística.</p> <p>El diseño, colocación y mantenimiento de los elementos de urbanización que deban ubicarse en áreas de uso peatonal garantizarán la seguridad, la accesibilidad, la autonomía y la no discriminación de todas las personas. Nunca invadirán el ámbito libre de paso de un itinerario peatonal accesible.</p>			<p>Cualquier componente de las obras de urbanización, entendiéndose por tales las referentes a pavimentación, abastecimiento y distribución de agua, saneamiento, alcantarillado, distribución de energía eléctrica, alumbrado público, abastecimiento y distribución de agua, jardinería y todas aquellas otras que materializan las prescripciones del planeamiento urbanístico.</p> <p>No podrán originar obstáculos que impidan la libertad de movimientos de las personas con limitaciones y movilidad reducida.</p>

CONCEPTOS			NORMATIVA EN MATERIA DE URBANISMO (14)			
			ESTATAL	ANDALUCIA	ARAGÓN	CANTABRIA
Elementos de urbanización	Pavimentos	Itinerario peatonal accesible	<p>Duro, estable, antideslizante en seco y en mojado, sin piezas ni elementos sueltos, con independencia del sistema constructivo que, en todo caso, impedirá el movimiento de las mismas. Su colocación y mantenimiento asegurará su continuidad y la inexistencia de resaltes.</p> <p>Se utilizarán franjas de pavimento táctil indicador de dirección y de advertencia siguiendo los parámetros establecidos en "comunicación sensorial"</p>	<p>La altura máxima de los bordillos será 12 cm, debiendo rebajarse a nivel del pavimento de la calzada en pasos peatonales o mediante la creación de vados, lo más cercano a las esquinas de la calle, cuando no existan aquéllos.</p> <p>En itinerarios peatonales, Serán antideslizantes, en seco y en mojado, sin exceso de brillo e indeformables. Estarán firmemente fijados y ejecutados de tal forma que no presenten elementos sueltos, cejas ni rebordes entre las distintas piezas, variando la textura y el color del mismo según los casos. Se prohíbe en cualquier caso el uso de grava suelta.</p>	<p>En itinerarios horizontales accesibles: Los pavimentos tendrán superficies duras, antideslizantes, continuas y regladas.</p>	<p>En itinerarios peatonales: serán duros, antideslizantes y sin resaltes.</p> <p>Los pavimentos del viario urbano peatonal serán duros y no deslizantes, sin resaltes entre piezas y permitiéndose sólo pequeños resaltes en su propio dibujo.</p>
	Rejillas, alcorques y tapas de instalación		<p>En las áreas de uso peatonal se colocarán de manera que no invadan el itinerario peatonal accesible, salvo en aquellos casos en que las tapas de instalación deban colocarse, necesariamente, en plataforma única o próximas a la línea de fachada o parcela.</p> <p>En general, se colocarán enrasadas con el pavimento circundante, cumpliendo:</p> <p><u>En áreas de uso peatonal:</u> sus aberturas tendrán una dimensión que permita la inscripción de un círculo de 1 cm de diámetro como máximo.</p> <p>Cuando el enrejado este formado por vacíos longitudinales se orientarán en sentido transversal a la dirección de la marcha</p>	<p>Situados en el mismo plano del pavimento circundante y estarán fabricados con materiales resistentes a la deformación. En caso de utilizar enrejado, la anchura máxima del interior de los huecos será de 2 cm., en ambos sentidos.</p> <p>En caso de que se trate de huecos rectangulares, el lado mayor del hueco deberá quedar colocado en perpendicular al sentido de la marcha y el lado menor será <math>\leq 2</math> cm.</p> <p><u>Alcorques:</u> Los árboles situados en los itinerarios peatonales tendrán los alcorques cubiertos con rejillas u otros elementos resistentes que cumplirán las condiciones establecidas, salvo cuando se trate de árboles situados en zonas peatonales terrazas.</p>	<p>En itinerarios horizontales accesibles: Los tapes de registro, rejillas de ventilación situadas en el suelo, estarán enrasados con este, tolerándose cejas o resaltes no superiores a 0,2 cm, y sus aberturas tendrán una dimensión menor de 2 cm en cualquier dirección.</p>	<p>Las rejillas y los registros situados en estos itinerarios estarán enrasados con el pavimento circundante y el enrejado será perpendicular al sentido de la marcha.</p> <p>Las rejillas tendrán una abertura máxima de malla y una disposición del enrejado que impida el tropiezo de las personas que utilizan bastones o sillas de ruedas.</p> <p>Los alcorques estarán cubiertos con rejillas u otros elementos enrasados con el pavimento circundante.</p> <p>En el viario urbano pavimentado los árboles estarán rodeados por alcorques.</p>

CONCEPTOS		NORMATIVA EN MATERIA DE URBANISMO (15)			
		ESTATAL	ANDALUCIA	ARAGÓN	CANTABRIA
Elementos de urbanización	Rejillas, alcorques y tapas de instalación (continuación)	<p><u>En la calzada</u>: sus aberturas tendrán una dimensión que permita la inscripción de un círculo de 2,5 cm de diámetro como máximo.</p> <p><u>Los alcorques</u> deberán estar cubiertos por rejillas que cumplirán con lo dispuesto en el apartado anterior. En caso contrario deberán rellenarse de material compactado, enrasado con el nivel del pavimento circundante.</p> <p><u>Estará prohibida</u> la colocación de rejillas en la cota inferior de un vado a menos de 0,50 m de distancia de los límites laterales externos del paso peatonal.</p>			
	Vados vehiculares.	<p>No invadirán el ámbito de paso del itinerario peatonal accesible ni alterarán las pendientes longitudinales y transversales de los itinerarios peatonales que atraviesen.</p> <p>No deberán coincidir en ningún caso con los vados de uso peatonal.</p>	<p>Los itinerarios que atraviesen no quedaran afectados por pendientes, siendo el itinerario peatonal prioritario. Cuando sea posible, el itinerario mantendrá su nivel, alcanzando el vehículo la cota de itinerario fuera de éste en la calzada o en la banda de aparcamiento o infraestructura. Cuando lo anterior no sea viable, el vado cumplirá lo siguiente:</p> <p>a) La pendiente longitudinal en el sentido de la marcha, <math>\leq 8\%</math> en tramos <math>&lt; 3</math> m y del <math>6\%</math> en tramos <math>\geq 3</math> m. Las longitudes de los tramos medidas en proyección horizontal</p> <p>b) La pendiente transversal <math>\leq 2\%</math> y <math>&gt;1\%</math> para garantizar la evacuación del agua.</p>		

CONCEPTOS		NORMATIVA EN MATERIA DE URBANISMO (16)				
		ESTATAL	ANDALUCIA	ARAGÓN	CANTABRIA	
Elementos de urbanización	Vados vehiculares (continuación)		c) No se instalarán franjas señalizadoras para evitar que las personas con discapacidad visual puedan confundirlos con los vados de pasos peatonales.			
	Acceso a distintos niveles.		Cualquier desnivel existente dentro de un itinerario peatonal, vía o espacio público, se salvará con rampa, ascensor o tapiz rodante que cumplirán las condiciones que se establecen en "Elementos de urbanización", con independencia de que, además, puedan existir escaleras o peldaños aislados.			
	Rampas	Requerimientos	En itinerario peatonal accesible, son planos inclinados destinados a salvar inclinaciones superiores al 6% o desniveles superiores a 20 cm.			El diseño de la rampa minimizará los problemas del agua de lluvia, con cunetas, sumideros y dibujo en espina de pez sobre su piso.
		Tramos	Tendrán una anchura mínima libre de paso de 1,80 m y una longitud máxima de 10 m.	De directriz recta, permitiéndose los de directriz curva con un radio mínimo de 50 metros considerando la medición a 1/3 del ancho de la rampa, medido desde el interior. Anchura libre mínima será de 1,50 metros. La longitud máxima de cada tramo de rampa sin descansillo será de 9 metros medida en proyección horizontal.	El ancho útil de rampa, medido entre planos verticales tangentes a las caras interiores del pasamanos, no será inferior a 100 cm en tramos con un único sentido y 180 cm en tramos con dos sentidos de tránsito. La longitud máxima del tramo es de 10 m.	
	Pendientes	Longitudinal máxima del 10% para tramos de hasta 3 m de longitud y del 8% para tramos de hasta 10 m de longitud. Y transversal máxima del 2%.	Cuya proyección horizontal sea inferior a 3 metros tendrán una pendiente máxima del 10%, del 8% cuando sea inferior a 6 metros y del 6% para el resto de los casos. La transversal máxima será de un 2%.	La pendiente longitudinal máxima es del 8% en espacios exteriores y del 11% en interiores. Se recomienda pendientes inferiores al 6% para usuarios de silla de ruedas. La pendiente transversal máxima es del 2%.	Suave pendiente, aunque esto obligue a itinerarios con una cierta desviación de la escalera, siempre, en unos límites razonables.	

CONCEPTOS			NORMATIVA EN MATERIA DE URBANISMO (17)			
			ESTATAL	ANDALUCIA	ARAGÓN	CANTABRIA
Elementos de urbanización	Rampas	Rellanos o mesetas	<p>Situados entre tramos de una rampa tendrán el mismo ancho que esta, y una profundidad mínima de 1,80 m cuando exista un cambio de dirección entre los tramos; ó 1,50 m cuando los tramos se desarrollen en directriz recta.</p> <p>El pavimento, cumplirá con las características de diseño e instalación establecidas en <i>"Elementos de urbanización- Pavimentos"</i>.</p>	<p>Dispuestas entre los tramos de una rampa tendrán al menos la anchura de la rampa y una longitud, medida en la dirección de la marcha, de 1,5 metros como mínimo.</p> <p>Cuando exista un cambio de dirección entre dos tramos, la anchura de la rampa no se reducirá a lo largo de la meseta.</p> <p>La zona delimitada por la rampa y por los espacios de las mesetas, tanto intermedias como de embarque y desembarque estarán libres de obstáculos, no podrán formar parte de espacios destinados a otros usos. No habrá pasillos de anchura inferior a 1,20 metros, ni puertas situadas a menos de 1,50 metros de distancia de arranque de un tramo.</p> <p>Al principio y al final de las rampas existirán mesetas de embarque y desembarque con una longitud mínima de 1,50 metros y una anchura igual a la de la rampa; en dichas mesetas se dispondrá una franja señalizadora mínima de 0,60 metros de fondo y la anchura de la meseta, siendo su pavimento de diferente textura y color.</p>	<p>Las mesetas horizontales tendrán una longitud igual o mayor a 120 cm en tramos rectos y de 150 cm. en cambios de dirección superiores a 90°.</p>	<p>Al menos, cada 1,5 m. de desnivel superado se dispondrá un descansillo con ancho que permita el cruce de dos sillas de ruedas.</p>

CONCEPTOS			NORMATIVA EN MATERIA DE URBANISMO (18)			
			ESTATAL	ANDALUCIA	ARAGÓN	CANTABRIA
Elementos de urbanización	Rampas	Pasamanos	<p>Se colocarán a ambos lados de cada tramo de rampa. Serán continuos en todo su recorrido y se prolongarán 30 cm más allá del final de cada tramo. Caso de existir desniveles laterales a uno o ambos lados de la rampa, se colocarán barandillas de protección o zócalos. Los pasamanos, barandillas y zócalos cumplirán con los parámetros establecidos en el apartado "Mobiliario urbano- elementos de protección al peatón".</p>	<p>Se dotarán de pasamanos a ambos lados de forma continua en todo el recorrido prolongándose en el principio y el fin de la misma, sin interferir otros espacios de circulación y de uso. Como mínimo coincidirán siempre con el inicio y desarrollo final de la rampa. Los pasamanos, barandillas y zócalos cumplirán con los parámetros establecidos en el apartado "Mobiliario urbano- elementos de protección al peatón".</p>	<p>En aceras o tramos de paso elevados lateralmente más de 20 cm, se colocarán barandillas con una altura mínima de 95 cm. En la proyección vertical de los pasamanos, se colocará un bordillo-guía lateral resaltado 5 cm sobre el interior del tramo, para evitar la salida accidental de bastones o ruedas. Los pasamanos deben tener un diseño anatómico que permita adaptar la mano. La separación de la pared o de cualquier obstáculo vertical en su trazado será como mínimo de 4 cm. Con el fin de advertir a las personas con limitaciones visuales, los pasamanos indicarán cuando se producen cambios tanto en la pendiente como en la dirección del itinerario mediante puntos de inflexión en el inicio o final de cada tramo y se prolongarán 30 cm. Las barandillas cumplirán las especificaciones técnicas de las Normas UNE 85-237 hasta UNE 85-240, o aquellas que las sustituyan. Dispondrás de dos pasamanos en cada tramo inclinado con las características definidas en esta Norma.</p>	<p>Cuando en alguna de sus dos manos haya un desnivel, se protegerá con Un zócalo y una barandilla.</p>
		Pavimento	<p>Ver "Elementos de urbanización- Pavimentos".</p>	<p>No se admitirá la colocación sobre el pavimento de elementos sueltos que pueden deslizarse.</p>	<p>El pavimento de toda rampa será especialmente antideslizante.</p>	<p>Los pavimentos del viario urbano peatonal serán duros y no deslizantes, sin resaltes entre piezas y permitiéndose sólo pequeños resaltes en su propio dibujo.</p>

CONCEPTOS			NORMATIVA EN MATERIA DE URBANISMO (19)			
			ESTATAL	ANDALUCIA	ARAGÓN	CANTABRIA
Elementos de urbanización	Puentes y pasarelas	Requerimientos		Deberán estar conectados con un itinerario accesible.		Al menos, cada 1,5 m. de desnivel superado se dispondrá un descansillo con ancho que permita el cruce de dos sillas de ruedas. El diseño de la rampa minimizará los problemas del agua de lluvia, con cunetas, sumideros y dibujo en espina de pez sobre su piso.
		Ancho		La anchura mínima de paso libre de obstáculos en tramos horizontales deberá ser de 1,60 metros.		
		Pendientes		La pendiente longitudinal máxima del itinerario peatonal no superará el 8% y la pendiente transversal máxima será del 2%.		Suave pendiente, aunque esto obligue a itinerarios con una cierta desviación de la escalera, siempre, en unos límites razonables.
		Protecciones		Se deberá disponer una protección lateral con barandillas o antepechos a ambos lados, provistas de pasamanos.		
		Señalización		En el inicio y final del puente o pasarela, se deberá colocar una franja de pavimento señalizadora, con el ancho del itinerario peatonal del puente o pasarela, de 0,60 m. de fondo mínimo. Caso de itinerarios mixtos, la zona de paso peatonal deberá de estar separada de la zona de circulación de vehículos mediante bandas de señalización visual y táctil, bolardos u otros elementos.		Al comienzo y final de cada tramo de se dispondrá de una banda de pavimento especial señalizador.

CONCEPTOS			NORMATIVA EN MATERIA DE URBANISMO (20)			
			ESTATAL	ANDALUCIA	ARAGÓN	CANTABRIA
Elementos de urbanización	Puentes y pasarelas	Pavimento				No deslizante. Se prohíben los peldaños aislados.
		Pasamanos				A todo lo largo se dispondrá al menos en una mano una barandilla.
	Pasos subterráneos	Requerimientos				Al menos, cada 1,5 m. de desnivel superado se dispondrá un descansillo con ancho que permita el cruce de dos sillas de ruedas. El diseño de la rampa minimizará los problemas del agua de lluvia, con cunetas, sumideros y dibujo en espina de pez sobre su piso.
		Anchura		La anchura mínima de paso libre de obstáculos en tramos horizontales deberá ser de 1,60 metros.		
		Altura libre		2,20 metros.		
		Pendientes		La pendiente longitudinal máxima del itinerario peatonal no superará el 8% y la pendiente transversal máxima será del 2%.		Suave pendiente, aunque esto obligue a itinerarios con una cierta desviación de la escalera, siempre, en unos límites razonables.
		Pavimento				No deslizante. Se prohíben los peldaños aislados.
		Pasamanos				Cuando en alguna de sus dos manos haya un desnivel, se protegerá con un zócalo y una barandilla. A todo lo largo se dispondrá al menos en una mano una barandilla.
		Señalización		En el inicio y final del paso subterráneo, se deberá colocar una franja de pavimento señalizador, con el ancho del itinerario peatonal de 0,60 metros de fondo mínimo.		Al comienzo y final de cada tramo se dispondrá de una banda de pavimento especial señalizador.

CONCEPTOS			NORMATIVA EN MATERIA DE URBANISMO (21)			
			ESTATAL	ANDALUCIA	ARAGÓN	CANTABRIA
Elementos de urbanización	Pasos subterráneos	Iluminación		Debe ser permanente y uniforme de 200 lux, como mínimo, sin zonas de oscurecimiento o luz excesiva, para evitar deslumbramientos.		
		Pasamanos				Se dispondrá al menos en una mano una barandilla.
	Escaleras	Requerimientos	Como alternativa de paso a una rampa situada en el itinerario peatonal accesible, deberán ubicarse colindantes o próximas a ésta.	Deberá permitir la accesibilidad a personas con movilidad reducida a los espacios libres de uso público. Libres de obstáculos en su recorrido.	Permitirán su uso autónomo por personas en situación de limitación. Si alguna parte del itinerario no permite dicho uso, tendrá señalada tal circunstancia en todos los accesos de aquélla, indicando además la situación de los demás accesos alternativos que permitan dicho uso. En ningún caso, la vía alternativa será superior a seis veces la longitud del itinerario al que sustituye. Todas las escaleras tendrán una rampa como vía alternativa.	Para todo desnivel superado por una escalera en el viario urbano peatonal, se ofrecerá un camino alternativo en rampa, que pueda ser utilizado por personas con movilidad reducida en silla de ruedas.
		Escalones	3 mínimo y 12 máximo	El número máximo de peldaños por tramo de escaleras, será de 10.	Se evitará la escalera o escalón aislado, ya que diferencias de cota inferiores a 40 cm, se deberán salvar con rampas.	Se prohíben los peldaños aislados.
		Anchura libre de paso	Mínima 1,20 m.	Anchura libre de los peldaños será como mínimo de 1,20 metros.	El ancho útil de escalera, medido entre planos verticales tangentes a las caras interiores del pasamanos, no será inferior a 120 cm en lugares de uso público.	
Directriz	Preferiblemente recta.	Serán de directriz recta, permitiéndose las de directriz curva con un radio mínimo de 50 metros considerando la medición a 1/3 del ancho de la escalera medido desde el interior.				

CONCEPTOS		NORMATIVA EN MATERIA DE URBANISMO (22)				
		ESTATAL	ANDALUCIA	ARAGÓN	CANTABRIA	
Elementos de urbanización	Escaleras	Huella y contra-huella	<p>a) H mínima de 30 cm y C máxima de 16 cm. La huella H y la contrahuella C cumplirán la relación: <math>54 \text{ cm} \leq 2C + H \leq 70 \text{ cm}</math>.</p> <p>b) No se admitirán sin pieza de C o con discontinuidades en la H.</p> <p>c) En una misma escalera, las H y C de todos ellos serán iguales.</p> <p>d) El ángulo formado por la H y la C será <math>\geq 75^\circ</math> y <math>\leq 90^\circ</math>.</p>	<p>a) <math>H \geq 30 \text{ cm}</math>., medidas en proyección horizontal. La <math>C \leq 16 \text{ cm}</math>.</p> <p>b) Todos los peldaños que formen parte del mismo tramo tendrán la misma altura.</p> <p>c) En escaleras descubiertas, para posibilitar la evacuación del agua, tanto los rellanos como las huellas tendrán una pendiente hacia el exterior como máximo del 1,5%.</p> <p>d) Las escaleras deberán tener en todo caso tabica.</p>	<p>Las dimensiones máximas y mínimas de los peldaños son, respectivamente, 36 y 27 cm de pisa o huella y 18,5 y 13 cm de tabica o contrahuella.</p>	<p>Las dimensiones de huella y tabica no obstaculizarán apoyar la planta del pie y superar su desnivel; por esto mismo, quedan prohibidos en este ámbito los resaltos entre huella y contrahuella, así como los peldaños compensados.</p>
		Bocel.	No se admite	Carecerán de bocel.		
			Señalización	<p>Cada escalón, en toda su longitud con una banda de 5 cm de anchura enrasada en la H y situada a 3 cm del borde, que contrastará en textura y color con el pavimento del escalón. Los extremos de la escalera mediante el uso de una franja de pavimento táctil indicador direccional colocada en sentido transversal a la marcha, siguiendo los parámetros establecidos en "Señalización y comunicación sensorial-Pavimento táctil indicador"</p>	<p>Las mesetas de embarque y desembarque deben estar señalizadas con una franja señalizadora de 0,60 metros de fondo y la anchura de la meseta, siendo su pavimento de diferente textura y color.</p> <p>Si la escalera está protegida del agua, podrá construirse con otro material que no sea antideslizante, siempre que se disponga en el borde de la huella un material o tira antideslizante enrasada con el borde del peldaño y firmemente unida a éste</p>	<p>Cada meseta inferior de arranque o llegada a cada tramo de escalera tendrá un elemento señalizador, detectable por personas con dificultades de visión mediante banda de pavimento de color, textura y tacto diferenciador del resto, adosada a la tabica de su primer peldaño. Dicha banda tendrá longitud igual al ancho útil de escalera, y un fondo de, al menos, 30 cm.</p> <p>Los espacios existentes bajo las escaleras deben estar protegidos para evitar accidentes a personas con limitaciones en la visión.</p> <p>La iluminación en cada arranque y desembarque de la escalera, así como en las mesetas intermedias, será suficiente y no menor de 10 luxes.</p>

CONCEPTOS			NORMATIVA EN MATERIA DE URBANISMO (23)			
			ESTATAL	ANDALUCIA	ARAGÓN	CANTABRIA
Elementos de urbanización	Escaleras	Rellanos	Situados entre tramos de una escalera tendrán el mismo ancho que ésta, y una profundidad mínima de 1,20 m.	Las mesetas no podrán formar parte de otros espacios. Al principio y al final de las escaleras existirán mesetas de embarque y desembarque con una longitud mínima de 1,5 metros y una anchura igual a la de los peldaños.	El ancho y largo de cada meseta intermedia no será inferior al ancho de la escalera.	
		Pavimento	Reunirá las características de diseño e instalación establecidas en "Elementos de urbanización-Pavimentos"	La huella se construirá con material antideslizante cuando la escalera no esté cubierta ni protegida contra la entrada de agua. Se evitarán los pavimentos de los escalones que produzcan destellos o deslumbramientos.	La superficie de la pisa será antideslizante. Su encuentro con la tabica carecerá de resaltes o de discontinuidad.	Los pavimentos del viario urbano peatonal serán duros y no deslizantes, sin resaltes entre piezas y permitiéndose sólo pequeños resaltes en su propio dibujo. Huellas de material no deslizante.
		Pasamanos	A ambos lados de cada tramo de escalera. Continuos en todo su recorrido, se prolongarán 30 cm más allá del final de cada tramo. Si existen desniveles laterales a uno o ambos lados de la escalera, se colocarán barandillas de protección. Los pasamanos y barandillas cumplirán con los parámetros de diseño y colocación definidos en "Mobiliario urbano- Elementos de protección al peatón".	Se dotarán de pasamanos a ambos lados. Se dispondrán de forma continua en todo el recorrido prolongándose en el principio y en el fin de la escalera.	En aceras o tramos de paso elevados lateralmente más de 20 cm, se colocarán barandillas con una altura mínima de 95 cm. En la proyección vertical de los pasamanos, se colocará un bordillo-guía lateral resaltado 5 cm sobre el interior del tramo, para evitar la salida accidental de bastones o ruedas. Los pasamanos deben tener un diseño anatómico que permita adaptar la mano. La separación de la pared o de cualquier obstáculo vertical en su trazado será como mínimo de 4 cm. Con el fin de advertir a las personas con limitaciones visuales, los pasamanos indicarán cuando se producen cambios tanto en la pendiente como en la dirección del itinerario mediante puntos de inflexión en el inicio o final de cada tramo y se prolongarán 30 cm.	A todo lo largo de la escalera se dispondrá al menos en una mano una barandilla.

CONCEPTOS			NORMATIVA EN MATERIA DE URBANISMO (24)			
			ESTATAL	ANDALUCIA	ARAGÓN	CANTABRIA
Elementos de urbanización	Escaleras	Pasamanos (continuación)			Las barandillas cumplirán las especificaciones técnicas de las Normas UNE 85-237 hasta UNE 85-240, o aquellas que las sustituyan. Dispondrán de dos pasamanos en cada tramo inclinado con las características definidas en esta Norma. En escaleras con anchura superior a 240 cm, deben disponer de barandilla intermedia.	
	Ascensores	Itinerario peatonal accesible	Los vinculados a un itinerario peatonal accesible deberán garantizar su utilización no discriminatoria por parte de todas las personas.			
		Pavimento	Sin resaltes entre el pavimento del itinerario peatonal accesible y el acceso al ascensor. Entre el suelo de la cabina y el pavimento exterior no podrá existir un espacio >35 mm de anchura			
		Dimensiones mínimas interior de la cabina	Cabinas de una puerta: 1,10 x 1,40 m. Cabinas de dos puertas enfrentadas: 1,10 x 1,40 m. Cabinas de dos puertas en ángulo: 1,40 x 1,40 m.	Independientemente de la forma de la cabina, deberá poder inscribirse un rectángulo de ancho mínimo de 1 metro y de fondo mínimo 1,25 metros salvo lo dispuesto en el Real Decreto 1544/2007, de 23 de noviembre, para las dimensiones de cabinas de ascensores en edificios e instalaciones situados en los medios de transporte.	<u>Fondo en el sentido del acceso:</u> 140 cm. <u>Ancho:</u> 110 cm <u>Superficie mínima:</u> 1,20 m2.	
		Puertas	De apertura automática, parcialmente transparentes, permitan el contacto visual con el exterior. Ancho de paso libre mínimo de 1,00 m, con un sensor de cierre en toda la altura del lateral.	Serán automáticas y dejarán un hueco de paso libre mínimo de 0,80 metros, contarán con un sensor de cierre en toda la altura del lateral y existirá un botón de activación de apertura desde la cabina.	Si las puertas de entrada y salida son perpendiculares, deberán tener unas dimensiones mínimas de 110 x 140 cm2.	

CONCEPTOS			NORMATIVA EN MATERIA DE URBANISMO (25)			
			ESTATAL	ANDALUCIA	ARAGÓN	CANTABRIA
Elementos de urbanización	Ascensores	Puertas (continuación)			Serán telescópicas, con un ancho útil de paso igual o mayor de 80 cm y tendrán un dispositivo que impida el cierre cuando en el umbral hay alguna persona.	
		Pasamanos	Se colocarán en las paredes de la cabina donde no existan puertas. La zona de asimiento con sección transversal entre 30 y 45 mm, sin cantos vivos. El espacio libre entre la pared y la zona a asir de 35 mm, mínimo. La altura del borde superior de la zona a asir entre 900 ± 25 mm medidos desde el suelo de la cabina.		Dispondrá de pasamanos en el perímetro interior fijo del camarín, a una altura del suelo no inferior a 75 cm ni superior a 90 cm.	
		Botonera exterior e interior	Se situará entre 0,70 m y 1,20 m de altura. En el exterior, deberá colocarse en las jambas el número de la planta en braille, y en el interior, los botones de mando estarán dotados de números en braille. En ambos casos estarán acompañados por caracteres arábigos en relieve y con contraste cromático respecto al fondo. El botón correspondiente al número 5 dispondrá de señalización táctil diferenciada.	Las botoneras se colocarán de forma que los pulsadores queden a una altura máxima de la rasante del pavimento de 1,20 metros, dotados de números en braille y arábigos. En las jambas deberá colocarse el número de planta en braille y con carácter arábigo en relieve a una altura máxima de 1,20 metros o bien se utilizará sintetizador de voz.	La instalación de accionamiento interior y exterior del camarín constará de botoneras con todos sus pulsadores a menos de 140 cm sobre el suelo, señalización luminosa de tránsito en cada planta y una señal acústica de cada llegada. La botonera ha de tener numeración en Braille o en relieve.	
		Cabina	Contará con un indicador sonoro y visual de parada y de información de número de planta. También dispondrá de bucle de inducción magnética	Se colocarán en cada uno de los espacios de acceso, indicadores luminosos y acústicos de llegada, e indicadores luminosos que señalen el sentido del desplazamiento del ascensor. Los botones de alarma estarán identificados con un triángulo equilátero o campana en relieve. Los botones correspondientes a cada piso dispondrán de una luz interior que se iluminará al ser pulsados.	Dispondrán, en el interior de la cabina, de un testigo luminoso que indique el funcionamiento del timbre de emergencia del elevador, a fin de que, en caso de avería, informe a las personas sordas atrapadas en su interior, de que la señal de alarma se ha activado.	

CONCEPTOS			NORMATIVA EN MATERIA DE URBANISMO (26)			
			ESTATAL	ANDALUCIA	ARAGÓN	CANTABRIA
Elementos de urbanización	Ascensores	Cabina (continuación)		<p>Dispondrán de un mecanismo que señale el tránsito por cada planta. La cabina contará con un indicador sonoro de parada e información verbal de planta.</p> <p>En las paredes de la cabina se dispondrá un pasamano a una altura comprendida entre 0,80 y 0,90 metros.</p> <p>Las características del ascensor deben garantizar que la precisión de nivelación sea igual o menor a 2 cm.</p> <p>En los aparcamientos de utilización colectiva y con comunicación con los espacios comunes del edificio el ascensor accesible llegará a todas las plantas del aparcamiento.</p>	<p>Todo ascensor debe poseer una zona transparente que permita la comunicación visual de la cabina con el exterior, para permitir la comunicación de personas sordas en casos de avería y/o emergencia.</p>	
		Exterior de la cabina	<p>Colindante a las puertas deberá existir un espacio donde pueda inscribirse un círculo de 1,50 m de diámetro mínimo libre de obstáculos, que no invada el itinerario peatonal accesible.</p> <p>Se dispondrán franjas de pavimento táctil indicador direccional colocadas en sentido transversal a la marcha frente a la puerta del ascensor, en todos los niveles, siguiendo los parámetros establecidos en "Señalización y comunicación sensorial-pavimento táctil indicador".</p>		<p>En cualquier caso, debe poderse inscribir un círculo de 150 cm. de diámetro a la salida del ascensor, libre de obstáculos, no barrido por la apertura de puertas.</p> <p>Al lado de cada ascensor y en cada planta ha de existir un número en relieve que identifique la planta, con una dimensión mínima de 10 cm en cada lado, colocada a una altura del suelo de 140 cm.</p>	

CONCEPTOS			NORMATIVA EN MATERIA DE URBANISMO (27)			
			ESTATAL	ANDALUCIA	ARAGÓN	CANTABRIA
Elementos de urbanización	Ascensores	Seguridad y salud, diseño y fabricación	Real Decreto 1314/1997, de 1 de agosto		Entre los umbrales de las puertas de camarín y cada planta la diferencia no será superior a 1 cm y la separación entre sus bordes no será superior a 2 cm.	
	Tapices rodantes y escaleras mecánicas	Complementarios a	Itinerarios peatonales accesibles			
		Ancho libre	mínimo de 1,00 m.	Luz libre mínima de 1 metro.		
		Velocidad	Máxima 0,5 m/seg.	<u>Escaleras mecánicas:</u> Máxima 0,5 m/seg.		
		Pendiente	Máxima del 12%.	<u>Tapices rodantes inclinados:</u> Máxima del 12%.		
		Embarque y desembarque		Con una anchura mínima de 1,20 metros. <u>Tapices rodantes:</u> Las áreas de entrada y salida deberán desarrollar un plano con la horizontal.		
		Superficie móvil	Deberá discurrir en horizontal durante un mínimo de 0,80 m antes de generar los peldaños en una escalera mecánica o la superficie inclinada en un tapiz rodante.	<u>Escaleras mecánicas:</u> El número mínimo de peldaños enrasados a la entrada y salida será de 2,5. <u>Tapices rodantes:</u> Las áreas de entrada y salida deberán desarrollar un plano con la horizontal.		
		Pasamanos móviles	Proyectarse horizontalmente al menos 0,80 m antes y después de las superficies móviles. Toda la superficie del pavimento situada entre los pasamanos en esta zona debe ser horizontal y enrasada a la misma cota de la superficie horizontal móvil que la continúa.	<u>Escaleras mecánicas</u> Con pasamanos prolongándose en 45 centímetros en las áreas de embarque y desembarque siempre que no se interfieran otros espacios de uso.		

CONCEPTOS			NORMATIVA EN MATERIA DE URBANISMO (28)			
			ESTATAL	ANDALUCIA	ARAGÓN	CANTABRIA
Elementos de urbanización	Tapices rodantes y escaleras mecánicas	Pasamanos móviles (continuación)		Tapices rodantes: Pasamanos laterales, a ambos lados, a una altura máxima de 0,90 metros, prolongados 0,45 metros, y su color contrastará con el entorno.		
		Señalizar	Comienzo y final de las escaleras mecánicas o tapices rodantes con una franja de pavimento táctil indicador direccional colocada en sentido transversal a la marcha, siguiendo los parámetros establecidos en "Señalización y comunicación sensorial-pavimento táctil indicador".			
		Seguridad y salud	Directiva 2006/42/CE			
	Vegetación	Itinerario peatonal accesible	Nunca lo invadirán	Los arbustos, plantas ornamentales, elementos vegetales de cualquier tipo de baja altura que se sitúen de forma aislada junto a un itinerario peatonal dejarán una anchura mínima de 0,90 metros y una altura mínima de 2,20 metros libres de obstáculos.		Los árboles que se sitúen en estos itinerarios deberán ser colocados de forma que no perjudiquen la Accesibilidad.
		Mantenimiento	Será obligatorio, manteniendo libre de obstáculos el ámbito de paso peatonal, el campo visual y el correcto alumbrado público	Todos los árboles, que se sitúen en un itinerario peatonal y se emplacen de forma aislada, tendrán sus ramas o partes inferiores a una altura mínima de 2,20 metros. Su tronco se situará en el tercio exterior del itinerario siempre que la anchura libre restante sea mayor o igual de 0,90 metros. En el caso de que dicha anchura fuese inferior a 0,90 metros no se permitirá la plantación de árboles.		

CONCEPTOS		NORMATIVA EN MATERIA DE URBANISMO (29)			
		ESTATAL	ANDALUCIA	ARAGÓN	CANTABRIA
Cruces entre itinerarios peatonales e itinerarios vehiculares	Requerimientos	Asegurar que el tránsito de peatones se mantenga de forma continua, segura y autónoma. Si el itinerario peatonal y el itinerario vehicular están en distintos niveles, la diferencia de rasante se salvará mediante planos inclinados cuyas características están en "vados peatonales". Para salvar el desnivel entre acera y calzada no invadirá el ámbito de paso del itinerario peatonal accesible que continua por la acera. Junto a los puntos de cruce no habrá vegetación, o cualquier elemento que pueda obstaculizar el cruce o la detección visual de la calzada. La señalización táctil en el pavimento en los puntos de cruce deberá cumplir las características de "pavimento táctil indicador"	Los itinerarios peatonales que se atraviesen no quedaran afectados por pendientes, siendo el itinerario peatonal prioritario. Cuando sea posible, el itinerario vehicular mantendrá su nivel, alcanzando el vehículo la cota de itinerario fuera de éste en la calzada o en la banda de aparcamiento o infraestructura. Cuando lo anterior no sea viable, el vado vehicular cumplirá los siguiente: a) La pendiente longitudinal en el sentido de la marcha, $\leq 8\%$ en tramos $< 3$ m y del $6\%$ en tramos $\geq 3$ m. Las longitudes de los tramos medidas en proyección horizontal. b) La pendiente transversal $\leq 2\%$ y $>1\%$ para garantizar la evacuación del agua. c) No se instalarán franjas señalizadoras para evitar que las personas con discapacidad visual puedan confundirlos con los vados de pasos peatonales.		En los pasos peatonales se construirá un vado o rebaje en ambas manos, que anule el desnivel entre calzada y acera.
	Vados peatonales	Itinerario peatonal accesible	Si lo invade, se podrá ocupar la calzada vehicular sin sobrepasar el límite marcado por la zona de aparcamiento. Esta solución se adoptará cuando no condicione la seguridad de circulación	No colocación de ningún elemento de equipamiento tales como bolardos u otros análogos	
		Anchura	Del plano inclinado del vado a cota de calzada mínima 1,80 m.	Contacto con la calzada $\geq 1,80$ m.	La longitud de los rebajes, medida en el borde inferior de la rampa, será igual al ancho de paso, y no menor de 150 cm.

CONCEPTOS			NORMATIVA EN MATERIA DE URBANISMO (30)			
			ESTATAL	ANDALUCIA	ARAGÓN	CANTABRIA
Cruces entre itinerarios peatonales e itinerarios vehiculares	Vados peatonales	Encuentro	Enrasado, entre el plano inclinado del vado y la calzada.	El rebaje enrasado a nivel de pavimento de la calzada.	No deberán existir resaltes entre bordes inferiores de rampas de aceras y rincones inferiores de rigola, excepcionalmente se tolerarán con altura en ningún punto superior a 2 centímetros. Dichos bordes tendrán su canto biselado 45° toda su longitud.	
		Cantos vivos	En ningún elemento que los conforma.			
		Pavimento	Del plano inclinado de superficie lisa y antideslizante en seco y en mojado, con señalización táctil, ver apartado "comunicación sensorial", "pavimento táctil indicador y sus aplicaciones"	La textura del pavimento del vado será diferente a la del pavimento de la acera. Se empleará pavimento de botones normalizado u otro normalizado que cumpla con las exigencias por la normativa sectorial.		El vado estará rodeado de una franja de pavimento especial señalizador de color rojo.
		Pendientes longitudinales y transversales	De planos inclinados máxima 10% para tramos ≤ 2,00 m y máxima 8% para tramos ≤ 2,50 m. La pendiente transversal máxima siempre 2%.	Longitudinal máximo, 8% y transversal máximo 2%.	Los desniveles entre acera y calzadas se salvarán rebajando aquellas hacia las rigolas, con rampas de pendiente no superior al 8%.	Las pendientes de las caras que lo forman serán reducidas, de modo que no sean incómodas para una persona con movilidad reducida sin equilibrio y en silla de ruedas.
		Desnivel de altura en laterales	Formados por plano inclinado longitudinal al sentido de la marcha en el punto de cruce, Estarán protegidos colocando un elemento puntual en cada lateral del plano inclinado	Los dos niveles a comunicar se enlazarán por un plano inclinado		
		Formados por tres planos inclinados	Misma pendiente, para el principal, longitudinal al sentido de la marcha en el punto de cruce, y los dos laterales.			

CONCEPTOS			NORMATIVA EN MATERIA DE URBANISMO (31)			
			ESTATAL	ANDALUCIA	ARAGÓN	CANTABRIA
Cruces entre itinerarios peatonales e itinerarios vehiculares	Vados peatonales	Acera al mismo nivel de calzada vehicular	Si no es posible salvar el desnivel entre acera y calzada con vado de una o tres pendientes. Se hará mediante dos planos inclinados longitudinales al sentido de la marcha en la acera, ocupando todo su ancho y con una pendiente longitudinal máxima del 8%.			
	Pasos de peatones	Requerimientos	Espacios situados sobre la calzada que comparten peatones y vehículos en los puntos de cruce entre itinerarios peatonales y vehiculares			Los sumideros se colocarán inmediatamente aguas arriba de los pasos peatonales.
		Ubicación	Donde permitan minimizar las distancias necesarias para efectuar el cruce, facilitando el tránsito peatonal y su seguridad. Facilitarán la visibilidad de los peatones hacia los vehículos y viceversa.	Tendrá una visibilidad suficiente para permitir el cruce seguro por todas las personas		
		Ancho de paso	≥ de los dos vados peatonales que los limitan.	Tendrán un ancho en correspondencia con los dos vados		
		Trazado	Preferentemente perpendicular a la acera.	Siempre que sea posible, perpendicular respecto a la acera		
		Si plano inclinado del vado > al 8%,	Se ampliará el ancho del paso de peatones en 0,90 m medidos a partir del límite externo del vado. Sin obstáculos en el área correspondiente de la acera.			
		Señalización	En el plano del suelo con pintura antideslizante y señalización vertical para los vehículos.	En la calzada con pintura antideslizante y señalización vertical para los vehículos		

CONCEPTOS			NORMATIVA EN MATERIA DE URBANISMO (32)			
			ESTATAL	ANDALUCIA	ARAGÓN	CANTABRIA
Cruces entre itinerarios peatonales e itinerarios vehiculares	Pasos de peatones	Desnivel entre acera y calzada	Si no es posible salvarlo, mediante plano inclinado según el apartado "vados peatonales", y si se considera necesario, se podrá elevar el paso de peatones en toda su superficie al nivel de las aceras.	En los pasos peatonales se podrá igualar la cota de la calzada con la de la acera o se salvará el desnivel entre la acera y la calzada con un vado de las características del apartado "vado peatonal"		
	Isletas	Anchura	Si en el itinerario peatonal del punto de cruce se atraviesa una isleta intermedia a las calzadas del itinerario vehicular, será $\geq$ a la del paso de peatones a que corresponde. Su pavimento cumplirá con las condiciones del apartado "pavimentos", y "aplicaciones del pavimento táctil indicador"	De una anchura igual a la del paso peatonal. Tendrá la misma textura y color que la adaptación correspondiente de la acera.	En caso de efectuarse el paso con parada intermedia el refugio tendrá una anchura mínima de 120 cm en sentido transversal al eje de la calzada.	No menor que la longitud convencional ocupada por una persona con movilidad reducida en silla de ruedas.
		Ejecución	Al mismo nivel de las aceras que delimitan el cruce cuando su longitud en el sentido de la marcha permita insertar los dos vados peatonales necesarios, y un espacio intermedio de una longitud mínima de 1,50 m. Las que no puedan, se ejecutarán sobre una plataforma situada entre 2 y 4 cm sobre el nivel de la calzada, el encuentro entre ambas será mediante un bordillo rebajado con una pendiente $\leq 12\%$ . La longitud mínima en el sentido de la marcha es 1,50 m.	El tramo correspondiente a la calzada de tráfico, estará al mismo nivel de la calzada, de una anchura igual a la del paso peatonal. Tendrá la misma textura y color que la adaptación correspondiente de la acera Si el paso, por su longitud, se realiza en dos tiempos, con parada intermedia, la isleta tendrá unas dimensiones mínimas de 1,80 metros de ancho y 1,20 metros de largo, en el sentido de la marcha.	Cuando su anchura sea inferior a 400 cm, su pavimento estará nivelado con el de la calzada y tendrá una textura diferenciada.	En caso de que la anchura del paso exija una isleta intermedia para cruzar en dos tiempos, estará al nivel de la calzada.
	Semáforos peatonales	Ubicación	En los puntos de cruce, lo más cercanos posible a la línea de detención del vehículo para facilitar su visibilidad desde la acera como desde la calzada.	La disposición deberá ser lo más cercana posible a la línea de detención de vehículos, quedando éstos en el mismo campo visual.		

CONCEPTOS			NORMATIVA EN MATERIA DE URBANISMO (33)			
			ESTATAL	ANDALUCIA	ARAGÓN	CANTABRIA
Cruces entre itinerarios peatonales e itinerarios vehiculares	Semáforos peatonales	Ubicación (continuación)		Se garantizará especialmente la ausencia de obstáculos tales como vegetación, señales, mobiliario urbano o similar, que dificulten o impidan la visión de los semáforos peatonales, o la visibilidad desde los mismos hacia la calzada, para garantizar su localización por parte de las personas con discapacidad auditiva.		
		Pulsadores	Los que puedan ser activados por pulsadores dispondrán de una señal acústica de cruce, debiendo ser éstos fácilmente localizables y utilizables por todas las personas. <u>Ubicación:</u> a una distancia $\leq 1,50$ m del límite externo del paso de peatones, evitando obstáculos que dificulten la aproximación o limite su accesibilidad. A una altura entre 0,90 y 1,20 m, con diámetro $\geq 4$ cm y emitirá un tono o mensaje de voz de confirmación al ser utilizado. Se acompañará de icono e información textual para facilitar su reconocimiento y uso. <u>Identificación:</u> Junto al pulsador o grabado en él, se dispondrá de una flecha en sobre relieve y alto contraste, de 4 cm de longitud mínima.	En los casos en los que la baja intensidad de tráfico peatonal lo aconseje, los semáforos podrán ser activados mediante pulsadores que serán fácilmente localizables sin obstáculos que dificulten la aproximación a los mismos. El pulsador manual de los semáforos que dispongan de éste deberá situarse a una altura entre 0,90 y 1,20 metros.		

CONCEPTOS			NORMATIVA EN MATERIA DE URBANISMO (34)			
			ESTATAL	ANDALUCIA	ARAGÓN	CANTABRIA
Cruces entre itinerarios peatonales e itinerarios vehiculares	Semáforos peatonales	Dispositivos sonoros	<p>En pasos de peatones con semáforo, regulados según intensidad del ruido ambiental:</p> <p><u>Calles de uno o dos sentidos de circulación:</u> que admitan la incorporación de vehículos y se encuentren reguladas por luces en ámbar intermitente en todo o en parte del ciclo correspondiente al paso de peatones.</p> <p><u>Calles en las que el semáforo cuente con un elemento cuya señal luminosa permita:</u> el giro de los vehículos de un carril cuando está detenida la circulación de los vehículos correspondientes al resto de carriles.</p> <p>c) <u>Calles de doble sentido de circulación:</u> que presenten semáforos con ciclos diferidos en los carriles de la calzada correspondientes a la incorporación y la salida de vehículos, independientemente de que cuenten o no con isleta central.</p>	<p>Los instalados en vías públicas dispondrán de señalización sonora para facilitar el cruce. Cada par de emisores de sonido implicados en un cruce estarán enfrentados, de forma que emitan el sonido orientado a las personas que se aproximan por la calzada. Podrán funcionar con sistema de mando a distancia o en sistema funcionamiento abierto total o sometido a franja horaria. El tono de la señal no debe quedar enmascarado ni reproducir sonidos que puedan inducir a confusión, y su volumen debe autoajustarse según el sonido ambiente producido principalmente por la densidad del tráfico, obras o análogos. El ciclo final de intermitencia previa al cambio debe realizarse con tono y frecuencia diferentes.</p>	<p>Dispondrán de indicador acústico del tiempo de paso para peatones, activable por personas con limitaciones visuales mediante mando a distancia. Se recomienda la instalación de una luz de alarma situada en el semáforo para su activación por ambulancias u otros vehículos de auxilio a fin de señalar su paso y ser detectables por personas con limitaciones auditivas.</p>	<p>Los semáforos contarán con un sistema de señalización sonora para indicar el cambio de luz. Dispondrá de un zumbador, que podrá ser accionado por los invidentes.</p>
		Las señales	<p>Permitirán la localización del paso peatonal, indicarán el momento y duración de cruce para peatones. Dentro de esta fase habrá una señal sonora para avisar del fin de ciclo del paso con tiempo para alcanzar la acera o isleta con seguridad. La fase de intermitencia tendrá una duración mínima, que permita a una persona situada en el centro de la calzada en el momento de su inicio alcanzar una acera o isleta antes de su final. El semáforo podrá disponer de pantalla indicadora de los segundos restantes para el fin del ciclo de paso.</p>	<p>Los instalados en el entorno inmediato de las zonas peatonales susceptibles de peligro por paso de vehículos de emergencia, tales como parques de bomberos, comisarías de policía, hospitales o similares, deberán estar dotados de un dispositivo que permita la emisión de señales de emergencia luminosas y acústicas.</p>		

CONCEPTOS			NORMATIVA EN MATERIA DE URBANISMO (35)			
			ESTATAL	ANDALUCIA	ARAGÓN	CANTABRIA
Cruces entre itinerarios peatonales e itinerarios vehiculares	Semáforos peatonales	Ciclos de paso	Los cálculos para establecerlos, suponiendo una velocidad de paso peatonal de 50 cm/seg	El tiempo de paso será el suficiente para garantizar el cruce completo de personas con movilidad reducida.	Velocidad de cruce peatonal de 0,7 m/s.	
Urbanización de frentes de parcela	Requerimientos		<p>Marcan el límite de parcela con la vía pública, no pudiendo invadir el itinerario peatonal accesible ni a nivel del suelo, ni en altura. Caso de diferencia de rasantes entre espacio público urbanizado y parcela, el desnivel deberá ser resuelto dentro de los límites de la parcela, quedando prohibida la alteración del nivel y pendiente longitudinal de la acera para adaptarse a las rasantes de la nueva edificación.</p> <p>Garantiza la continuidad del itinerario peatonal accesible al discurrir por el frente de las parcelas adyacentes, evitando escalones, resaltes y planos inclinados, rampas que pudieran invadir o alterar el nivel, la pendiente longitudinal u otras condiciones, características o dimensiones del mismo.</p>			
Mobiliario urbano	Requerimientos		<p>Conjunto de elementos existentes en los espacios públicos urbanizados y áreas de uso peatonal, cuya modificación o traslado no genera alteraciones sustanciales. Se diseñarán y ubicarán para que puedan ser utilizados de forma autónoma y segura por todas las personas.</p>	<p>Aquellos elementos de uso público, que se instalen de forma fija o eventual, como cabinas u hornacinas telefónicas, fuentes, bancos, cajeros, marquesinas, mostradores, expositores externos, kioscos, paradas de autobuses o de otros transportes u otros análogos, se diseñarán y ubicarán de forma que puedan ser utilizados por personas con discapacidad física o sensorial. Se dispondrán de forma que no interfiera la accesibilidad.</p>	<p>Se considera mobiliario urbano a los elementos, objetos y construcciones, ubicados en espacios libres, y destinados al uso, disfrute y ornato, ya sea público o privado comunitario, tales como:</p> <p>*Barandillas, pasamanos y análogos elementos de apoyo.</p> <p>*Marquesinas, toldos y similares viseras de sombra.</p> <p>*Kioscos, cabinas, pequeños puestos de venta y análogos.</p>	<p>Conjunto de objetos existentes en las vías y en los espacios libres públicos, superpuestos o adosados a los elementos de urbanización o edificación de manera que su modificación o traslado no genere alteraciones sustanciales de aquellas, tales como semáforos, postes de señalización y similares, cabinas telefónicas, fuentes públicas, papeleras, parasoles, marquesinas, contenedores de residuos, quioscos, bancos y cualesquiera otros de</p>

CONCEPTOS		NORMATIVA EN MATERIA DE URBANISMO (36)			
		ESTATAL	ANDALUCIA	ARAGÓN	CANTABRIA
Mobiliario urbano	Requerimientos (continuación)			*Semáforos, postes, parquímetros, bolardos, horquillas, barras en el suelo y similares. *Cabinas de teléfono.	naturaleza urbana. Deberá utilizarse de forma que sea accesible y pueda ser utilizado por todos los ciudadanos y no constituya un obstáculo para el tránsito de las personas que tengan su movilidad reducida.
	Instalación	Fija o eventual no invadirá el itinerario peatonal accesible. Se dispondrán preferentemente alineados junto a la banda exterior de la acera, y a una distancia $\geq 0,40$ m del límite entre el bordillo y la calzada.			Se ubicarán de forma que puedan ser accesibles para todos los ciudadanos y que no constituyan obstáculos para el tráfico peatonal. Cualesquiera elementos sobresalientes de las alineaciones que interfieran en un espacio o itinerario peatonal, se dispondrán de modo que no constituyan obstáculo para las personas con movilidad reducida y/o discapacidad sensorial. Se evitarán los obstáculos verticales aislados en una franja adjunta a la fachada, de al menos 80 cm.
	Diseño	Asegurar su detección a una altura $\geq 0,15$ m medidos desde el nivel del suelo. Los elementos no presentarán salientes de más de 10 cm. Inexistencia de cantos vivos en cualquiera de las piezas que los conforma. Los elementos salientes adosados a la fachada deberán ubicarse a una altura $\geq 2,20$ m.		El mobiliario de carácter fijo deberá estar diseñado para ser utilizable, en forma autónoma, por las personas ambulantes, usuarias de sillas de ruedas o con dificultades sensoriales. Para que el mobiliario sea obstáculo detectable por personas con deficiencias visuales, las bases de los objetos que lo integren deben de ser de igual anchura que la parte superior: sólo se aceptarán objetos adosados a elementos verticales, con formas redondeadas y que no sobresalgan más de 30 cm.	Se diseñarán y de forma que puedan ser accesibles para todos los ciudadanos y que no constituyan obstáculos para el tráfico peatonal. Los elementos del mobiliario urbano de uso público (fuentes, bancos, kioscos) se diseñarán e instalarán de modo que sean utilizados por PMRs

CONCEPTOS		NORMATIVA EN MATERIA DE URBANISMO (37)			
		ESTATAL	ANDALUCIA	ARAGÓN	CANTABRIA
Mobiliario urbano	Diseño (continuación)			<p>Los soportes verticales de señales y semáforos tendrán sección redondeada y se colocaran en la parte exterior de la acera, y en parques y jardines, sobre las áreas ajardinadas.</p> <p>Todo elemento del mobiliario urbano debe ser accesible y se dispondrá de forma que no constituya un obstáculo para invidentes ni para usuarios de silla de ruedas, quedando emplazados de manera que se cumplan los gálibos libres de paso.</p> <p>Los elementos manipulables deben situarse a una altura entre 100 y 140 cm.</p>	
	Señalización	<p>Todo elemento vertical transparente será señalizado según los criterios establecidos en "Señalización y comunicación sensorial-Condiciónes generales de la señalización y comunicación sensorial".</p>			<p>Las farolas semáforos y señales verticales estarán rodeados por una banda de pavimento especial señalizador.</p>
	Bancos	Diseño	<p>Ergonómico, con una profundidad de asiento entre 0,40 y 0,45 m y una altura comprendida entre 0,40 m y 0,45 m. Con respaldo de altura <math>\geq</math> 0,40 m y reposabrazos en ambos extremos. A lo largo de su parte frontal y en toda su longitud se dispondrá de una franja libre de obstáculos de 0,60 m de ancho, que no invadirá el itinerario peatonal accesible. Como mínimo uno de los laterales dispondrá de un área libre de obstáculos donde pueda inscribirse un círculo de <math>\varnothing</math>1,50 m que en ningún caso coincidirá con el itinerario peatonal accesible.</p>	<p>Como mínimo uno por cada diez o fracción de los bancos ubicados en espacios de concurrencia pública deberán reunir las siguientes condiciones:</p> <p>a) La altura del asiento del banco deberá estar comprendida entre 43 y 46 centímetros y la profundidad estará comprendida entre 40 y 45 centímetros.</p> <p>b) Deberán tener respaldo y reposabrazos en los extremos.</p>	

CONCEPTOS			NORMATIVA EN MATERIA DE URBANISMO (38)			
			ESTATAL	ANDALUCIA	ARAGÓN	CANTABRIA
Mobiliario urbano	Bancos	Diseño (continuación)		<p>La altura del respaldo estará comprendida entre 40 y 50 cm y la altura de los reposabrazos respecto del asiento será de entre 18 y 20 cm.</p> <p>c) El ángulo máximo de inclinación asiento-respaldo será de 105 grados y el respaldo estará dotado de un soporte firme a la altura de la región lumbar de 15 cm. como mínimo.</p> <p>d) Deberá existir un espacio libre de, al menos, 1,20 x0,80 metros a uno de los lados del banco que permita la ubicación de una persona usuaria de silla de ruedas.</p> <p>e) Los bancos deberán diferenciarse cromáticamente de su entorno.</p>		
		Disposición	De estos bancos accesibles en las áreas peatonales será, como mínimo, de una unidad por cada agrupación y, en todo caso, de una unidad de cada cinco bancos o fracción	Como mínimo uno por cada diez o fracción de los bancos ubicados en espacios de concurrencia pública deberán reunir las siguientes condiciones: a) Se situarán en lugares resguardados del flujo de circulación peatonal, a lo largo de paseos y sendas y lo más cerca posible a los accesos y zonas de recreo.		

CONCEPTOS			NORMATIVA EN MATERIA DE URBANISMO (39)			
			ESTATAL	ANDALUCIA	ARAGÓN	CANTABRIA
Mobiliario urbano	Fuentes de agua potable	Diseño	<p>a) Disponer de, al menos, un grifo situado a una altura comprendida entre 0,80 m y 0,90 m. El mecanismo de accionamiento del grifo será de fácil manejo.</p> <p>b) Contar con un área de utilización en la que pueda inscribirse un círculo de 1,50 m de diámetro libre de obstáculos.</p> <p>c) Impedir la acumulación de agua. Cuando se utilicen rejillas, estas responderán a los criterios establecidos en <i>“Elementos de urbanización-Rejillas, alcorques y tapas de instalación”</i>.</p>	<p>a) Deberán contar al menos con un caño, grifo o pulsador a una altura máxima de 0,70 metros, sin obstáculos o bordes, de forma que sea accesible para personas usuarias de silla de ruedas.</p> <p>b) Deberán ser accesibles y manejables por personas con problemas de manipulación.</p> <p>c) El pavimento circundante a sus elementos más salientes será de distinta textura o material de forma que indique al tacto su presencia y abarcará una franja mínima de 0,50 metros.</p> <p>d) Se resolverá la acumulación de agua en su entorno mediante rejillas de evacuación, sumideros u otros elementos.</p>		
	Papeleras y Contenedores para depósito y recogida de residuos.	Requerimientos	<p>Accesibles en cuanto a diseño y ubicación.</p>	<p><u>Papeleras:</u> Se dispondrán de forma que no interfieran el tránsito peatonal y serán accesibles en cuanto a diseño y ubicación. La altura de las bocas estará entre 0,70 y 1,20 metros, medidos desde el pavimento.</p> <p><u>Contenedores para recogida de residuos:</u> Deberán diseñarse e instalarse sin cambios de nivel con el pavimento circundante. Cualquier tipo de interacción manual que presenten deberá ser accesible.</p>		

CONCEPTOS			NORMATIVA EN MATERIA DE URBANISMO (40)			
			ESTATAL	ANDALUCIA	ARAGÓN	CANTABRIA
Mobiliario urbano	Papeleras y Contenedores para depósito y recogida de residuos	Enterrados	La altura de la boca estará situada entre 0,70 m y 0,90 m. No habrá cambios de nivel en el pavimento circundante.	<u>Contenedores para recogida de residuos:</u> La altura de las bocas o de cualquier elemento que requiera manipulación por parte de las personas usuarias, estará entre 0,90 y 1,20 metros, medidos desde el pavimento.		
		No enterrados	En contenedores no enterrados, la parte inferior de la boca estará situada a una altura $\leq 1,40$ m. Los elementos manipulables se situarán a una altura inferior a 0,90 m.	<u>Contenedores para recogida de residuos:</u> La altura de las bocas o de cualquier elemento que requiera manipulación por parte de las personas usuarias, estará entre 0,90 y 1,20 metros, medidos desde el pavimento.		
		Ubicación	Los contenedores, de uso público o privado, deberán disponer de un espacio fijo de ubicación. Dicha ubicación permitirá el acceso a estos contenedores desde el itinerario peatonal accesible que en ningún caso quedará invadido por el área destinada a su manipulación.	La coloración será estable y contrastará con el entorno.		
	Bolardos	Los instalados en las áreas de uso peatonal tendrán una altura entre 0,75 y 0,90 m, un ancho o $\varnothing \geq 10$ cm y un diseño redondeado y sin aristas. De color que contraste con el pavimento en toda la pieza o, como mínimo en su tramo superior, asegurando su visibilidad en horas nocturnas. Se ubicarán de forma alineada, no invadirán el itinerario peatonal accesible ni reducirán su anchura en los cruces u otros puntos del recorrido.	a) Su altura mínima será de 0,70 m. debiendo señalizarse, en su coronación y en el tramo superior del fuste, con una franja de pintura reflectante o cualquier otro material que cumpla la misma función. b) Se dispondrán de forma alineada, no deberán obstaculizar los pasos peatonales o los itinerarios peatonales y la separación mínima entre los mismos será de 1,20 metros, quedando prohibido el uso de cadenas entre ellos.	Los bolardos se situarán con una separación mínima de 90 cm y una altura mínima de 80 cm.		

CONCEPTOS		NORMATIVA EN MATERIA DE URBANISMO (41)			
		ESTATAL	ANDALUCIA	ARAGÓN	CANTABRIA
Mobiliario urbano	Bolardos (continuación)		<p>c) Cuando se dispongan en las aceras, se situarán en el tercio exterior de éstas siempre que la anchura libre restante sea igual o mayor de 1,50 metros.</p> <p>d) En itinerarios mixtos, si se disponen bolardos para definir el itinerario peatonal, se debe garantizar la anchura mínima de 1m.</p> <p>d) En sustitución de los bolardos no se permitirá la colocación de bolas, horquillas u otros elementos de dificultosa detección.</p>		
	Barandillas (elementos de protección al peatón)	Colocación	Para evitar el riesgo de caídas junto a los desniveles con una diferencia de cota de más de 0,55 m. Estables, rígidas y fuertemente fijadas.	<p><u>En rampa:</u> Cuando salven una diferencia de altura superior a 15 centímetros.</p> <p><u>En todos los casos:</u> Se colocaran a ambos lados de forma continua en todo el recorrido, prolongándose en el principio y el fin de la misma, sin interferir otros espacios de circulación y de uso.</p>	<p>En aceras o tramos de paso elevados lateralmente más de 20 cm En la proyección vertical de los pasamanos, se colocará un bordillo-guía lateral resaltado 5 cm sobre el interior del tramo, para evitar la salida accidental de bastones o ruedas.</p> <p>Las barandillas cumplirán las especificaciones técnicas de las Normas UNE 85-237 hasta UNE 85-240, o aquellas que las sustituyan.</p>
		Altura	≥ 0,90 m, cuando la diferencia de cota que protejan sea < 6 m, y de 1,10 m en los demás casos. La altura se medirá verticalmente desde el nivel del suelo. En las escaleras, la altura de las barandillas se medirá desde la línea inclinada definida por los vértices de los peldaños hasta el límite superior de las mismas.	Medida desde el pavimento hasta el remate superior de los pasamanos estará comprendida entre 0,90 y 1,10 metros, y medida desde el exterior de la huella en el caso de las escaleras.	Altura mínima de 95 cm.
		No escalables	No dispondrán de puntos de apoyo entre los 0,20 m y 0,70 m de altura.	No existirán puntos de apoyo en la altura entre 20 y 70 cm. sobre el nivel del suelo o sobre la línea de inclinación de la rampa o escalera.	

CONCEPTOS			NORMATIVA EN MATERIA DE URBANISMO (42)			
			ESTATAL	ANDALUCIA	ARAGÓN	CANTABRIA
Mobiliario urbano	Barandillas (elementos de protección al peatón)	Aberturas y espacios libres	Entre elementos verticales $\leq$ 10 cm	<p><u>En rampa:</u> No tendrán aberturas que puedan ser atravesadas por una esfera de 10 cm. de diámetro.</p> <p><u>En escaleras:</u> La separación libre entre barrotes u otros elementos verticales que lo conformen no será mayor de 10 cm, como mínimo, coincidirá siempre con el inicio y final del desarrollo real de la escalera.</p>		
	Pasamanos (elementos de protección al peatón)	Sección	Diseño ergonómico con ancho de agarre entre $\varnothing$ 4,5 cm y 5 cm. No cantos vivos.	<u>En rampa:</u> La dimensión mayor del sólido capaz estará comprendida entre 45 y 50 mm.	Los pasamanos deben tener un diseño anatómico que permita adaptar la mano.	
		Sujeción	Firme y no deberá interferir el paso continuo de la mano en todo su desarrollo. distancia de paramento vertical $\geq$ 4 cm.	<p>Será firme, fácil de asir, estará separado del paramento al menos 40 milímetros. Su sistema de sujeción no interferirá el paso continuo de la mano y el remate superior no podrá tener aristas vivas y se diferenciará cromáticamente de las superficies del entorno.</p> <p><u>En escaleras:</u> no se permitirán materiales muy deslizantes o demasiado rugosos, así como aquellos que expuestos a fuentes de calor sufran calentamientos.</p>	La separación de la pared o de cualquier obstáculo vertical en su trazado será como mínimo de 4 cm. Con el fin de advertir a las personas con limitaciones visuales, los pasamanos indicarán cuando se producen cambios tanto en la pendiente como en la dirección del itinerario mediante puntos de inflexión en el inicio o final de cada tramo y se prolongarán 30 cm.	
Altura	Se instalarán pasamanos dobles, la altura en el pasamano superior entre 0,95 y 1,05 m, y en el inferior entre 0,65 y 0,75 m. En las rampas, la altura de los pasamanos se medirá desde cualquier punto del plano inclinado, y en las escaleras, se medirá desde la línea inclinada definida por los vértices de los peldaños hasta el límite superior de las mismas	<u>En rampas:</u> Colocarse a dos alturas, una comprendida entre 0,65 y 0,75 metros y otra entre 0,90 y 1,10 metros medida en cualquier punto del plano inclinado.				

CONCEPTOS			NORMATIVA EN MATERIA DE URBANISMO (43)			
			ESTATAL	ANDALUCIA	ARAGÓN	CANTABRIA
Mobiliario urbano	Pasamanos (elementos de protección al peatón)	Doble central	Cuando una rampa o escalera fija tenga un ancho > 4,00 m, dispondrá de un pasamano doble central.	Cuando la anchura de la rampa o escalera sea mayor de 4,80 m., se dispondrán pasamanos intermedios. La separación de éstos, en su caso, será como máximo de 2,40 metros.		
	Vallas (elementos de protección al peatón)	Obras	Utilizadas en la señalización y protección de las áreas de uso peatonal serán estables y ocuparán todo el espacio a proteger de forma continua. <u>Altura:</u> ≥ 0,90 m y sus bases de apoyo no podrán invadir el itinerario peatonal accesible. <u>Color:</u> contrastará con el entorno y facilitará su identificación, disponiendo de una baliza luminosa que permita identificarlas en las horas nocturnas.		En caso de existir algún obstáculo, se complementará prolongando verticalmente la geometría de su perímetro máximo horizontal situado a menos de 210 cm; hasta el suelo. El ancho de paso cumplirá con los mínimos exigidos. Las vallas serán continuas y sin cantos vivos, separarán adecuadamente las zonas de trabajos y se fijarán con seguridad a más de 60 cm del borde de todo hueco o zanja. No se utilizarán cuerdas, cables o elementos similares como vallado.	
	Elementos de señalización e iluminación	Ubicación	Junto a la banda exterior de la acera y se agruparán en el menor número de soportes.	Se colocarán en el tercio exterior de la acera, siempre que la anchura libre restante sea igual o mayor de 0,90 m. En todo caso, se procurará el agrupamiento de varias de ellas en un único soporte. Se situarán de forma que no invadan el vado y el paso peatonal, ni en los cruces de calle en toda la superficie común a la intersección de itinerarios peatonales.		
Altura		Cuando el ancho libre de paso no permita la instalación de elementos de señalización e iluminación junto al itinerario peatonal accesible, estos podrán estar adosados en fachada quedando el borde inferior a una altura ≥ 2,20 m	En itinerarios estrechos donde esta disposición dificulte el paso, los soportes verticales de señales, semáforos y báculos de iluminación se dispondrán adosados en fachada, con salientes a una altura mínima de 2,20 m. o junto al encuentro de la	Los rótulos o señales, deberán tener un contorno nítido, coloración viva y contrastada con el fondo, letras de cuatro centímetros de altura mínima, situarse a 1,50 m del suelo y permitir la aproximación de las personas a cinco centímetros.		

CONCEPTOS			NORMATIVA EN MATERIA DE URBANISMO (44)			
			ESTATAL	ANDALUCIA	ARAGÓN	CANTABRIA
Mobiliario urbano	Elementos de señalización e iluminación	Altura (continuación)		alineación con la fachada siempre que en toda su longitud no invadan la acera en más de 10 cm, relegando el resto de elementos de mobiliario a zonas de dimensiones suficientes. Las placas y demás elementos volados de señalización tendrán su borde inferior a una altura superior a 2,20 metros. Las pantallas informativas que no requieran manipulación serán legibles desde una altura de 1,60 m.		
	Otros elementos	En áreas de uso peatonal	Si requieran manipulación, deberán ser accesibles a todas las personas	<p><u>Cabinas telefónicas:</u></p> <p>a) Los aparatos y diales de teléfonos estarán situados a una altura máxima de 1,20 metros.</p> <p>b) En caso de que se coloquen repisas, para apoyo de personas y utensilios, se dejará un espacio libre de obstáculos de 0,80 metros de altura, con ancho y fondo que permita la aproximación cuando se utiliza silla de ruedas.</p> <p>c) Las teclas de marcación deberán estar sobre elevadas, tendrán macro caracteres contrastados, con un punto en relieve en el número 5.</p> <p>d) El volumen del auricular será ajustable.</p> <p>e) Deberán poseer dispositivos para enviar mensajes de texto</p> <p><u>Máquinas expendedoras:</u> Serán accesibles en cuanto a diseño y ubicación, y para que sean localizables fácilmente, se situarán siempre en el mismo sitio.</p>	<p><u>Cabina de teléfono accesible:</u> Tendrá todos sus elementos situados a una altura máxima de 140 cm respecto del suelo y contará con una superficie frontal al mismo, libre de obstáculos que permita inscribir en su interior un círculo de 150 cm de tamaño. En caso de tratarse de cabinas adaptadas para personas sordas, la cabina tendrá discriminación de acceso mediante llave. Existirán al menos un 50% de cabinas de teléfono accesibles.</p>	En los grupos de teléfonos públicos, uno al menos estará acondicionado para personas con movilidad reducida en silla de ruedas. Es necesario que el auricular del teléfono tenga acoplada una bobina de inducción magnética.

CONCEPTOS			NORMATIVA EN MATERIA DE URBANISMO (45)			
			ESTATAL	ANDALUCIA	ARAGÓN	CANTABRIA
Mobiliario urbano	Otros elementos	En áreas de uso peatonal (continuación)		<p>La altura de los elementos que requieran manipulación, como diales, tarjetas y monederos, estará entre 0,95 y 1,20 metros, medidos desde el suelo.</p> <p>Las máquinas con instrucciones de uso dispondrán de sistema braille, así como de un dispositivo de información sonora.</p> <p>Deberán incorporar imágenes o ilustraciones explicativas sobre su utilización.</p> <p>Las ranuras de introducción de fichas, tarjetas o monedas, así como las de expedición, deberán colocarse en el sentido longitudinal del tránsito peatonal, debiendo ser accesibles frontalmente a las personas usuarias de silla de ruedas y con problemas de manipulación.</p> <p>Asimismo, dispondrán de rótulos en sistema Braille.</p> <p>La recogida de billetes o productos expendidos se situará a una altura de 0,70 metros del suelo.</p> <p><u>Buzones:</u></p> <p>a) Se dispondrán de forma que no interfieran el tránsito peatonal y serán accesibles en cuanto a diseño y ubicación.</p> <p>b) La coloración será estable y contrastará con el entorno.</p> <p>c) La altura de las bocas estará entre 0,70 y 1,20 metros, medidos desde el pavimento.</p>		

CONCEPTOS			NORMATIVA EN MATERIA DE URBANISMO (46)			
			ESTATAL	ANDALUCIA	ARAGÓN	CANTABRIA
Mobiliario urbano	Elementos vinculados a actividades comerciales	Áreas de uso peatonal	Accesibles a todas las personas. No invadirán o alterarán el itinerario peatonal accesible.	Deberán permitir, en todos los casos, el tránsito peatonal, ajustándose a las normas establecidas para los itinerarios peatonales. <u>Los mostradores, ventanillas y puntos de información:</u> Deberán estar ubicados lo más cerca posible de los vestíbulos, salas de espera e itinerarios accesibles.		
			La superficie ocupada por las terrazas de bares y similares, deberá ser detectable, evitando cualquier elemento o situación que pueda generar un peligro a las personas con discapacidad visual. El diseño y ubicación de los elementos de estas instalaciones permitirán su uso por parte de todas las personas. Los toldos, sombrillas y elementos voladizos similares estarán a una altura $\geq 2,20$ m y los paramentos verticales transparentes estarán señalizados según "Características de la señalización visual y acústica".	No se permitirá a alturas inferiores a 2,20 metros, la construcción de elementos salientes sobre las alineaciones de fachadas que interfieran un itinerario o espacio peatonal, tales como vitrinas, marquesinas, toldos y otros análogos.		
			Kioscos y puestos comerciales, que ofrezcan mostradores de atención al público dispondrán de un espacio $\geq 0,80$ m de ancho que contará con una altura entre 0,70 m y 0,75 m, y un espacio libre inferior al plano de trabajo que permita la aproximación de una persona en silla de ruedas.	Se diseñarán de forma que permitan la aproximación frontal de una persona en silla de ruedas. En los mostradores de atención o información al público existirá un tramo de, $\geq 0,80$ m. de longitud, con una altura entre 0,70 y 0,80 m., con un hueco en su parte inferior libre de obstáculos de $\geq 0,70$ m de alto y 0,50 m. de profundidad. Cuando existan ventanillas de atención al público, al menos una de ellas, será de una altura máxima de 1,10 m.		

CONCEPTOS			NORMATIVA EN MATERIA DE URBANISMO (47)			
			ESTATAL	ANDALUCIA	ARAGÓN	CANTABRIA
Mobiliario urbano	Cabinas de aseo público accesibles	Ubicación y dotación	<p><u>En áreas de uso peatonal:</u> Cuando se instalen, de forma permanente o temporal, como mínimo una de cada diez o fracción deberá ser accesible.</p> <p><u>Itinerario peatonal accesible:</u> Comunicadas con itinerarios peatonales accesibles. En el exterior tendrán un espacio libre de obstáculos en el que se pueda inscribir un círculo de 1,50 m delante de la puerta de acceso; este, no coincidirá con el itinerario peatonal accesible, ni con el área barrida por la apertura de la puerta de la cabina</p>	<p><u>En áreas de uso peatonal:</u> En los espacios donde se instalen aseos aislados de uso público, al menos uno de cada diez de ellos deberá ser accesible. Caso de que sólo exista uno, éste será accesible.</p> <p>En los casos en que se disponga de núcleos de aseos, uno al menos será accesible. En el supuesto en que se dispongan independientemente núcleos de aseos para cada sexo, se incluirá, al menos, un aseo accesible por cada sexo, o bien un aseo aislado que podrá ser compartido por ambos sexos. En caso de que se instalen aseos aislados y núcleos de aseos, bastará con que uno de los aseos sea accesible.</p>	<p>En los lugares de aplicación de esta norma, existirán aseos utilizables por personas en silla de ruedas en la proporción mínima de uno por cada cinco o fracción, para cada sexo, respecto de los aseos de uso general, no computándose aquellos vinculados a un espacio determinado.</p> <p>Estarán próximos a los accesos, cumpliendo la condición indicada en las presentes normas para recorridos interiores.</p> <p>En los lugares de aplicación de esta norma que tengan vestuarios, existirá, como mínimo, una zona reservada y señalizada para su uso por personas en situación de movilidad reducida</p>	<p>En las baterías de aseos públicos, uno al menos por sexo estará acondicionado para personas con movilidad reducida en silla de ruedas.</p>
		Acceso	<p>Estará nivelado con el itinerario peatonal accesible y no dispondrá de resaltes o escalones. La puerta de acceso será abatible hacia el exterior, o corredera y tendrá una anchura libre de paso <math>\geq 0,80</math> m.</p>	<p>El uso de vestuarios y duchas, será de uso preferente, no exclusivo para personas con discapacidad.</p>	<p>Estarán próximos a los accesos, cumpliendo la condición indicada en las presentes normas para recorridos interiores.</p>	
		Mecanismo	<p><u>De cierre de la puerta:</u> será de fácil manejo y posibilitará su apertura desde el exterior en caso de emergencia.</p> <p><u>De accionamiento de lavabos y duchas:</u> serán pulsadores o palancas de fácil manejo. Tanto los grifos como demás mecanismos y elementos manipulables de la cabina de aseo estarán ubicados a una altura máxima de 0,95 m.</p>	<p><u>De cierre de la puerta:</u> permita desbloquear las cerraduras desde fuera en caso de emergencia.</p> <p>Se emplearán señalizadores de libre-ocupado de comprensión universal.</p> <p><u>La grifería:</u> será fácilmente accesible y automática, con sistema de detección de presencia o tipo monomando con palanca de tipo gerontológico.</p>		

CONCEPTOS			NORMATIVA EN MATERIA DE URBANISMO (48)			
			ESTATAL	ANDALUCIA	ARAGÓN	CANTABRIA
Mobiliario urbano	Cabinas de aseo público accesibles	Mecanismo (continuación)		<p><u>Accesorios:</u> estarán adaptados para su utilización por personas con movilidad reducida.</p> <p><u>Los secadores, jaboneras, toalleros y otros accesorios, así como los mecanismos eléctricos:</u> estarán a una altura comprendida entre 0,80 y 1,20 metros. El borde inferior del espejo no deberá situarse por encima de 0,90 metros de altura.</p> <p><u>En vestuarios y duchas:</u> Las repisas, perchas y otros elementos estarán situados a una altura comprendida entre 0,40 y 1,20 m.</p>		
		Interior de cabina	<p>Junto a la puerta, habrá un espacio libre de obstáculos que permita inscribir un círculo de 1,50 m. La altura mínima en el interior de la cabina será de 2,20 m</p>	<p>Dispondrá de un espacio libre, no barrido por las puertas, donde se pueda inscribir una circunferencia de 1,50 metros de diámetro.</p> <p>En aseos compartimentados en aquellos espacios en los que exista un solo aparato sanitario, se permitirá reducir el diámetro de la circunferencia interior, no barrida por la puerta, a 1,20 metros. Deberán poseer, en su interior, avisador luminoso y acústico para casos de emergencia.</p> <p><u>En vestuarios y duchas:</u> Se permitirá cualquier solución de puerta, siempre que deje libre un círculo interior de 1,20 metros de diámetro, no barrido por la hoja de la misma. Deberán poseer, en su interior, avisador luminoso y acústico para casos de emergencia.</p>	<p>En el caso de cabinas integradas en un aseo comunitario, el lavabo podrá estar situado en la zona general, siempre que se cumplan las condiciones tanto en el lavabo como en el inodoro.</p> <p>La distribución de objetos de aseo debe permitir el giro de una silla de ruedas en un espacio libre en el que pueda inscribirse un cilindro de 150 cm de diámetro y 68 cm de altura, no pudiendo interseccionar con el volumen de barrido de la puerta. A uno de los lados del inodoro quedará espacio accesible de 90 x 90 cm<sup>2</sup>.</p> <p>Con el fin de facilitar el acercamiento de las sillas de ruedas, los lavabos carecerán de frente de encimera o pedestal.</p> <p>El pavimento será especialmente antideslizante en toda la superficie de los aseos.</p>	

CONCEPTOS			NORMATIVA EN MATERIA DE URBANISMO (49)			
			ESTATAL	ANDALUCIA	ARAGÓN	CANTABRIA
Mobiliario urbano	Cabinas de aseo público accesibles	Interior de cabina (continuación)			<p><u>En los vestuarios:</u> Deberán contar con una cabina probador cerrada, cuya superficie, libre de obstáculos y del área de barrido de la puerta, debe permitir inscribir un círculo de 150 cm de diámetro. Cuando existan varias zonas reservadas para personas con movilidad reducida, la mitad de ellas podrán ser abiertas al espacio del vestuario. El pavimento será especialmente antideslizante en toda la superficie de los vestuarios.</p>	
		Contenido	<p><u>Un lavabo</u> con un espacio libre inferior que permita la aproximación de una persona en silla de ruedas y su cara superior estará a una altura máxima de 0,85 m. <u>El inodoro</u> tendrá el asiento a una altura entre 0,45 m y 0,50 m y dispondrá de un espacio lateral de 0,80 m de ancho para la transferencia desde una silla de ruedas. <u>Una barra de apoyo fija</u> en la lateral del inodoro junto a la pared <u>Una barra de apoyo abatible</u> junto al espacio lateral de transferencia. Las barras de apoyo se situarán a una altura entre 0,70 m y 0,75 m, y tendrán una longitud <math>\geq</math> de 0,70m <u>Si disponen de ducha</u>, su área de utilización deberá estar nivelada con el pavimento circundante. Dispondrá de un asiento de 0,40 m x 0,40 m, ubicado a una altura entre 0,45 m y 0,50 m. El asiento tendrá un espacio</p>	<p>Dotado, como mínimo, de lavabo e inodoro. <u>Lavabo:</u> Deberá posibilitarse el acceso frontalmente, para lo que no existirán obstáculos en su parte inferior, y éste estará a una altura comprendida entre 0,70 y 0,80 metros. <u>El inodoro:</u> se deberá posibilitar el acceso lateral, disponiendo a este efecto de un espacio libre con un ancho mínimo de 0,70 metros. La altura del asiento del inodoro estará comprendida entre 0,45 y 0,50 metros y el tipo de abatimiento será vertical. El inodoro deberá llevar un sistema de descarga, colocándose preferentemente mecanismos de descarga de palanca o de presión de gran superficie a una altura entre 0,70 y 1,20 metros del suelo. El inodoro deberá ir provisto de dos barras laterales,</p>	<p><u>La grifería:</u> deberá poder ser accionada por personas con minusvalías o deficiencias de movilidad en las manos. Para ello se colocará grifería de volante en forma de cruceta o del tipo monomando con palanca única. <u>En caso de disponer de bañera:</u> su grifería se colocará en el centro del lado de mayor dimensión. <u>En caso de disponer de ducha:</u> existirá un soporte para la ducha que se colocará a una altura máxima de 140 cm. <u>Se dispondrán barras a ambos lados del inodoro</u>, con las siguientes características: Fijación firme, con separación mínima de 5 cm con respecto de paramentos u otros elementos. Diseño de perfil redondo, antideslizante y de diámetro comprendido entre 3 y 5 cm.</p>	

CONCEPTOS			NORMATIVA EN MATERIA DE URBANISMO (50)			
			ESTATAL	ANDALUCIA	ARAGÓN	CANTABRIA
Mobiliario urbano	Cabinas de aseo público accesibles	Contenido (continuación)	<p>lateral de 0,80 m de ancho para la transferencia desde una silla de ruedas.</p> <p><u>De accionamiento de duchas:</u> serán pulsadores o palancas de fácil manejo. Tanto los grifos como demás mecanismos y elementos manipulables de la cabina de aseo estarán ubicados a una altura máxima de 0,95 m.</p>	<p>debiendo ser abatible la que facilite la transferencia lateral. Las barras serán de sección preferentemente circular, de diámetro comprendido entre 30 y 40 milímetros, separadas de la pared u otros elementos 45 milímetros y su recorrido será continuo. Las horizontales, para transferencias, se colocarán a una altura comprendida entre 0,70 y 0,75 metros del suelo y su longitud será de 20 ó 25 cm mayor que la del asiento del inodoro. Las verticales que sirvan de apoyo a un inodoro se situarán a una distancia de 30 cm por delante de su borde.</p> <p><u>Nivel mínimo de iluminación:</u> 100 luxes y los aparatos sanitarios se diferenciarán cromáticamente del suelo y de los paramentos verticales.</p> <p><u>Si dispone de ducha:</u> esta deberá ir enrasada con el pavimento y tendrá unas dimensiones mínimas de 1,80 m. de largo por 1,20m. de ancho, libre de obstáculos a nivel de pavimento. Estará dotada de un asiento abatible de dimensiones mínimas 50x45 x 40cm y con un espacio libre mínimo de 0,70 m. de ancho, que posibilite el acceso lateral. El maneral del rociador de la ducha, si es manipulable, estará situado a una altura comprendida entre 0,80 y 1,20 m. de altura. El suelo será antideslizante.</p> <p><u>Los vestuarios:</u> tendrán unas dimensiones mínimas tales que pueda inscribirse en él una</p>	<p>Posición horizontal o inclinada, elevadas entre 20-25 cm sobre el asiento del inodoro; y abatible la que linde con el espacio de acceso lateral.</p> <p><u>Los espejos:</u> serán orientables, disponiendo de un sistema de orientación progresivo, situado al alcance de una silla de ruedas.</p> <p><u>En los vestuarios:</u> Deberán contar con un casillero o taquilla de altura no superior a 140 cm, perchas o colgadores a una altura no mayor de 140 cm y banco, existiendo una superficie lateral libre de 80 cm para realizar la transferencia.</p> <p><u>En los vestuarios:</u> Deberá contar con un aseo accesible. Deberá contar con una ducha con las siguientes características: Ubicación: Estará comunicada con el cambiador mediante un itinerario accesible. Superficie interior mínima: 80 cm de anchura y 120 cm de fondo, no existiendo discontinuidad de pavimento entre la ducha y la zona exterior. Asiento abatible de material resistente a la humedad.</p>	

CONCEPTOS			NORMATIVA EN MATERIA DE URBANISMO (51)			
			ESTATAL	ANDALUCIA	ARAGÓN	CANTABRIA
Mobiliario urbano	Cabinas de aseo público accesibles	Contenido (continuación)		circunferencia de 1,50 m. de diámetro, libre de obstáculos. Irán provistos de un asiento adosado a pared, con unas medidas mínimas de 50x 45x40 cm., dotado de un espacio libre de 0,70 m. de ancho, para facilitar el acceso lateral. <u>Tanto en los vestuarios como en las duchas:</u> se dispondrán barras metálicas horizontales a una altura de 0,75 m.		
Elementos vinculados al transporte	Plazas de aparcamiento reservadas para personas con movilidad reducida	Requerimientos	Los principales centros de actividad de las ciudades deberán disponerlas.	En todas las zonas de estacionamiento de vehículos en las vías o espacios públicos, estén situados en superficie o sean subterráneos, de titularidad pública o privada, sean o no de horario limitado, siempre que se destinen a uso colectivo o concurrencia pública, de manera permanente o provisional	<u>Estacionamiento de vehículos:</u> Se considera lugar de aplicación de la presente norma al conjunto formado por el espacio de estacionamiento, sus accesos y sus servicios.	En las zonas de estacionamiento de vehículos ligeros deberá reservarse permanentemente y tan cerca como sea posible de los accesos peatonales plazas para vehículos que transporten a personas con movilidad reducida.
		Nº de plazas	Mínimo una de cada cuarenta plazas o fracción, independientemente de las plazas destinadas a residencia o lugares de trabajo.	Como mínimo, una plaza por cada cuarenta plazas o fracción, de manera que cualquier fracción menor de cuarenta siempre requerirá como mínimo una plaza.	En cada lugar de estacionamiento existirá una plaza accesible por cada cuarenta unidades o fracción, dimensionada, señalada y preservada para uso exclusivo de vehículos para personas que transporten personas con limitaciones funcionales. Los edificios destinados a hospitales, clínicas, centros de atención primaria, centros de rehabilitación y centros sociales que no dispongan de aparcamiento de uso público, tendrán en la vía pública y lo más cerca posible de su acceso, una plaza adaptada reservada, como mínimo, para personas con movilidad reducida.	Al menos, de una por cada 50 o fracción. Se reservarán plazas de aparcamiento para personas en situación de movilidad reducida que dispongan de vehículo propio, junto a su centro de trabajo y domicilio. En los lugares de aparcamiento público se reservarán al menos el 3% de las plazas para vehículos que transporten personas con movilidad reducida.

CONCEPTOS			NORMATIVA EN MATERIA DE URBANISMO (52)			
			ESTATAL	ANDALUCIA	ARAGÓN	CANTABRIA
Elementos vinculados al transporte	Plazas de aparcamiento reservadas para personas con movilidad reducida	Ubicación	<p>Lo más próxima a los puntos de cruce entre los itinerarios peatonales accesibles y los itinerarios vehiculares, garantizando el acceso de forma autónoma y segura. Aquellas plazas que no cumplan con el requisito anterior deberán incorporar un vado que cumpla con lo establecido en <i>"Cruces entre itinerarios peatonales e itinerarios vehiculares -Vados peatonales"</i>, para permitir el acceso al itinerario peatonal accesible desde la zona de transferencia de la plaza</p>	<p>Tan cerca como sea posible de los accesos peatonales accesibles y de las entradas accesibles a edificios, centros de medios de transporte público y servicios públicos de la zona.</p> <p>La zona de transferencia de la plaza reservada se comunicará de manera accesible con el itinerario peatonal.</p> <p>Las zonas de estacionamiento deben tener un acceso peatonal y un itinerario peatonal, ambos accesibles, que comuniquen las plazas reservadas con la vía pública o espacio natural.</p>	<p>Las plazas reservadas se ubicarán próximas al acceso y salida de cada lugar, a sus servicios principales de saneamiento y comunicación, y a los pasos de peatones en vía pública. En cualquier caso, estará comunicada con un itinerario accesible.</p>	<p>Junto a la plaza de aparcamiento deberá ubicarse una rampa de acceso a la acera, o rebajar el bordillo de esta.</p> <p>Inmediatamente a los edificios: Estaciones ferroviarias, de autobuses interurbanos, centros sanitarios y de servicios de las administraciones públicas, centros sanitarios y asistenciales, puertos, aeropuertos y helipuertos, centros de enseñanza a todos los niveles, campings, garajes y aparcamientos, centros de servicios religiosos, establecimientos comerciales de más de 500 metros cuadrados de superficie, locales destinados a cinematógrafos, teatros y espectáculos en general, campos de deporte e instalaciones deportivas, museos y salas de exposiciones, hoteles, accesos peatonales a costa o playa en el Suelo No Urbanizable y todos aquellos de concurrencia o usos públicos no incluidos en esta Relación, se dispondrá una plaza de aparcamiento de uso momentáneo, a cota de calle, con dimensiones adecuadas y sin barreras hasta el acceso.</p>

CONCEPTOS			NORMATIVA EN MATERIA DE URBANISMO (53)			
			ESTATAL	ANDALUCIA	ARAGÓN	CANTABRIA
Elementos vinculados al transporte	Plazas de aparcamiento reservadas para personas con movilidad reducida	Dimensiones	Mínima de 2,20 x 5,00 m y dispondrán de una zona de aproximación y transferencia lateral de una longitud igual a la de la plaza y un ancho $\geq 1,50$ m, tanto las plazas dispuestas en perpendicular, como en diagonal a la acera. Entre dos plazas contiguas se permitirán zonas de transferencia lateral compartidas manteniendo las dimensiones mínimas descritas anteriormente. Las plazas dispuestas en línea tendrán una dimensión mínima de 2,20 x 5,00 m y dispondrán de una zona de aproximación y transferencia posterior de una anchura igual a la de la plaza y una longitud mínima de 1,50 m.	Dimensiones mínimas serán en batería o semibatería de 5 x 3,60 m. y en línea de 6,50 x 3,60 m, estando incluida en esta última dimensión la zona de transferencia. En el caso de agrupamiento de plazas reservadas que se dispongan en batería y en línea, se permitirá que la zona de transferencia sea compartida por más de una plaza. Dicha zona tendrá una anchura mínima de 1,40 metros.	La anchura mínima de una plaza accesible será 330 cm. Esta anchura podrá reducirse a 250 cm cuando por el lado del conductor exista un espacio libre de 120 cm de anchura en toda la longitud de la plaza. Longitud=500 cm	Dimensiones mínimas de 5 x 3,60 metros. Sus dimensiones serán adecuadas para que puedan utilizarlas personas en silla de ruedas, accediendo por el lateral o parte trasera.
		Señalización	Estarán señalizadas horizontal y verticalmente con el Símbolo Internacional de Accesibilidad, cumpliendo lo establecido en "Señalización y comunicación sensorial- visual y acústica- Símbolo Internacional de Accesibilidad".	Horizontal y verticalmente, con el Símbolo Internacional de Accesibilidad ( <i>Ver "Señalización y comunicación sensorial- visual y acústica- Símbolo Internacional de Accesibilidad"</i> ) de y la prohibición de aparcar en las mismas a personas sin discapacidad. La señalización horizontal será antideslizante. No obstante, en los espacios naturales la señalización se podrá ajustar a las peculiaridades paisajísticas del entorno.	La señalización de las plazas de aparcamiento accesibles se realizará mediante el símbolo de accesibilidad en el pavimento de la propia plaza y una señal vertical en lugar visible con el mismo símbolo.	Dichas plazas estarán debidamente señalizadas con el símbolo internacional de accesibilidad y con el de prohibición de aparcar a personas que no se encuentren en situación de movilidad reducida.
	Paradas y marquesinas de espera del transporte público	Ubicación	Próximas al itinerario peatonal accesible, conectadas a éste de forma accesible y sin invadirlo, y cumplirán las características del Real Decreto 1544/2007, de 23 de noviembre.	Cumplirán además de lo dispuesto en el Real Decreto 1544/2007, de 23 de noviembre. a) Las marquesinas deberán ser accesibles y se dispondrán de manera que no se obstruya el tráfico peatonal de los itinerarios, situándose preferentemente en	<u>Las paradas de autobús cumplirán:</u> La zona de parada o marquesina, en su caso, dispondrá de una superficie libre de 0,90 X1,20 m, reservada a la colocación de sillas de ruedas, coches y otros útiles de ayuda.	

CONCEPTOS			NORMATIVA EN MATERIA DE URBANISMO (54)			
			ESTATAL	ANDALUCIA	ARAGÓN	CANTABRIA
Elementos vinculados al transporte	Paradas y marquesinas de espera del transporte público	Ubicación (continuación)		<p>plataformas adicionales o ensanches de dichos itinerarios.</p> <p>b) La información básica se colocará a una altura entre 1,45 y 1,75 metros, medidos desde el suelo. Esta información detallará las líneas y número de autobuses que correspondan a dicha parada, un plano situacional y de recorridos de las líneas de fácil comprensión.</p> <p>c) Bajo la marquesina, la altura mínima libre será de 2,20 metros. Deberán estar conectadas mediante un itinerario peatonal accesible al menos a un acceso habilitado para los espacios naturales.</p>	<p><u>En caso de existir marquesina, cumplirán:</u></p> <p>Si tienen paredes de vidrio transparentes o similares, se señalará su superficie con dos bandas o franjas opacas de 10 cm de anchura, situada a una altura del suelo de 90 cm y de 1,65 m, respectivamente, en todo el ancho de la zona transparente.</p> <p>Bajo la marquesina la altura mínima libre será de 2,10 m. El límite inferior de los anuncios se colocará a una altura no superior a 1,20 m. En paradas en que exista información, esta debe ser escrita en sistema perceptible por dos sentidos corporales. En las marquesinas de servicios urbanos la información mínima será la correspondiente al número de línea, recorrido y cualquier otra indicación necesaria para la utilización del servicio.</p> <p><u>Las estaciones de transporte ferroviario deben cumplir:</u></p> <p>Los bordes de los andenes se señalarán en el suelo con una franja de textura diferenciada respecto al resto del pavimento. La franja tendrá visualmente una coloración destacada del resto del pavimento.</p> <p>En los andenes habrá un nivel de iluminación mínimo de 50 lux.</p> <p>Dispondrá de apoyos isquiáticos a 0,75 m. de altura sobre el suelo como máximo y a 0,70 m como mínimo, separados 20 cm de la pared.</p>	

CONCEPTOS			NORMATIVA EN MATERIA DE URBANISMO (55)			
			ESTATAL	ANDALUCIA	ARAGÓN	CANTABRIA
Elementos vinculados al transporte	Entradas y salidas de vehículos	Itinerario peatonal accesible	Ningún elemento relacionado con las entradas y salidas de vehículos podrá invadir el espacio del itinerario peatonal accesible, y además cumplirá “Elementos de urbanización-Vados vehiculares” y “Señalización y comunicación sensorial- Aplicaciones reguladas de la señalización visual y acústica.			
	Carriles reservados al tránsito de bicicletas	Trazado	Propio, en los espacios públicos urbanizados, debidamente señalizado y diferenciado del itinerario peatonal.	Carriles específicamente reservados para el tránsito de bicicletas. Su pavimento se diferenciará, de forma significativa, en textura y color respecto del pavimento de itinerarios peatonales.		
			Respetará el itinerario peatonal accesible en todos los elementos que conforman su cruce con el itinerario vehicular.	Los pasos exclusivos para viandantes y sus correspondientes vados en cruce de calzadas no podrá ser compartidos con el paso de bicicletas		
		Ubicación	Lo más próximos posible al límite exterior de la acera, evitando su cruce con los itinerarios de paso peatonal a nivel de acera, y manteniendo siempre la prioridad del paso peatonal. Los que discurran sobre la acera, no invadirán en ningún momento el itinerario peatonal accesible ni interrumpirán la conexión de acceso desde este a los elementos de mobiliario urbano o instalaciones a disposición de las personas.	Dispondrán de pasos peatonales coincidentes con los pasos peatonales de viales o calzadas. Lo más cerca posible a las paradas de autobuses. Su trazado, siempre que sea posible, será perpendicular respecto de la acera o itinerario peatonal y estarán señalizados mediante franjas señalizadoras, ( <i>ver apartado</i> ). Si se disponen carriles reservados al tránsito de bicicletas contiguos o paralelos a los itinerarios peatonales, su trazado discurrirá junto o próximo al bordillo de las calzadas o viales, y el de los itinerarios peatonales próximo o junto a las alineaciones de fachadas o frentes de parcelas. Los pasos exclusivos para viandantes y sus		

CONCEPTOS			NORMATIVA EN MATERIA DE URBANISMO (56)			
			ESTATAL	ANDALUCIA	ARAGÓN	CANTABRIA
Elementos vinculados al transporte	Carriles reservados al tránsito de bicicletas	Ubicación (continuación)		correspondientes vados en cruce de calzadas no podrá ser compartidos con el paso de bicicletas. No obstante, se permitirá que los establecidos para estas últimas discurren contiguos a los primeros siempre que no alteren los requisitos fijados para los mismos.		
Obras e intervenciones en la Vía Pública	Requerimientos		Deberán garantizar las condiciones generales de accesibilidad y seguridad de las personas en los itinerarios peatonales.	Los espacios exteriores, elementos de urbanización e infraestructuras, se protegerán de forma que se garantice la seguridad de las personas con discapacidad en su desplazamiento.	Se considerará obstáculo cualquier objeto, fijo o móvil, situado a una altura inferior a 210 cm. Asimismo se considera obstáculo cualquier información no perceptible por, al menos, dos sentidos corporales.	Todo tipo de obra o elemento provisional que implique peligro, obstáculo o limitación de recorrido, acceso o estancia peatonal deberá quedar señalizado y protegido mediante vallas estables y continuas.
	Señalización		Con balizas luminicas, cuando el itinerario peatonal accesible discurra por debajo de un andamio. Al inicio y final del vallado y cada 50 m o fracción. Señalización luminosa de advertencia de destellos anaranjados o rojizos. Iluminación en todo el recorrido del itinerario peatonal de la zona de obras.	Las zonas de obras quedarán señalizadas mediante vallas. Las vallas dispondrán de una baliza luminosa intermitente durante las horas en que no haya suficiente luz del día.	En caso de existir algún obstáculo, se complementará prolongando verticalmente la geometría de su perímetro máximo horizontal situado a menos de 210 cm; hasta el suelo. El ancho de paso cumplirá con los mínimos exigidos. Las obras y sus medios materiales de ejecución, cualquiera que sea su provisionalidad, deberán respetar siempre los gálibos de paso o, en caso de imposibilidad, deberá habilitarse y señalizarse, un itinerario alternativo provisional. En cualquier caso, estarán dotadas de los medios humanos y materiales suficientes para mantener permanentemente una señalización, un vallado continuo y un pavimento antideslizante.	Vallas dotadas de señalización luminosa para horarios de insuficiente iluminación y de señales acústicas intermitentes con umbrales que no perturben al resto de la comunidad de manera que puedan ser advertidos con antelación por personas con movilidad reducida o visión defectuosa. Con carácter general la información se dará de forma escrita, sonora o táctil. Las obras en la vía pública estarán señalizadas y protegidas. La señalización tendrá colores vivos y será luminosa de noche.

CONCEPTOS		NORMATIVA EN MATERIA DE URBANISMO (57)			
		ESTATAL	ANDALUCIA	ARAGÓN	CANTABRIA
Obras e intervenciones en la Vía Pública	Señalización (continuación)			La señalización debe ser permanente, con iluminación durante la noche que garantice una iluminación mínima de 10 lux.	
	Itinerario peatonal accesible alternativo	Cuando las características, condiciones o dimensiones del andamio o valla de protección de las obras no permitan mantener el itinerario peatonal accesible, estará debidamente señalizado, garantizará la continuidad en los encuentros entre éste y el itinerario peatonal habitual, no aceptándose la existencia de resaltes.	Cuando se interrumpan u obstaculicen los itinerarios peatonales, se dispondrán itinerarios alternativos. Reunirán las condiciones del itinerario peatonal accesible.		Los itinerarios peatonales cortados por obras serán sustituidos por otros que permitan el paso a personas con alguna discapacidad en el movimiento.
		Los cambios de nivel, serán salvados por planos inclinados o rampas con una pendiente máxima del 10%, cumpliendo en todo caso con lo establecido en "Elementos de urbanización-Rampas".			Los itinerarios peatonales cortados temporalmente por obras serán sustituidos por otros que permitan el paso a personas con movilidad reducida en silla de ruedas.
	Delimitaciones	Las zonas de obras quedarán delimitadas con elementos estables, rígidos sin cantos vivos y fácilmente detectables.	Las vallas serán estables y continuas, ocuparán todo el perímetro de los acopios de materiales, zanjas, calicatas u obras análogas	Las vallas serán continuas y sin cantos vivos, separarán adecuadamente las zonas de trabajos y se fijarán con seguridad a más de 60 cm del borde de todo hueco o zanja. No se utilizarán cuerdas, cables o elementos similares como vallado.	
Andamios o vallas	Dispondrán de una guía o elemento horizontal inferior que pueda ser detectada por las personas con discapacidad visual y un pasamano continuo instalado a 0,90 m de altura	Las vallas, irán separadas de las obras al menos 0,50 metros y con una altura mínima de 0,90 metros, de color que contraste con el entorno cercano, para que sean fácilmente identificables por personas con visión reducida, y sólidamente instaladas, de forma que no puedan ser desplazadas en caso de tropiezo o colisión con las mismas.		Las vallas de protección serán continuas.	

CONCEPTOS		NORMATIVA EN MATERIA DE URBANISMO (58)			
		ESTATAL	ANDALUCIA	ARAGÓN	CANTABRIA
Obras e intervenciones en la Vía Pública	Elementos de acceso y cierre de la obra	No invadirán el itinerario peatonal accesible. Se evitarán elementos que sobresalgan de las estructuras; en caso de su existencia se protegerán con materiales seguros y de color contrastado, desde el suelo hasta una altura de 2,20 m	Las vallas irán con bases de apoyo que no invadan el itinerario peatonal. En supuestos de andamios o estabilizadores de fachada con túneles inferiores como itinerario peatonal, estarán suficientemente iluminados, y tendrán una anchura mínima libre de 0,90 metros y una altura mínima libre de 2,20 metros para garantizar la seguridad de las personas viandantes.		
	Itinerarios peatonales	Se señalarán mediante el uso de una franja de pavimento táctil indicador, siguiendo los parámetros establecidos en "Señalización y comunicación sensorial -Aplicaciones del pavimento táctil indicador".			
Señalización y comunicación sensorial	Requerimientos	Todo sistema de señalización y comunicación que contenga elementos visuales, sonoros o táctiles, a disposición de las personas en los espacios públicos urbanizados, deberá incorporar los criterios de diseño para todos a fin de garantizar el acceso a la información y comunicación básica y esencial a todas las personas.	Se garantizará la fácil localización de los principales espacios y equipamientos del entorno, mediante señalización direccional que garantice su lectura desde los itinerarios peatonales, facilitando su orientación dentro del espacio público.	La señalización de los itinerarios y de las diferentes dotaciones deberá permitir un uso autónomo de los mismos, en caso de personas sordas, ciegas o con cualquier otra limitación sensorial o de movilidad reducida.	
Señalización y comunicación sensorial (Visual y acústica)	Itinerario peatonal accesible	Las personas tendrán acceso a la información necesaria para orientarse durante el recorrido y poder localizar los distintos espacios y equipamientos de interés. La información se comunicará de forma analógica a través de un sistema de señales, rótulos e indicadores, distribuidos de manera sistematizada en el área de uso peatonal, instalados y diseñados para garantizar una fácil lectura.	Los itinerarios peatonales dispondrán de medidas de señalización que faciliten la ubicación y orientación de las personas con discapacidad.	En cualquier señalización o itinerario, así como en el interior de los locales de uso público, debe conseguirse una iluminación mínima de 50 luxes, en el periodo horario en el que se encuentren abiertos al uso general.	

CONCEPTOS		NORMATIVA EN MATERIA DE URBANISMO (59)			
		ESTATAL	ANDALUCIA	ARAGÓN	CANTABRIA
Señalización y comunicación sensorial (Visual y acústica)	Diseño	<p>Información del rótulo, carteles y plafones, concisa, básica y con símbolos sencillos.  <u>Letras:</u> fuentes tipo Sans Serif.  <u>Tamaño:</u> Ver "Anejo I"                      El rótulo contrastará cromáticamente con el paramento sobre el que esté ubicado. Los caracteres o pictogramas contrastarán con el fondo. Color de base liso y el material utilizado no producirá reflejos.</p>	<p><u>Las máquina informativas:</u> Serán accesibles en cuanto a diseño y ubicación, y para que sean localizables fácilmente, se situarán siempre en el mismo sitio.                      Las que no requieran manipulación serán fácilmente legibles, sus mensajes serán cortos e incluirán dispositivos de información sonora. La altura de los elementos que requieran manipulación, como diales, tarjetas y monederos, estará entre 0,95 y 1,20 metros, medidos desde el suelo.</p>	<p>Los rótulos o señales, deberán tener un contorno nítido, coloración viva y contrastada con el fondo, letras de 4 cm de altura mínima.                      La señalización de alarma contará con un sistema doble de señales acústicas y ópticas, mediante lámpara de destellos. Deberá existir un piloto óptico de alarma junto a cada aparato de iluminación de emergencia.                      Toda la información transmitida por megafonía ha de adaptarse a las personas sordas mediante paneles informativos textuales o icónicos suficientemente claros.                      Los paneles luminosos tendrán sus contornos nítidos, mediante un sistema que permita la transcripción exacta y literal del mensaje emitido por megafonía, con una rotulación adecuada, tanto por su localización, tamaño y claridad. Los paneles luminosos informativos tendrán en la parte superior una luz giratoria de color azul para los avisos ordinarios y anaranjada para las emergencias, garantizando la accesibilidad de las personas sordas.                      La señalización visual debe ser comprensible desde 50 m en itinerarios peatonales y de 200 m en los rodados.                      En caso de existir elementos transparentes desde una altura menor de 30 cm del suelo, dispondrán de dos bandas o franjas opacas de 10 cm de anchura,</p>	

CONCEPTOS		NORMATIVA EN MATERIA DE URBANISMO (60)			
		ESTATAL	ANDALUCIA	ARAGÓN	CANTABRIA
Señalización y comunicación sensorial (Visual y acústica)	Diseño (continuación)			situada a una altura respecto del suelo de 90 cm y 1,65 m respectivamente, en todo el ancho de la zona transparente.	
	Ubicación	<p><u>Rótulos, carteles y plafones:</u> Lugares bien iluminados a cualquier hora, evitando sombras y reflejos. Evitar obstáculos, cristales u otros elementos que dificulten la aproximación o impidan su lectura. Cuando se ubiquen sobre planos horizontales tendrán una inclinación entre 30º y 45º.</p> <p><u>Las luminarias:</u> Colocar uniformemente y en línea en el espacio de uso peatonal con iluminación adecuada, especialmente en esquinas e intersecciones, y una guía de dirección. Se resaltarán puntos de interés, utilizando luces directas sobre ellos, sin producir reflejos ni deslumbramientos.</p> <p><u>Superficies vidriadas</u> deben incorporar elementos que garanticen su detección. Señalizadas con dos bandas horizontales opacas, de color vivo y contrastado con el fondo propio del espacio ubicado detrás del vidrio y abarcando toda la anchura de la superficie vidriada. Las bandas cumplirán las especificaciones de la norma UNE 41500 IN, con una anchura entre 5 y 10 cm, la primera situada a una altura entre 0,85 m y 1,10 m, y la segunda entre 1,50 m y 1,70 m, contadas ambas desde el nivel del suelo. Estas señalizaciones se obviarán cuando la superficie</p>	<p><u>Las máquinas informativas:</u> Serán accesibles en cuanto a diseño y ubicación, y para que sean localizables fácilmente, se situarán siempre en el mismo sitio. Las pantallas informativas que no requieran manipulación, deben ser colocadas a una altura medida desde el pavimento de 1,60 metros.</p> <p><u>Todo elemento vertical transparente,</u> dispondrá de señalización horizontal en toda su longitud situada a una altura inferior comprendida entre 0,85 y 1,10 metros y a una altura superior comprendida entre 1,50 y 1,70 metros que contraste con el entorno fácilmente, para hacerlo perceptible a las personas con discapacidad visual. Dicha señalización no será necesaria cuando existan montantes separados a una distancia de 0,60 metros como máximo, o si la superficie acristalada cuenta al menos con un travesaño en toda su longitud situado a la altura inferior antes mencionada, siempre que dichos elementos contrasten fácilmente con el entorno.</p>	<p>Situarse a 1,50 m del suelo y permitir la aproximación de las personas a cinco centímetros. En el caso de señales iluminadas, lo estarán siempre desde el exterior, con el fin de facilitar la lectura próxima, y se colocarán de manera que no constituyen un obstáculo.</p> <p><u>Los aseos:</u> se señalizarán mediante una letra en relieve «C» (Caballeros) y «S» (Señoras), con una altura mínima de 10 cm, situada sobre el mecanismo de apertura de la puerta en su parte exterior.</p>	

CONCEPTOS		NORMATIVA EN MATERIA DE URBANISMO (61)			
		ESTATAL	ANDALUCIA	ARAGÓN	CANTABRIA
Señalización y comunicación sensorial (Visual y acústica)	Ubicación (continuación)	<p>vidriada contenga otros elementos informativos que garanticen suficientemente su detección o si existe mobiliario detectable a todo lo largo de dichas superficies.</p> <p><u>Información sonora:</u> en zonas de gran concurrencia de público, estará disponible también en forma escrita por medio de sistemas visuales colocados de forma visible y detectable en cualquier momento.</p>			
	Nombres de calles, numeración de parcelas o portales	<p>En todos los puntos de cruce, incluir la información de nombres de calles. La numeración de cada parcela o portal, ubicarse en sitio visible. El diseño y ubicación de las señales deberá ser uniforme en cada municipio o población.</p>			
	Salidas de emergencia	<p>En establecimientos de pública concurrencia: Deben tener sistema de señalización acústica y visual perceptible desde el itinerario peatonal accesible y conectado al sistema general de emergencia del propio establecimiento.</p> <p>Los que incluyan vehículos de emergencia dentro de su dotación, dispondrán de un sistema conectado a los semáforos instalados en su entorno inmediato que se activará automáticamente en caso de salida o llegada de un vehículo de emergencia. Éste sistema modificará la señal de los semáforos durante el tiempo que dure la emergencia de modo que éstos emitan señales lumínicas y acústicas que avisen de la situación</p>	<p>En las salidas de emergencia de los establecimientos de pública concurrencia, deberá existir una señalización visual y acústica de peligro o precaución en la acera o recorrido peatonal.</p>		

CONCEPTOS		NORMATIVA EN MATERIA DE URBANISMO (62)			
		ESTATAL	ANDALUCIA	ARAGÓN	CANTABRIA
Señalización y comunicación sensorial (Visual y acústica)	Salidas de emergencia (continuación)	de alerta a las personas que circulen por los itinerarios peatonales o vehiculares próximos.			
	Símbolo Internacional de accesibilidad	Se señalará permanentemente, lo siguiente: a) <u>Los itinerarios peatonales accesibles</u> dentro de áreas de estancia, cuando existan itinerarios alternativos no accesibles. b) <u>Las plazas de aparcamiento reservadas a personas con movilidad reducida y los itinerarios peatonales accesibles de acceso a ellas</u> , incluyendo las reservadas en instalaciones de uso público. c) <u>Las cabinas de aseo público accesibles</u> . d) <u>Las paradas del transporte público accesible</u> , incluidas las de taxi en las que exista un servicio permanente de vehículo adaptado.	Se señalará lo siguiente: Las cabinas de aseo público accesibles.		El símbolo internacional de accesibilidad será de obligada instalación en los lugares, espacios, edificios y medios de transporte público donde no haya barreras arquitectónicas, donde se den alternativas o donde haya itinerario practicable.  Se utilizará el símbolo internacional de accesibilidad cuando se desee informar o señalar la inexistencia de barreras, (ver Anejo I).
	Diseño	Según Norma Internacional ISO 7000, regula una figura en color blanco sobre fondo azul Pantone Reflex Blue, (Ver Anejo I).	El Símbolo consiste en la figura de una persona en silla de ruedas, en dibujo sintetizado, con figura en blanco y fondo azul. Se utilizará en señalizaciones, siendo el formato cuadrado, dependiendo el tamaño del tipo de información. Genéricamente se pueden utilizar las medidas 0,30 x 0,30 m. para exteriores y 0,15x0,15 m. para interiores.		El material para las placas de estos símbolos será de chapa, igual a la utilizada en las señales de tráfico de cada municipio; en interiores, será de polivinilo, tipo PGS en señalización puntual y tipo PG en la ambiental según el catálogo Letraset, o equivalente.

CONCEPTOS		NORMATIVA EN MATERIA DE URBANISMO (63)			
		ESTATAL	ANDALUCIA	ARAGÓN	CANTABRIA
Señalización y comunicación sensorial (Táctil)	Diseño	<p>Rótulo, plafón o cartel ubicado en paramentos verticales, entre 1,25 m y 1,75 m y en planos horizontales, entre 0,90 m y 1,25 m, se utilizará el braille y la señalización en alto relieve. Condiciones:</p> <p>a) Caracteres en braille en la parte inferior izquierda, a una distancia mínima de 1 cm. y máxima de 3 cm del margen izquierdo e inferior del rótulo.</p> <p>b) Símbolos y pictogramas serán de fácil comprensión. Se aplicará la UNE 1-142-90.</p> <p>c) Los pictogramas indicadores de accesibilidad según la norma ISO 7000:2004.</p> <p>d) La altura de los símbolos no será inferior a los 3 cm. El relieve tendrá entre 1 mm y 5 mm para las letras y 2 mm para los símbolos.</p>			
	En espacios de grandes dimensiones, itinerarios peatonales accesibles y zonas de acceso a áreas de estancia.	<p>a) Representarán los espacios accesibles e itinerarios más utilizados o de mayor interés.</p> <p>b) No se colocarán obstáculos, ni se protegerán con cristales u otros elementos.</p> <p>c) En áreas de estancia se situarán en la zona de acceso principal, a una altura entre 0,90 y 1,20 m.</p> <p>d) La representación gráfica de los planos se hará con relieve y contraste de texturas.</p>		En los itinerarios peatonales se recomienda la identificación táctil mediante relieve y/o los contrastes de colores.	

CONCEPTOS			NORMATIVA EN MATERIA DE URBANISMO (64)			
			ESTATAL	ANDALUCIA	ARAGÓN	CANTABRIA
Señalización y comunicación sensorial (Táctil)	Pavimento táctil	itinerario peatonal accesible	<p>Se utilizarán pavimentos táctiles indicadores para orientar, dirigir y advertir a las personas en distintos puntos del recorrido, sin peligro ni molestia para el tránsito peatonal. Será de material antideslizante, de fácil detección y recepción de información mediante el pie o bastón blanco por parte de las personas con discapacidad visual. Se dispondrá por franjas de orientación y ancho variable que contrastarán cromáticamente de modo suficiente con el suelo circundante. Se utilizarán dos tipos de pavimento táctil indicador:</p> <p>a) <u>Pavimento táctil indicador direccional</u>, para señalar encaminamiento o guía en el itinerario peatonal accesible y la proximidad a elementos de cambio de nivel. Constituido por materiales con acabado superficial continuo de acanaladuras rectas y paralelas, de profundidad <math>\leq 5</math> mm.</p> <p>b) <u>Pavimento táctil indicador de advertencia o proximidad a puntos de peligro</u>. Constituido por materiales con botones de forma troncocónica y altura máxima de 4 mm, siendo el resto de características según UNE 127029. El pavimento se dispondrá de modo que los botones formen una retícula ortogonal orientada en el sentido de la marcha.</p>		<p>En cada frente de los vados peatonales, cruces regulados por semáforos y cruces de calles, existirá una banda de pavimento de textura y tacto diferenciador del resto. Será elemento señalizador detectable por invidentes. Dicha banda tendrá una longitud igual a la del frente que señala, y una anchura de un metro.</p> <p>En los itinerarios peatonales se recomienda la identificación táctil mediante relieve y/o los contrastes de colores.</p>	<p>Los pavimentos del viario urbano peatonal serán duros y no deslizantes, sin resaltes entre piezas y permitiéndose sólo pequeños resaltes en su propio dibujo.</p>

CONCEPTOS			NORMATIVA EN MATERIA DE URBANISMO (65)			
			ESTATAL	ANDALUCIA	ARAGÓN	CANTABRIA
Señalización y comunicación sensorial (Táctil)	Pavimento táctil	Aplicaciones	<p>a) <u>Cuando el itinerario peatonal accesible no disponga de línea de fachada</u> o elemento horizontal que materialice físicamente el límite edificado a nivel del suelo, éste se sustituirá por una franja de pavimento táctil indicador direccional, de una anchura de 0,40 m, colocada en sentido longitudinal a la dirección del tránsito peatonal, sirviendo de guía o enlace entre dos líneas edificadas. (Ver Anejo I, “Aplicaciones del pavimento táctil indicador”).</p> <p>b) <u>Para indicar proximidad a elementos de cambio de nivel,</u> En rampas y escaleras se colocarán franjas de pavimento táctil indicador direccional, en ambos extremos de rampa o escalera y en sentido transversal al tránsito peatonal. El ancho de dichas franjas coincidirá con el de la rampa o escalera y fondo de 1,20 m. En ascensores se colocarán franjas de pavimento táctil indicador direccional frente a la puerta del ascensor, en todos los niveles y en sentido transversal al tránsito peatonal. El ancho de las franjas coincidirá con el de la puerta de acceso y fondo de 1,20 m.</p> <p>c) <u>Los puntos de cruce entre en el itinerario peatonal y el itinerario vehicular situados a distinto nivel se señalarán:</u> Con una franja de pavimento táctil indicador direccional de una anchura de 0,80 m entre la línea de fachada o elemento horizontal que materialice físicamente el límite</p>	<p>Se señalará la presencia del paso peatonal en la acera con una franja señalizadora, de 1,20 m de ancho desde el centro del paso peatonal hasta la línea de fachada, o hasta 4 m. en caso de que ésta no exista.</p>	<p>En cada frente de los vados peatonales, cruces regulados por semáforos y cruces de calles, existirá una banda de pavimento de textura y tacto diferenciador del resto. Será elemento señalizador detectable por invidentes. Dicha banda tendrá una longitud igual a la del frente que señala, y una anchura de un metro.</p>	

CONCEPTOS			NORMATIVA EN MATERIA DE URBANISMO (66)			
			ESTATAL	ANDALUCIA	ARAGÓN	CANTABRIA
Señalización y comunicación sensorial (Táctil)	Pavimento táctil	Aplicaciones (continuación)	<p>edificado a nivel del suelo y el comienzo del vado peatonal. Dicha franja se colocará transversal al tráfico peatonal que discurre por la acera y estará alineada con la correspondiente franja señalizadora ubicada al lado opuesto de la calzada.</p> <p>Para advertir la proximidad de calzada en los puntos de cruce entre el itinerario peatonal y el itinerario vehicular, se colocará sobre el vado una franja de 0,60 m de fondo de pavimento táctil indicador de botones a lo largo de la línea de encuentro entre el vado y la calzada. (Ver Anejo I, "Aplicaciones del pavimento táctil indicador").</p> <p>d) <u>Los puntos de cruce entre el itinerario peatonal y el itinerario vehicular, cuando están al mismo nivel</u>, se señalarán mediante una franja de 0,60 m de fondo de pavimento táctil indicador de botones que ocupe todo el ancho de la zona reservada al itinerario peatonal. Para facilitar la orientación adecuada de cruce se colocará otra franja de pavimento indicador direccional de 0,80m de ancho entre la línea de fachada y el pavimento táctil indicador de botones. (Ver Anejo I, "Aplicaciones del pavimento táctil indicador").</p> <p>e) <u>Las isletas ubicadas en los puntos de cruce entre el itinerario peatonal y el itinerario vehicular</u> se señalarán: Las isletas ubicadas a nivel de calzada dispondrán de dos franjas de</p>			

CONCEPTOS			NORMATIVA EN MATERIA DE URBANISMO (67)			
			ESTATAL	ANDALUCIA	ARAGÓN	CANTABRIA
Señalización y comunicación sensorial (Táctil)	Pavimento táctil	Aplicaciones (continuación)	<p>pavimento táctil indicador de botones, de una anchura igual a la del paso de peatones y 0,40 m de fondo, colocadas en sentido transversal a la marcha y situadas en los límites entre la isleta y el itinerario vehicular; unidas por una franja de pavimento táctil direccional de 0,80 m de fondo, colocada en sentido longitudinal a la marcha.</p> <p>Las isletas ubicadas al mismo nivel de las aceras dispondrán de una franja de pavimento táctil indicador direccional de 0,80 m de fondo, colocada en sentido longitudinal a la marcha entre los dos vados peatonales, y éstos dispondrán de la señalización táctil descrita en el apartado c).</p> <p>f) <u>En la señalización de obras y actuaciones que invadan el itinerario peatonal accesible</u>, se utilizará un pavimento táctil indicador direccional provisional de 0,40 m de fondo que sirva de guía a lo largo del recorrido alternativo.</p> <p>g) <u>Para señalar cruces o puntos de decisión en los itinerarios peatonales accesibles se utilizará:</u></p> <p>Piezas de pavimento liso, en el espacio de intersección que resulta del cruce de dos o más franjas de encaminamiento.</p> <p>Piezas en inglete en cambios de dirección a 90°.</p>			

CONCEPTOS		NORMATIVA EN MATERIA DE URBANISMO (68)			
		ESTATAL	ANDALUCIA	ARAGÓN	CANTABRIA
Comunicación Interactiva	Requerimientos	Aplicables a aquellos elementos que, para su funcionamiento, requieren de la interacción de las personas con aquéllos (cajeros automáticos, maquinas expendedoras, etc.)			
	Ubicación	Los elementos manipulables se instalarán en espacios fácilmente localizables y accesibles, y cumplirán las características dispuestas en "Mobiliario urbano-Otros Elementos".		<p><u>Accesibilidad en la comunicación:</u> El sistema escrito o pictográfico se considera accesible si cumple: Es detectable su presencia para un usuario que se acerque con un medio de transporte desde 200 m de distancia. Es detectable su presencia para un usuario que se acerque como peatón desde 50 m de distancia.</p>	
	Información	Contenida en los elementos manipulables será accesible mediante la incorporación de macro caracteres, altorrelieve y braille, incorporándose dispositivos de información sonora. Caso de que el elemento manipulable disponga de pantalla, ésta se instalará ligeramente inclinada entre 15º y 30º, a una altura entre 1,00 y 1,40 m, asegurando la visibilidad de una persona sentada		<p><u>Accesibilidad en la comunicación:</u> Dispone de medios complementarios de tipo sonoro para su comprensión por personas con limitación total o parcial de la visión. El sistema acústico de comunicación, se considera accesible si cuenta con información escrita adicional que transmita la misma información que el sistema sonoro.</p>	
	Recomendaciones	Los elementos manipulables que dispongan de medios informáticos de interacción con el público, cuenten con las adaptaciones precisas que permitan el uso del braille, o la conversión en voz y la ampliación de caracteres.			

## **4.2 CUADRO COMPARATIVO DE LA NORMATIVA APLICABLE EN MATERIA DE ACCESIBILIDAD EN URBANISMO**

**Estatal, Cataluña, Galicia  
y Comunidad de Madrid**

CONCEPTOS		NORMATIVA EN MATERIA DE URBANISMO (1)			
		ESTATAL	CATALUÑA	GALICIA	MADRID
<b>Nivel de accesibilidad</b>		Accesibilidad universal	Adaptado	Accesible Adaptado Practicable Convertible	Accesible Adaptado Practicable
<b>Ámbito de aplicación</b>	<b>General</b>	En los espacios públicos que se proyecten, construyan, restauren, mantengan, utilicen y reurbanicen. Todos los espacios públicos urbanizados y los elementos que lo componen. Se aplican a las áreas de uso peatonal, áreas de estancia, elementos urbanos e itinerarios peatonales comprendidos en espacios públicos urbanizados. En las zonas urbanas consolidadas, cuando no sea posible el cumplimiento de alguna de dichas condiciones, se plantearán las soluciones alternativas que garanticen la máxima accesibilidad.	Están sometidas a la presente Ley todas las actuaciones en materia de urbanismo, edificación, transporte y comunicación que sean realizadas en Cataluña para cualquier persona, ya sea individual o física, o bien jurídica, público a o privada.	Es de aplicación a todas las actuaciones llevadas a cabo en la Comunidad Autónoma de Galicia por entidades públicas o privadas, así como por las personas individuales, en materia de planeamiento, gestión o ejecución urbanística; nueva construcción, rehabilitación o reforma de edificaciones; transporte y comunicación.  Las vías públicas, parques y demás espacios de uso público deberán ser planificados y urbanizados de forma que resulten accesibles. Los criterios básicos deberán ser recogidos en los planes generales de ordenación municipal y demás instrumentos de planeamiento previstos en la legislación urbanística así como en los instrumentos de ejecución que los desarrollen y en los proyectos de urbanización, de dotación de servicios, de obras y de instalaciones.  Las vías públicas, los parques y en general todos los espacios de uso público existentes, así como las instalaciones de servicios y mobiliario urbano al servicio de los mismos, deberán ser adaptados gradualmente.	En el ámbito de la Comunidad de Madrid, en todas aquellas actuaciones referentes a planeamiento, gestión o ejecución en materia de urbanismo, edificación, transporte y comunicación sensorial tanto de nueva construcción como de rehabilitación o reforma, que se realicen por Entidades públicas o privada, así como por personas físicas.

CONCEPTOS		NORMATIVA EN MATERIA DE URBANISMO (2)			
		ESTATAL	CATALUÑA	GALICIA	MADRID
Ambito de aplicación	Excepciones				
Espacios públicos urbanizados	Requerimientos	Comprenden el conjunto de espacios peatonales y vehiculares, de paso o estancia, que forman parte del dominio público, o están destinados al uso público de forma permanente o temporal. Los nuevos serán diseñados, construidos, mantenidos y gestionados cumpliendo con las condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación de las personas con discapacidad.			La planificación y la urbanización de las vías públicas, de los parques y de los demás espacios de uso público se efectuarán de forma que resulten accesibles para todas las personas y, especialmente, para las que estén en situación de limitación o con movilidad reducida. Las vías públicas, los parques y los demás espacios de uso público existentes, así como las respectivas instalaciones de servicios y mobiliarios urbanos, serán adaptados gradualmente, de acuerdo con un orden de prioridades que tendrá en cuenta la mayor eficacia y concurrencia de personas. a las reglas y condiciones previstas reglamentariamente. Los Entes locales deberán elaborar planes especiales de actuación para adaptar las vías públicas, los parques y los demás espacios de uso público a las normas de accesibilidad. Con esta finalidad los proyectos de presupuestos de los Entes públicos deberán contener, en cada ejercicio económico, las consignaciones necesarias para la finalización de dichas adaptaciones.

CONCEPTOS		NORMATIVA EN MATERIA DE URBANISMO (3)			
		ESTATAL	CATALUÑA	GALICIA	MADRID
Áreas de uso peatonal	Requerimientos	Espacio público urbanizado destinado al tránsito o estancia peatonal se denomina área de uso peatonal.	Un espacio de uso público o se considera adaptado si reúne las siguientes condiciones de accesibilidad: a) Disponer de un itinerario adaptado que permita un recorrido por el interior del mismo, y el acceso a los elementos singulares del espacio y a los servicios higiénicos, según las prescripciones del apartado "Itinerario peatonal accesible". b) Los elementos de urbanización que forman parte del citado itinerario están adaptados según las prescripciones del apartado "Elementos de urbanización". c) El mobiliario urbano está adaptado según las prescripciones del apartado "Mobiliario urbano".		
	Elementos de acceso a recintos		Tendrán una anchura mínima de 0,90 m. y una altura mínima de 2,10 m. y deben estar convenientemente señalizados.		
	Resaltes y escalones	No, en ningún punto.			
	Altura libre de paso	≥ 2,20 m.	Altura mínima de 2,10 m.		
	Pavimentación	Ver "Elementos de urbanización-Pavimentos"			
	Itinerario peatonal	Parte del área de uso peatonal destinada específicamente al tránsito de personas, incluyendo las zonas compartidas de forma permanente o temporal, entre éstas y los vehículos.			Los itinerarios peatonales en parques, jardines, plazas y espacios libres públicos en general se ajustarán a los criterios señalados en artículos precedentes para itinerarios peatonales.

CONCEPTOS		NORMATIVA EN MATERIA DE URBANISMO (4)			
		ESTATAL	CATALUÑA	GALICIA	MADRID
Itinerario peatonal accesible	Requerimientos	<p>Garantizan el uso no discriminatorio y la circulación de forma autónoma y continua de todas las personas. Si exista más de un itinerario entre dos puntos, y en la eventualidad de que todos no puedan ser accesibles, se habilitarán las medidas necesarias para que el recorrido del itinerario peatonal accesible no resulte en ningún caso discriminatorio, ni por su longitud, ni por transcurrir fuera de las áreas de mayor afluencia de personas</p>	<p><u>Itinerario</u>: aquel ámbito o espacio de paso que permita un recorrido urbanizado continuo que relaciona y permite acceder a los diferentes espacios de uso público o y edificaciones del entorno. Serán accesibles a cualquier persona.</p> <p><u>Una vía pública o tramo de la misma se considera adaptada</u>: si cumple las siguientes condiciones de accesibilidad:</p> <p>a) Constituye un itinerario adaptado de peatones, o mixto de peatones y vehículos, según las especificaciones indicadas en el apartado "<i>Itinerario peatonales accesibles</i>".</p> <p>b) Los elementos de urbanización de este itinerario están adaptados según el apartado "<i>Elementos de urbanización</i>".</p> <p>c) El mobiliario urbano accesible desde este itinerario es adaptado según el apartado "<i>Mobiliario urbano</i>". Podrán quedar exentos de lo previsto en todas las condiciones requeridas, aquellos itinerarios que tengan alternativas, y cuyo coste de ejecución como adaptado sea superior en más de un 50% al coste como no adaptado.</p> <p>Se puede admitir la sustitución del itinerario de peatones adaptado por un itinerario mixto adaptado en aquellos tramos en que el coste de ejecución del itinerario de peatones adaptado supere en más de un 50%</p>		<p>El trazado y diseño de los itinerarios públicos o privados de uso comunitario, destinados al tráfico de peatones o al tráfico mixto de peatones y vehículos, se realizará de forma que resulten accesibles a cualquier persona, debiendo tenerse en cuenta, para ello, entre otros parámetros, la anchura mínima de paso libre de cualquier obstáculo, los grados de Inclinación de los desniveles y las características de los bordillos.</p> <p>Los itinerarios peatonales en áreas urbanizadas, deberán diseñarse y construirse con la gradación de adaptado, salvo:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Los itinerarios peatonales en áreas consolidadas restringidas, que tendrán, como mínimo, la graduación denominada practicable.</li> <li>- Los itinerarios peatonales en áreas histórico-artísticas, que podrán utilizar soluciones diferentes a las normalizadas siempre que resulten practicable a cualquier persona.</li> </ul> <p>Las áreas consolidadas restringidas, a los efectos de la exigencia de gradación, serán definidas justificadamente en las figuras de planeamiento urbanístico o en un Plan Especial de accesibilidad. Las áreas histórico-artísticas, a los mismos efectos, serán las constituidas por los elementos inventariados o declarados Bienes</p>

CONCEPTOS		NORMATIVA EN MATERIA DE URBANISMO (5)			
		ESTATAL	CATALUÑA	GALICIA	MADRID
Itinerario peatonal accesible	Requerimientos (continuación)		<p>el coste de un itinerario mixto adaptado. En los puntos de conexión entre conos itinerarios se ha de poder estacionar un vehículo en el espacio equivalente al de una plaza de estacionamiento adaptado, según se indica en "Elementos vinculados al transporte-plazas de aparcamiento para minusválidos".</p> <p>La previsión de itinerarios adaptados en cascos urbanos existentes y en lugares naturales protegidos puede admitir soluciones alternativas siempre que el proyecto sea aprobado por el organismo competente en esta materia.</p> <p>La comunicación vertical entre espacios de uso público, se realiza, como mínimo, con un elemento adaptado.</p>		de Interés Cultural, las incluidas en catálogos de protección por las figuras de planeamiento urbanístico, las definidas como tales en un Plan Especial de accesibilidad, y los elementos y conjuntos de Interés Arquitectónico que se incluyan con este carácter en las legislaciones sectoriales.»
	Discurre de forma colindante adyacente a línea de fachada o límite edificado horizontal	SI			Siempre que sea posible, su trazado se realizará contiguo o próximo a los accesos peatonales a los edificios y, preferentemente, que uno de sus planos laterales coincida con las alineaciones de fachada o cerramientos.
	Anchura libre de paso	≥ 1,80 m. que garantice el giro, cruce y cambio de dirección de las personas independientemente de sus características o modo de desplazamiento.	<p><u>Un itinerario peatonal se considera adaptado, si:</u></p> <p>Anchura libre mínima de 0,90 m. En los conos de dirección, la anchura libre de paso permite inscribir un círculo de 1,50 m. de diámetro.</p> <p><u>En itinerario mixto peatonal y vehículos adaptados, se considera adaptado:</u> anchura mínima de 3,00 m. Los espacios para giro de</p>	<p><u>Itinerarios peatonales:</u></p> <p>Anchura mínima:</p> <p><u>a) Áreas de ordenación integral</u></p> <p>En áreas desarrolladas a través de la redacción de instrumentos de ordenación integral el ancho mínimo de paso libre de obstáculos, será de 1,80 m para nivel adaptado y 1,50 m para nivel practicable.</p> <p>En los casos en que haya elementos</p>	<p>El ancho libre mínimo será de 1,20 metros, para nivel adaptado.</p> <p>El ancho libre será de 1,20 metros, para nivel practicable.</p>

CONCEPTOS		NORMATIVA EN MATERIA DE URBANISMO (6)			
		ESTATAL	CATALUÑA	GALICIA	MADRID
Itinerario peatonal accesible	Anchura libre de paso (continuación)		vehículos permiten el giro con un radio mínimo de 6,50 m. respecto al eje del itinerario.	de señalización y de urbanización puntuales (semáforos, buzones, señales, etc.) el ancho mínimo de paso en esa zona, libre de obstáculos, será de 1,50 m para nivel adaptado y 1,20 m para nivel practicable. <u>b) Otras áreas</u> En áreas no desarrolladas a través de la redacción de instrumentos de ordenación integral el ancho mínimo de paso, libre de obstáculos, será de 0,90 m para nivel adaptado y 0,90 m para nivel practicable. En los casos en que haya elementos de señalización y de urbanización puntuales (semáforos, buzones, señales, etc.) el ancho mínimo de paso en esa zona, libre de obstáculos, será de 0,90 m para nivel adaptado y 0,90 m para nivel practicable.  Todos los itinerarios (adaptados y practicables), pertenezcan o no a áreas desarrolladas a través de instrumentos de ordenación integral, cuando posean un vado peatonal en sentido perpendicular (tipo A) o un vado para vehículos, deberán dejar un ancho mínimo de paso, libre de obstáculos, de 0,90 metros.	
	Altura libre de paso	≥ 2,20 m.	<u>Un itinerario peatonal se considera adaptado, si:</u> Altura libre 2,10 m. <u>En itinerario mixto peatonal y vehículos adaptado, se considera adaptado;</u> altura mínima de 3,00 m.	Mínima adaptado: 2,20 metros Mínima practicable: 2,10 metros	2,10 m.

CONCEPTOS		NORMATIVA EN MATERIA DE URBANISMO (7)			
		ESTATAL	CATALUÑA	GALICIA	MADRID
Itinerario peatonal accesible	Escalones aislados o resaltes	No	Un itinerario peatonal e itinerario mixto, se considera adaptado, si: No incluye ninguna escalera ni escalón aislado.	Cuando un desnivel tenga la altura equivalente a un solo escalón deberá resolverse, mediante: a) Nivel adaptado: Rampa adaptada. b) Nivel practicable: Escalón altura máxima 15 cm.	Sin resaltes ni rehundidos mayores de 0,5 centímetros, ni peldaños aislados o escaleras y con visibilidad suficiente del encuentro con los otros modos de desplazamiento.
	Desniveles salvados	Ver "Elementos de urbanización-Rampas-Escaleras-Ascensores-Tapices rodantes y escaleras mecánicas"		En los itinerarios que sirvan para la circulación de personas con movilidad reducida siempre que exista una escalera se deberá complementar con: Rampa adaptada para nivel adaptado y rampa practicable, para nivel practicable, salvo que se complemente con: ascensor adaptado para nivel adaptado y ascensor practicable, para nivel practicable.	
	Pavimentación	Ver "pavimentos" y "pavimento táctil", en el apartado, "elementos de urbanización" y "señalización y comunicación sensorial", respectivamente.	Se admitirán pequeñas diferencias de nivel entre dos elementos del pavimento de un itinerario de peatones, siempre que no sea posible resolver el acuerdo mediante un elemento continuo. El desnivel no será superior a 2 cm. y se redondeará o bien se achafanará el canto a un máximo de 45°. Un itinerario peatonal e itinerario mixto, se considera adaptado, si: El pavimento duro, antideslizante y sin relieves diferentes a los propios del grabado de las piezas. Ver "Elementos de urbanización-pavimentos".		La altura máxima de los bordillos será de 14 cm, debiendo rebajarse a nivel del pavimento en los pasos de peatones y esquinas de cruce de calles o vías de circulación. será duro y estable.  El pavimento será sin piezas sueltas, podrá poseer una compactación mayor del 90 por 100 Proctor Modificado. No presentará cejas, resaltes, bordes o huecos que haga posible. el tropiezo de personas, ni será deslizante en seco o mojado. Se utilizará la diferenciación de textura y color, para informar del encuentro con otros modos de transporte.»

CONCEPTOS		NORMATIVA EN MATERIA DE URBANISMO (8)			
		ESTATAL	CATALUÑA	GALICIA	MADRID
Itinerario peatonal accesible	Pendiente Transversal	≤ 2%.	≤ 2%.	Máxima adaptado: 2% Máxima practicable: 3%	< 3%
	Pendiente longitudinal	≤ 6%.	<u>Un itinerario peatonal se considera adaptado, si:</u> La pendiente longitudinal ≤ 8%.	Máxima adaptado: 10% Máxima practicable: 12%	≤ 12%
	Nivel de iluminación	≥ 20 luxes. Homogéneo sin deslumbramiento.			
	Señalización y comunicación	Ver "Señalización y comunicación sensorial"	Han de señalizarse permanentemente con el símbolo internacional de accesibilidad, de forma que sean fácilmente visibles: Los itinerarios de peatones adaptados, cuando haya otros alternativos no adaptados. Los itinerarios mixtos de peatones y vehículos adaptados, cuando haya otros alternativos no adaptados. Las personas con dificultades de visión necesitan un elemento guía continuo que les permita, en cualquier momento, determinar o comprobar la dirección de desplazamiento. Esta función la puede hacer uno de los elementos que configuran o delimitan el espacio (pared, mobiliario, valla, acera, etc.) o en el caso de que este elemento adecuado no esté, un elemento expresamente dispuesto (pasamanos, baranda, franja de pavimento con textura diferenciada, etc.).		
	Plataforma única de uso mixto	Cuando el ancho o la morfología de la vía impidan la separación entre los itinerarios vehicular y peatonal a distintos niveles.		<u>Anchura mínima de paso libre:</u> Para nivel adaptado 3 m. y para nivel practicable 2,50 m. En los casos en que haya elementos	

CONCEPTOS		NORMATIVA EN MATERIA DE URBANISMO (9)			
		ESTATAL	CATALUÑA	GALICIA	MADRID
Itinerario peatonal accesible	Plataforma única de uso mixto (continuación)	La acera y calzada estarán a un mismo nivel, tiene prioridad el tránsito peatonal. Quedará diferenciada en el pavimento la zona preferente de peatones, por la que discurre el itinerario peatonal accesible, así como la señalización vertical de aviso a los vehículos.		de señalización y de urbanización puntuales (semáforos, buzones, señales, etc.) el ancho mínimo de paso en esa zona, libre de obstáculos será de 2,50 m. nivel adaptado y 2,20m nivel practicable. La pendiente máxima longitudinal será de 8% nivel adaptado y 10% nivel practicable. La pendiente máxima transversal será de 2% en nivel adaptado y de 3% en nivel practicable. La altura mínima de paso libre será de 3 m. en nivel adaptado y de 2,20 m. en nivel practicable. Cuando un desnivel tenga la altura equivalente a un solo escalón deberá resolverse mediante una rampa adaptada en caso de nivel adaptado o un escalón de altura máxima 15 cm. en caso de nivel practicable.	
	Continuidad de los Itinerarios peatonales accesibles	En los puntos de cruce con el itinerario vehicular, pasos subterráneos y elevados.			
	Excepciones	En las zonas urbanas consolidadas, se permitirán estrechamientos puntuales, siempre que la anchura libre de paso resultante $\geq 1,50$ m.			
Areas de estancia	Requerimientos	Área de uso peatonal, donde se desarrollan actividades en las que las personas permanecen durante cierto tiempo.	<u>Vías y espacios libres de uso público:</u> Los que forman parte del dominio público y están destinadas al uso o al servicio público, los que forman parte de bienes de propiedad privada, susceptibles de ser utilizados por el público o en general	<u>Vías y espacios libres de uso público:</u> Los que forman parte del dominio público y están destinadas al uso o al servicio público, los que formando parte de bienes de propiedad privada son susceptibles de ser utilizados por el público en general	

CONCEPTOS		NORMATIVA EN MATERIA DE URBANISMO (10)			
		ESTATAL	CATALUÑA	GALICIA	MADRID
Áreas de estancia	Requerimientos (continuación)		con motivo de las funciones que desarrolla algún ente público, directa o indirectamente, o los que forman parte de bienes de propiedad privada a efectos de alguna servidumbre de uso público, o también se considera espacio libre de uso público o el susceptible de ser utilizado por el público o en general, sea o no mediante el pago de un importe, cuota o similar.	con motivo de las funciones que, directa o indirectamente, desarrolla en ellos algún ente público, los que formando parte de bienes de propiedad privada están afectados por una servidumbre de uso público, los que son susceptibles de ser utilizados por el público en general, sea o no mediante el pago de un importe, cuota o similar.	
	Acceso desde el itinerario peatonal accesible	No resaltes ni escalones	<u>Los elementos urbanos se consideran adaptados si:</u> Los elementos de acceso al recinto tendrán una anchura mínima de 0,90 m. y una altura mínima de 2,10 m. y deben estar convenientemente señalizados.		
	Instalaciones, actividades y servicios disponibles	Conectadas mediante, mínimo, un itinerario peatonal accesible.			
	Realización de actividades que requieran la presencia de espectadores	1 plaza reservada a personas con movilidad reducida por cada 40 plazas o fracción, que deberán estar señalizadas. Dimensión mínima de plaza: 1,00 x 1,50 m. Ubicadas junto al itinerario peatonal accesible, donde se habilitará una zona donde esté instalado y señalizado un bucle de inducción o sistema alternativo que facilite la accesibilidad de personas con discapacidad auditiva.	<u>Los elementos urbanos se consideran adaptados si:</u> En gradas y zonas de espectadores, la plaza de un espectador para usuarios en silla de ruedas tiene unas dimensiones mínimas de 0,80 m. de anchura y de 1,20m. de profundidad.		
	Si existen aseos, vestidores o duchas	Mínimo una unidad adaptada a personas con discapacidad por cada 10 unidades o fracción.			Deberán ser accesibles y dispondrán, al menos, de un inodoro y un lavabo. "Ver mobiliario urbano-cabinas de aseo".

CONCEPTOS		NORMATIVA EN MATERIA DE URBANISMO (11)				
		ESTATAL	CATALUÑA	GALICIA	MADRID	
Areas de estancia	Dispositivos y nuevas tecnologías	Utilización para todas las personas, considerando especialmente a las personas con discapacidad sensorial y cognitiva.				
	Utilización de perros guía o de asistencia	SI, pueden hacer uso				
	Parques y jardines	Instalaciones, actividades y servicios disponibles	Conectadas entre sí y con los accesos mediante, mínimo, un itinerario peatonal accesible.		Se diseñaran y realizaran de forma que resulten accesibles a cualquier persona.	
		Itinerarios Peatonales Accesibles	Se admiten tierras apisonadas con compactación >90% del proctor modificado, sin ocasionar hundimientos ni estancamientos de aguas. Prohibida la utilización de tierras sueltas, grava o arena.		En parques y jardines si los pavimentos de los senderos son de tierra ésta tendrá una compacidad que resista el paso de una silla de ruedas.	Los itinerarios peatonales en parques, jardines, plazas y espacios libres públicos en general se ajustarán a los criterios señalados en artículos precedentes para itinerarios peatonales.
			Se preverán áreas de descanso en intervalos ≤ 50 m. Con mínimo un banco de características establecidas en "Mobiliario urbano-Bancos".		En los itinerarios que sirvan para acceso de personas con minusvalías se dispondrán áreas de descanso, con asiento y espacio para maniobra de silla de ruedas, cada 100m., en adaptado y 150m., en practicable.	
	Dispondrán de información para su orientación y localización, cuando conecten accesos, instalaciones, servicios y actividades disponibles, esta cumplirá como mínimo información relativa a ubicación y distancias y cumplirá a los criterios establecidos en "Señalización y comunicación sensorial- Características de la señalización visual y acústica" y "Señalización y comunicación sensorial- Aplicaciones reguladas de la señalización visual y acústica".		El ancho mínimo de las sendas será de 1,50 m., para adaptado y de 1,20m., para practicable.			

CONCEPTOS			NORMATIVA EN MATERIA DE URBANISMO (12)				
			ESTATAL	CATALUÑA	GALICIA	MADRID	
Áreas de estancia	Sector de juegos	Mobiliario urbano	Cumplirá con lo referente a "Mobiliario urbano".		La distancia mínima entre elementos que impidan el tráfico rodado será de 0,90m., tanto para adaptado como para practicable.		
		Conexiones	Entre sí y con los accesos mediante itinerarios peatonales accesibles.				
		Elementos de juego	Permitirán la participación, y desarrollo de habilidades por parte de todas las franjas de edades a que estén destinados				
		Pavimento					
		Contrastes cromáticos y de texturas	Entre los juegos y entorno favoreciendo la orientación espacial y la percepción de los usuarios				
		Mesas de juegos accesibles	Plano de trabajo	Ancho $\geq 0,80$ m.			
			Altura	$\leq 0,85$ m			
		Espacio Libre Inferior	$\geq 70 \times 80 \times 50$ cm (alt x a x p)				
	Estancia de personas en silla de ruedas	Se preverán áreas junto a los elementos de juego, donde se inscriba un círculo de 1,50 m de diámetro. No coincidirán con el ámbito de paso del itinerario peatonal accesible.					
	Playas Urbanas	Puntos accesibles	Para todas las personas. El número y ubicación lo determina el Ayuntamiento, según grado de utilización de las playas. Conectados con vías de tránsito peatonal colindantes con la playa, mediante mínimo, un itinerario peatonal que se prolongará hasta la orilla del mar, cuando esto sea posible según condiciones y morfología de la playa,				

CONCEPTOS			NORMATIVA EN MATERIA DE URBANISMO (13)			
			ESTATAL	CATALUÑA	GALICIA	MADRID
Áreas de estancia	Playas urbanas	Puntos accesibles (continuación)	<p>cumpliendo lo siguientes requisitos:</p> <p>a) Cuando transcurra sobre suelos pavimentados reunirá las características del itinerario peatonal accesible establecidas en <i>"Itinerario peatonal accesible-Condiciones generales del itinerario peatonal accesible"</i>.</p> <p>b) Cuando discurra sobre arena de playa u otro suelo no compactado o irregular se desarrollará mediante pasarelas realizadas con materiales con coeficiente de transmisión térmica adecuado para caminar descalzo y cumplan con los requisitos mínimos de ancho y alto de paso descritos en el apartado <i>"Itinerario peatonal accesible-Condiciones generales del itinerario peatonal accesible"</i>. Estas pasarelas serán fijas en el tramo de playa que queda por encima de la línea de la pleamar y se completarán con tramos no fijos de características apropiadas para alcanzar la orilla del mar, cuando esto sea posible de acuerdo a condiciones y morfología de la playa.</p>			
		Aceras, paseos marítimos o vías destinadas al tránsito peatonal colindantes	<p>Características del itinerario peatonal accesible. Ver <i>"Itinerario peatonal accesible-Condiciones generales del itinerario peatonal accesible"</i>.</p>			<p>Los itinerarios peatonales en parques, jardines, plazas y espacios libres públicos en general se ajustarán a los criterios señalados en artículos precedentes para itinerarios peatonales.</p>

CONCEPTOS			NORMATIVA EN MATERIA DE URBANISMO (14)			
			ESTATAL	CATALUÑA	GALICIA	MADRID
Áreas de estancia	Playas urbanas	Permitir estancia de usuarios de sillas de ruedas o su traspaso a la silla anfibia o ayuda técnica similar.	En cada punto accesible y vinculado a la plataforma que transcurre sobre suelo no compactado o irregular, debe existir una superficie horizontal de 2,50 m de longitud y 1,80 m de ancho con sus mismas características constructivas.			
		Acceso a la zona de baño a los usuarios de sillas de ruedas o con problemas de de ambulación	Incorporar en uno o más de los puntos accesibles, mínimo una silla anfibia o ayuda técnica similar debidamente homologada, así como muletas anfibias			
		Aseos, vestidores y duchas	Será accesible, como mínimo, una unidad de cada agrupación de los disponibles en las playas urbanas, ya sean de carácter temporal o permanente. Las duchas exteriores en los puntos de playa accesibles cumplirán con lo dispuesto en el apartado "Mobiliario urbano-Cabinas de aseo público accesibles".		Deberán contar al menos con un aseo adaptado, compuesto como mínimo por un inodoro y un lavabo, que, cumpliendo las características señaladas en la presente Ley y en las normas que la desarrollen, puedan ser accesibles a cualquier persona.	Deberán ser accesibles y dispondrán, al menos, de un inodoro y un lavabo. "Ver mobiliario urbano-cabinas de aseo".
Elementos de urbanización	Requerimientos	Piezas, partes y objetos reconocibles individualmente que componen el espacio público urbanizado de uso peatonal, tales como pavimentación, saneamiento, alcantarillado, distribución de energía eléctrica, gas, redes de telecomunicaciones, abastecimiento y distribución de aguas, alumbrado público, jardinería, y todas aquellas que materialicen las previsiones de los instrumentos de ordenación urbanística. El diseño, colocación y mantenimiento de los elementos de urbanización que	Cualquier componente de las obras de urbanización, entendiéndose por estas las referentes a la pavimentación, saneamiento, alcantarillado, distribución de energía eléctrica, alumbrado público o, aprovisionamiento y distribución de agua, jardinería y todas aquellas que materialicen las indicaciones del planteamiento urbanístico.	Los elementos de urbanización, tales como pavimentos, saneamiento, alcantarillado, alumbrado, redes de telecomunicación y redes de suministro de agua, electricidad, gases y aquellas otras que materialicen las indicaciones del planeamiento urbanístico, poseerán unas características de diseño y ejecución tales que no constituyan obstáculo para la libertad de movimientos de cualquier persona.	Se considera elemento de la urbanización cualquier componente de las obras de urbanización, entendiéndose por tales obras las referentes a pavimentación, saneamiento, alcantarillado, distribución de energía eléctrica, alumbrado público, abastecimiento y distribución de agua, jardinería y todas aquellas otras que materializan las indicaciones del Planeamiento Urbanístico.	

CONCEPTOS		NORMATIVA EN MATERIA DE URBANISMO (15)				
		ESTATAL	CATALUÑA	GALICIA	MADRID	
Elementos de urbanización	Requerimientos (continuación)	deban ubicarse en áreas de uso peatonal garantizarán la seguridad, la accesibilidad, la autonomía y la no discriminación de todas las personas. Nunca invadirán el ámbito libre de paso de un itinerario peatonal accesible.				
	Bordillos			Los bordillos tendrán sus cantos redondeados o achaflanados y su altura máxima será de 14 cm., en nivel adaptado y de 16 cm., en nivel practicable.		
	Pavimentos	Itinerario peatonal accesible	Duro, estable, antideslizante en seco y en mojado, sin piezas ni elementos sueltos, con independencia del sistema constructivo que, en todo caso, impedirá el movimiento de las mismas. Su colocación y mantenimiento asegurará su continuidad y la inexistencia de resaltes. Se utilizarán franjas de pavimento táctil indicador de dirección y de advertencia siguiendo los parámetros establecidos en "comunicación sensorial"	No resbaladizos: en el exterior y en los servicios que dispongan de agua, de textura suficientemente lisa y uniforme, que permita el tránsito de las sillas de ruedas, compactos, fijados firmemente al elemento de apoyo.  <u>Se considera adaptado, si:</u> Es duro, antideslizante y sin re gruesos diferentes a los propios del grabado de las piezas. Se admite, en parques y jardines, pavimento de tierras compactadas con un 90% PM. Se coloca un pavimento con textura diferenciada para detectar los pasos de peatones	<u>Pavimentos en elementos de urbanización:</u> Los pavimentos deberán ser duros, antideslizantes y sin resaltes. Cuando se indique la necesidad de señalar con cambio de pavimento éste tendrá que cumplir los requerimientos del apartado anterior debiendo diferenciarse por textura. En parques y jardines si los pavimentos de los senderos son de tierra ésta tendrá una compacidad que resista el paso de una silla de ruedas. Cuando haya un cambio de pavimento ambos pavimentos deberán estar enrasados, permitiéndose un desnivel que presentará su canto redondeado o achaflanado, de una altura máxima de 2 cm., en adaptado y 3cm., en practicable.	
	Rejillas, alcorques y tapas de instalación		En las áreas de uso peatonal se colocarán de manera que no invadan el itinerario peatonal accesible, salvo en aquellos casos en que las tapas de	Proteger todo tipo de agujeros, ya sea cubriéndolos de forma que el elemento que sirva de tapadera no sobresalga de nivel del pavimento	Cuando hubiere rejillas tendrán sus huecos de dimensión menor o igual a 2 cm formando cuadrícula. Si se usan rejillas de barras	Las rejillas y registros situados en dichos itinerarios estarán enrasados con el pavimento circundante. Las rejillas tendrán una abertura máxima

CONCEPTOS		NORMATIVA EN MATERIA DE URBANISMO (16)			
		ESTATAL	CATALUÑA	GALICIA	MADRID
Elementos de urbanización	Rejillas, alcorques y tapas de instalación (continuación)	<p>instalación deban colocarse, necesariamente, en plataforma única o próximas a la línea de fachada o parcela.</p> <p>En general, se colocarán enrasadas con el pavimento circundante, cumpliendo :</p> <p><u>En áreas de uso peatonal:</u> sus aberturas tendrán una dimensión que permita la inscripción de un círculo de 1 cm de diámetro como máximo.</p> <p>Cuando el enrejado este formado por vacíos longitudinales se orientarán en sentido transversal a la dirección de la marcha</p> <p><u>En la calzada:</u> sus aberturas tendrán una dimensión que permita la inscripción de un círculo de 2,5 cm de diámetro como máximo.</p> <p><u>Los alcorques</u> deberán estar cubiertos por rejillas que cumplirán con lo dispuesto en el apartado anterior. En caso contrario deberán rellenarse de material compactado, enrasado con el nivel del pavimento circundante.</p> <p><u>Estará prohibida</u> la colocación de rejillas en la cota inferior de un vado a menos de 0,50 m de distancia de los límites laterales externos del paso peatonal.</p>	<p>circundante, o bien envolviéndolos con protecciones sólidas tales que la distancia vertical entre la parte inferior de la protección y el pavimento sobre el que se entrega no sea superior a 10 cm.</p> <p><u>El pavimento se considera adaptado si:</u></p> <p>Se colocan enrasados con el pavimento circundante. Las aberturas de las rejillas situadas en itinerarios peatonales tienen una dimensión que permite la inscripción de un círculo de 3 cm. de diámetro como máximo. La disposición del enrejado se hace de manera que no puedan tropezar personas que utilicen bastón o silla de ruedas.</p>	<p>longitudinales se colocarán perpendiculares al sentido principal de la marcha.</p>	<p>de malla y una disposición del enrejado que impida el tropiezo de las personas que utilicen bastones o sillas de ruedas. Los árboles que se sitúen en los itinerarios tendrán cubiertos los alcorques con rejillas u otros elementos enredados en el pavimento.</p>
	Vados vehiculares.	<p>No invadirán el ámbito de paso del itinerario peatonal accesible ni alterarán las pendientes longitudinales y transversales de los itinerarios peatonales que atraviesen.</p> <p>No deberán coincidir en ningún caso con los vados de uso peatonal.</p>	<p><u>El vado de paso de peatones se considera adaptado si:</u></p> <p>En el vado de entrada y salida de vehículos, el itinerario de peatones que atraviesan, no puede quedar afectado por una pendiente longitudinal superior al 12%, ni por</p>	<p>Son aquellos que se disponen para facilitar la entrada de vehículos desde la calzada al interior de las edificaciones a través de la acera.</p> <p>La dimensión mínima en el sentido perpendicular a la calzada será de 0,60m., tanto para adaptado, como</p>	<p>Los destinados a entrada y salida de vehículos que formen parte de un itinerario peatonal, se solucionarán de forma que no afecte a éste en su pendiente transversal, siendo la pendiente longitudinal máxima del 8%. Sus condiciones de</p>

CONCEPTOS		NORMATIVA EN MATERIA DE URBANISMO (17)			
		ESTATAL	CATALUÑA	GALICIA	MADRID
Elementos de urbanización	Vados vehiculares (continuación)		una pendiente transversal superior al 2%.	para practicable. El resalte máxima permitido entre el vado y la calzada será de 2cm., para adaptado y 3cm., para practicable. El paso libre de obstáculos entre el final del vado y la fachada deberá tener un ancho mínimo de 0,90m., para adaptado como practicable. En áreas desarrolladas a través de instrumentos de planeamiento integral el ancho mínimo será de 1,80m., para adaptado y de 1,50m., para practicable. En áreas NO desarrolladas a través de instrumentos de planeamiento integral el ancho mínimo será de 1,50m., en adaptado y de 1,20m., en practicable.	señalización, localización e iluminación serán las adecuadas.
	Acceso a distintos niveles.			El desnivel entre un itinerario peatonal y la calzada de tránsito de vehículos se salvará mediante un vado adaptado en caso de nivel adaptado y de un vado practicable, en el caso de nivel practicable.	
	Rampas Requerimientos	En itinerario peatonal accesible, son planos inclinados destinados a salvar inclinaciones superiores al 6% o desniveles superiores a 20 cm.		Las rampas como elemento que forma parte de un itinerario peatonal	El diseño y trazado de las rampas como elementos que dentro de un itinerario peatonal permiten saltar desniveles bruscos o pendientes superiores a las del propio itinerario tendrán en cuenta las directrices: pendientes longitudinal y transversal, la anchura libre mínima y el pavimento. Se denomina rampa a la parte del itinerario peatonal con pendiente longitudinal comprendida entre 8% y 12%.

CONCEPTOS			NORMATIVA EN MATERIA DE URBANISMO (18)			
			ESTATAL	CATALUÑA	GALICIA	MADRID
Elementos de urbanización	Rampas	Tramos	Tendrán una anchura mínima libre de paso de 1,80 m y una longitud máxima de 10 m.	<u>Una rampa se considera adaptada, si:</u> Anchura útil es de 0,90 m. como mínimo. La longitud de cada tramo como máximo 20 m.	Anchura mínima será de 1,50 m., adaptado y de 1,20m., practicable. La longitud máxima de un tramo será de 20m., para adaptado y 25m., para practicable. Cuando esta longitud no sea suficiente para salvar un desnivel se diseñarán diversos tramos con rellanos intermedios.	Ancho mínimo será de 1,20 m, en itinerarios de grado adaptado y de 0,90m en el grado practicable. Directriz recta o ligeramente curva.
		Pendientes	Longitudinal máxima del 10% para tramos de hasta 3 m de longitud y del 8% para tramos de hasta 10 m de longitud. Y transversal máxima del 2%.	<u>Una rampa se considera adaptada, si:</u> Pendientes longitudinales: a) Tramos de < 3 m. de largo: 12% pendiente máxima (recomendable 10%) b)Tramos entre 3 y 10 m. de largo: 10% pendiente máxima (recomendable 8%) c) Tramos >10 m. de largo: 8% de pendiente máxima (recomendable 6%) Pendiente transversal máxima 2%.	<u>Pendiente longitudinal:</u> a) Rampas de longitud menor de 3,00 metros: 10% para adaptado y 12% para practicable. b) Rampas de longitud entre 3,00 m y 10,00 metros: 8% para adaptado y 10% para practicable. c) Rampas de longitud mayor de 10,00 metros: 6% para adaptado y 8% para practicable. Cuando las condiciones físicas del lugar en que se sitúa la rampa no permitan utilizar las pendientes anteriormente establecidas se permitirá con una memoria justificativa aumentar en un 2% las pendientes que en cada caso sean exigibles. <u>Pendiente transversal:</u> Máxima de una rampa será de 2% para adaptado y del 3% para practicable.	Los tramos de las rampas podrán tener pendiente hasta el 12%, en tramos no mayores de 3 metros, hasta el 10%, en tramos no mayores de 6 metros y hasta el 8%, en tramos no mayores de 10 metros. En todos los casos su pendiente transversal no será mayor del 2%.
		Rellanos o mesetas	Situados entre tramos de una rampa tendrán el mismo ancho que esta, y una profundidad mínima de 1,80 m cuando exista un cambio de dirección entre los tramos; ó 1,50 m cuando los tramos se desarrollen en directriz recta.	<u>Una rampa se considera adaptada, si:</u> En la unión de tramos de diferente pendiente se colocan rellanos intermedios, con una longitud mínima en la dirección de circulación de 1,50 m.	<u>Anchura mínima:</u> La de rampa, tanto en adaptado, como en practicable. <u>Longitud mínima:</u> 1,50m en adaptado y 1,20m., en practicable. <u>Cuando exista un giro de 90º</u> el rellano permitirá inscribir un círculo de diámetro mínimo de 1,50m., para	Cuando existan diferentes tramos de rampa en un itinerario, se separarán entre sí por mesetas horizontales de 1,20 X1,20 metros como mínimo en el grado adaptado y, de 0., 90 X1,20 metros en el grado practicable.

CONCEPTOS			NORMATIVA EN MATERIA DE URBANISMO (19)			
			ESTATAL	CATALUÑA	GALICIA	MADRID
Elementos de urbanización	Rampas	Rellanos o mesetas (continuación)	El pavimento, cumplirá con las características de diseño e instalación establecidas en "Elementos de urbanización- Pavimentos".	Al inicio y al final de cada rampa hay un rellano de 1,50 m. de longitud como mínimo.	adaptado y 1,20m., en practicable. <u>Al inicio y al final de la rampa</u> se dispondrá un espacio libre de obstáculos de dimensiones: 1,80x1,80 m y 1,50x1,50 m, para adaptado y practicable, respectivamente.	
		Bajo rampa			Bajo las rampas, si el espacio libre es menor de 2,20 m se deberá cerrar este espacio o protegerlo para evitar accidentes a las personas con visión reducida.	
		Pasamanos	Se colocarán a ambos lados de cada tramo de rampa. Serán continuos en todo su recorrido y se prolongarán 30 cm más allá del final de cada tramo. Caso de existir desniveles laterales a uno o ambos lados de la rampa, se colocarán barandillas de protección o zócalos. Los pasamanos, barandillas y zócalos cumplirán con los parámetros establecidos en el apartado "Mobiliario urbano- elementos de protección al peatón".	<p><u>Se dotarán de pasamanos:</u></p> <p>a) Las rampas con pendiente longitudinal superior al 8%.</p> <p>b) Rampa que presenten un desnivel súbito superior a 20 cm.</p> <p>c) A lo largo de todos los desniveles salvados con galones.</p> <p>d) Para garantizar el equilibrio dentro de los elementos en movimiento.</p> <p><u>Una rampa se considera adaptada, si:</u></p> <p>Disponen de barandillas en conos lados, a una altura de entre 0,90 m y 0,95 m. Para usuarios de silla de ruedas, a 70-75 cm. Se prolongarán 45 cm. más allá del inicio de rampa. Los pasamanos de la rampa tienen un diseño anatómico que permite adaptar la mano, con una sección igual o funcionalmente equivalente a la de un tubo redondo de 3 a 5 cm. de diámetro, separado como mínimo 4 cm de los paramentos verticales. Cuando entre la rampa y la zona</p>	<p>Las barandillas deberán estar colocadas en ambos lados de la rampa.</p> <p>El diámetro de los tubos de las barandillas deberá estar comprendido entre 3 y 5 cm (o sección anatómica equivalente) y estará libre de resaltes.</p> <p>Las barandillas deberán estar colocadas separadas de los paramentos como mínimo 4 cm y se prolongarán horizontalmente una longitud comprendida entre 35 y 45 cm.</p> <p>La barandilla deberá situarse a una altura comprendida entre 90 y 95cm, siendo recomendable la colocación de otra segunda barandilla a una altura comprendida entre 65 y 70 cm.</p> <p>Se dispondrá una protección en los lados libres de las rampas, a una altura comprendida entre 5 y 10 cm.</p>	Se dotarán de pasamanos, barandillas, antepechos, protecciones, guías de ruedas, iluminación y señalización adecuada.

CONCEPTOS			NORMATIVA EN MATERIA DE URBANISMO (20)			
			ESTATAL	CATALUÑA	GALICIA	MADRID
Elementos de urbanización	Rampas	Pasamanos (continuación)		adyacente hay un desnivel igual o superior a 0,20 m. se dispone de un elemento de protección longitudinal con una altura de 10 cm. por encima del pavimento de la rampa.		
		Pavimento	Ver "Elementos de urbanización-Pavimentos".	<u>Una rampa se considera adaptada, si:</u> El pavimento de las rampas es duro, antideslizante y sin relieve diferentes a los propios del grabado de las piezas.El inicio y el final de una rampa se señalizan con pavimento diferenciado del resto, y dispone de un nivel de iluminación mínimo de 10 lux durante la noche.	El pavimento de las rampas será duro, antideslizante y sin relieves. La iluminación nocturna de una rampa adaptada o practicable situada en espacios exteriores será como mínimo de 10 luxes.	
	Puentes y pasarelas	Requerimientos				
		Ancho				
		Pendientes				
		Protecciones				
		Señalización				

CONCEPTOS			NORMATIVA EN MATERIA DE URBANISMO (21)			
			ESTATAL	CATALUÑA	GALICIA	MADRID
Elementos de urbanización	Puentes y pasarelas	Pavimento				
		Pasamanos				
	Pasos subterráneos	Requerimientos				
		Anchura				
		Altura libre				
		Pendientes				
		Pavimento				
		Pasamanos				
		Señalización				

CONCEPTOS			NORMATIVA EN MATERIA DE URBANISMO (22)			
			ESTATAL	CATALUÑA	GALICIA	MADRID
Elementos de urbanización	Pasos subterráneos	Iluminación				
		Pasamanos				
	Escaleras	Requerimientos	Como alternativa de paso a una rampa situada en el itinerario peatonal accesible, deberán ubicarse colindantes o próximas a ésta.			El diseño y trazado de escaleras deberá tener en cuenta, entre otros, los parámetros que se relacionan para permitir su uso sin dificultades al mayor número posible de personas: Directriz, recorrido, dimensiones de huella, tabica y anchura libre, mesetas, pavimento y pasamanos.  En el diseño de itinerarios peatonales, sólo se situarán escaleras cuando complementen la existencia de una rampa.
		Escalones	3 mínimo y 12 máximo	Una escalera se considera <u>adaptada, si:</u> El número de escalones seguidos sin rellano intermedio es como máximo de 12 unidades.		
		Anchura libre de paso	Mínima 1,20 m.	Una escalera se considera <u>adaptada, si:</u> Anchura 1,20 m. como mínimo.	El ancho mínimo de las escaleras integradas en itinerarios peatonales será de 1,20 m., para adaptado y 1,00m., para practicable.	Mínima 1,20 m.
		Directriz	Preferiblemente recta.		Deberán tener preferiblemente tramos rectos.	Las escaleras de largos recorridos, deberán dividirse en tramos de directriz recta o ligeramente curva.

CONCEPTOS		NORMATIVA EN MATERIA DE URBANISMO (23)						
		ESTATAL	CATALUÑA	GALICIA	MADRID			
Elementos de urbanización	Escaleras	<p><b>Huella y contra-huella</b></p> <p>a) H mínima de 30 cm y C máxima de 16 cm. La huella H y la contrahuella C cumplirán la relación: <math>54 \text{ cm} \leq 2C + H \leq 70 \text{ cm}</math>.</p> <p>b) No se admitirán sin pieza de C o con discontinuidades en la H.</p> <p>c) En una misma escalera, las H y C de todos ellos serán iguales.</p> <p>d) El ángulo formado por la H y la C será <math>\geq 75^\circ</math> y <math>\leq 90^\circ</math>.</p>	<p><u>Una escalera se considera adaptada, si:</u> Huella H mínima de 30 cm (mínimo recomendable, 32 cm.) y Contrahuella C máxima de 16 cm (máximo recomendable, 14 cm.) y en escaleras de protección curva en planta o no recta debe tener una Huella H mínima de extensión de 30 cm contada a 40 cm de la cara interior.</p>	<p>Si hubiera algún tramo curvo deberá tener la huella a 40 cm de la cara interior de la escalera, con una dimensión mínima de 30 cm., para adaptado y 25cm., para practicable. La altura máxima de la tabica será de 17 y 18 cm, para adaptado y practicable, respectivamente. La dimensión de la huella será la que resulte de aplicar la fórmula: <math>2t+h=62-64\text{cm.}</math>, tanto para adaptado, como para practicable.</p>	<p>Se dotarán de pasamanos, barandillas, antepechos, protecciones, iluminación, señalización y dimensiones y características de peldaños adecuadas.</p>			
	Bocel.					No se admite		
	Señalización					<p>Cada escalón, en toda su longitud con una banda de 5 cm de anchura enrasada en la H y situada a 3 cm del borde, que contrastará en textura y color con el pavimento del escalón. Los extremos de la escalera mediante el uso de una franja de pavimento táctil indicador direccional colocada en sentido transversal a la marcha, siguiendo los parámetros establecidos en "Señalización y comunicación sensorial-Pavimento táctil indicador"</p>	<p><u>Una escalera se considera adaptada, si:</u> El inicio y final de una escalera se señala con pavimento diferenciado del resto y dispone de un nivel de iluminación durante la noche de 10 lux como mínimo. Los espacios existentes bajo las escaleras deben estar protegidos de manera que eviten posibles accidentes a personas con visión parcial o ceguera.</p>	<p>La iluminación nocturna de una escalera adaptada o practicable situada en espacios exteriores será como mínimo de 10 luxes. Los espacios bajo las escaleras deberán estar cerrados o protegidos para evitar accidentes cuando su altura sea menor de 2,20 m. El pavimento de las escaleras adaptadas deberá ser antideslizante con cambio de color en el borde de la huella. Se diferenciará mediante contraste de textura y color, al inicio y final de la escalera, en un tramo de 1 metro.</p>

CONCEPTOS			NORMATIVA EN MATERIA DE URBANISMO (24)			
			ESTATAL	CATALUÑA	GALICIA	MADRID
Elementos de urbanización	Escaleras	Rellanos	Situados entre tramos de una escalera tendrán el mismo ancho que ésta, y una profundidad mínima de 1,20 m.	<u>Una escalera se considera adaptada, si:</u> Los rellanos intermedios deben tener una longitud mínima en la dirección de circulación de 1,20 m.	Tramo máximo sin rellano será el que salve un desnivel de 2,00m., para adaptado y 2,50 m., para practicable. La dimensión mínima del rellano será de 1,20m., para adaptado y 1,00m, para practicable.	Cuando existan diferentes tramos de escalera como complemento de un itinerario peatonal, se separarán entre sí por mesetas horizontales de 1,20x 1,20 m. como mínimo.
		Pavimento	Reunirá las características de diseño e instalación establecidas en "Elementos de urbanización-Pavimentos"	<u>Una escalera se considera adaptada, si:</u> Material antideslizante y no presenta discontinuidad donde se une con la altura.		
		Pasamanos	A ambos lados de cada tramo de escalera. Continuos en todo su recorrido, se prolongarán 30 cm más allá del final de cada tramo. Si existen desniveles laterales a uno o ambos lados de la escalera, se colocarán barandillas de protección. Los pasamanos y barandillas cumplirán con los parámetros de diseño y colocación definidos en "Mobiliario urbano- Elementos de protección al peatón".	A 20-25 cm. por encima del elemento que sirva de asiento si la debe utilizar una persona sentada. Deben preverse las barras abatibles cuando las fijas pueden molestar para alguna maniobra a una persona, sea disminuida o no.  <u>Una escalera se considera adaptada, si:</u> Disponen de barandillas que pueden ser utilizadas en conos sentidos de circulación. Los pasamanos están situados a una altura de entre 0,90 m. y 0,95 m. en rellanos y 0,85 m. en el tramo de escalones, y a ambos lados del trayecto y con un diseño anatómico que permite adaptar la mano, con una sección igual a la de un tubo de 3 a 5 cm. de diámetro, separado como mínimo 4 cm. de los paramentos verticales. Los pasamanos deben prolongarse 30cm. como mínimo y 45cm máximo más allá de los extremos al	Las barandillas deberán estar colocadas en ambos lados de la escalera. Si su anchura es superior a 3,00 m deberá colocarse una barandilla central. El diámetro de los tubos de las barandillas deberá estar comprendido entre 3 y 5 cm (o sección anatómica equivalente) y estará libre de resaltes. Las barandillas deberán estar colocadas separadas de los paramentos como mínimo 4 cm y se prolongarán horizontalmente una longitud comprendida entre 35 y 45 cm. La barandilla deberá situarse a una altura comprendida entre 90 y 95 cm, siendo recomendable la colocación de otra segunda barandilla a una altura comprendida entre 65 y 70 cm.	Se dotarán de pasamanos, barandillas, antepechos, protecciones, iluminación, señalización y dimensiones y características de peldaños adecuadas.

CONCEPTOS			NORMATIVA EN MATERIA DE URBANISMO (25)			
			ESTATAL	CATALUÑA	GALICIA	MADRID
Elementos de urbanización	Escaleras	Pasamanos (continuación)		final de cada tramo de escalera. El punto de inflexión del pasamanos debe coincidir con el inicio del tramo de la escalera.		
	Ascensores	Itinerario peatonal accesible	Los vinculados a un itinerario peatonal accesible deberán garantizar su utilización no discriminatoria por parte de todas las personas.			
		Pavimento	Sin resaltes entre el pavimento del itinerario peatonal accesible y el acceso al ascensor. Entre el suelo de la cabina y el pavimento exterior no podrá existir un espacio >35 mm de anchura.	No resbaladizos, de textura suficientemente lisa y uniforme, que permita el tránsito de las sillas de ruedas, compactos y fijados firmemente al elemento de apoyo.	Las cabinas estarán niveladas con el pavimento exterior admitiéndose una tolerancia de 1 cm.	
		Dimensiones mínimas interior de la cabina	Cabinas de una puerta: 1,10 x 1,40 m. Cabinas de dos puertas enfrentadas: 1,10 x 1,40 m. Cabinas de dos puertas en ángulo: 1,40 x 1,40 m.	<u>Un ascensor se considera adaptado, si:</u> La cabina mide 1,40 m. en sentido de acceso y 1,10 m. en sentido perpendicular.	<u>El ancho mínimo interior</u> 1,10 m., para adaptado y 0,90 m., para practicable. <u>La profundidad mínima interior</u> será de 1,40 m y 1,10 m., para adaptado y practicable, respectivamente. <u>La superficie mínima interior</u> será de 1,60m <sup>2</sup> y de 1,20 m <sup>2</sup> ., para adaptado y practicable, respectivamente.	
		Puertas	De apertura automática, parcialmente transparentes, permitan el contacto visual con el exterior. Ancho de paso libre mínimo de 1,00 m, con un sensor de cierre en toda la altura del lateral.	<u>Un ascensor se considera adaptado, si:</u> Las puertas de la cabina y del recinto son automáticas, de una anchura mínima de 0,80 m. y delante de ellas se puede inscribir un círculo de un diámetro de 1,50m.	Las puertas serán automáticas, con un zócalo de 40 cm, y dejarán un paso libre como mínimo de: 0,80m.	

CONCEPTOS			NORMATIVA EN MATERIA DE URBANISMO (26)			
			ESTATAL	CATALUÑA	GALICIA	MADRID
Elementos de urbanización	Ascensores	Pasamanos	Se colocarán en las paredes de la cabina donde no existan puertas. La zona de asimiento con sección transversal entre 30 y 45 mm, sin cantos vivos. El espacio libre entre la pared y la zona a asir de 35 mm, mínimo. La altura del borde superior de la zona a asir entre 900 ± 25 mm medidos desde el suelo de la cabina.	<u>Un ascensor se considera adaptado, si:</u> Dispone de pasamanos a una altura entre 0,90 m. y 0,95 m. Tendrán un diseño anatómico que permite adaptar la mano, con una sección igual o funcionalmente equivalente a la de un tubo redondo con un diámetro entre 3 y 5 cm. y separado, como mínimo, a 4 cm. de los paramentos verticales.	Dispondrán de un pasamanos interior de diseño anatómico colocado a una altura de 0,90 m con sección equivalente a un tubo de 3 a 5 cm de diámetro, y separado como mínimo 4 cm del paramento.	
		Botonera exterior e interior	Se situará entre 0,70 m y 1,20 m de altura. En el exterior, deberá colocarse en las jambas el número de la planta en braille, y en el interior, los botones de mando estarán dotados de números en braille. En ambos casos estarán acompañados por caracteres arábigos en relieve y con contraste cromático respecto al fondo. El botón correspondiente al número 5 dispondrá de señalización táctil diferenciada.	Escoger un diseño que permita el accionamiento del aparato, prescindiendo del movimiento de los dedos de la mano y del giro de la muñeca, es decir, que se pueda realizar por simple presión o mediante el movimiento del brazo. <u>Un ascensor se considera adaptado, si:</u> Las botoneras, tanto de la cabina como del rellano, deben colocarse entre 1,00m. y 1,40 m. de altura respecto al suelo. Las botoneras deben tener la numeración en Braille o en relieve.  <u>La botonera deberá situarse :</u> 1.-Para el alcance desde una silla de ruedas. <i>1.1.-Manual sobre un plano horizontal:</i> a) A 70-85 cm.: altura confortable para actuar desde la silla. b) A 60 cm.: alcance frontal máximo en el plano.	Las botoneras interiores se situarán a una altura comprendida entre 0,90 y 1,20 metros. Se recomienda la colocación de botoneras horizontales con botones con señalización en relieve y situadas en el centro de un lateral.	

CONCEPTOS			NORMATIVA EN MATERIA DE URBANISMO (27)			
			ESTATAL	CATALUÑA	GALICIA	MADRID
Elementos de urbanización	Ascensores	Botonera exterior e interior (continuación)		<p>c) A 180 cm.: alcance lateral máximo en el plano.</p> <p>d) A 67 cm. (recomendable 70): altura mínima libre bajo el plano para poderse acercar frontalmente.</p> <p>e) A 55 cm. (recomendable 60): profundidad mínima libre bajo el plano para poderse acercar frontalmente.</p> <p><i>1.2: Manual sobre un plano vertical.</i></p> <p>a) A 80-100 cm.: de altura de máximo confort.</p> <p>b) A 140 cm. altura máxima para poder manipular objetos.</p> <p>c) A 40 cm.: altura mínima para poder manipular objetos.</p> <p>d) A 40 cm.: distancia no útil a partir de la intersección de dos planos verticales que forman un ángulo de 90°.</p> <p><i>1.3 Alcance visual:</i></p> <p>a) A 60 cm.: altura máxima de la parte opaca de antepechos y protecciones al exterior.</p> <p>b) A 110 cm.: altura máxima de un plano horizontal para tener visión de los objetos que estén situados sobre él.</p> <p>c) A 90 cm. (recomendable 80 cm.): altura máxima de la base de un espejo para una visión completa de la cara. Caso de espejos colocados a una altura superior, inclinarlos respecto a la vertical, para conseguir la misma visión.</p>		

CONCEPTOS			NORMATIVA EN MATERIA DE URBANISMO (28)			
			ESTATAL	CATALUÑA	GALICIA	MADRID
Elementos de urbanización	Ascensores	Cabina	<p>Contará con un indicador sonoro y visual de parada y de información de número de planta. También dispondrá de bucle de inducción magnética</p>	<p>Disposición de la cabina respecto al rellano:                      - Se admiten 3,5 cm. de separación máxima entre conos elementos.                      - Se admite 1 cm. de desnivel máximo entre conos elementos.</p>	<p>La separación entre la cabina y el pavimento exterior será como máximo 2 cm.</p> <p>Se dispondrá una señal acústica tanto en el exterior como en el interior para indicar la parada y apertura de las puertas.</p>	
		Exterior de la cabina	<p>Colindante a las puertas deberá existir un espacio donde pueda inscribirse un círculo de 1,50 m de diámetro mínimo libre de obstáculos, que no invada el itinerario peatonal accesible.                      Se dispondrán franjas de pavimento táctil indicador direccional colocadas en sentido transversal a la marcha frente a la puerta del ascensor, en todos los niveles, siguiendo los parámetros establecidos en "Señalización y comunicación sensorial-pavimento táctil indicador".</p>	<p>Al lado de la puerta del ascensor y en cada planta existirá un número en altorrelieve que identifique la planta, con una dimensión mínima de 10 x 10 cm. y una altura de 1,40 m. desde el suelo.  <u>El rellano y puerta de acceso cumplirá con:</u>                      1.-Las siguientes anchuras útiles de paso:                      a) 80 cm. para superar un obstáculo aislado.                      b) 90 cm. para circular (aumentar a 100 cm. cuando el recorrido sea desprotegido lateralmente).                      c) 140 cm. para cruzarse con un usuario de silla de ruedas (aumentar a 150 cm. cuando el recorrido sea desprotegido lateralmente).                      d) 180 cm. para cruzarse dos sillas de ruedas (aumentar a 200 cm. cuando el recorrido sea desprotegido lateralmente).                      2.-Espacio libre necesario para giro:                      a) 135 x 135 cm. para una rotación de 90°.                      b) 135 x 150 cm. para una rotación de 180°.                      c) 150 x 150 cm. para una rotación de 360°.</p>	<p>El espacio mínimo frente a las puertas tendrá que dejar un área que permita inscribir un círculo de 1,50 m de diámetro.</p> <p>La señalización en el exterior de la situación del ascensor se situará a una altura comprendida entre 1,10 y 1,30 m y será en relieve.</p> <p>Se dispondrá una señal acústica tanto en el exterior como en el interior para indicar la parada y apertura de las puertas.</p>	

CONCEPTOS			NORMATIVA EN MATERIA DE URBANISMO (29)			
			ESTATAL	CATALUÑA	GALICIA	MADRID
Elementos de urbanización	Ascensores	Seguridad y salud, diseño y fabricación	Real Decreto 1314/1997, de 1 de agosto			
	Tapices rodantes y escaleras mecánicas	Complementarios a	Itinerarios peatonales accesibles			
		Ancho libre	mínimo de 1,00 m.		Escaleras mecánicas: mínimo de 1,00 m. Tapices rodantes: mínimo de 1,00 m.	
		Velocidad	Máxima 0,5 m/seg.		Escaleras mecánicas: Máxima 0,5 m/seg.	
		Pendiente	Máxima del 12%.		Tapices rodantes: Cuando salven desniveles deberán tener una pendiente máxima equivalente a la establecida en esta base para las rampas, sin que le sea de aplicación la limitación de longitud de tramo indicada para las mismas.	
		Embarque y desembarque			Escaleras mecánicas: El número mínimo de peldaños enrasados a la entrada y salida será de 2,5. Tapices rodantes: Cuando salven desniveles dispondrá a su entrada y salida de una zona horizontal de dimensión mínima en el sentido longitudinal de 1,50 m.	
		Superficie móvil	Deberá discurrir en horizontal durante un mínimo de 0,80 m antes de generar los peldaños en una escalera mecánica o la superficie inclinada en un tapiz rodante.			

CONCEPTOS			NORMATIVA EN MATERIA DE URBANISMO (30)			
			ESTATAL	CATALUÑA	GALICIA	MADRID
Elementos de urbanización	Tapices rodantes y escaleras mecánicas	Pasamanos móviles	Proyectarse horizontalmente al menos 0,80 m antes y después de las superficies móviles. Toda la superficie del pavimento situada entre los pasamanos en esta zona debe ser horizontal y enrasada a la misma cota de la superficie horizontal móvil que la continúa.			
		Señalizar	Comienzo y final de las escaleras mecánicas o tapices rodantes con una franja de pavimento táctil indicador direccional colocada en sentido transversal a la marcha, siguiendo los parámetros establecidos en "Señalización y comunicación sensorial-pavimento táctil indicador".			
		Seguridad y salud	Directiva 2006/42/CE			
	Vegetación	Itinerario peatonal accesible	Nunca lo invadirán			
		Mantenimiento	Será obligatorio, manteniendo libre de obstáculos el ámbito de paso peatonal, el campo visual y el correcto alumbrado público.			
Cruces entre itinerarios peatonales e itinerarios vehiculares	Requerimientos	Asegurar que el tránsito de peatones se mantenga de forma continua, segura y autónoma. Si el itinerario peatonal y el itinerario vehicular están en distintos niveles, la diferencia de rasante se salvará mediante planos inclinados cuyas características están en "vados peatonales".			<u>Los vados peatonales:</u> Son rampas que salvan el desnivel entre un itinerario peatonal y la zona de circulación de vehículos.	

CONCEPTOS		NORMATIVA EN MATERIA DE URBANISMO (31)				
		ESTATAL	CATALUÑA	GALICIA	MADRID	
Cruces entre itinerarios peatonales e itinerarios vehiculares	Requerimientos (continuación)	Para salvar el desnivel entre acera y calzada no invadirá el ámbito de paso del itinerario peatonal accesible que continua por la acera. Junto a los puntos de cruce no habrá vegetación, o cualquier elemento que pueda obstaculizar el cruce o la detección visual de la calzada. La señalización táctil en el pavimento en los puntos de cruce deberá cumplir las características de "pavimento táctil indicador".				
	Vados peatonales	Itinerario peatonal accesible	Si lo invade, se podrá ocupar la calzada vehicular sin sobrepasar el límite marcado por la zona de aparcamiento. Esta solución se adoptará cuando no condicione la seguridad de circulación		<p><u>Vados tipo A:</u> Se desarrollan en sentido perpendicular al itinerario peatonal. Deben utilizarse siempre que la dimensión de la acera permita dejar un ancho mínimo de paso libre de obstáculos de 0,90 metros.</p> <p><u>Vados tipo B:</u> Se desarrollan en el sentido del itinerario peatonal en todo el ancho de la acera y bordillo, de modo que la acera alcance el mismo nivel que la calzada. Solo se utilizarán este tipo de vados cuando en caso de instalarse un vado de tipo A, el paso libre de obstáculos que dejaría sería inferior a 0,90 metros, sin computar el ancho del borde.</p>	Todos los vados de un itinerario peatonal son vados destinados a la supresión de barreras y se diseñarán de forma que los dos niveles a comunicar se enlacen por planos inclinados.
		Anchura	Del plano inclinado del vado a cota de calzada mínima 1,80 m.	Se considera adaptado si: Anchura libre mínima es de 1,20 m.	<u>Vados tipo A:</u> En áreas desarrolladas a través de instrumentos de planeamiento integral, el ancho mínimo será de 1,80 m. para nivel adaptado y de 1,50m, para nivel practicable. En áreas no desarrolladas a través de	Mínimo 1,80m

CONCEPTOS			NORMATIVA EN MATERIA DE URBANISMO (32)			
			ESTATAL	CATALUÑA	GALICIA	MADRID
Cruces entre itinerarios peatonales e itinerarios vehiculares	Vados peatonales	Anchura (continuación)			instrumentos de planeamiento integral el ancho mínimo será de 1,50 m. para nivel adaptado y de 1,20m, para nivel practicable. <u>Vados tipo B:</u> Ancho mínimo del vado sin computar el ancho del borde: 0,90 m. tanto para adaptado como para practicable.	
		Longitud			<u>Vados tipo B:</u> Mínima del vado en el sentido del itinerario: 1,50 m. para adaptado y 1,20 para practicable.	
		Encuentro	Enrasado, entre el plano inclinado del vado y la calzada.	El bordillo del vado se enrasa con la calzada. Los cantos se redondean o se achaflan a 45°.	El resalto entre el vado y la calzada será de canto achaflanado o redondeado con una altura máxima de 2 cm para nivel adaptado y de 3 cm para nivel practicable.	
		Cantos vivos	En ningún elemento que los conforma.		<u>Vados tipo A:</u> Se evitará que las diferencias de nivel terminen en aristas vivas.	
		Pavimento	Del plano inclinado de superficie lisa y antideslizante en seco y en mojado, con señalización táctil, ver apartado "comunicación sensorial", "pavimento táctil indicador y sus aplicaciones"	<u>Se considera adaptado si:</u> Señalización con pavimento de textura diferenciada.	<u>Vados tipo A:</u> Se señalarán en todo el ancho de la acera, desde la línea de fachada hasta el vado, con una franja perpendicular al mismo ubicada en su eje, con pavimento de textura diferenciada y con un ancho mínimo de 1,00 metros. Este pavimento señalizador podrá sustituirse por el previsto para los vados tipo B. <u>Vados tipo B:</u> Se señalarán en todo el ancho de la acera con una franja de un metro de profundidad con	El pavimento se diferenciará en textura y color del resto del pavimento del itinerario. Sus condiciones de señalización, localización e iluminación serán las adecuadas.

CONCEPTOS			NORMATIVA EN MATERIA DE URBANISMO (33)			
			ESTATAL	CATALUÑA	GALICIA	MADRID
Cruces entre itinerarios peatonales e itinerarios vehiculares	Vados peatonales	Pavimento (continuación)			pavimento de textura diferenciada en los dos extremos del vado.	
		Pendientes longitudinales y transversales	De planos inclinados máxima 10% para tramos ≤ 2,00 m y máxima 8% para tramos ≤ 2,50 m. La pendiente transversal máxima siempre 2%.	<u>Se considera adaptado si:</u> Pendiente longitudinal máxima del 12%. Pendiente transversal máxima es del 2%.	La pendiente máxima longitudinal del 12% en nivel adaptado y del 14% en nivel practicable.	Pendientes longitudinal y transversal sea como máximo 8 %y 2 % respectivamente.
		Desnivel de altura en laterales	Formados por plano inclinado longitudinal al sentido de la marcha en el punto de cruce, Estarán protegidos colocando un elemento puntual en cada lateral del plano inclinado.			
		Formados por tres planos inclinados	Misma pendiente, para el principal, longitudinal al sentido de la marcha en el punto de cruce, y los dos laterales.			
		Acera al mismo nivel de calzada vehicular	Si no es posible salvar el desnivel entre acera y calzada con vado de una o tres pendientes. Se hará mediante dos planos inclinados longitudinales al sentido de la marcha en la acera, ocupando todo su ancho y con una pendiente longitudinal máxima del 8%.			
	Pasos de peatones	Requerimientos	Espacios situados sobre la calzada que comparten peatones y vehículos en los puntos de cruce entre itinerarios peatonales y vehiculares			Los pasos de peatones son parte, a todos los efectos, de los itinerarios peatonales que enlazan.
		Ubicación	Donde permitan minimizar las distancias necesarias para efectuar el cruce, facilitando el tránsito peatonal y su seguridad. Facilitarán la visibilidad de los peatones hacia los vehículos y viceversa.			
		Ancho de paso	≥ de los dos vados peatonales que los limitan.			Su ancho mínimo será el de los vados que lo limitan.

CONCEPTOS			NORMATIVA EN MATERIA DE URBANISMO (34)			
			ESTATAL	CATALUÑA	GALICIA	MADRID
Cruces entre itinerarios peatonales e itinerarios vehiculares	Pasos de peatones	Trazado	Preferentemente perpendicular a la acera.			Sus características de recorrido, señalización, iluminación, posición, tiempos de recorrido y encuentro con otros elementos serán adecuados
		Si plano inclinado del vado > al 8%,	Se ampliará el ancho del paso de peatones en 0,90 m medidos a partir del límite externo del vado. Sin obstáculos en el área correspondiente de la acera.			
		Señalización	En el plano del suelo con pintura antideslizante y señalización vertical para los vehículos.			
		Desnivel entre acera y calzada	Si no es posible salvarlo, mediante plano inclinado según el apartado "vados peatonales", y si se considera necesario, se podrá elevar el paso de peatones en toda su superficie al nivel de las aceras.	<u>El paso de peatones que forma parte de un itinerario adaptado se considera adaptado, si:</u> Salva el desnivel entre el bordillo y la calzada con un vado de peatones adaptado.	En los pasos de peatones se deberán rebajar los bordillos al nivel del pavimento de acuerdo con lo establecido para los vados.	
	Isletas	Anchura	Si en el itinerario peatonal del punto de cruce se atraviesa una isleta intermedia a las calzadas del itinerario vehicular, será $\geq$ a la del paso de peatones a que corresponde. Su pavimento cumplirá con las condiciones del apartado "pavimentos", y "aplicaciones del pavimento táctil indicador"	<u>El paso de peatones que forma parte de un itinerario adaptado se considera adaptado, si:</u> Cuando cruce una isleta intermedia en calzadas rodadas, ésta se recortará y quedará rebajada al mismo nivel de las calzadas en una anchura igual a la del paso de peatones. El pavimento de la isleta es diferenciador respecto al de la calzada.	Mínima de la isleta será el de un paso de peatones adaptado, en el caso de nivel adaptado y del paso de peatones practicable, en el caso de nivel practicable.	
		Ejecución	Al mismo nivel de las aceras que delimitan el cruce cuando su longitud en el sentido de la marcha permita insertar los dos vados peatonales necesarios, y un espacio intermedio de una longitud mínima de 1,50 m. Las que no puedan, se ejecutarán sobre una plataforma situada entre 2 y 4 cm sobre el nivel de la calzada, el	<u>El paso de peatones que forma parte de un itinerario adaptado se considera adaptado, si:</u> Cuando el paso, por su longitud, se realice en dos tiempos con parada intermedia, la isleta tendrá una longitud mínima de 1,50 m. una anchura igual a la del paso de peatones y su pavimento estará	La longitud mínima en el sentido del cruce será de 1,50m., en caso de adaptado y de 1,20m., en al caso de practicable. El nivel de la isleta será el del paso de peatones permitiéndose con borde redondeado o achaflanado un desnivel máximo de 2cm., para adaptado y de 3cm., para	

CONCEPTOS			NORMATIVA EN MATERIA DE URBANISMO (35)			
			ESTATAL	CATALUÑA	GALICIA	MADRID
Cruces entre itinerarios peatonales e itinerarios vehiculares	Isletas	Ejecución (continuación)	encuentro entre ambas será mediante un bordillo rebajado con una pendiente $\leq 12\%$ . La longitud mínima en el sentido de la marcha es 1,50 m.	nivelado con el de la calzada cuando la longitud de la isleta no supere 4,00 m.	practicable.	
	Semáforos peatonales	Ubicación	En los puntos de cruce, lo más cercanos posible a la línea de detención del vehículo para facilitar su visibilidad desde la acera como y desde la calzada.	<u>Los elementos urbanos se consideran adaptados, si:</u> Los soportes verticales de semáforos tienen una sección de cantos redondeados y se colocan preferentemente en la parte exterior de la acera. Si no hay acera o su anchura es inferior a 1,50 m. se colocan tocando a las fachadas o sujetas a éstas. En parques y jardines, se sitúan en áreas ajardinadas o similares.		Las señales de tráfico, semáforos, postes de iluminación o cualesquiera otros elementos verticales de señalización que deban colocarse en un itinerario o espacio de acceso peatonal se dispondrán y diseñarán de forma que no entorpezcan la circulación y puedan ser usados con la máxima comodidad. Su diseño y emplazamiento, se realizará teniendo en cuenta las características concretas de los desplazamientos de las personas y las de su uso, facilitando en ambos la calidad de información, seguridad y comodidad. Las características de localización, contraste, dimensión y posición, serán adecuadas.
		Pulsadores	Los que puedan ser activados por pulsadores dispondrán de una señal acústica de cruce, debiendo ser éstos fácilmente localizables y utilizables por todas las personas. <u>Ubicación:</u> distancia $\leq 1,50$ m del límite externo del paso de peatones, evitando obstáculos que dificulten la aproximación o limite su accesibilidad. A una altura entre 0,90 y 1,20 m, con diámetro $\geq 4$ cm y emitirá un tono o mensaje de voz de confirmación al ser utilizado. Se acompañará de icono e información textual para facilitar su reconocimiento y uso.	<u>Los elementos urbanos se consideran adaptados si:</u> Los pulsadores se situarán entre 1,00 m. y 1,40 m. de altura.	<u>Los semáforos adaptados deberán reunir las siguientes condiciones:</u> Los pulsadores y mecanismos estarán situados a una altura que no será mayor de 1,20m y 1,30m., para nivel adaptado y practicable, respectivamente. Los pulsadores y mecanismos estarán situados a una altura que no será menor de 0,90m y 0,80m., para nivel adaptado y practicable, respectivamente.	

CONCEPTOS			NORMATIVA EN MATERIA DE URBANISMO (36)			
			ESTATAL	CATALUÑA	GALICIA	MADRID
Cruces entre itinerarios peatonales e itinerarios vehiculares	Semáforos peatonales	<b>Pulsadores (continuación)</b>	Identificación: Junto al pulsador o grabado en él, se dispondrá de una flecha en sobre relieve y alto contraste, de 4 cm de longitud mínima.			
		<b>Dispositivos sonoros</b>	<p>En pasos de peatones con semáforo, regulados según intensidad del ruido ambiental:</p> <p><u>Calles de uno o dos sentidos de circulación:</u> que admitan la incorporación de vehículos y se encuentren reguladas por luces en ámbar intermitente en todo o en parte del ciclo correspondiente al paso de peatones.</p> <p><u>Calles en las que el semáforo cuente con un elemento cuya señal luminosa permita:</u> el giro de los vehículos de un carril cuando está detenida la circulación de los vehículos correspondientes al resto de carriles.</p> <p>c) <u>Calles de doble sentido de circulación:</u> que presenten semáforos con ciclos diferidos en los carriles de la calzada correspondientes a la incorporación y la salida de vehículos, independientemente de que cuenten o no con isleta central.</p>	<p><u>Los elementos urbanos se consideran adaptados, si:</u></p> <p>Cuando se instalen semáforos acústicos, éstos han de emitir una señal sonora indicadora del tiempo de paso para peatones, a petición del usuario mediante un mando a distancia.</p>	Dispondrán de una señal acústica que indique la posibilidad de cruzar a los invidentes y tenga una intensidad de emisión que no perturbe a la comunidad.	
		<b>Las señales</b>	Permitirán la localización del paso peatonal, indicarán el momento y duración de cruce para peatones. Dentro de esta fase habrá una señal sonora para avisar del fin de ciclo del paso con tiempo para alcanzar la acera o isleta con seguridad. La fase de intermitencia tendrá una duración mínima, que permita a una persona			

CONCEPTOS			NORMATIVA EN MATERIA DE URBANISMO (37)			
			ESTATAL	CATALUÑA	GALICIA	MADRID
Cruces entre itinerarios peatonales e itinerarios vehiculares	Semáforos peatonales	Las señales (continuación)	situada en el centro de la calzada en el momento de su inicio alcanzar una acera o isleta antes de su final. El semáforo podrá disponer de pantalla indicadora de los segundos restantes para el fin del ciclo de paso.			
		Ciclos de paso	Los cálculos para establecerlos, suponiendo una velocidad de paso peatonal de 50 cm/seg		Velocidad no superior a 0,70 m/seg.	
Urbanización de frentes de parcela	Requerimientos		<p>Marcan el límite de parcela con la vía pública, no pudiendo invadir el itinerario peatonal accesible ni a nivel del suelo, ni en altura. Caso de diferencia de rasantes entre espacio público urbanizado y parcela, el desnivel deberá ser resuelto dentro de los límites de la parcela, quedando prohibida la alteración del nivel y pendiente longitudinal de la acera para adaptarse a las rasantes de la nueva edificación.</p> <p>Garantiza la continuidad del itinerario peatonal accesible al discurrir por el frente de las parcelas adyacentes, evitando escalones, resaltes y planos inclinados, rampas que pudieran invadir o alterar el nivel, la pendiente longitudinal u otras condiciones, características o dimensiones del mismo.</p>			
Mobiliario urbano	Requerimientos		Conjunto de elementos existentes en los espacios públicos urbanizados y áreas de uso peatonal, cuya modificación o traslado no genera alteraciones sustanciales. Se diseñarán y ubicarán para que puedan ser utilizados de forma autónoma y segura por todas las personas.	El conjunto de objetos existentes en las vías y espacios libres público os, superpuestos o bien adosados a los elementos de urbanización o edificación, de manera que su modificación o traslado no genere alteraciones sustanciales, como pueden ser semáforos, postes de	<u>Señales y elementos verticales:</u> Las señales de tránsito, semáforos, postes de iluminación o cualquier otro elemento vertical de señalización que se emplace en un itinerario o espacio de acceso peatonal se diseñaran y colocaran de modo que no obstaculicen	Se entiende por mobiliario urbano el conjunto de objetos existentes en las vías y espacios públicos, superpuestos o adosados a los elementos de la urbanización o de la edificación, de forma que su modificación o traslado no genere alteraciones sustanciales de

CONCEPTOS		NORMATIVA EN MATERIA DE URBANISMO (38)			
		ESTATAL	CATALUÑA	GALICIA	MADRID
Mobiliario urbano	Requerimientos (continuación)		<p>señalización y similares, cabinas telefónicas, fuentes público as, papeleras, toldos, marquesinas, quioscos y cualquier otro de naturaleza análoga. En cada espacio público o adaptado, como mínimo un elemento del mobiliario urbano para cada uso diferenciado ha de ser adaptado en las condiciones establecidas.</p> <p><u>Un elemento de mobiliario urbano se considera adaptado, si:</u> Es accesible a través de un itinerario adaptado (en las condiciones establecidas en "itinerario peatonal accesible").</p>	<p>la circulación de cualquier persona y permitan ser usados, en su caso, con la máxima comodidad.</p> <p><u>Elementos de mobiliario urbano:</u> Tales como cabinas u hornacinas telefónicas, fuentes, papeleras, bancos y otros análogos, se diseñaran y colocarán de modo que no obstaculicen la circulación de las personas y permitan ser usados con la máxima comodidad. Iguales condiciones habrán de poseer los elementos salientes que se emplacen en espacio peatonal, tales como marquesinas, toldos y otros análogos, que deberán evitar, en todo caso, ser un obstáculo para la libre circulación de las personas</p>	<p>aquéllas, tales como semáforos, postes de señalización y similares, cabinas telefónicas, fuentes públicas, papeleras, veladores, toldos, marquesinas, kioscos y cualesquiera otros de naturaleza análoga.</p> <p>Los elementos urbanos de uso público, tales como cabinas u hornacinas telefónicas, fuentes, papeleras, bancos y análogos, se diseñarán y ubicarán de forma que puedan ser usados por todos los ciudadanos y que no se constituyan en obstáculos para el tránsito peatonal. La construcción de elementos salientes sobre las alineaciones de fachadas que interfieran un espacio o itinerario peatonal, tales como vitrinas, marquesinas, toldos y análogos, se realizará evitando se constituyan en obstáculos.</p>
	Instalación	<p>Fija o eventual no invadirá el itinerario peatonal accesible. Se dispondrán preferentemente alineados junto a la banda exterior de la acera, y a una distancia <math>\geq 0,40</math> m del límite entre el bordillo y la calzada.</p>	<p>Su ubicación permite siempre la existencia de una franja de paso libre de obstáculos de 0,90 m. de anchura x 2,10 m. de altura.</p> <p>Los elementos que deban ser accesibles manualmente están situados a una altura entre 1 m. y 1,40 m. de altura.</p>	<p><u>Señales y elementos verticales:</u> Si la acera es de anchura igual o superior a 1,80 m se colocarán en la banda exterior de las mismas, próximas a la calzada. Si la acera es de anchura menor de 1,80 m se colocarán, siempre que sea posible, sujetos a las fachadas, debiendo dejarse en todo caso un ancho mínimo libre de 1,50 m en áreas desarrolladas a través de la redacción de instrumentos de ordenación integral y de 0,90 m en el resto de los casos.</p>	<p>No invadirán el volumen del itinerario peatonal.</p> <p>No estará permitida la construcción de salientes sobre las alineaciones de fachadas, a alturas inferiores a 2,10 metros.</p> <p>Su diseño y el emplazamiento tendrá en cuenta las características concretas de los desplazamientos de las personas y las de uso de los elementos, para proporcionarles seguridad y comodidad.</p> <p>Las características de localización, contraste, dimensión y posición, serán adecuadas.</p>

CONCEPTOS		NORMATIVA EN MATERIA DE URBANISMO (39)			
		ESTATAL	CATALUÑA	GALICIA	MADRID
Mobiliario urbano	Diseño	Asegurar su detección a una altura $\geq 0,15$ m medidos desde el nivel del suelo. Los elementos no presentarán salientes de más de 10 cm. Inexistencia de cantos vivos en cualquiera de las piezas que los conforma. Los elementos salientes adosados a la fachada deberán ubicarse a una altura $\geq 2,20$ m.	Los elementos salientes y/o volantes que sean superiores a 15 cm. de vuelo y que limiten con itinerarios tienen como mínimo un elemento fijo y perimetral entre 0 y 0,15 cm. de altura para que puedan ser detectados por los invidentes, o bien se situarán a una altura igual o superior a 2,10m. Evitar obstáculos sobresalientes (señalizaciones, marquesinas, velas, etc.) en una altura inferior a 210 cm. Prolongar hasta el suelo con toda su proyección en planta cualquier obstáculo situado a una altura inferior a 210 cm.	<u>Señales y elementos verticales:</u> La altura libre mínima bajo los elementos de señalización o de cualquier otro elemento de mobiliario urbano será como mínimo de 2,20 m., para adaptado y 2,10m para practicable. Los pulsadores y mecanismos estarán situados a una altura <u>que no será mayor de 1,20m</u> y de 1,30m para nivel adaptado y practicable respectivamente. Los pulsadores y mecanismos estarán situados a una altura <u>que no será menor de 0,90m</u> y de 0,80m para nivel adaptado y practicable respectivamente.	Su diseño y el emplazamiento tendrá en cuenta las características concretas de los desplazamientos de las personas y las de uso de los elementos, para proporcionarles seguridad y comodidad. Las características de localización, contraste, dimensión y posición, serán adecuadas
	Señalización	Todo elemento vertical transparente será señalado según los criterios establecidos en " <i>Señalización y comunicación sensorial-Condiciones generales de la señalización y comunicación sensorial</i> ".	Han de señalizarse permanentemente con el símbolo internacional de accesibilidad, que sean fácilmente visibles: los elementos de mobiliario adaptados que por su uso o destino precisen señalización, las paradas de transporte público o adaptado y los servicios higiénicos adaptados. Las personas con dificultades de visión necesitan un elemento guía continuo que les permita, en cualquier momento, determinar o comprobar la dirección de desplazamiento. Esta función la puede hacer uno de los elementos que configuran o delimitan el espacio (pared, mobiliario, valla, acera, etc.) o en el caso de que este elemento adecuado no esté, un elemento expresamente dispuesto (franja de pavimento con textura diferenciada..	<u>Señales y elementos verticales:</u> Se recomienda disponer una banda de color de fácil visión, de una altura de 10 cm, situada aproximadamente a una altura sobre el suelo de 1,50 m.	

CONCEPTOS			NORMATIVA EN MATERIA DE URBANISMO (40)			
			ESTATAL	CATALUÑA	GALICIA	MADRID
Mobiliario urbano	Bancos	Diseño	Ergonómico, con una profundidad de asiento entre 0,40 y 0,45 m y una altura comprendida entre 0,40 m y 0,45 m. Con respaldo de altura $\geq$ 0,40 m y reposabrazos en ambos extremos. A lo largo de su parte frontal y en toda su longitud se dispondrá de una franja libre de obstáculos de 0,60 m de ancho, que no invadirá el itinerario peatonal accesible. Como mínimo uno de los laterales dispondrá de un área libre de obstáculos donde pueda inscribirse un círculo de $\varnothing$ 1,50 m que en ningún caso coincidirá con el itinerario peatonal accesible.			
		Disposición	De estos bancos accesibles en las áreas peatonales será, como mínimo, de una unidad por cada agrupación y, en todo caso, de una unidad de cada cinco bancos o fracción.			

CONCEPTOS			NORMATIVA EN MATERIA DE URBANISMO (41)			
			ESTATAL	CATALUÑA	GALICIA	MADRID
Mobiliario urbano	Fuentes de agua potable	Diseño	a) Disponer de, al menos, un grifo situado a una altura comprendida entre 0,80 m y 0,90 m. El mecanismo de accionamiento del grifo será de fácil manejo. b) Contar con un área de utilización en la que pueda inscribirse un círculo de 1,50 m de diámetro libre de obstáculos. c) Impedir la acumulación de agua. Cuando se utilicen rejillas, estas responderán a los criterios establecidos en <i>"Elementos de urbanización-Rejillas, alcorques y tapas de instalación"</i> .			
	Papeleras y Contenedores para depósito y recogida de residuos.	Requerimientos	Accesibles en cuanto a diseño y ubicación.			

CONCEPTOS			NORMATIVA EN MATERIA DE URBANISMO (42)			
			ESTATAL	CATALUÑA	GALICIA	MADRID
Mobiliario urbano	Papeleras y Contenedores para depósito y recogida de residuos	Enterrados	La altura de la boca estará situada entre 0,70 m y 0,90 m. No habrá cambios de nivel en el pavimento circundante.			
		No enterrados	En contenedores no enterrados, la parte inferior de la boca estará situada a una altura $\leq 1,40$ m. Los elementos manipulables se situarán a una altura inferior a 0,90 m.			
		Ubicación	Los contenedores, de uso público o privado, deberán disponer de un espacio fijo de ubicación. Dicha ubicación permitirá el acceso a estos contenedores desde el itinerario peatonal accesible que en ningún caso quedará invadido por el área destinada a su manipulación.			
	Bolardos	Los instalados en las áreas de uso peatonal tendrán una altura entre 0,75 y 0,90 m, un ancho o $\varnothing \geq 10$ cm y un diseño redondeado y sin aristas. De color que contraste con el pavimento en toda la pieza o, como mínimo en su tramo superior, asegurando su visibilidad en horas nocturnas. Se ubicarán de forma alineada, no invadirán el itinerario peatonal accesible ni reducirán su anchura en los cruces u otros puntos del recorrido.	Los elementos urbanos se consideran adaptados, si: Los elementos para impedir el paso de vehículos están separados por una distancia mínima de 0,90 m. y tienen una altura mínima de 0,80 m.			

CONCEPTOS		NORMATIVA EN MATERIA DE URBANISMO (43)				
		ESTATAL	CATALUÑA	GALICIA	MADRID	
Mobiliario urbano	Barandillas (elementos de protección al peatón)	Colocación	Para evitar el riesgo de caídas junto a los desniveles con una diferencia de cota de más de 0,55 m. Estables, rígidas y fuertemente fijadas.		Las barandillas deberán estar colocadas en ambos lados de la escalera. Si su anchura es superior a 3,00 m deberá colocarse una barandilla central. El diámetro de los tubos de las barandillas deberá estar comprendido entre 3 y 5 cm (o sección anatómica equivalente) y estará libre de resaltes. Las barandillas deberán estar colocadas separadas de los paramentos como mínimo 4 cm y se prolongarán horizontalmente una longitud comprendida entre 35 y 45 cm.	
		Altura	≥ 0,90 m, cuando la diferencia de cota que protejan sea < 6 m, y de 1,10 m en los demás casos. La altura se medirá verticalmente desde el nivel del suelo. En las escaleras, la altura de las barandillas se medirá desde la línea inclinada definida por los vértices de los peldaños hasta el límite superior de las mismas.		La barandilla deberá situarse a una altura comprendida entre 90 y 95 cm, siendo recomendable la colocación de otra segunda barandilla a una altura comprendida entre 65 y 70 cm.	
		No escalables	No dispondrán de puntos de apoyo entre los 0,20 m y 0,70 m de altura.			

CONCEPTOS			NORMATIVA EN MATERIA DE URBANISMO (44)			
			ESTATAL	CATALUÑA	GALICIA	MADRID
Mobiliario urbano	Barandillas (elementos de protección al peatón)	Aberturas y espacios libres	Entre elementos verticales $\leq$ 10 cm			
	Pasamanos (elementos de protección al peatón)	Sección	Diseño ergonómico con ancho de agarre entre $\varnothing$ 4,5 cm y 5 cm. No cantos vivos.			
		Sujeción	Firme y no deberá interferir el paso continuo de la mano en todo su desarrollo. distancia de paramento vertical $\geq$ 4 cm.			
		Altura	Se instalarán pasamanos dobles, la altura en el pasamano superior entre 0,95 y 1,05 m, y en el inferior entre 0,65 y 0,75 m. En las rampas, la altura de los pasamanos se medirá desde cualquier punto del plano inclinado, y en las escaleras, se medirá desde la línea inclinada definida por los vértices de los peldaños hasta el límite superior de las mismas			

CONCEPTOS			NORMATIVA EN MATERIA DE URBANISMO (45)			
			ESTATAL	CATALUÑA	GALICIA	MADRID
Mobiliario urbano	Pasamanos (elementos de protección al peatón)	Doble central	Cuando una rampa o escalera fija tenga un ancho > 4,00 m, dispondrá de un pasamano doble central.			
	Vallas (elementos de protección al peatón)	Obras	Utilizadas en la señalización y protección de las áreas de uso peatonal serán estables y ocuparán todo el espacio a proteger de forma continua. <u>Altura:</u> ≥ 0,90 m y sus bases de apoyo no podrán invadir el itinerario peatonal accesible. <u>Color:</u> contrastará con el entorno y facilitará su identificación, disponiendo de una baliza luminosa que permita identificarlas en las horas nocturnas.			
	Elementos de señalización e iluminación	Ubicación	Junto a la banda exterior de la acera y se agruparán en el menor número de soportes.	Los soportes verticales de señales tienen una sección de cantos redondeados y se colocan preferentemente en la parte exterior de la acera. Si no hay acera o su anchura es inferior a 1,50 m. se colocan tocando a las fachadas o sujetas a éstas. En parques y jardines, se sitúan en áreas ajardinadas o similares.		Las señales de tráfico, semáforos, postes de iluminación o cualesquiera otros elementos verticales de señalización que deban colocarse en un itinerario o espacio de acceso peatonal se dispondrán y diseñarán de forma que no entorpezcan la circulación y puedan ser usados con la máxima comodidad. Su diseño y emplazamiento, se realizará teniendo en cuenta las características concretas de los desplazamientos de las personas y las de su uso, facilitando en ambos la calidad de información, seguridad y comodidad. Las características de localización, contraste, dimensión y posición, serán adecuadas.

CONCEPTOS			NORMATIVA EN MATERIA DE URBANISMO (46)			
			ESTATAL	CATALUÑA	GALICIA	MADRID
Mobiliario urbano	Elementos de señalización e iluminación	Altura	Cuando el ancho libre de paso no permita la instalación de elementos de señalización e iluminación junto al itinerario peatonal accesible, estos podrán estar adosados en fachada quedando el borde inferior a una altura $\geq 2,20$ m			Las señales de tráfico, semáforos, postes de iluminación o cualesquiera otros elementos verticales de señalización, no invadirán el volumen del itinerario peatonal, por lo que los elementos que representen vuelo tendrán su borde inferior a una altura superior a 2,10 metros.
	Otros elementos	En áreas de uso peatonal	Si requieran manipulación, deberán ser accesibles a todas las personas	<p><u>Los elementos urbanos se consideran adaptados, si:</u></p> <p>El elemento más alto manipulable de los aparatos telefónicos está situado a una altura máxima de 1,40 m. como máximo. En caso de que el aparato telefónico se sitúe en una cabina - locutorio, ésta tiene unas dimensiones mínimas de 0,80 m. de anchura y 1,20 m. de profundidad libre de obstáculos, y el suelo queda nivelado con el pavimento circundante. El espacio de acceso a la cabina tiene una anchura libre mínima de 0,80 m. y una altura mínima de 2,10 m.</p>	<p><u>Situación en las aceras:</u></p> <p>De modo que dejen una franja libre para paso de una anchura mínima de 0,90m., tanto para adaptado, como para practicable.</p> <p>En áreas desarrolladas a través de la redacción de instrumentos de ordenación integral al franja libre para paso será como mínimo de 1,50m., para adaptado y 1,20m., para practicable.</p> <p>Cuando para la utilización del mobiliario sea necesario realizar una aproximación frontal con la silla, como es el caso de cabinas telefónicas, cajeros, etc., deberá existir delante del mismo un espacio libre de obstáculos a nivel del suelo, como mínimo de 1,20x0,80 m, para adaptado y de 1,20x0,80 m, para practicable.</p> <p><u>Dimensión de cabinas:</u></p> <p>Será la necesaria para dejar libre un espacio mínimo de frente/fondo de 1,20x0,80 m. para adaptado y de 1,00x0,80 m., para practicable.</p>	

CONCEPTOS			NORMATIVA EN MATERIA DE URBANISMO (47)			
			ESTATAL	CATALUÑA	GALICIA	MADRID
Mobiliario urbano	Otros elementos	En áreas de uso peatonal (continuación)			<p>La puerta, cuando existiera, será de apertura hacia el exterior, dejando un paso libre mínimo de 0,80x2,10m, en caso de adaptado y de 0,80x2,00 m, en caso de practicable.</p> <p>El suelo estará al mismo nivel del piso exterior, permitiéndose un desnivel máximo de canto redondeado o achaflanado de 2 cm, en caso de adaptado y de 3 cm, en caso de practicable.</p> <p><u>Situación de pulsadores y mecanismos:</u> Estarán situados a una altura <math>\leq</math> de 1,20m, en caso de adaptado y de 1,30m en caso de practicable, ni menor de 0,90m en caso de adaptado y 0,80m, en caso de practicable.</p> <p><u>Zonas de atención al público:</u> En las zonas destinadas a la atención de personas con movilidad reducida, la altura <math>\leq</math> 0,85 m en caso de adaptado y de 0,90m., encaso de practicable, y la anchura mínima será de 0,80m, para ambos casos.</p> <p><u>Señalización:</u> Todos los elementos de urbanización y mobiliario que estén adaptados deberán disponer de la correspondiente señalización para facilitar el uso a personas con discapacidad visual o acústica o movilidad reducida. Para ello se utilizarán señales de pavimento de color y textura diferenciada o señales verticales, luminosas o acústicas.</p>	

CONCEPTOS			NORMATIVA EN MATERIA DE URBANISMO (48)			
			ESTATAL	CATALUÑA	GALICIA	MADRID
Mobiliario urbano	Elementos vinculados a actividades comerciales	Áreas de uso peatonal	Accesibles a todas las personas. No invadirán o alterarán el itinerario peatonal accesible.			
			La superficie ocupada por las terrazas de bares y similares, deberá ser detectable, evitando cualquier elemento o situación que pueda generar un peligro a las personas con discapacidad visual. El diseño y ubicación de los elementos de estas instalaciones permitirán su uso por parte de todas las personas. Los toldos, sombrillas y elementos voladizos similares estarán a una altura $\geq 2,20$ m y los paramentos verticales transparentes estarán señalizados según "Características de la señalización visual y acústica".			
			Kioscos y puestos comerciales, que ofrezcan mostradores de atención al público dispondrán de un espacio $\geq 0,80$ m de ancho que contará con una altura entre 0,70 m y 0,75 m, y un espacio libre inferior al plano de trabajo que permita la aproximación de una persona en silla de ruedas.	<p><u>Los elementos urbanos se consideran adaptados, si:</u></p> <p>El mobiliario de atención al público tiene, total o parcialmente, una altura <math>\leq 0,85</math> m. respecto al suelo. Si dispone sólo de aproximación frontal, la parte inferior, entre 0,00 y 0,70 m. de altura, en una anchura <math>\geq 0,80</math> m., queda libre de obstáculos para permitir la aproximación de una silla de ruedas.</p> <p>La mesa tendrá una altura máxima de 0,80 m. La parte inferior entre 0,00 y 0,70m de altura, en una anchura de 0,80 m. como mínimo, queda libre de obstáculos para permitir la aproximación de una silla de ruedas.</p>		

CONCEPTOS			NORMATIVA EN MATERIA DE URBANISMO (49)			
			ESTATAL	CATALUÑA	GALICIA	MADRID
Mobiliario urbano	Cabinas de aseo público accesibles	Ubicación y dotación	<p><u>En áreas de uso peatonal:</u> Cuando se instalen, de forma permanente o temporal, como mínimo una de cada diez o fracción deberá ser accesible.</p> <p><u>Itinerario peatonal accesible:</u> Comunicadas con itinerarios peatonales accesibles. En el exterior tendrán un espacio libre de obstáculos en el que se pueda inscribir un círculo de 1,50 m delante de la puerta de acceso; este, no coincidirá con el itinerario peatonal accesible, ni con el área barrida por la apertura de la puerta de la cabina</p>	Los servicios higiénicos de uso público o han de disponer, como mínimo, de un cuarto de baño adaptado.	Los aseos de uso público que se dispongan en espacios libres públicos, deberán contar al menos con un aseo adaptado, compuesto como mínimo por un inodoro y un lavabo, que, cumpliendo las características señaladas en la presente Ley y en las normas que la desarrollen, puedan ser accesibles a cualquier persona.	Los aseos públicos que se dispongan en dichos espacios deberán ser accesibles y dispondrán, al menos, de un inodoro y un lavabo. La posición en el edificio reducirá el desplazamiento de las personas de acuerdo con la intensidad de uso previsto. La proporción de aseos adaptados dependerá del aforo de personas.
		Acceso	Estará nivelado con el itinerario peatonal accesible y no dispondrá de resaltes o escalones. La puerta de acceso será abatible hacia el exterior, o corredera y tendrá una anchura libre de paso $\geq 0,80$ m.	<u>Un servicio higiénico se considera adaptado, si:</u> Las puertas tendrán una anchura mínima de 0,80 m. y se abrirán hacia el exterior	Las puertas de los aseos, salvo que la dimensión de los mismos sea tal que permita el giro antes señalado fuera del espacio barrido por la puerta, deberán abrir hacia el exterior. Su dimensión será tal que dejarán un espacio libre mínimo de 0,80m.	
		Mecanismo	<p><u>De cierre de la puerta:</u> será de fácil manejo y posibilitará su apertura desde el exterior en caso de emergencia.</p> <p><u>De accionamiento de lavabos y duchas:</u> serán pulsadores o palancas de fácil manejo. Tanto los grifos como demás mecanismos y elementos manipulables de la cabina de aseo estarán ubicados a una altura máxima de 0,95 m.</p>	<p>Escoger un diseño que permita el accionamiento del aparato, prescindiendo del movimiento de los dedos de la mano y del giro de la muñeca, es decir, que se pueda realizar por simple presión o mediante el movimiento del brazo.</p> <p><u>Los grifos y tiradores de las puertas</u> se accionan mediante mecanismos de presión o palanca.</p>	<p><u>De cierre de la puerta:</u> Dispondrán de un tirador de presión o palanca para apertura y de un asa horizontal situadas a una altura del suelo que no será mayor de 1, 20 m, para adaptado, ni de 1,30m, para practicable, ni menor de 0, 90 m, para adaptado, ni menor de 0,80m para practicable.</p>	

CONCEPTOS			NORMATIVA EN MATERIA DE URBANISMO (50)			
			ESTATAL	CATALUÑA	GALICIA	MADRID
Mobiliario urbano	Cabinas de aseo público accesibles	Mecanismo (continuación)		<p>Cualquier mecanismo deberá situarse:</p> <p>1.-Para el alcance desde una silla de ruedas.</p> <p>1.1.-Manual sobre un plano horizontal:</p> <p>a) A 70-85 cm.: altura confortable para actuar desde la silla.</p> <p>b) A 60 cm.: alcance frontal máximo en el plano.</p> <p>c) A 180 cm.: alcance lateral máximo en el plano.</p> <p>d) A 67 cm. (recomendable 70): altura mínima libre bajo el plano para poderse acercar frontalmente.</p> <p>e) A 55 cm. (recomendable 60): profundidad mínima libre bajo el plano para poderse acercar frontalmente.</p> <p>1.2: Manual sobre un plano vertical.</p> <p>a) A 80-100 cm.: de altura de máximo confort.</p> <p>b) A140 cm: altura máxima para poder manipular objetos.</p> <p>c) A 40 cm: altura mínima para poder manipular objetos.</p> <p>d) A 40 cm: distancia no útil a partir de la intersección de dos planos verticales que forman un ángulo de 90°.</p> <p>1.3 Alcance visual:</p> <p>a) A 60 cm.: altura máxima de la parte opaca de antepechos y protecciones al exterior.</p> <p>b) A 110 cm.: altura máxima de un plano horizontal para tener visión de</p>		

CONCEPTOS			NORMATIVA EN MATERIA DE URBANISMO (51)			
			ESTATAL	CATALUÑA	GALICIA	MADRID
Mobiliario urbano	Cabinas de aseo público accesibles	Mecanismo (continuación)		los objetos que estén situados sobre él. c) A 90 cm. (recomendable 80 cm.): altura máxima de la base de un espejo para una visión completa de la cara. Caso de espejos colocados a una altura superior, inclinarlos respecto a la vertical, para conseguir la misma visión.		
		Interior de cabina	Junto a la puerta, habrá un espacio libre de obstáculos que permita inscribir un círculo de 1,50 m. La altura mínima en el interior de la cabina será de 2,20 m.	<u>Un servicio higiénico se considera adaptado, si:</u> Entre 0 m. y 0,70 m. de altura respecto al suelo hay un espacio libre de giro y de maniobra de 1,50 m. de diámetro como mínimo.		
		Contenido	<u>Un lavabo</u> con un espacio libre inferior que permita la aproximación de una persona en silla de ruedas y su cara superior estará a una altura máxima de 0,85 m. <u>El inodoro</u> tendrá el asiento a una altura entre 0,45 m y 0,50 m y dispondrá de un espacio lateral de 0,80 m de ancho para la transferencia desde una silla de ruedas. <u>Una barra de apoyo fija</u> en la lateral del inodoro junto a la pared <u>Una barra de apoyo abatible</u> junto al espacio lateral de transferencia. Las barras de apoyo se situarán a una altura entre 0,70 m y 0,75 m, y tendrán una longitud $\geq$ de 0,70m <u>Si disponen de ducha</u> , su área de utilización deberá estar nivelada con el pavimento circundante. Dispondrá de un asiento de 0,40 m x 0,40 m, ubicado a una altura entre 0,45 m y 0,50 m. El asiento tendrá un espacio	<u>Las barras de apoyo:</u> -Fijación fuerte, con una separación mínima de 4 cm. respecto a cualquier otro elemento. -Diseño anatómico. Perfil redondo, entre 4 y 5 cm. de diámetro. -Altura de colocación de acuerdo con los siguientes criterios: a) 90-95 cm. si la debe utilizar una persona de pie. b) 20-25 cm. por encima del elemento que sirva de asiento si la debe utilizar una persona sentada. - Situación y longitud adecuada en cada caso. - Deben preverse las barras abatibles cuando las fijas pueden molestar para alguna maniobra a una persona, sea disminuida o no.  <u>Un servicio higiénico se considera adaptado, si:</u> El espacio de acercamiento lateral al	Los aseos deberán permitir la aproximación frontal a lavabo y lateral al inodoro, permitiendo en el espacio libre de obstáculos hasta una altura de 70 cm un giro de diámetro igual o superior a 1, 50 m, para adaptado y de 1, 20 m, para practicable. <u>Los lavabos</u> emplazados en aseos adaptados o practicables serán sin pedestal ni mobiliario inferior para permitir la aproximación frontal de la silla, debiendo existir un espacio mínimo de aproximación de 0,80 m. La altura superior del lavabo será de 0,85 m, para adaptado y 0,90m, para practicable. La grifería será de presión o palanca. <u>Inodoros:</u> Dispondrán de barras a ambos lados, siendo abatible aquella que se sitúe al lado por el que existe un espacio libre mínimo de 0,80 m	Sus condiciones dimensionales, facilidades funcionales y características de los elementos y dotaciones, serán los adecuados.

CONCEPTOS			NORMATIVA EN MATERIA DE URBANISMO (52)			
			ESTATAL	CATALUÑA	GALICIA	MADRID
Mobiliario urbano	Cabinas de aseo público accesibles	Contenido (continuación)	<p>lateral de 0,80 m de ancho para la transferencia desde una silla de ruedas.</p> <p><u>De accionamiento de duchas:</u> serán pulsadores o palancas de fácil manejo. Tanto los grifos como demás mecanismos y elementos manipulables de la cabina de aseo estarán ubicados a una altura máxima de 0,95 m.</p>	<p><u>wáter</u> y frontal al lavabo tiene una anchura mínima de 0,80 m.</p> <p><u>El lavabo</u> no tiene pedestal ni mobiliario inferior que dificulte el acercamiento de personas con silla de ruedas.</p> <p><u>Dispone de barras de apoyo</u> con una altura entre 0,70 m. y 0,75 m. por encima del suelo, que permitan cogerse con fuerza en la transferencia lateral al wáter. La barra situada al lado del espacio de acercamiento es batiente.</p> <p><u>Los espejos</u> tienen colocado el canto inferior a una altura máxima de 0,90 m. Todos los accesorios y mecanismos se colocan a una altura no superior a 1,40 m. y no inferior a 0,40 m.</p> <p><u>El pavimento</u> es no deslizante.</p> <p><u>Los indicadores de servicios</u> de hombres o mujeres permitirán su lectura táctil, con señalización "hombres-mujeres" sobre el tirador, mediante una letra "H" (hombres) o "D" (mujeres) en altorrelieve.</p>	<p>para realizar la aproximación. Las barras se situarán a una altura del suelo de 0,70m, para adaptado y 0,80m, para practicable. Y del nivel del asiento de 0,20m para adaptado y 0,25m, para practicable. Los pulsadores y mecanismos estarán situados a una altura que no será mayor de 1, 20m para adaptado y de 1,30m, para practicable, ni menor de 0,90 m, para adaptado y 0,80m para practicable.</p> <p><u>Pavimento:</u> Los pavimentos serán antideslizantes y cuando existan rejillas tendrán los espacios entre barras menores de 1 cm.</p> <p><u>Señalización:</u> Los aseos reservados para las personas con movilidad reducida dispondrán de un letrero, de tamaño 0,10x0,10 m, con el símbolo internacional de accesibilidad situado encima del tirador de apertura a una altura del suelo de 1,20 m.</p>	

CONCEPTOS			NORMATIVA EN MATERIA DE URBANISMO (53)			
			ESTATAL	CATALUÑA	GALICIA	MADRID
Elementos vinculados al transporte	Plazas de aparcamiento reservadas para personas con movilidad reducida	Requerimientos	Los principales centros de actividad de las ciudades deberán disponerlas.		En las zonas destinadas a estacionamiento de vehículos ligeros, sean de superficie o subterráneas, que se sitúen en vías o espacios de uso público, se reservaran, con carácter permanente y tan próximo como sea posible de los accesos peatonales, plazas debidamente señalizadas para vehículos que transporten a personas en situación de movilidad reducida. Los accesos peatonales a dichas plazas cumplirán las condiciones exigidas para ser adaptados. Cuando sea preciso salvar desniveles para acceder a dichas plazas, estos se salvaran mediante rampas o ascensores adaptados o practicables, según los casos.	En todas las zonas de estacionamiento de vehículos ligeros, en superficie o subterráneas, en vías o espacios públicos, se reservarán permanentemente. Se compondrán de un área de plaza y un área de acercamiento. <u>El área de plaza:</u> es el espacio que requiere el vehículo al detenerse. <u>El área de acercamiento:</u> es el espacio contiguo al área de plaza que sirve para realizar, con comodidad, las maniobras de entrada y salida del vehículo destinado a transportar personas en situación de movilidad reducida permanente. Una misma área de acercamiento podrá ser compartida por dos áreas de plaza de estacionamiento.
		Nº de plazas	Mínimo una de cada cuarenta plazas o fracción, independientemente de las plazas destinadas a residencia o lugares de trabajo.	a) En las zonas de estacionamiento que sirvan específicamente a equipamientos y a espacios de uso público: <u>Hasta 200 plazas:</u> 1 plaza adaptada por cada 40 plazas o fracción. <u>De 201 a 1.000 plazas:</u> 1 plaza adaptada más por cada 100 plazas o fracción. <u>De 1.001 a 2.000 plazas:</u> 1 plaza adaptada más por cada 200 plazas o fracción. b) Los garajes o aparcamientos de uso público o, ya sean exteriores o interiores, que estén al servicio de un edificio de uso público: <u>De 10 a 70 plazas:</u> 1 plaza adaptada.	<u>Reserva mínima de plazas adaptadas:</u> a) Hasta 200 plazas de capacidad total: 1 plaza adaptada por cada 40 plazas o fracción. b) De 201 a 1000 plazas: 1 plaza adaptada por cada 100 plazas o fracción. c) De 1001 a 2000 plazas: 1 plaza adaptada por cada 200 plazas o fracción. d) Más 2000 plazas: 1 plaza adaptada por cada 400 plazas o fracción.	Una por cada 50 o fracción. Se compondrán de un área de plaza y un área de acercamiento.

CONCEPTOS			NORMATIVA EN MATERIA DE URBANISMO (54)			
			ESTATAL	CATALUÑA	GALICIA	MADRID
Elementos vinculados al transporte	Plazas de aparcamiento reservadas para personas con movilidad reducida	Nº de plazas (continuación)		<p>De 71 a 100 plazas: 2 plazas adaptadas.                      De 101 a 150 plazas: 3 plazas adaptadas.                      De 151 a 200 plazas: 4 plazas adaptadas.                      Por cada 200 plazas más: 1 plaza adaptada.                      Más de 1.000 plazas: 10 plazas adaptadas.                      Los edificios destinados a hospitales, clínicas, centros de atención primaria, centros de rehabilitación y de día que no dispongan de aparcamiento de uso público o tendrán en la vía pública, y lo más cerca posible del acceso, una plaza adaptada reservada.</p>		
		Ubicación	<p>Lo más próxima a los puntos de cruce entre los itinerarios peatonales accesibles y los itinerarios vehiculares, garantizando el acceso de forma autónoma y segura. Aquellas plazas que no cumplan con el requisito anterior deberán incorporar un vado que cumpla con lo establecido en "Cruces entre itinerarios peatonales e itinerarios vehiculares -Vados peatonales", para permitir el acceso al itinerario peatonal accesible desde la zona de transferencia de la plaza</p>	<p>En las zonas de estacionamiento que sirvan específicamente a equipamientos y a espacios de uso público o se reservarán permanentemente, tan cerca como sea posible de los accesos de peatones. Deben tener un itinerario de peatones adaptado que comunique las plazas reservadas con la vía pública. Los garajes o aparcamientos de uso público o, ya sean exteriores o interiores, que estén al servicio de un edificio de uso público o deberán:</p> <p>a) Proximidad máxima a los accesos para peatones.                      b) Estar debidamente señalizadas</p>	<p>Si la plaza se sitúa de forma que sea adyacente a un itinerario peatonal éste se integrará como parte del ancho de la plaza.</p> <p>Las plazas reservadas para minusválidos estarán comunicadas con un itinerario peatonal adaptado o practicable según sea exigible, debiendo salvar el desnivel con la acera, si lo hubiera, mediante un vado con pendiente no superior al 12%.</p>	<p>Tan cerca como sea posible de los accesos peatonales plazas debidamente señalizadas para vehículos que transporten personas en situación de movilidad reducida. Los accesos peatonales a dichas plazas cumplirán especificaciones requeridas para ser accesibles, así como contarán con ascensor adaptado o practicable, según los casos, en todos los aparcamientos subterráneos. Los Ayuntamientos estarán obligados a reservar plazas de aparcamiento para personas en situación de movilidad reducida junto a su Centro de trabajo y domicilio.  <u>El área de acercamiento:</u> contigua a uno de los lados mayores del área</p>

CONCEPTOS			NORMATIVA EN MATERIA DE URBANISMO (55)			
			ESTATAL	CATALUÑA	GALICIA	MADRID
Elementos vinculados al transporte	Plazas de aparcamiento reservadas para personas con movilidad reducida	Ubicación (continuación)				de plaza. Libre de obstáculos y fuera de cualquier zona de circulación o maniobra de vehículos. Estar comunicada con, o formar parte de (salvo en el caso de vía de evacuación de edificaciones), un itinerario de peatones adaptado. En el primer caso, reunir las características de tal itinerario. - Sitarse al mismo nivel del área de plaza o a un nivel más alto, siempre que la diferencia de altura sea inferior a 14 centímetros.
		Dimensiones	Mínima de 2,20 x 5,00 m y dispondrán de una zona de aproximación y transferencia lateral de una longitud igual a la de la plaza y un ancho $\geq 1,50$ m, tanto las plazas dispuestas en perpendicular, como en diagonal a la acera. Entre dos plazas contiguas se permitirán zonas de transferencia lateral compartidas manteniendo las dimensiones mínimas descritas anteriormente. Las plazas dispuestas en línea tendrán una dimensión mínima de 2,20 x 5,00 m y dispondrán de una zona de aproximación y transferencia posterior de una anchura igual a la de la plaza y una longitud mínima de 1,50 m.	<u>Una plaza de aparcamiento se considera adaptada, si:</u> Tiene unas dimensiones mínimas para el vehículo de 3,30 m. x 4,50 m. en batería y 200 m. x 4,50 m. en fila. Tiene un espacio de acercamiento que puede ser compartido y que permite la inscripción de un círculo de 1,50 m. de diámetro delante de la puerta del conductor. En aparcamientos en batería este espacio puede solaparse un máximo de 0,20 m. con la anchura de la plaza. El espacio de acercamiento debe estar comunicado con un itinerario de peatones adaptado.	La dimensión mínima de una plaza será de 3,50x5,00 m, para nivel adaptado y de 3,00x4,50 m., para nivel practicable.	El área de plaza: 2,20 x 4,50 m. mínimo. El área de acercamiento: 1,20 x 4,50 m. mínimo.
		Señalización	Estarán señalizadas horizontal y verticalmente con el Símbolo Internacional de Accesibilidad, cumpliendo lo establecido en "Señalización y comunicación sensorial- visual y acústica- Símbolo	Han de señalizarse permanentemente con el símbolo internacional de accesibilidad, de forma que sean fácilmente visibles. Las plazas de aparcamiento y el itinerario de acceso a la plaza se	Las plazas reservadas para uso de personas con movilidad reducida se señalarán con el símbolo internacional de accesibilidad y la leyenda «Reservado para personas con movilidad reducida».	El área de plaza tendrá delimitado su perímetro en el suelo, destacándose su condición por tener su superficie color azul, por incorporar el símbolo de accesibilidad o por ambas cosas.

CONCEPTOS			NORMATIVA EN MATERIA DE URBANISMO (56)			
			ESTATAL	CATALUÑA	GALICIA	MADRID
Elementos vinculados al transporte	Plazas de aparcamiento reservadas para personas con movilidad reducida	Señalización (continuación)	<i>Internacional de Accesibilidad</i> “.	señalizan conjuntamente con el símbolo de accesibilidad en el suelo y una señal vertical en un lugar visible, con la inscripción “reservado a personas con movilidad reducida”.		El área de acercamiento se dotará de una señal vertical, en lugar visible que no represente obstáculo, compuesta por el símbolo de accesibilidad y la inscripción “reservado a personas con movilidad reducida”.»
	Paradas y marquesinas de espera del transporte público	Ubicación	Próximas al itinerario peatonal accesible, conectadas a éste de forma accesible y sin invadirlo, y cumplirán las características del Real Decreto 1544/2007, de 23 de noviembre.		Las paradas refugio se instalarán en calles urbanas o carreteras rurales. Se recomienda que sean de material transparente para visualizar fácilmente la llegada del vehículo. En este caso tendrá una franja de color de 14 a 16 cm a una altura de 1,50 m. Deben incorporar asientos o apoyos isquiáticos. Cuando sea posible tendrán asientos fijos individuales de 45 cm de altura y apoyabrazos 20 cm más altos por lo menos en uno de los lados. Habrá una superficie libre de 0,90 mx1,20 m para esperar en una silla de ruedas. Tendrán información sobre los recorridos y horarios de los buses que estarán en forma clara, color contrastante, tamaño adecuado y preferiblemente en relieve. Se recomienda que esta información se complemente con una placa informativa en sistema braille. Los refugios se instalarán cuidando que quede un espacio libre para circulación por detrás por la acera	

CONCEPTOS			NORMATIVA EN MATERIA DE URBANISMO (57)			
			ESTATAL	CATALUÑA	GALICIA	MADRID
Elementos vinculados al transporte	Paradas y marquesinas de espera del transporte público	Ubicación (continuación)			de 1,50 m mínimo y que tanto las personas ambulantes como en silla de ruedas accedan fácilmente del refugio a la parada sin tener que bajar a la calzada y sin que los elementos estructurales corten el paso. Para ello quedará una franja libre de 1,20 m de anchura rodeando los dos lados y el frente. Cuando la acera no sea suficientemente ancha y la calle tenga aparcamiento se pueden lograr las dimensiones mínimas de paso libre avanzando la acera en un ancho igual al de la marquesina más 1,20m. de cada lado, invadiendo la zona de aparcamiento. Es recomendable para no cortar el flujo de tráfico la existencia de un carril bus.	
	Entradas y salidas de vehículos	Itinerario peatonal accesible	Ningún elemento relacionado con las entradas y salidas de vehículos podrá invadir el espacio del itinerario peatonal accesible, y además cumplirá "Elementos de urbanización-Vados vehiculares" y "Señalización y comunicación sensorial-Aplicaciones reguladas de la señalización visual y acústica.	Cumplirá con "Elementos de urbanización-Vados vehiculares".		
	Carriles reservados al tránsito de bicicletas	Trazado	Propio, en los espacios públicos urbanizados, debidamente señalizado y diferenciado del itinerario peatonal.  Respetará el itinerario peatonal accesible en todos los elementos que conforman su cruce con el itinerario vehicular.			

CONCEPTOS			NORMATIVA EN MATERIA DE URBANISMO (58)			
			ESTATAL	CATALUÑA	GALICIA	MADRID
Elementos vinculados al transporte	Carriles reservados al tránsito de bicicletas	Ubicación	Lo más próximos posible al límite exterior de la acera, evitando su cruce con los itinerarios de paso peatonal a nivel de acera, y manteniendo siempre la prioridad del paso peatonal. Los que discurren sobre la acera, no invadirán en ningún momento el itinerario peatonal accesible ni interrumpirán la conexión de acceso desde este a los elementos de mobiliario urbano o instalaciones a disposición de las personas.			
Obras e intervenciones en la Vía Pública	Requerimientos	Deberán garantizar las condiciones generales de accesibilidad y seguridad de las personas en los itinerarios peatonales.	Los andamios, zanjias o cualquier tipo de obras en la vía pública a deben señalizarse y protegerse mediante barreras estables y continuadas que permanecerán iluminadas toda la noche.	Todo tipo de obra o elemento provisional, tales como zanjias, andamiajes o análogos, que implique peligro, obstáculo o limitación de recorrido, acceso o estancia peatonal deberá señalizarse y protegerse de modo que garantice la seguridad física de todos los viandantes.	Los andamiajes, zanjias o cualquier otro tipo de obras en la vía pública deberán señalizarse y protegerse de manera que garanticen la seguridad física de los viandantes.	
	Señalización	Con balizas lumínicas, cuando el itinerario peatonal accesible discurra por debajo de un andamio. Al inicio y final del vallado y cada 50 m o fracción. Señalización luminosa de advertencia de destellos anaranjados o rojizos. Iluminación en todo el recorrido del itinerario peatonal de la zona de obras.	Permanecerán iluminadas toda la noche. Se colocarán los elementos de señalización de forma que las personas con disminución visual puedan detectar a tiempo la existencia del obstáculo. No se utilizarán cuerdas, cables o similares. Existirá un nivel de iluminación mínima de 10 lux para advertir de la presencia de obstáculos o desniveles.	La protección se realizará mediante vallas estables y continuas, dotadas de señalización luminosa de color rojo y de señales acústicas intermitentes, cuyos umbrales no perturben al resto de la comunidad, de modo que puedan ser advertidas con antelación por personas con cualquier tipo de limitación. Si existiese un evidente peligro para las personas invidentes se complementará la señalización con la instalación de una señal acústica intermitente con una intensidad de emisión que no perturbe a la comunidad.	Las características de iluminación, señalización, cierre y visibilidad, serán adecuadas.	

CONCEPTOS		NORMATIVA EN MATERIA DE URBANISMO (59)			
		ESTATAL	CATALUÑA	GALICIA	MADRID
Obras e intervenciones en la Vía Pública	Itinerario peatonal accesible alternativo	<p>Cuando las características, condiciones o dimensiones del andamio o valla de protección de las obras no permitan mantener el itinerario peatonal accesible, estará debidamente señalizado, garantizará la continuidad en los encuentros entre éste y el itinerario peatonal habitual, no aceptándose la existencia de resaltes.</p> <p>Los cambios de nivel, serán salvados por planos inclinados o rampas con una pendiente máxima del 10%, cumpliendo en todo caso con lo establecido en "Elementos de urbanización-Rampas".</p>		<p>Cuando no sea posible dejar estos pasos libres, o existan riesgos para las personas que circulan por la proximidad de las obras, se dispondrán itinerarios peatonales alternativos, adaptados y debidamente señalizados.</p>	<p>Cuando afecten a un itinerario peatonal, deberán crear otro adecuadamente protegido y señalizado de día y noche, que reúna las características del grado de adaptado o practicable que corresponda al original mientras dure tal afectación.</p>
	Delimitaciones	<p>Las zonas de obras quedarán delimitadas con elementos estables, rígidos sin cantos vivos y fácilmente detectables.</p>			<p>La protección se realizará mediante cierres estables y continuos, disponiéndose los mismos de manera que ocupen todo el perímetro de las alteraciones de la situación habitual de forma temporal o permanente y separadas de ellas, al menos, 0,50 metros.</p>
	Andamios o vallas	<p>Dispondrán de una guía o elemento horizontal inferior que pueda ser detectada por las personas con discapacidad visual y un pasamano continuo instalado a 0,90 m de altura</p>	<p>Se protegerán mediante barreras estables y continuadas. Se colocarán los elementos de protección, de forma que las personas con disminución visual puedan detectar a tiempo la existencia del obstáculo. No se utilizarán cuerdas, cables o similares.</p>	<p>Las obras que se realicen en las vías públicas deberán protegerse con vallas estables y continuas de una altura no inferior a 90 cm.  Se situarán de modo que dejen un paso libre mínimo de 90 cm.</p>	

CONCEPTOS		NORMATIVA EN MATERIA DE URBANISMO (60)			
		ESTATAL	CATALUÑA	GALICIA	MADRID
Obras e intervenciones en la Vía Pública	Elementos de acceso y cierre de la obra	No invadirán el itinerario peatonal accesible. Se evitarán elementos que sobresalgan de las estructuras; en caso de su existencia se protegerán con materiales seguros y de color contrastado, desde el suelo hasta una altura de 2,20 m			
	Itinerarios peatonales	Se señalarán mediante el uso de una franja de pavimento táctil indicador, siguiendo los parámetros establecidos en <i>"Señalización y comunicación sensorial -Aplicaciones del pavimento táctil indicador"</i> .			
Señalización y comunicación sensorial	Requerimientos	Todo sistema de señalización y comunicación que contenga elementos visuales, sonoros o táctiles, a disposición de las personas en los espacios públicos urbanizados, deberá incorporar los criterios de diseño para todos a fin de garantizar el acceso a la información y comunicación básica y esencial a todas las personas.	Los mensajes que se ofrecen por vía visual se deben complementar con un sistema de vía táctil (relieve, Braille, etc.) o de vía acústica (habla, código sonoro, etc.), para que puedan llegar a los invidentes. Hacer atención a la medida, grafismo y color de las señalizaciones para facilitar la comprensión a personas de capacidad visual disminuida. Disponer de una clara y completa señalización e información escrita. Completar los sistemas de aviso y alarma que utilizan fuentes sonoras con impactos visuales que capten la atención de las personas con dificultades auditivas.		Las señales de tráfico, semáforos, postes de iluminación o cualesquiera otros elementos verticales de señalización que deban colocarse en un itinerario o espacio de acceso peatonal se dispondrán y diseñarán de forma que no entorpezcan la circulación y puedan ser usados con la máxima comodidad. Las características de localización, contraste, dimensión y posición, serán adecuadas.
Señalización y comunicación sensorial (Visual y acústica)	Itinerario peatonal accesible	Las personas tendrán acceso a la información necesaria para orientarse durante el recorrido y poder localizar los distintos espacios y equipamientos de interés. La información se comunicará de forma analógica a		La señalización de los itinerarios peatonales, elementos de urbanización y otros elementos urbanos diversos deberá tener un contorno nítido, coloración viva y contrastada con el fondo así como a	

CONCEPTOS		NORMATIVA EN MATERIA DE URBANISMO (61)			
		ESTATAL	CATALUÑA	GALICIA	MADRID
Señalización y comunicación sensorial (Visual y acústica)	Itinerario peatonal accesible (continuación)	través de un sistema de señales, rótulos e indicadores, distribuidos de manera sistematizada en el área de uso peatonal, instalados y diseñados para garantizar una fácil lectura.			través de un sistema de señales, lectura a la distancia que deben ser leídas.
	Diseño	<p>Información del rótulo, carteles y plafones, concisa, básica y con símbolos sencillos.</p> <p><u>Letras:</u> fuentes tipo Sans Serif.</p> <p><u>Tamaño:</u> Ver "Anejo I"</p> <p>El rótulo contrastará cromáticamente con el paramento sobre el que esté ubicado. Los caracteres o pictogramas contrastarán con el fondo. Color de base liso y el material utilizado no producirá reflejos.</p>			

CONCEPTOS		NORMATIVA EN MATERIA DE URBANISMO (62)			
		ESTATAL	CATALUÑA	GALICIA	MADRID
Señalización y comunicación sensorial (Visual y acústica)	Ubicación	<p><u>Rótulos, carteles y plafones:</u> Lugares bien iluminados a cualquier hora, evitando sombras y reflejos. Evitar obstáculos, cristales u otros elementos que dificulten la aproximación o impidan su lectura. Cuando se ubiquen sobre planos horizontales tendrán una inclinación entre 30º y 45º.</p> <p><u>Las luminarias:</u> Colocar uniformemente y en línea en el espacio de uso peatonal con iluminación adecuada, especialmente en esquinas e intersecciones, y una guía de dirección. Se resaltarán puntos de interés, utilizando luces directas sobre ellos, sin producir reflejos ni deslumbramientos.</p> <p><u>Superficies vidriadas</u> deben incorporar elementos que garanticen su detección. Señalizadas con dos bandas horizontales opacas, de color vivo y contrastado con el fondo propio del espacio ubicado detrás del vidrio y abarcando toda la anchura de la superficie vidriada. Las bandas cumplirán las especificaciones de la norma UNE 41500 IN, con una anchura entre 5 y 10 cm, la primera situada a una altura entre 0,85 m y 1,10 m, y la segunda entre 1,50 m y 1,70 m, contadas ambas desde el nivel del suelo. Estas señalizaciones se obviarán cuando la superficie vidriada contenga otros elementos informativos que garanticen suficientemente su detección o si</p>		<p><u>La iluminación nocturna de una rampa adaptada o practicable</u> situada en espacios exteriores será como mínimo de 10 luxes.</p> <p><u>En ascensores:</u> Se dispondrá una señal acústica tanto en el exterior como en el interior para indicar la parada y apertura de las puertas.</p>	

CONCEPTOS		NORMATIVA EN MATERIA DE URBANISMO (63)			
		ESTATAL	CATALUÑA	GALICIA	MADRID
Señalización y comunicación sensorial (Visual y acústica)	Ubicación (continuación)	<p>existe mobiliario detectable a todo lo largo de dichas superficies.</p> <p><u>Información sonora:</u> en zonas de gran concurrencia de público, estará disponible también en forma escrita por medio de sistemas visuales colocados de forma visible y detectable en cualquier momento.</p>			
	Nombres de calles, numeración de parcelas o portales	<p>En todos los puntos de cruce, incluir la información de nombres de calles. La numeración de cada parcela o portal, ubicarse en sitio visible. El diseño y ubicación de las señales deberá ser uniforme en cada municipio o población.</p>			
	Salidas de emergencia	<p>En establecimientos de pública concurrencia: Deben tener sistema de señalización acústica y visual perceptible desde el itinerario peatonal accesible y conectado al sistema general de emergencia del propio establecimiento.</p> <p>Los que incluyan vehículos de emergencia dentro de su dotación, dispondrán de un sistema conectado a los semáforos instalados en su entorno inmediato que se activará automáticamente en caso de salida o llegada de un vehículo de emergencia. Éste sistema modificará la señal de los semáforos durante el tiempo que dure la emergencia de modo que éstos emitan señales lumínicas y acústicas que avisen de la situación</p>			

CONCEPTOS		NORMATIVA EN MATERIA DE URBANISMO (64)			
		ESTATAL	CATALUÑA	GALICIA	MADRID
Señalización y comunicación sensorial (Visual y acústica)	Salidas de emergencia (continuación)	de alerta a las personas que circulen por los itinerarios peatonales o vehiculares próximos.			
	Símbolo Internacional de accesibilidad	Se señalará permanentemente, lo siguiente: a) <u>Los itinerarios peatonales accesibles</u> dentro de áreas de estancia, cuando existan itinerarios alternativos no accesibles. b) <u>Las plazas de aparcamiento reservadas a personas con movilidad reducida y los itinerarios peatonales accesibles de acceso a ellas</u> , incluyendo las reservadas en instalaciones de uso público. c) <u>Las cabinas de aseo público accesibles</u> . d) <u>Las paradas del transporte público accesible</u> , incluidas las de taxi en las que exista un servicio permanente de vehículo adaptado.	Han de señalizarse permanentemente con el símbolo internacional de accesibilidad, de forma que sean fácilmente visibles: a) Los itinerarios de peatones adaptados, cuando haya otros alternativos no adaptados. b) Los itinerarios mixtos de peatones y vehículos adaptados, cuando haya otros alternativos no adaptados.		
	Diseño	Según Norma Internacional ISO 7000, regula una figura en color blanco sobre fondo azul Pantone Reflex Blue, (Ver Anejo I).	Dimensión exterior: 15x15 cm, como mínimo, hasta 30x30 cm como máximo. Fondo color azul claro y dibujo central en color blanco.		

CONCEPTOS		NORMATIVA EN MATERIA DE URBANISMO (65)			
		ESTATAL	CATALUÑA	GALICIA	MADRID
Señalización y comunicación sensorial (Táctil)	Diseño	<p>Rótulo, plafón o cartel ubicado en paramentos verticales, entre 1,25 m y 1,75 m y en planos horizontales, entre 0,90 m y 1,25 m, se utilizará el braille y la señalización en alto relieve. Condiciones:</p> <p>a) Caracteres en braille en la parte inferior izquierda, a una distancia mínima de 1 cm. y máxima de 3 cm del margen izquierdo e inferior del rótulo.</p> <p>b) Símbolos y pictogramas serán de fácil comprensión. Se aplicará la UNE 1-142-90.</p> <p>c) Los pictogramas indicadores de accesibilidad según la norma ISO 7000:2004.</p> <p>d) La altura de los símbolos no será inferior a los 3 cm. El relieve tendrá entre 1 mm y 5 mm para las letras y 2 mm para los símbolos.</p>			
	En espacios de grandes dimensiones, itinerarios peatonales accesibles y zonas de acceso a áreas de estancia.	<p>a) Representarán los espacios accesibles e itinerarios más utilizados o de mayor interés.</p> <p>b) No se colocarán obstáculos, ni se protegerán con cristales u otros elementos.</p> <p>c) En áreas de estancia se situarán en la zona de acceso principal, a una altura entre 0,90 y 1,20 m.</p> <p>d) La representación gráfica de los planos se hará con relieve y contraste de texturas.</p>			

CONCEPTOS			NORMATIVA EN MATERIA DE URBANISMO (66)			
			ESTATAL	CATALUÑA	GALICIA	MADRID
Señalización y comunicación sensorial (Táctil)	Pavimento táctil	itinerario peatonal accesible	<p>Se utilizarán pavimentos táctiles indicadores para orientar, dirigir y advertir a las personas en distintos puntos del recorrido, sin peligro ni molestia para el tránsito peatonal. Será de material antideslizante, de fácil detección y recepción de información mediante el pie o bastón blanco por parte de las personas con discapacidad visual. Se dispondrá por franjas de orientación y ancho variable que contrastarán cromáticamente de modo suficiente con el suelo circundante. Se utilizarán dos tipos de pavimento táctil indicador:</p> <p>a) <u>Pavimento táctil indicador direccional</u>, para señalar encaminamiento o guía en el itinerario peatonal accesible y la proximidad a elementos de cambio de nivel. Constituido por materiales con acabado superficial continuo de acanaladuras rectas y paralelas, de profundidad <math>\leq 5</math> mm.</p> <p>b) <u>Pavimento táctil indicador de advertencia o proximidad a puntos de peligro</u>. Constituido por materiales con botones de forma troncocónica y altura máxima de 4 mm, siendo el resto de características según UNE 127029. El pavimento se dispondrá de modo que los botones formen una retícula ortogonal orientada en el sentido de la marcha.</p>	<p>Se coloca un pavimento con textura diferenciada para detectar los pasos de peatones.</p> <p>Advertir la presencia de un obstáculo o cambio de nivel permanente existente en un trayecto de peatones con una franja de pavimento indicador que tenga una anchura de un metro, preceda el obstáculo en todas las direcciones de aproximación y tenga una textura lo suficientemente diferenciada respecto al resto del pavimento para que pueda ser detectada con el pie calzado.</p> <p>Las personas con dificultades de visión necesitan un elemento guía continuo que les permita, en cualquier momento, determinar o comprobar la dirección de desplazamiento. Esta función la puede hacer uno de los elementos que configuran o delimitan el espacio (pared, mobiliario, valla, acera, etc.) o en el caso de que este elemento adecuado no esté, un elemento expresamente dispuesto (pasamanos, baranda, franja de pavimento con textura diferenciada, etc.).</p>	<p><u>En los vados peatonales tipo A:</u> Se señalarán en todo el ancho de la acera, desde la línea de fachada hasta el vado, con una franja perpendicular al mismo ubicada en su eje, con pavimento de textura diferenciada y con un ancho mínimo de 1,00 metros. Este pavimento señalizador podrá sustituirse por el previsto para los vados tipo B.</p> <p><u>Pavimento de elementos de urbanización:</u> Los pavimentos deberán ser duros, antideslizantes y sin resaltes. Cuando se indique la necesidad de señalar con cambio de pavimento éste tendrá que cumplir los requerimientos del apartado anterior debiendo diferenciarse por textura.</p> <p><u>El pavimento de las escaleras adaptadas:</u> deberá ser antideslizante con cambio de color en el borde de la huella. Se diferenciará mediante contraste de textura y color, al inicio y final de la escalera, en un tramo de 1 metro.</p> <p><u>En rampas:</u> Se señalará el inicio y el final de la rampa con diferenciación de pavimento en una franja de 1 metro de profundidad.</p>	

CONCEPTOS			NORMATIVA EN MATERIA DE URBANISMO (67)			
			ESTATAL	CATALUÑA	GALICIA	MADRID
Señalización y comunicación sensorial (Táctil)	Pavimento táctil	Aplicaciones	<p>a) Cuando el itinerario peatonal <u>accesible no disponga de línea de fachada</u> o elemento horizontal que materialice físicamente el límite edificado a nivel del suelo, éste se sustituirá por una franja de pavimento táctil indicador direccional, de una anchura de 0,40 m, colocada en sentido longitudinal a la dirección del tránsito peatonal, sirviendo de guía o enlace entre dos líneas edificadas. (Ver Anejo I, "Aplicaciones del pavimento táctil indicador").</p> <p>b) <u>Para indicar proximidad a elementos de cambio de nivel</u>, En rampas y escaleras se colocarán franjas de pavimento táctil indicador direccional, en ambos extremos de rampa o escalera y en sentido transversal al tránsito peatonal. El ancho de dichas franjas coincidirá con el de la rampa o escalera y fondo de 1,20 m. En ascensores se colocarán franjas de pavimento táctil indicador direccional frente a la puerta del ascensor, en todos los niveles y en sentido transversal al tránsito peatonal. El ancho de las franjas coincidirá con el de la puerta de acceso y fondo de 1,20 m.</p> <p>c) <u>Los puntos de cruce entre en el itinerario peatonal y el itinerario vehicular situados a distinto nivel se señalarán:</u> Con una franja de pavimento táctil indicador direccional de una anchura de 0,80 m entre la línea de fachada o elemento horizontal que materialice</p>	<p><u>En vados peatonales adaptados:</u> Señalización con pavimento de textura diferenciada.</p> <p><u>En itinerario peatonal accesible:</u> Se coloca un pavimento con textura diferenciada para detectar los pasos de peatones.</p> <p><u>El inicio y el final de una rampa se señala:</u> con pavimento diferenciado del resto, y dispone de un nivel de iluminación mínimo de 10 lux durante la noche.</p>		

CONCEPTOS			NORMATIVA EN MATERIA DE URBANISMO (68)			
			ESTATAL	CATALUÑA	GALICIA	MADRID
Señalización y comunicación sensorial (Táctil)	Pavimento táctil	Aplicaciones (continuación)	<p>físicamente el límite edificado a nivel del suelo y el comienzo del vado peatonal. Dicha franja se colocará transversal al tráfico peatonal que discurre por la acera y estará alineada con la correspondiente franja señalizadora ubicada al lado opuesto de la calzada.</p> <p>Para advertir la proximidad de calzada en los puntos de cruce entre el itinerario peatonal y el itinerario vehicular, se colocará sobre el vado una franja de 0,60 m de fondo de pavimento táctil indicador de botones a lo largo de la línea de encuentro entre el vado y la calzada. (Ver Anejo I, "Aplicaciones del pavimento táctil indicador").</p> <p>d) <u>Los puntos de cruce entre el itinerario peatonal y el itinerario vehicular, cuando están al mismo nivel</u>, se señalarán mediante una franja de 0,60 m de fondo de pavimento táctil indicador de botones que ocupe todo el ancho de la zona reservada al itinerario peatonal. Para facilitar la orientación adecuada de cruce se colocará otra franja de pavimento indicador direccional de 0,80m de ancho entre la línea de fachada y el pavimento táctil indicador de botones. (Ver Anejo I, "Aplicaciones del pavimento táctil indicador").</p> <p>e) <u>Las isletas ubicadas en los puntos de cruce entre el itinerario peatonal y el itinerario vehicular</u> se señalarán:</p> <p>Las isletas ubicadas a nivel de</p>			

CONCEPTOS			NORMATIVA EN MATERIA DE URBANISMO (69)			
			ESTATAL	CATALUÑA	GALICIA	MADRID
Señalización y comunicación sensorial (Táctil)	Pavimento táctil	Aplicaciones (continuación)	<p>calzada dispondrán de dos franjas de pavimento táctil indicador de botones, de una anchura igual a la del paso de peatones y 0,40 m de fondo, colocadas en sentido transversal a la marcha y situadas en los límites entre la isleta y el itinerario vehicular; unidas por una franja de pavimento táctil direccional de 0,80 m de fondo, colocada en sentido longitudinal a la marcha.</p> <p>Las isletas ubicadas al mismo nivel de las aceras dispondrán de una franja de pavimento táctil indicador direccional de 0,80 m de fondo, colocada en sentido longitudinal a la marcha entre los dos vados peatonales, y éstos dispondrán de la señalización táctil descrita en el apartado c).</p> <p>f) <u>En la señalización de obras y actuaciones que invadan el itinerario peatonal accesible</u>, se utilizará un pavimento táctil indicador direccional provisional de 0,40 m de fondo que sirva de guía a lo largo del recorrido alternativo.</p> <p>g) <u>Para señalar cruces o puntos de decisión en los itinerarios peatonales accesibles se utilizará:</u></p> <p>Piezas de pavimento liso, en el espacio de intersección que resulta del cruce de dos o más franjas de encaminamiento.</p> <p>Piezas en inglete en cambios de dirección a 90°.</p>			

CONCEPTOS		NORMATIVA EN MATERIA DE URBANISMO (70)			
		ESTATAL	CATALUÑA	GALICIA	MADRID
Comunicación Interactiva	Requerimientos	Aplicables a aquellos elementos que, para su funcionamiento, requieren de la interacción de las personas con aquéllos (cajeros automáticos, máquinas expendedoras, etc.)			
	Ubicación	Los elementos manipulables se instalarán en espacios fácilmente localizables y accesibles, y cumplirán las características dispuestas en "Mobiliario urbano-Otros Elementos".			
	Información	Contenida en los elementos manipulables será accesible mediante la incorporación de macro caracteres, altorrelieve y braille, incorporándose dispositivos de información sonora. Caso de que el elemento manipulable disponga de pantalla, ésta se instalará ligeramente inclinada entre 15º y 30º, a una altura entre 1,00 y 1,40 m, asegurando la visibilidad de una persona sentada.			
	Recomendaciones	Los elementos manipulables que dispongan de medios informáticos de interacción con el público, cuenten con las adaptaciones precisas que permitan el uso del braille, o la conversión en voz y la ampliación de caracteres.			

# **4.3 CUADRO COMPARATIVO DE LA NORMATIVA APLICABLE EN MATERIA DE ACCESIBILIDAD EN URBANISMO**

## **Estatal y País Vasco**

CONCEPTOS		NORMATIVA EN MATERIA DE URBANISMO (1)	
		ESTATAL	PAÍS VASCO
<b>Nivel de accesibilidad</b>		Accesibilidad universal	Accesibilidad universal Nivel Practicable
<b>Ámbito de aplicación</b>	<b>General</b>	En los espacios públicos que se proyecten, construyan, restauren, mantengan, utilicen y reurbanicen. Todos los espacios públicos urbanizados y los elementos que lo componen. Se aplican a las áreas de uso peatonal, áreas de estancia, elementos urbanos e itinerarios peatonales comprendidos en espacios públicos urbanizados. En las zonas urbanas consolidadas, cuando no sea posible el cumplimiento de alguna de dichas condiciones, se plantearán las soluciones alternativas que garanticen la máxima accesibilidad.	De obligado cumplimiento en el ámbito de la Comunidad Autónoma del País Vasco, en el diseño de planos, en la redacción de las determinaciones de los instrumentos del planeamiento y en la redacción y ejecución de Proyectos de Urbanización, así como en el diseño, características y colocación del mobiliario urbano.  De aplicación en las obras de reforma, ampliación o modificación, ya sean de titularidad pública o privada, que se ejecuten en el ámbito de la Comunidad del País Vasco. En los supuestos en los que por las características orográficas, estructurales o de forma no sea posible aplicar los criterios de accesibilidad especificados, o en aquellos en los que atendiendo al presupuesto económico disponible la adaptación constituya un gasto desproporcionado, se aceptará la aplicación de los criterios de practicabilidad que se especifican, previa la adecuada justificación. Se consideran practicables las instalaciones que no ajustándose a los parámetros especificados en la normativa, no impiden su utilización de manera autónoma por personas con movilidad reducida.
	<b>Excepciones</b>		
<b>Espacios públicos urbanizados</b>	<b>Requerimientos</b>	Comprenden el conjunto de espacios peatonales y vehiculares, de paso o estancia, que forman parte del dominio público, o están destinados al uso público de forma permanente o temporal. Los nuevos serán diseñados, construidos, mantenidos y gestionados cumpliendo con las condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación de las personas con discapacidad.	

CONCEPTOS		NORMATIVA EN MATERIA DE URBANISMO (2)	
		ESTATAL	PAÍS VASCO
Áreas de uso peatonal	Requerimientos	Espacio público urbanizado destinado al tránsito o estancia peatonal se denomina área de uso peatonal.	
	Elementos de acceso a recintos		
	Resaltes y escalones	No, en ningún punto.	
	Altura libre de paso	≥ 2,20 m.	
	Pavimentación	Ver “Elementos de urbanización- Pavimentos”	
	Itinerario peatonal	Parte del área de uso peatonal destinada específicamente al tránsito de personas, incluyendo las zonas compartidas de forma permanente o temporal, entre éstas y los vehículos.	
Itinerario peatonal accesible	Requerimientos	Garantizan el uso no discriminatorio y la circulación de forma autónoma y continua de todas las personas. Si exista más de un itinerario entre dos puntos, y en la eventualidad de que todos no puedan ser accesibles, se habilitarán las medidas necesarias para que el recorrido del itinerario peatonal accesible no resulte en ningún caso discriminatorio, ni por su longitud, ni por transcurrir fuera de las áreas de mayor afluencia de personas.	<u>Itinerarios peatonales:</u> El trazado y diseño de los itinerarios públicos o privados de uso comunitario, destinados al tránsito de peatones o al tránsito mixto, de peatones y vehículos, se realizará de forma que se garantice la accesibilidad.
	Discurre de forma colindante adyacente a línea de fachada o límite edificado horizontal	Si	

CONCEPTOS		NORMATIVA EN MATERIA DE URBANISMO (3)	
		ESTATAL	PAÍS VASCO
Itinerario peatonal accesible	Anchura libre de paso	≥ 1,80 m. que garantice el giro, cruce y cambio de dirección de las personas independientemente de sus características o modo de desplazamiento.	2,00 m., excepto en urbanizaciones de viviendas de densidad igual o inferior a 12 viviendas /Hectárea, en las cuales dicha anchura se podrá reducir a 1,50 m, siempre y cuando se instalen superficies de encuentro y giro, que permitan inscribir un cuadrado libre de obstáculos de 1,80 x 1,80 m. con una distancia máxima entre ellos de 20 m. y siempre que estén a la vista entre sí.  <u>Elementos practicables:</u> En aceras o itinerarios 1,80 m. libre de obstáculos y de 1,50 m. libre de obstáculos en urbanizaciones o áreas de baja densidad 12 viviendas/Ha.
	Altura libre de paso	≥ 2,20 m.	≥ 2,20 m.
	Escalones aislados o resaltes	No	
	Desniveles salvados	Ver "Elementos de urbanización-Rampas-Escaleras-Ascensores-Tapices rodantes y escaleras mecánicas"	
	Pavimentación	Ver "pavimentos" y "pavimento táctil", en el apartado, "elementos de urbanización" y "señalización y comunicación sensorial", respectivamente.	Los pavimentos duros de los itinerarios peatonales serán antideslizantes y sin resaltes entre piezas, y los pavimentos blandos suficientemente compactados para impedir el desplazamiento y el hundimiento de las sillas de ruedas, bastones etc. Las características mencionadas serán definidas por Orden del Consejero de Ordenación del Territorio, Vivienda y Medio Ambiente.
	Pendiente Transversal	≤ 2%.	≤ 2%, recomendándose el 1,5%.
	Pendiente longitudinal	≤ 6%.	≤ 6%.  <u>Elementos practicables:</u> Pudiendo alcanzar pendientes del 8% en tramos menores de 10 m. y del 12% en tramos inferiores a 3 m. En el caso de aceras de vías públicas existentes cuya pendiente longitudinal supere el 6% se colocará pasamanos al menos en el lateral de la calzada con tráfico rodado.

CONCEPTOS		NORMATIVA EN MATERIA DE URBANISMO (4)	
		ESTATAL	PAÍS VASCO
Itinerario peatonal accesible	Nivel de iluminación	≥ 20 luxes. Homogéneo sin deslumbramiento.	
	Señalización y comunicación	Ver <i>"Señalización y comunicación sensorial"</i>	
	Plataforma única de uso mixto	Cuando el ancho o la morfología de la vía impidan la separación entre los itinerarios vehicular y peatonal a distintos niveles. La acera y calzada estarán a un mismo nivel, tiene prioridad el tránsito peatonal. Quedará diferenciada en el pavimento la zona preferente de peatones, por la que discurre el itinerario peatonal accesible, así como la señalización vertical de aviso a los vehículos.	
	Continuidad de los Itinerarios peatonales accesibles	En los puntos de cruce con el itinerario vehicular, pasos subterráneos y elevados.	
	Excepciones	En las zonas urbanas consolidadas, se permitirán estrechamientos puntuales, siempre que la anchura libre de paso resultante ≥ 1,50 m.	
Areas de estancia	Requerimientos	Área de uso peatonal, donde se desarrollan actividades en las que las personas permanecen durante cierto tiempo.	
	Acceso desde el itinerario peatonal accesible	No resaltes ni escalones	
	Instalaciones, actividades y servicios disponibles	Conectadas mediante, mínimo, un itinerario peatonal accesible.	
	Realización de actividades que requieran la presencia de espectadores	1 plaza reservada a personas con movilidad reducida por cada 40 plazas o fracción, que deberán estar señalizadas. Dimensión mínima de plaza: 1,00 x 1,50 m. Ubicadas junto al itinerario peatonal accesible, donde se habilitará una zona donde esté instalado y señalizado un bucle de inducción o sistema alternativo que facilite la accesibilidad de personas con discapacidad auditiva.	

CONCEPTOS		NORMATIVA EN MATERIA DE URBANISMO (5)		
		ESTATAL	PAÍS VASCO	
Áreas de estancia	Si existen aseos, vestidores o duchas	Mínimo una unidad adaptada a personas con discapacidad por cada 10 unidades o fracción.		
	Dispositivos y nuevas tecnologías	Utilización para todas las personas, considerando especialmente a las personas con discapacidad sensorial y cognitiva.		
	Utilización de perros guía o de asistencia	SI, pueden hacer uso		
	Parques y jardines	Instalaciones, actividades y servicios disponibles	Conectadas entre sí y con los accesos mediante, mínimo, un itinerario peatonal accesible.	
		Itinerarios Peatonales Accesibles	Se admiten tierras apisonadas con compactación >90% del proctor modificado, sin ocasionar hundimientos ni estancamientos de aguas. Prohibida la utilización de tierras sueltas, grava o arena.	Se dispondrán caminos o sendas de una anchura mínima de 2,00 m. pavimentados con material indeformable y antideslizante, de textura diferente y bien contrastada del resto, aprovechando las texturas de piedras, tierra, césped, etc. Todos los desniveles se salvarán mediante itinerarios peatonales, (ver apartado "Itinerarios peatonales accesibles" o rampas según el apartado "Elementos de urbanización-Rampas", pudiéndose instalar escaleras de forma complementaria. Las plantaciones de árboles no invadirán los itinerarios peatonales, con ramas o troncos inclinados, en alturas inferiores a 2,20 m.
			Se preverán áreas de descanso en intervalos ≤ 50 m. Con mínimo un banco de características establecidas en "Mobiliario urbano-Bancos".	En las plataformas elevadas o en desniveles superiores a 40 cm. como el caso de terrazas, zonas de juegos, etc. se colocarán elementos continuos de protección necesarios. Se recomienda que los elementos del mobiliario urbano, como por ejemplo las fuentes, surtidores, etc. se dispongan alineados a lo largo del recorrido peatonal para favorecer por su sonoridad la orientación y el desplazamiento de las personas con deficiencias visuales y que cumplan con las especificaciones del apartado "Mobiliario urbano".
	Dispondrán de información para su orientación y localización, cuando conecten accesos, instalaciones, servicios y actividades disponibles, esta cumplirá como mínimo información relativa a ubicación y distancias y cumplirá a los criterios establecidos en "Señalización y comunicación sensorial- Características de la señalización visual y acústica" y "Señalización y comunicación sensorial-Aplicaciones reguladas de la señalización visual y acústica".	Se dispondrán planos táctiles o táctilo-sonoros con las características y en los espacios libres públicos, que se establezca en "Señalización y comunicación sensorial (visual y acústica)" y "Sistemas de información."		

CONCEPTOS		NORMATIVA EN MATERIA DE URBANISMO (6)			
		ESTATAL	PAÍS VASCO		
Áreas de estancia	Sectores de juegos	Mobiliario urbano	Cumplirá con lo referente a "Mobiliario urbano".		
		Conexiones	Entre sí y con los accesos mediante itinerarios peatonales accesibles.		
		Elementos de juego	Permitirán la participación, y desarrollo de habilidades por parte de todas las franjas de edades a que estén destinados		
		Pavimento			
		Contrastes cromáticos y de texturas	Entre los juegos y entorno favoreciendo la orientación espacial y la percepción de los usuarios		
		Mesas de juegos accesibles	Plano de trabajo	Ancho $\geq 0,80$ m.	
			Altura	$\leq 0,85$ m	
	Espacio Libre Inferior		$\geq 70 \times 80 \times 50$ cm (alt x a x p)		
Estancia de personas en silla de ruedas	Se preverán áreas junto a los elementos de juego, donde se inscriba un círculo de 1,50 m de diámetro. No coincidirán con el ámbito de paso del itinerario peatonal accesible.				
Playas Urbanas	Puntos accesibles	Para todas las personas. El número y ubicación lo determina el Ayuntamiento, según grado de utilización de las playas. Conectados con vías de tránsito peatonal colindantes con la playa, mediante mínimo, un itinerario peatonal que se prolongará hasta la orilla del mar, cuando esto sea posible según condiciones y morfología de la playa, cumpliendo lo siguientes requisitos:  a) Cuando transcurra sobre suelos pavimentados reunirá las características del itinerario peatonal accesible establecidas en "Itinerario peatonal accesible-Condiciones generales del itinerario peatonal accesible".			

CONCEPTOS			NORMATIVA EN MATERIA DE URBANISMO (7)	
			ESTATAL	PAÍS VASCO
Áreas de estancia	Playas urbanas	Puntos accesibles (continuación)	b) Cuando discurra sobre arena de playa u otro suelo no compactado o irregular se desarrollará mediante pasarelas realizadas con materiales con coeficiente de transmisión térmica adecuado para caminar descalzo y cumplan con los requisitos mínimos de ancho y alto de paso descritos en el apartado "Itinerario peatonal accesible-Condiciones generales del itinerario peatonal accesible". Estas pasarelas serán fijas en el tramo de playa que queda por encima de la línea de la pleamar y se completarán con tramos no fijos de características apropiadas para alcanzar la orilla del mar, cuando esto sea posible de acuerdo a condiciones y morfología de la playa.	
		Aceras, paseos marítimos o vías destinadas al tránsito peatonal colindantes	Características del itinerario peatonal accesible. Ver "Itinerario peatonal accesible-Condiciones generales del itinerario peatonal accesible".	
		Permitir estancia de usuarios de sillas de ruedas o su traspaso a la silla anfibia o ayuda técnica similar.	En cada punto accesible y vinculado a la plataforma que transcurre sobre suelo no compactado o irregular, debe existir una superficie horizontal de 2,50 m de longitud y 1,80 m de ancho con sus mismas características constructivas.	
		Acceso a la zona de baño a los usuarios de sillas de ruedas o con problemas de de ambulación	Incorporar en uno o más de los puntos accesibles, mínimo una silla anfibia o ayuda técnica similar debidamente homologada, así como muletas anfibias.	
		Aseos, vestidores y duchas	Será accesible, como mínimo, una unidad de cada agrupación de los disponibles en las playas urbanas, ya sean de carácter temporal o permanente. Las duchas exteriores en los puntos de playa accesibles cumplirán con lo dispuesto en el apartado "Mobiliario urbano-Cabinas de aseo público accesibles".	

CONCEPTOS		NORMATIVA EN MATERIA DE URBANISMO (8)		
		ESTATAL	PAÍS VASCO	
Elementos de urbanización	Requerimientos	Piezas, partes y objetos reconocibles individualmente que componen el espacio público urbanizado de uso peatonal, tales como pavimentación, saneamiento, alcantarillado, distribución de energía eléctrica, gas, redes de telecomunicaciones, abastecimiento y distribución de aguas, alumbrado público, jardinería, y todas aquellas que materialicen las previsiones de los instrumentos de ordenación urbanística. El diseño, colocación y mantenimiento de los elementos de urbanización que deban ubicarse en áreas de uso peatonal garantizarán la seguridad, la accesibilidad, la autonomía y la no discriminación de todas las personas. Nunca invadirán el ámbito libre de paso de un itinerario peatonal accesible.	Cualquier componente de las obras de urbanización, entendiéndose como tales, pavimentación, abastecimiento y distribución de aguas, saneamiento y alcantarillado, distribución de energía eléctrica, gas, telefonía y telemática, alumbrado público, jardinería y todas aquellas otras que materialicen las indicaciones de los instrumentos de desarrollo del planeamiento urbanístico.	
	Bordillos		<u>En itinerarios peatonales:</u> La altura máxima de los bordillos en caso de aceras será de 12 cm., recomendándose de canto redondeado con un radio máximo de 1 cm. o bien, achaflanado de 2 cm.	
	Pavimentos	Itinerario peatonal accesible	Duro, estable, antideslizante en seco y en mojado, sin piezas ni elementos sueltos, con independencia del sistema constructivo que, en todo caso, impedirá el movimiento de las mismas. Su colocación y mantenimiento asegurará su continuidad y la inexistencia de resaltes. Se utilizarán franjas de pavimento táctil indicador de dirección y de advertencia siguiendo los parámetros establecidos en "comunicación sensorial"	Los pavimentos duros de los itinerarios peatonales serán antideslizantes y sin resaltes entre piezas, y los pavimentos blandos suficientemente compactados para impedir el desplazamiento y el hundimiento de las sillas de ruedas, bastones etc. Las características mencionadas serán definidas por Orden del Consejero de Ordenación del Territorio, Vivienda y Medio Ambiente
	Rejillas, alcorques y tapas de instalación		En las áreas de uso peatonal se colocarán de manera que no invadan el itinerario peatonal accesible, salvo en aquellos casos en que las tapas de instalación deban colocarse, necesariamente, en plataforma única o próximas a la línea de fachada o parcela. En general, se colocarán enrasadas con el pavimento circundante, cumpliendo: <u>En áreas de uso peatonal:</u> sus aberturas tendrán una dimensión que permita la inscripción de un círculo de 1 cm de diámetro como máximo. Cuando el enrejado este formado por vacíos longitudinales se orientarán en sentido transversal a la dirección de la marcha. <u>En la calzada:</u> sus aberturas tendrán una dimensión que permita la inscripción de un círculo de 2,5 cm de diámetro como máximo. <u>Los alcorques</u> deberán estar cubiertos por rejillas que cumplirán con lo dispuesto en el apartado anterior. En caso contrario deberán rellenarse de material compactado, enrasado con el nivel del pavimento circundante.	Estarán enrasados con el pavimento circundante y serán de material antideslizante aún en mojado, impedirán el tropiezo de las personas que utilicen bastones o sillas de ruedas, serán en cuadrícula y tendrán unas aperturas máximas de 1 x 1 cms. si invaden el ancho mínimo del itinerario peatonal y de 2,5 x 2,5 cms. en caso contrario. Los árboles que se sitúen en estos itinerarios peatonales tendrán cubiertos los alcorques con elementos enrasados con el pavimento circundante, colocados sin holguras, que no sean deformables bajo la acción de pisadas o rodadura de vehículos, si son enrejados serán como en el párrafo anterior.

CONCEPTOS		NORMATIVA EN MATERIA DE URBANISMO (9)		
		ESTATAL	PAÍS VASCO	
Elementos de urbanización	Rejillas, alcorques y tapas de instalación (continuación)	Estará prohibida la colocación de rejillas en la cota inferior de un vado a menos de 0,50 m de distancia de los límites laterales externos del paso peatonal.		
	Vados vehiculares.	No invadirán el ámbito de paso del itinerario peatonal accesible ni alterarán las pendientes longitudinales y transversales de los itinerarios peatonales que atraviesen. No deberán coincidir en ningún caso con los vados de uso peatonal.	Se diseñarán de forma que los itinerarios peatonales que atraviesen no queden afectados por pendientes longitudinales y transversales superiores a las toleradas en las presentes normas. Cuando por la distancia de la calzada al aparcamiento o garaje o por el desnivel entre ambos no pueda diseñarse de la forma indicada se formalizará de manera que quede un ancho de acera mínimo de 1,50 m., con las pendientes admitidas en el apartado "Itinerarios peatonales". En el caso de que la acera sea de 1.50 m. no pudiéndose realizar el vado, se resolverá rebajando el bordillo.	
	Acceso a distintos niveles.			
	Rampas	Requerimientos	En itinerario peatonal accesible, son planos inclinados destinados a salvar inclinaciones superiores al 6% o desniveles superiores a 20 cm.	El diseño y trazado de las rampas permitirá salvar desniveles y pendientes superiores a las del itinerario peatonal.
		Tramos	Tendrán una anchura mínima libre de paso de 1,80 m y una longitud máxima de 10 m.	La anchura mínima será de 2 m. La longitud máxima del tramo sin rellanos será de 10 m.  Los laterales de las rampas se protegerán con bordillos resaltados o protección lateral de 5 cm. como mínimo medido desde el acabado del pavimento de la rampa, para evitar las salidas accidentales de bastones y ruedas a lo largo de su recorrido.  <u>Elementos practicables:</u> Las rampas podrán reducirse hasta una anchura de 0,90 m.
		Pendientes	Longitudinal máxima del 10% para tramos de hasta 3 m de longitud y del 8% para tramos de hasta 10 m de longitud. Y transversal máxima del 2%.	La pendiente máxima permitida será del 8%. La pendiente transversal máxima será del 1,5%.  <u>Elementos practicables:</u> Pudiendo incrementarse la pendiente en tramos menores de 3 m. hasta el 12%.

CONCEPTOS			NORMATIVA EN MATERIA DE URBANISMO (10)	
			ESTATAL	PAÍS VASCO
Elementos de urbanización	Rampas	Rellanos o mesetas	Situados entre tramos de una rampa tendrán el mismo ancho que esta, y una profundidad mínima de 1,80 m cuando exista un cambio de dirección entre los tramos; ó 1,50 m cuando los tramos se desarrollen en direccríz recta. El pavimento, cumplirá con las características de diseño e instalación establecidas en <i>"Elementos de urbanización- Pavimentos"</i> .	Los rellanos intermedios tendrán una longitud mínima de 2 m. y en los accesos a la rampa se dispondrá de superficies que permitan inscribir un círculo de 1,80 m. de diámetro.
		Bajo rampa		
		Pasamanos	Se colocarán a ambos lados de cada tramo de rampa. Serán continuos en todo su recorrido y se prolongarán 30 cm más allá del final de cada tramo. Caso de existir desniveles laterales a uno o ambos lados de la rampa, se colocarán barandillas de protección o zócalos. Los pasamanos, barandillas y zócalos cumplirán con los parámetros establecidos en el apartado <i>"Mobiliario urbano- elementos de protección al peatón"</i> .	Se dotarán de pasamanos, en ambos laterales; y sus características son las que se señalan en el punto <i>"Mobiliario urbano- Pasamanos"</i> .  Deberán poseer unas dimensiones determinadas que permitan ser agarrados firmemente por una sola mano, estarán colocados a una altura aproximada de 0,90 m. y se dispondrán sin obstáculos ni para la mano que se desliza ni para el brazo.
		Pavimento	Ver <i>"Elementos de urbanización- Pavimentos"</i> .	El pavimento será antideslizante.
		Puentes y pasarelas	Requerimientos	
	Ancho			
	Pendientes			
	Protecciones			

CONCEPTOS			NORMATIVA EN MATERIA DE URBANISMO (11)	
			ESTATAL	PAÍS VASCO
Elementos de urbanización	Puentes y pasarelas	Señalización		Se colocarán Franjas Señalizadoras que serán $\geq 1m.$ , en función del modulo de la baldosa o material a emplear, de anchura en todos los frentes de acceso y llegada. Dichas Franjas serán, pavimentos de textura y coloración diferentes, contrastado con el resto del pavimento circundante, cumpliendo una doble función de información y/o aviso. Se situarán quedando perpendiculares al sentido de la marcha y ocuparán la totalidad del itinerario peatonal.
		Pavimento		
		Pasamanos		Deberán poseer unas dimensiones determinadas que permitan ser agarrados firmemente por una sola mano, estarán colocados a una altura aproximada de 0,90 m. y se dispondrán sin obstáculos ni para la mano que se desliza ni para el brazo
	Pasos subterráneos	Requerimientos		
		Anchura		
		Altura libre		
		Pendientes		
		Pavimento		
		Pasamanos		Deberán poseer unas dimensiones determinadas que permitan ser agarrados firmemente por una sola mano, estarán colocados a una altura aproximada de 0,90 m. y se dispondrán sin obstáculos ni para la mano que se desliza ni para el brazo.
		Señalización		Se colocarán Franjas Señalizadoras que serán $\geq 1m.$ , en función del modulo de la baldosa o material a emplear, de anchura en todos los frentes de acceso y llegada.

CONCEPTOS			NORMATIVA EN MATERIA DE URBANISMO (12)	
			ESTATAL	PAÍS VASCO
Elementos de urbanización	Pasos subterráneos	Señalización (continuación)		Dichas Franjas serán, pavimentos de textura y coloración diferentes, contrastado con el resto del pavimento circundante, cumpliendo una doble función de información y/o aviso. Se situarán quedando perpendiculares al sentido de la marcha y ocuparán la totalidad del itinerario peatonal.
		Iluminación		
		Pasamanos		
	Escaleras	Requerimientos	Como alternativa de paso a una rampa situada en el itinerario peatonal accesible, deberán ubicarse colindantes o próximas a ésta.	El diseño y trazado de las escaleras deberá permitir la accesibilidad a personas con movilidad reducida a los espacios libres de uso público. El intradós del tramo más bajo de la escalera se ha de cerrar hasta una altura mínima de 2,20 m. La altura mínima de luz libre bajo escalera será de 2,20 m.
		Escalones	3 mínimo y 12 máximo	El número de peldaños por tramo será como mínimo de 3 y como máximo de 12. Los peldaños no podrán solaparse.
		Anchura libre de paso	Mínima 1,20 m.	Anchura libre mínima de 2,00 m.
		Directriz	Preferiblemente recta.	Las escaleras serán de directriz recta, permitiéndose las de abanico cuando la dimensión de la huella no sea inferior a 35 cm, en ningún punto.
		Huella y contra-huella	a) H mínima de 30 cm y C máxima de 16 cm. La huella H y la contrahuella C cumplirán la relación: $54 \text{ cm} \leq 2C + H \leq 70 \text{ cm}$ . b) No se admitirán sin pieza de C o con discontinuidades en la H. c) En una misma escalera, las H y C de todos ellos serán iguales. d) El ángulo formado por la H y la C será $\geq 75^\circ$ y $\leq 90^\circ$ .	La huella se construirá en material antideslizante, sin resaltes sobre la contrahuella y tendrá una dimensión mínima de 35 cm. La contrahuella tendrá una dimensión máxima de 15 cm. Para evitar la permanencia de agua en peldaños y rellanos de las escaleras, las pendientes para la evacuación de la misma será como máximo 1,5%. Se prohíben las escaleras sin contrahuellas.
		Bocel.	No se admite	Los extremos libres de los escalones estarán protegidos con un resalte de 3 cms.

CONCEPTOS			NORMATIVA EN MATERIA DE URBANISMO (13)	
			ESTATAL	PAÍS VASCO
Elementos de urbanización	Escaleras	Señalización	Cada escalón, en toda su longitud con una banda de 5 cm de anchura enrasada en la H y situada a 3 cm del borde, que contrastará en textura y color con el pavimento del escalón. Los extremos de la escalera mediante el uso de una franja de pavimento táctil indicador direccional colocada en sentido transversal a la marcha, siguiendo los parámetros establecidos en "Señalización y comunicación sensorial-Pavimento táctil indicador".	Se colocarán Franjas Señalizadoras que serán $\geq 1$ m., en función del modulo de la baldosa o material a emplear, de anchura en todos los frentes de acceso y llegada. Dichas Franjas serán, de textura y coloración diferentes, contrastado con el resto del pavimento circundante, cumpliendo una doble función de información y/o aviso. Se situarán quedando perpendiculares al sentido de la marcha y ocuparán la totalidad del itinerario peatonal. Se dispondrá de señalización táctil en los accesos a las escaleras según "Señalización táctil". En los bordes de los escalones se colocarán en toda su longitud y empotradas en la huella unas pequeñas bandas, antideslizantes, tanto en seco como en mojado. Estas serán de anchura entre 5 y 10 cm., de textura y coloración diferentes y bien contrastadas con el resto del pavimento del escalón. Su señalización en los itinerarios será mediante «Franja Señalizadora» como se define en "Señalización y comunicación sensorial".
		Rellanos	Situados entre tramos de una escalera tendrán el mismo ancho que ésta, y una profundidad mínima de 1,20 m.	Los descansillos intermedios tendrán una longitud mínima de 1,50 m.
		Pavimento	Reunirá las características de diseño e instalación establecidas en "Elementos de urbanización-Pavimentos".	Se procurará evitar los pavimentos de los escalones que produzcan destellos o deslumbramientos.
		Pasamanos	A ambos lados de cada tramo de escalera. Continuos en todo su recorrido, se prolongarán 30 cm más allá del final de cada tramo. Si existen desniveles laterales a uno o ambos lados de la escalera, se colocarán barandillas de protección. Los pasamanos y barandillas cumplirán con los parámetros de diseño y colocación definidos en "Mobiliario urbano- Elementos de protección al peatón".	Todas las escaleras se dotarán de doble pasamanos a ambos lados, según se señala en el apartado "Mobiliario Urbano- Pasamanos (Elementos de protección al peatón)". Cuando la anchura de la escalera supere los 2,40 m. se dispondrán, además, pasamanos intermedios. Se prolongarán los pasamanos laterales en todo el recorrido posible de los rellanos y de las mesetas intermedias. Deberán poseer unas dimensiones determinadas que permitan ser agarrados firmemente por una sola mano, estarán colocados a una altura aproximada de 0,90 m. y se dispondrán sin obstáculos ni para la mano que se desliza ni para el brazo.
	Ascensores	Itinerario peatonal accesible	Los vinculados a un itinerario peatonal accesible deberán garantizar su utilización no discriminatoria por parte de todas las personas.	

CONCEPTOS			NORMATIVA EN MATERIA DE URBANISMO (14)	
			ESTATAL	PAÍS VASCO
Elementos de urbanización	Ascensores	Pavimento	Sin resaltes entre el pavimento del itinerario peatonal accesible y el acceso al ascensor. Entre el suelo de la cabina y el pavimento exterior no podrá existir un espacio >35 mm de anchura.	La diferencia de nivel entre los pavimentos de la cabina y de la plataforma de acceso no será superior a 20 mm., y la separación entre ambos no superará los 35 mm., cuando la cabina se encuentre en una parada. El pavimento será duro, antideslizante en seco y en mojado, liso y fijo.
		Dimensiones mínimas interior de la cabina	Cabinas de una puerta: 1,10 x 1,40 m. Cabinas de dos puertas enfrentadas: 1,10 x 1,40 m. Cabinas de dos puertas en ángulo: 1,40 x 1,40 m.	Profundidad mínima 1,40 m. Anchura mínima 1,10 m.  En el caso de existir varios ascensores agrupados (no se consideran agrupados si distan más de 50 m. en recorrido peatonal real accesible medido según su eje) al menos uno de ellos deberá cumplir los requisitos de accesibilidad y el resto deberán tener al menos una profundidad de 1,25 m. y una anchura de 1 m. En el supuesto de que la entrada y salida se sitúen en distinta dirección se señalizará debidamente y dispondrá de unas medidas mínimas de 1,80 m. de profundidad y 1.50 m. de anchura.  <u>Elementos practicables:</u> Las cabinas de los ascensores podrán reducirse en profundidad hasta 1,20 m. y en anchura hasta 0,90 m. y en caso de entrada y salida en distinta dirección hasta 1,50 m. de profundidad y anchura.
		Puertas	De apertura automática, parcialmente transparentes, permitan el contacto visual con el exterior. Ancho de paso libre mínimo de 1,00 m, con un sensor de cierre en toda la altura del lateral.	Las puertas de los rellanos y cabina del ascensor serán automáticas y de desplazamiento horizontal, con el tiempo necesario para que las personas con movilidad reducida puedan entrar o salir sin precipitación.  Además deberán estar provistas de dispositivos sensibles mediante la incorporación de un sistema de detección que abarque al menos los 2/3 del hueco de la puerta en altura para impedir el cierre automático de las mismas, mientras su umbral esté ocupado por una persona y/o los elementos de que se asista como ayuda en la deambulación.  La anchura libre de paso una vez abiertas las puertas será de 90 cm., excepto cuando la cabina tenga unas dimensiones menores de 1,10 m. de anchura, en cuyo caso la puerta será de una anchura mínima de 0,80 m.

CONCEPTOS			NORMATIVA EN MATERIA DE URBANISMO (15)	
			ESTATAL	PAÍS VASCO
Elementos de urbanización	Ascensores	Pasamanos	Se colocarán en las paredes de la cabina donde no existan puertas. La zona de asimiento con sección transversal entre 30 y 45 mm, sin cantos vivos. El espacio libre entre la pared y la zona a asir de 35 mm, mínimo. La altura del borde superior de la zona a asir entre $900 \pm 25$ mm medidos desde el suelo de la cabina.	Deberán poseer unas dimensiones determinadas que permitan ser agarrados firmemente por una sola mano, estarán colocados a una altura aproximada de 0,90 m. y se dispondrán sin obstáculos ni para la mano que se desliza ni para el brazo. Se colocará un pasamanos continuo rodeando el interior de la cabina a una altura de $0,90 \pm 0,05$ m. de formas ergonómicas y separados de las paredes 4 cm.
		Botonera exterior e interior	Se situará entre 0,70 m y 1,20 m de altura. En el exterior, deberá colocarse en las jambas el número de la planta en braille, y en el interior, los botones de mando estarán dotados de números en braille. En ambos casos estarán acompañados por caracteres arábigos en relieve y con contraste cromático respecto al fondo. El botón correspondiente al número 5 dispondrá de señalización táctil diferenciada.	Los pulsadores de llamada se accionarán por presión y se instalarán a una altura entre 0,90 y 1,20 m., debiéndose colocar en todas las plantas siempre en el mismo lado, con buena iluminación para su fácil localización y bien contrastada cromáticamente con la superficie donde se coloque. La botonera deberá disponer de caracteres bien legibles por su tamaño, en altorrelieve y sistema Braille con buen contraste cromático con el resto de la botonera. La botonera se colocará, en un lateral a la puerta de embarque principal y a una altura tal que los pulsadores queden como máximo a una altura de la rasante del pavimento de la cabina entre 0,90 y 1,20 m.; la distancia a cualquier otra pared o a la puerta será de al menos 400 mm. Los pulsadores se accionarán por presión y contarán con iluminación interior que entrará en funcionamiento en el momento de ser pulsados. Su coloración será distinta del resto de la botonera y bien contrastada tanto con el color de fondo de ésta como con el resto de las paredes de la cabina. Los pulsadores estarán dotados de números en altorrelieve y en sistema Braille. Cuando en el ascensor se instale interfono de comunicación, este reunirá todos los requisitos de localización espacial, visibilidad y luminosidad establecidas para las botoneras.
		Cabina	Contará con un indicador sonoro y visual de parada y de información de número de planta. También dispondrá de bucle de inducción magnética.	Se dispondrá de un marcador posicional luminoso que señale la planta tanto en parada como en tránsito. El pulsador de alarma y parada estará bien diferenciado del resto por su localización y coloración. La llegada al piso y la apertura automática de la puerta se señalarán con un indicador acústico. La iluminación en el interior de la cabina será homogénea y no será inferior a 100 lux a nivel del suelo. Las cabinas dispondrán de un generador autónomo de iluminación para

CONCEPTOS			NORMATIVA EN MATERIA DE URBANISMO (16)	
			ESTATAL	PAÍS VASCO
Elementos de urbanización	Ascensores	Cabina (continuación)		<p>los casos de emergencia.</p> <p>Se colocará un espejo laminado de seguridad enfrente de la puerta de acceso, a ser posible, que servirá de ayuda a las personas que utilizan elementos auxiliares de movilidad a la hora de realizar las maniobras necesarias para utilizar el ascensor.</p> <p>En el caso de que el ascensor esté dotado de zonas para sentarse estas deben contar con asientos situados a 0,45 m. del suelo, abatibles y de retorno automático.</p>
		Exterior de la cabina	<p>Colindante a las puertas deberá existir un espacio donde pueda inscribirse un círculo de 1,50 m de diámetro mínimo libre de obstáculos, que no invada el itinerario peatonal accesible.</p> <p>Se dispondrán franjas de pavimento táctil indicador direccional colocadas en sentido transversal a la marcha frente a la puerta del ascensor, en todos los niveles, siguiendo los parámetros establecidos en “<i>Señalización y comunicación sensorial-pavimento táctil indicador</i>”.</p>	<p>Las plataformas de acceso situadas junto a pulsadores exteriores de llamada y frente a las puertas de acceso a la cabina tendrán unas dimensiones mínimas tales que se pueda inscribir un círculo de diámetro 1,80 m., libre de obstáculos, en general.</p> <p>Se recomienda señalar el área de acceso al ascensor con al menos 100 lux a nivel del suelo y la colocación de una franja señalizadora de textura y color contrastado que indique la zona de embarque, dicha franja ocupará el espacio libre delante de la puerta del ascensor y tendrá una superficie de 1,50m x 1,50m.</p> <p>Los caracteres que informen de la existencia del ascensor (pictogramas, macrotipos, rótulos, etc.) deberán cumplir las especificaciones establecidas en el apartado “<i>Señalización y comunicación sensorial</i>”.</p> <p>Se colocarán asimismo:</p> <p>Indicadores de piso, regulados por la Orden de 21 de noviembre de 1996 del Consejero de Industria, Agricultura y Pesca ubicados a 1,50 m. de altura sobre el suelo, preferiblemente al lado derecho del embarque, en la jamba del marco exterior, con la información tanto en altorrelieve como en Sistema Braille.</p> <p>Avisadores sonoros y luminosos. La confirmación del registro de la llamada se realizará mediante una señal acústica y luminosa. La apertura de la puerta de la planta en la que está situado el ascensor se avisará con una señal acústica. En caso de que la maniobra de control del ascensor sea de tipo colectivo, se dispondrá en todas las plantas de indicadores luminosos con el sentido de la marcha, subida o bajada.</p> <p><u>Elementos practicables:</u></p> <p>En las plataformas de acceso a los ascensores, en dependencias, recintos y otros donde sea necesario espacio para maniobra en el caso de que no sea posible inscribir el círculo libre de obstáculos de 1,40 m. de diámetro, se mantendrán las dimensiones existentes.</p>

CONCEPTOS			NORMATIVA EN MATERIA DE URBANISMO (17)	
			ESTATAL	PAÍS VASCO
Elementos de urbanización	Ascensores	Seguridad y salud, diseño y fabricación	Real Decreto 1314/1997, de 1 de agosto	La instalación de los ascensores destinados a personas y objetos, en los espacios libres, deberá cumplir con su normativa específica en la materia. A este respecto será de aplicación el RD 1314/1997 que traspone la directiva 95/16/CE sobre ascensores y las normas europeas armonizadas de la serie EN-81, especialmente la referente a la accesibilidad de las personas discapacitadas. Los elementos mecánicos de elevación o traslación para personas están regulados por el Real-Decreto 1435/1992, de 11 de diciembre, sobre Seguridad de máquinas y su modificado según Real-Decreto 56/1995, de ocho de febrero, o normas que las sustituyan o complementen.
	Tapices rodantes y escaleras mecánicas	Complementarios a	Itinerarios peatonales accesibles	Siempre que existan escaleras mecánicas o tapices rodantes se complementarán con ascensor.
		Ancho libre	mínimo de 1,00 m.	<u>Las escaleras mecánicas:</u> Anchura libre mínima será de 1 m.  <u>Los tapices rodantes:</u> La anchura libre mínima será de 1 m. Para los tapices rodantes inclinados se cumplirán, además las condiciones establecidas para las rampas (ver "Elementos de urbanización- Rampas") excepto lo relativo a la anchura. Aquellos que se consideren vías de evacuación según la normativa de incendios aplicable cumplirán todo lo especificado en pasillos o rampas.
		Velocidad	Máxima 0,5 m/seg.	
		Pendiente	Máxima del 12%.	
		Embarque y desembarque		<u>Las escaleras mecánicas tendrán las siguientes características:</u> El número mínimo de peldaños enrasados a la entrada y salida de las mismas será de 2.  <u>Los tapices rodantes:</u> En las áreas de entrada y salida se desarrollará un acuerdo con la horizontal mínimo de 1,50 m.
		Superficie móvil	Deberá discurrir en horizontal durante un mínimo de 0,80 m antes de generar los peldaños en una escalera mecánica o la superficie inclinada en un tapiz rodante.	

CONCEPTOS			NORMATIVA EN MATERIA DE URBANISMO (18)	
			ESTATAL	PAÍS VASCO
Elementos de urbanización	Tapices rodantes y escaleras mecánicas	Pasamanos móviles	Proyectarse horizontalmente al menos 0,80 m antes y después de las superficies móviles. Toda la superficie del pavimento situada entre los pasamanos en esta zona debe ser horizontal y enrasada a la misma cota de la superficie horizontal móvil que la continúa.	Deberán poseer unas dimensiones determinadas que permitan ser agarrados firmemente por una sola mano, estarán colocados a una altura aproximada de 0,90 m. y se dispondrán sin obstáculos ni para la mano que se desliza ni para el brazo.  <u>Las escaleras mecánicas tendrán las siguientes características:</u> Se dispondrán protecciones laterales con pasamanos a una altura de 905 cm., prolongándolos en 45 cm.  <u>Los tapices rodantes:</u> Se dispondrán protecciones laterales con pasamanos a una altura de 905 cm. prolongándolos en 45 cm.
		Señalizar	Comienzo y final de las escaleras mecánicas o tapices rodantes con una franja de pavimento táctil indicador direccional colocada en sentido transversal a la marcha, siguiendo los parámetros establecidos en "Señalización y comunicación sensorial-pavimento táctil indicador".	Se colocarán Franjas Señalizadoras que serán $\geq 1m.$ , en función del modulo de la baldosa o material a emplear, de anchura en todos los frentes de acceso y llegada. Dichas Franjas serán, pavimentos de textura y coloración diferentes, contrastado con el resto del pavimento circundante, cumpliendo una doble función de información y/o aviso. Se situarán quedando perpendiculares al sentido de la marcha y ocuparán la totalidad del itinerario peatonal.
		Seguridad y salud	Directiva 2006/42/CE	Los elementos mecánicos de elevación o traslación para personas están regulados por el Real-Decreto 1435/1992, de 11 de diciembre, sobre Seguridad de máquinas y su modificación según Real-Decreto 56/1995, de ocho de febrero, o normas que las sustituyan o complementen.
	Vegetación	Itinerario peatonal accesible	Nunca lo invadirán	
		Mantenimiento	Será obligatorio, manteniendo libre de obstáculos el ámbito de paso peatonal, el campo visual y el correcto alumbrado público.	
	Cruces entre itinerarios peatonales e itinerarios vehiculares	Requerimientos	Asegurar que el tránsito de peatones se mantenga de forma continua, segura y autónoma. Si el itinerario peatonal y el itinerario vehicular están en distintos niveles, la diferencia de rasante se salvará mediante planos inclinados cuyas características están en "vados peatonales". Para salvar el desnivel entre acera y calzada no invadirá el ámbito de paso del	

CONCEPTOS		NORMATIVA EN MATERIA DE URBANISMO (19)		
		ESTATAL	PAÍS VASCO	
Cruces entre itinerarios peatonales e itinerarios vehiculares	Requerimientos (continuación)	itinerario peatonal accesible que continúa por la acera. Junto a los puntos de cruce no habrá vegetación, o cualquier elemento que pueda obstaculizar el cruce o la detección visual de la calzada. La señalización táctil en el pavimento en los puntos de cruce deberá cumplir las características de "pavimento táctil indicador".		
	Vados peatonales	Itinerario peatonal accesible	Si lo invade, se podrá ocupar la calzada vehicular sin sobrepasar el límite marcado por la zona de aparcamiento. Esta solución se adoptará cuando no condicione la seguridad de circulación.	
		Anchura	Del plano inclinado del vado a cota de calzada mínima 1,80 m.	Siempre que sea posible, se ejecutarán vados peatonales que acerquen al peatón al carril de circulación de tal manera que se realice el vado invadiendo la zona de aparcamiento, sin afectar a la circulación de vehículos. Este tipo de vados es especialmente indicado para su realización en los cruces de calles.
		Encuentro	Enrasado, entre el plano inclinado del vado y la calzada.	
		Cantos vivos	En ningún elemento que los conforma.	
		Pavimento	Del plano inclinado de superficie lisa y antideslizante en seco y en mojado, con señalización táctil, ver apartado "comunicación sensorial", "pavimento táctil indicador y sus aplicaciones"	El pavimento en todo el vado peatonal, ampliado en un metro de anchura en todo su perímetro, será igual que la Franja Señalizadora, conforme a lo indicado en "Señalización y comunicación sensorial-Táctil". En la señalización específica del paso de peatones el pavimento de la franja señalizadora, se ejecutará mediante baldosas u otro tipo de material con protuberancias o tetones de 25 mm. de diámetro, 6 mm. de altura y 67 mm. de separación entre sus centros o solución similar. Dichas baldosas serán antideslizantes, contrastadas de color y se mantendrán adecuadamente para conservar estas características.  <u>Pasos de peatones:</u> Su señalización en el itinerario peatonal será por medio de «Franja Señalizadora», igual o mayor a 1m. de anchura, en función del tamaño de la baldosa o pavimento a emplear, colocada a eje del paso de peatones

CONCEPTOS			NORMATIVA EN MATERIA DE URBANISMO (20)	
			ESTATAL	PAÍS VASCO
Cruces entre itinerarios peatonales e itinerarios vehiculares	Vados peatonales	Pendientes longitudinales y transversales	De planos inclinados máxima 10% para tramos $\leq 2,00$ m y máxima 8% para tramos $\leq 2,50$ m. La pendiente transversal máxima siempre 2%.	Planos inclinados con pendientes longitudinales y transversales $\leq$ al 8% y al 1,5%, respectivamente, quedando como mínimo un ancho de acera de 1,50 m., no afectado por el vado.
		Desnivel de altura en laterales	Formados por plano inclinado longitudinal al sentido de la marcha en el punto de cruce, Estarán protegidos colocando un elemento puntual en cada lateral del plano inclinado.	
		Formados por tres planos inclinados	Misma pendiente, para el principal, longitudinal al sentido de la marcha en el punto de cruce, y los dos laterales.	
		Acera al mismo nivel de calzada vehicular	Si no es posible salvar el desnivel entre acera y calzada con vado de una o tres pendientes. Se hará mediante dos planos inclinados longitudinales al sentido de la marcha en la acera, ocupando todo su ancho y con una pendiente longitudinal máxima del 8%.	
	Pasos de peatones	Requerimientos	Espacios situados sobre la calzada que comparten peatones y vehículos en los puntos de cruce entre itinerarios peatonales y vehiculares.	Espacios de las calzadas reservadas al paso de personas.
		Ubicación	Donde permitan minimizar las distancias necesarias para efectuar el cruce, facilitando el tránsito peatonal y su seguridad. Facilitarán la visibilidad de los peatones hacia los vehículos y viceversa.	
		Ancho de paso	$\geq$ de los dos vados peatonales que los limitan.	Su anchura, a cota de calzada, será como mínimo la del paso de peatones.
		Trazado	Preferentemente perpendicular a la acera.	
		Si plano inclinado del vado $>$ al 8%,	Se ampliará el ancho del paso de peatones en 0,90 m medidos a partir del límite externo del vado. Sin obstáculos en el área correspondiente de la acera.	Nunca $>8\%$

CONCEPTOS			NORMATIVA EN MATERIA DE URBANISMO (21)	
			ESTATAL	PAÍS VASCO
Cruces entre itinerarios peatonales e itinerarios vehiculares	Pasos de peatones	Señalización	En el plano del suelo con pintura antideslizante y señalización vertical para los vehículos.	Se recomienda la señalización del paso, tanto en vertical (señal luminosa), como en horizontal (bandas sonoras) o de coloración (bandas blancas y rojas), sobre todo en pasos de cruce peligroso y/o elevados. Se evitará la utilización de material deslizante en pasos de peatones.
		Desnivel entre acera y calzada	Si no es posible salvarlo, mediante plano inclinado según el apartado "vados peatonales", y si se considera necesario, se podrá elevar el paso de peatones en toda su superficie al nivel de las aceras.	Se formalizará mediante planos inclinados con pendientes longitudinales y transversales nunca superiores al 8% y al 1,5%, respectivamente, quedando como mínimo un ancho de acera de 1,50 m., no afectado por el vado. En aceras estrechas, donde no se dispone de espacio suficiente para la formalización de un vado de las características anteriores, se rebajará la acera a la cota de la calzada, entendiendo esta cota como la de encuentro entre calzada y bordillo, en todo el ancho del paso peatonal, mediante planos inclinados en el sentido longitudinal de la acera y con pendiente no superior al 8% y transversales de 1,5%. En cualquier caso, si además de facilitar la transición del itinerario peatonal a la calzada se quiere reducir la velocidad de circulación, se puede recurrir a elevar la cota de la calzada hasta la cota de la acera, en todo el ancho del paso de peatones, resolviéndose de forma apropiada la evacuación de aguas y la diferenciación de textura que permita a las personas deficientes visuales detectar el comienzo de la calzada. Cuando no existan desniveles, se protegerá el paso contra el aparcamiento de vehículos.
	Isletas	Anchura	Si en el itinerario peatonal del punto de cruce se atraviesa una isleta intermedia a las calzadas del itinerario vehicular, será $\geq$ a la del paso de peatones a que corresponde. Su pavimento cumplirá con las condiciones del apartado "pavimentos", y "aplicaciones del pavimento táctil indicador"	En un ancho igual al del paso de peatones.
		Ejecución	Al mismo nivel de las aceras que delimitan el cruce cuando su longitud en el sentido de la marcha permita insertar los dos vados peatonales necesarios, y un espacio intermedio de una longitud mínima de 1,50 m. Las que no puedan, se ejecutarán sobre una plataforma situada entre 2 y 4 cm sobre el nivel de la calzada, el encuentro entre ambas será mediante un bordillo rebajado con una pendiente $\leq 12\%$ . La longitud mínima en el sentido de la marcha es 1,50 m.	Si en el recorrido del paso de peatones es preciso atravesar una isleta intermedia a las calzadas rodadas, ésta se encontrará al mismo nivel de las calzadas, en un ancho igual al del paso de peatones y su pavimento será igual al del vado. Si la isleta se encuentra en viales de doble sentido y con tres o más carriles tendrá un fondo mínimo de 2,00 metros, que permita a una persona con movilidad reducida permanecer a resguardo de la circulación rodada.

CONCEPTOS		NORMATIVA EN MATERIA DE URBANISMO (22)	
		ESTATAL	PAÍS VASCO
Cruces entre itinerarios peatonales e itinerarios vehiculares	Semáforos peatonales	Ubicación	En los puntos de cruce, lo más cercanos posible a la línea de detención del vehículo para facilitar su visibilidad desde la acera como y desde la calzada.
		Pulsadores	<p>Los que puedan ser activados por pulsadores dispondrán de una señal acústica de cruce, debiendo ser éstos fácilmente localizables y utilizables por todas las personas.</p> <p><u>Ubicación:</u> distancia <math>\leq 1,50</math> m del límite externo del paso de peatones, evitando obstáculos que dificulten la aproximación o limite su accesibilidad. A una altura entre 0,90 y 1,20 m, con diámetro <math>\geq 4</math> cm y emitirá un tono o mensaje de voz de confirmación al ser utilizado. Se acompañará de icono e información textual para facilitar su reconocimiento y uso.</p> <p><u>Identificación:</u> Junto al pulsador o grabado en él, se dispondrá de una flecha en sobre relieve y alto contraste, de 4 cm de longitud mínima.</p>
		Dispositivos sonoros	<p>En pasos de peatones con semáforo, regulados según intensidad del ruido ambiental:</p> <p><u>Calles de uno o dos sentidos de circulación:</u> que admitan la incorporación de vehículos y se encuentren reguladas por luces en ámbar intermitente en todo o en parte del ciclo correspondiente al paso de peatones.</p> <p><u>Calles en las que el semáforo cuente con un elemento cuya señal luminosa permita:</u> el giro de los vehículos de un carril cuando está detenida la circulación de los vehículos correspondientes al resto de carriles.</p> <p>c) <u>Calles de doble sentido de circulación:</u> que presenten semáforos con ciclos diferidos en los carriles de la calzada correspondientes a la incorporación y la salida de vehículos, independientemente de que cuenten o no con isleta central.</p>
		Las señales	<p>Permitirán la localización del paso peatonal, indicarán el momento y duración de cruce para peatones. Dentro de esta fase habrá una señal sonora para avisar del fin de ciclo del paso con tiempo para alcanzar la acera o isleta con seguridad. La fase de intermitencia tendrá una duración mínima, que permita a una persona situada en el centro de la calzada en el momento de su inicio alcanzar una acera o isleta antes de su final. El semáforo podrá disponer de pantalla indicadora de los segundos restantes para el fin del ciclo de paso.</p>
			<p>El pulsador para accionar el cambio de luz en los semáforos manuales se situará a una altura de 0,90 a 1,20 m.</p>
			<p>En el caso de existir semáforo para regular el paso de peatones, éste dispondrá de señal sonora.</p> <p>La emisión sonora de los semáforos cumple una doble función para las personas con problemas visuales: avisar al usuario de cuando puede cruzar, y servir de referencia para alcanzar la acera opuesta.</p> <p>Los emisores se orientarán hacia el otro lado de la calzada.</p> <p><u>Se recomienda que:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– El dispositivo de emisión sonora se colocará a una altura entre 0.90 y 1.20 m. del semáforo y se accionará a voluntad del usuario mediante un sistema de accionamiento a distancia que el usuario llevará consigo y que él mismo activará cuando se encuentre junto al semáforo. Al finalizar el ciclo del semáforo el dispositivo dejará de emitir la señal sonora.</li> <li>– Se realice un mantenimiento periódico de los dispositivos sonoros para que cumplan su función.</li> </ul>
			<p>La emisión sonora consistirá en una señal acústica de características y tono agradables, desestimándose además de sonidos con tonos estridentes y molestos, aquellos que imiten sonidos que se den tanto en la ciudad como en la naturaleza (como por ejemplo sonidos de trinos de pájaros) que en ciertas ocasiones puedan inducir a error.</p> <p>El volumen de la emisión sonora que emite el semáforo se regulará mediante sensores que regulan la intensidad del sonido emitido con respecto al ruido ambiental en cada momento.</p>

CONCEPTOS			NORMATIVA EN MATERIA DE URBANISMO (23)	
			ESTATAL	PAÍS VASCO
Cruces entre itinerarios peatonales e itinerarios vehiculares	Semáforos peatonales	Ciclos de paso	Los cálculos para establecerlos, suponiendo una velocidad de paso peatonal de 50 cm/seg.	La regulación deberá ser como máximo 0,70 m/seg., destinando parte de este tiempo al previo del semáforo en rojo mediante intermitencia con al menos 5 segundos de duración.
Urbanización de frentes de parcela	Requerimientos		Marcan el límite de parcela con la vía pública, no pudiendo invadir el itinerario peatonal accesible ni a nivel del suelo, ni en altura. Caso de diferencia de rasantes entre espacio público urbanizado y parcela, el desnivel deberá ser resuelto dentro de los límites de la parcela, quedando prohibida la alteración del nivel y pendiente longitudinal de la acera para adaptarse a las rasantes de la nueva edificación. Garantiza la continuidad del itinerario peatonal accesible al discurrir por el frente de las parcelas adyacentes, evitando escalones, resaltes y planos inclinados, rampas que pudieran invadir o alterar el nivel, la pendiente longitudinal u otras condiciones, características o dimensiones del mismo.	
Mobiliario urbano	Requerimientos		Conjunto de elementos existentes en los espacios públicos urbanizados y áreas de uso peatonal, cuya modificación o traslado no genera alteraciones sustanciales. Se diseñarán y ubicarán para que puedan ser utilizados de forma autónoma y segura por todas las personas.	Se entiende por mobiliario urbano, el conjunto de objetos a colocar en los espacios exteriores, superpuestos o adosados a los elementos de urbanización, de modo que su modificación o traslado no genere modificaciones substanciales: semáforos, señales, paneles informativos, carteles, cabinas telefónicas, fuentes públicas, servicios higiénicos, papeleras, marquesinas, asientos y cualquier otro de análoga naturaleza, tanto los que se sitúen de forma eventual como permanente.
	Instalación		Fija o eventual no invadirá el itinerario peatonal accesible. Se dispondrán preferentemente alineados junto a la banda exterior de la acera, y a una distancia $\geq 0,40$ m del límite entre el bordillo y la calzada.	Cualquier elemento de mobiliario urbano que se instale de forma eventual o permanente en los espacios libres de uso público, se dispondrá de forma que no interfiera la accesibilidad. Aquellos elementos de uso público, que se instalen, como cabinas u hornacinas telefónicas, fuentes, bancos, cajeros, marquesinas, mostradores, expositores externos, kioscos de revistas u otros análogos se diseñarán y ubicarán de forma que puedan ser utilizados por personas con dificultad en la accesibilidad. Aquellos elementos fijos o móviles salientes de fachada o que interfieran un itinerario o espacio peatonal tales como, marquesinas, quioscos, toldos, señales u otros análogos, se instalarán de forma que su borde inferior supere la altura de 2,20 m. El mobiliario urbano se dispondrá o colocará alineado en el sentido longitudinal del itinerario peatonal.

CONCEPTOS		NORMATIVA EN MATERIA DE URBANISMO (24)	
		ESTATAL	PAÍS VASCO
Mobiliario urbano	Instalación (continuación)		<p>En caso de aceras, en el borde exterior, nunca junto a la fachada y en todos los casos sin reducir la anchura libre del itinerario peatonal a menos de 2,00 m. y no menos de 1,50 m. en las aceras de urbanizaciones de densidad igual o inferior a 12 viviendas/hectárea.</p> <p>No se situarán invadiendo el vado y el paso de peatones, ni en los cruces de calle en toda la superficie común a la intersección de itinerarios peatonales, recomendándose situarlos en los límites laterales de los pasos peatonales con una doble finalidad, por un lado que delimiten la anchura y luz libre del paso peatonal y por otro que sirvan de protección contra la invasión del mismo por vehículos.</p> <p>Las actividades eventuales o permanentes instaladas en los espacios libres de uso público o junto a los itinerarios peatonales, tales como kioscos, puestos de venta o exposición, terrazas en hostelería, u otros similares no interferirán nunca el itinerario peatonal y deberán de ser diseñadas teniendo en cuenta su accesibilidad.</p>
	Diseño	<p>Asegurar su detección a una altura <math>\geq 0,15</math> m medidos desde el nivel del suelo. Los elementos no presentarán salientes de más de 10 cm. Inexistencia de cantos vivos en cualquiera de las piezas que los conforma.</p> <p>Los elementos salientes adosados a la fachada deberán ubicarse a una altura <math>\geq 2,20</math> m.</p>	<p>Aquellos elementos de uso público, que se instalen, como cabinas u hornacinas telefónicas, fuentes, bancos, cajeros, marquesinas, mostradores, expositores externos, kioscos de revistas u otros análogos se diseñarán y ubicarán de forma que puedan ser utilizados por personas con dificultad en la accesibilidad.</p> <p>Cualquier elemento fijo o móvil situado a una altura inferior a 2,20 m. se prolongará hasta el suelo con toda la mayor proyección en planta.</p> <p>Las actividades eventuales o permanentes instaladas en los espacios libres de uso público o junto a los itinerarios peatonales, tales como kioscos, puestos de venta o exposición, terrazas en hostelería, u otros similares no interferirán nunca el itinerario peatonal y deberán de ser diseñadas teniendo en cuenta su accesibilidad.</p>
	Señalización	<p>Todo elemento vertical transparente será señalizado según los criterios establecidos en <i>"Señalización y comunicación sensorial-Condiciónes generales de la señalización y comunicación sensorial"</i>.</p>	<p>Todo elemento transparente, dispondrá de dos bandas señalizadoras horizontales de una anchura de 20 cm. colocadas a una altura de 1,50 m. y 0,90 m. medido desde su borde inferior hasta el suelo, para hacerlo perceptible a las personas con deficiencias visuales.</p>

CONCEPTOS			NORMATIVA EN MATERIA DE URBANISMO (25)	
			ESTATAL	PAÍS VASCO
Mobiliario urbano	Bancos	Diseño	Ergonómico, con una profundidad de asiento entre 0,40 y 0,45 m y una altura comprendida entre 0,40 m y 0,45 m. Con respaldo de altura $\geq$ 0,40 m y reposabrazos en ambos extremos. A lo largo de su parte frontal y en toda su longitud se dispondrá de una franja libre de obstáculos de 0,60 m de ancho, que no invadirá el itinerario peatonal accesible. Como mínimo uno de los laterales dispondrá de un área libre de obstáculos donde pueda inscribirse un círculo de $\varnothing$ 1,50 m que en ningún caso coincidirá con el itinerario peatonal accesible.	Los bancos de los espacios libres de uso público, tendrán el asiento situado a una altura comprendida entre 40 y 50 cm, disponiendo de respaldo y reposabrazos, estos a una altura de entre 20 y 25 cm sobre el nivel del asiento.
		Disposición	De estos bancos accesibles en las áreas peatonales será, como mínimo, de una unidad por cada agrupación y, en todo caso, de una unidad de cada cinco bancos o fracción.	Cuando se pongan varios se instalarán a una distancia máxima uno de otro de 50 m., se permitirá la utilización de otros tipos de banco siempre que sea de manera complementaria a los anteriores, ajustándose a las condiciones ergonómicas que faciliten el levantarse y sentarse.
	Fuentes de agua potable	Diseño	a) Disponer de, al menos, un grifo situado a una altura comprendida entre 0,80 m y 0,90 m. El mecanismo de accionamiento del grifo será de fácil manejo. b) Contar con un área de utilización en la que pueda inscribirse un círculo de 1,50 m de diámetro libre de obstáculos. c) Impedir la acumulación de agua. Cuando se utilicen rejillas, estas responderán a los criterios establecidos en <i>"Elementos de urbanización-Rejillas, alcorques y tapas de instalación"</i> .	No habrá cambios de nivel que impidan el acercamiento a cualquier persona usuaria. Cuando se instalen rejillas de desagüe estas serán antideslizantes en seco y en mojado y tendrán una apertura máxima de 2,5 x 2,5 cm. diseñándose de forma que sea difícil que se atasquen. Si el accionamiento es manual estará situado como máximo a 90 cm. y será manejable para personas con dificultades de manipulación.
	Papeleras y Contenedores para depósito y recogida de residuos.	Requerimientos	Accesibles en cuanto a diseño y ubicación.	Estas bocas se instalarán a una altura de 90 cm., sin obstáculos o bordes que sobresalgan del paramento donde se sitúen o dificulten su acceso y uso.
		Enterrados	La altura de la boca estará situada entre 0,70 m y 0,90 m. No habrá cambios de nivel en el pavimento circundante.	
		No enterrados	En contenedores no enterrados, la parte inferior de la boca estará situada a una altura $\leq$ 1,40 m. Los elementos manipulables se situarán a una altura inferior a 0,90 m.	
		Ubicación	Los contenedores, de uso público o privado, deberán disponer de un espacio fijo de ubicación. Dicha ubicación permitirá el acceso a estos contenedores desde el itinerario peatonal accesible que en ningún caso quedará invadido por el área destinada a su manipulación.	

CONCEPTOS		NORMATIVA EN MATERIA DE URBANISMO (26)		
		ESTATAL	PAÍS VASCO	
Mobiliario urbano	Bolardos	Los instalados en las áreas de uso peatonal tendrán una altura entre 0,75 y 0,90 m, un ancho o $\varnothing \geq 10$ cm y un diseño redondeado y sin aristas. De color que contraste con el pavimento en toda la pieza o, como mínimo en su tramo superior, asegurando su visibilidad en horas nocturnas. Se ubicarán de forma alineada, no invadirán el itinerario peatonal accesible ni reducirán su anchura en los cruces u otros puntos del recorrido.	Los bolardos o mojones que se coloquen en los espacios libres de uso público, serán visibles por su volumen y color y no serán susceptibles de enganche.	
	Barandillas (elementos de protección al peatón)	Colocación	Para evitar el riesgo de caídas junto a los desniveles con una diferencia de cota de más de 0,55 m. Estables, rígidas y fuertemente fijadas.	
		Altura	$\geq 0,90$ m, cuando la diferencia de cota que protejan sea $< 6$ m, y de 1,10 m en los demás casos. La altura se medirá verticalmente desde el nivel del suelo. En las escaleras, la altura de las barandillas se medirá desde la línea inclinada definida por los vértices de los peldaños hasta el límite superior de las mismas.	
		No escalables	No dispondrán de puntos de apoyo entre los 0,20 m y 0,70 m de altura.	
		Aberturas y espacios libres	Entre elementos verticales $\leq 10$ cm	
	Pasamanos (elementos de protección al peatón)	Sección	Diseño ergonómico con ancho de agarre entre $\varnothing 4,5$ cm y 5 cm. No cantos vivos.	El diseño será anatómico con una forma que permita adaptarse a la mano, recomendándose una sección circular equivalente entre 4 y 5 cm. de diámetro. Estarán rematados de forma que eviten los enganches. Su color será contrastado con el resto de los elementos de rampas y escaleras.
		Sujeción	Firme y no deberá interferir el paso continuo de la mano en todo su desarrollo. distancia de paramento vertical $\geq 4$ cm.	La fijación será firme por la parte inferior del pasamanos, sin obstáculos para asirlo por lo que estará separado como mínimo 4 cm. respecto a cualquier otro elemento en la parte interior medido en el plano horizontal y 10 cm. como mínimo de separación con cualquier obstáculo por encima medido en el plano vertical. No se colocará encastrado.

CONCEPTOS			NORMATIVA EN MATERIA DE URBANISMO (27)	
			ESTATAL	PAÍS VASCO
Mobiliario urbano	Pasamanos (elementos de protección al peatón)	Altura	Se instalarán pasamanos dobles, la altura en el pasamano superior entre 0,95 y 1,05 m, y en el inferior entre 0,65 y 0,75 m. En las rampas, la altura de los pasamanos se medirá desde cualquier punto del plano inclinado, y en las escaleras, se medirá desde la línea inclinada definida por los vértices de los peldaños hasta el límite superior de las mismas.	Pasamanos: Deberán poseer unas dimensiones determinadas que permitan ser agarrados firmemente por una sola mano, estarán colocados a una altura aproximada de 0,90 m. y se dispondrán sin obstáculos ni para la mano que se desliza ni para el brazo. Los pasamanos serán dobles y se colocarán a una altura, desde el bocel en el caso de escaleras, de 100 5 cm. el superior, y de 705 cm. el inferior. Los pasamanos se prolongarán 45cm. en los extremos de los tramos de escaleras y rampas, como indicación de percepción manual que advierta del comienzo y final de los mismos, siempre y cuando no se produzcan invasiones transversales de itinerarios peatonales prioritarios, garantizando la cobertura de todo el tramo de escalera o rampa.
		Doble central	Cuando una rampa o escalera fija tenga un ancho > 4,00 m, dispondrá de un pasamano doble central.	
	Vallas (elementos de protección al peatón)	Obras	Utilizadas en la señalización y protección de las áreas de uso peatonal serán estables y ocuparán todo el espacio a proteger de forma continua. <u>Altura:</u> ≥ 0,90 m y sus bases de apoyo no podrán invadir el itinerario peatonal accesible. <u>Color:</u> contrastará con el entorno y facilitará su identificación, disponiendo de una baliza luminosa que permita identificarlas en las horas nocturnas.	
	Elementos de señalización e iluminación	Ubicación	Junto a la banda exterior de la acera y se agruparán en el menor número de soportes.	
		Altura	Cuando el ancho libre de paso no permita la instalación de elementos de señalización e iluminación junto al itinerario peatonal accesible, estos podrán estar adosados en fachada quedando el borde inferior a una altura ≥ 2,20 m	
Otros elementos	En áreas de uso peatonal	Si requieran manipulación, deberán ser accesibles a todas las personas	<u>Teléfono adaptado para personas con dificultades en la comunicación:</u> Los servicios de telefonía adaptados para personas con dificultades en la comunicación objeto de la reserva, incorporarán:  a) <u>Teléfono accesible para el uso de personas con movilidad reducida:</u> 1.- Los teléfonos de uso público que se instalen aislados serán accesibles para el uso de personas con movilidad reducida. Cuando haya agrupación de elementos, se reservará un aparato de teléfono por cada 10 ó fracción.	

CONCEPTOS			NORMATIVA EN MATERIA DE URBANISMO (28)	
			ESTATAL	PAÍS VASCO
Mobiliario urbano	Otros elementos	En áreas de uso peatonal (continuación)		<p>2.- En los teléfonos de uso público destinados a la utilización por personas con movilidad reducida se instalarán tanto los aparatos como los diales, monederos y tarjeteros a una altura de 0,90 m.</p> <p>3.- Los diales serán de teclado manejables para personas con problemas en la manipulación y la numeración bien visible, por tamaño y contraste.</p> <p>4.- Se colocará repisa, para apoyo de personas y utensilios, colocada a una altura de 0,80 m. dejando un espacio libre debajo de 0,70 m. de altura.</p> <p>5.- Estos teléfonos se instalarán en espacios fácilmente localizables y accesibles debiéndose permitir un radio de giro, en el lado frontal al de utilización, de 1,80 m. libre de obstáculos.</p> <p>6.- En caso de baterías de teléfonos, los teléfonos accesibles para el uso de personas con movilidad reducida no se colocarán en los extremos y estos deberán prolongarse hasta el suelo al menos los laterales del primero y último.</p> <p><u>b) Teléfono adaptado para personas con dificultades en la comunicación.</u></p> <p>1.- La localización y las características técnicas y de interacción de dicho teléfono se ajustarán a lo establecido en los apartados de "Señalización y comunicación sensorial (visual y acústica)", "Sistemas de información", y "Comunicación interactiva".</p> <p>2.- Se reservará un aparato de teléfono adaptado para el uso de personas con dificultades en la comunicación por cada 10 ó fracción de los que se instalen en el edificio o local.</p> <p>Además incorporarán las siguientes características :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-Amplificador de sonido, Fax, y Teléfono de texto.</li> <li>- Los diales serán de teclado grande y dispondrán de caracteres en altorrelieve bien legibles por su tamaño, y con un buen contraste con el resto del aparato.</li> <li>- La pantalla o display tendrá las medidas adecuadas que permita que la información en ella ofrecida cumpla las condiciones especificadas en el punto de "Señalización visual".</li> </ul> <p>Cuando se instalen locutorios además de los aparatos reservados para personas con movilidad reducida se reservará un aparato de teléfono adaptado para personas con dificultades en la comunicación por cada 10 o fracción.</p>

CONCEPTOS			NORMATIVA EN MATERIA DE URBANISMO (29)	
			ESTATAL	PAÍS VASCO
Mobiliario urbano	Otros elementos	En áreas de uso peatonal (continuación)		<p><u>Máquinas expendedoras:</u> En el caso de máquinas expendedoras con instrucciones de uso, estas se incorporarán con el Sistema Braille, altorrelieve y macrocaracteres para poder ser utilizadas de manera autónoma por personas con problemas visuales, excepto máquinas expendedoras de tickets de aparcamiento. Se recomienda que dichas máquinas dispongan de un dispositivo de información sonora. Los diales y monederos se situarán a una altura de 90 cm. La recogida de los billetes ó productos expandidos será accesible para personas con problemas de movilidad y/o manipulación, y estarán situados a una altura de 70 cm.</p>
	Elementos vinculados a actividades comerciales	Áreas de uso peatonal	Accesibles a todas las personas. No invadirán o alterarán el itinerario peatonal accesible.	
			La superficie ocupada por las terrazas de bares y similares, deberá ser detectable, evitando cualquier elemento o situación que pueda generar un peligro a las personas con discapacidad visual. El diseño y ubicación de los elementos de estas instalaciones permitirán su uso por parte de todas las personas. Los toldos, sombrillas y elementos voladizos similares estarán a una altura $\geq 2,20$ m y los paramentos verticales transparentes estarán señalizados según “ <i>Características de la señalización visual y acústica</i> ”.	
			Kioscos y puestos comerciales, que ofrezcan mostradores de atención al público dispondrán de un espacio $\geq 0,80$ m de ancho que contará con una altura entre 0,70 m y 0,75 m, y un espacio libre inferior al plano de trabajo que permita la aproximación de una persona en silla de ruedas.	Los mostradores y ventanillas de atención al público que se instalen en los espacios libres, estarán a una altura máxima de 1,10 m. y contarán con un tramo de 1,20 m. de longitud mínima, a una altura de 0,80 m., y un hueco en su parte inferior libre de obstáculos de 0,70 m. de alto y 0,50 m. de profundidad.
Cabinas de aseo público accesibles	Ubicación y dotación	<p><u>En áreas de uso peatonal:</u> Cuando se instalen, de forma permanente o temporal, como mínimo una de cada diez o fracción deberá ser accesible. <u>Itinerario peatonal accesible:</u> Comunicadas con itinerarios peatonales accesibles. En el exterior tendrán un espacio libre de obstáculos en el que se pueda inscribir un círculo de 1,50 m delante de la puerta de acceso; este, no coincidirá con el itinerario peatonal accesible, ni con el área barrida por la apertura de la puerta de la cabina</p>	<p>Quando se instalen aseos públicos aislados en los espacios libres de edificación serán accesibles para el uso, de forma autónoma, de personas con movilidad reducida. Quando haya agrupación de elementos, se reservará un elemento para cada sexo, por cada 10 ó fracción.</p>	

CONCEPTOS			NORMATIVA EN MATERIA DE URBANISMO (30)	
			ESTATAL	PAÍS VASCO
Mobiliario urbano	Cabinas de aseo público accesibles	Acceso	Estará nivelado con el itinerario peatonal accesible y no dispondrá de resaltes o escalones. La puerta de acceso será abatible hacia el exterior, o corredera y tendrá una anchura libre de paso $\geq 0,80$ m.	
		Mecanismo	<u>De cierre de la puerta:</u> será de fácil manejo y posibilitará su apertura desde el exterior en caso de emergencia. <u>De accionamiento de lavabos y duchas:</u> serán pulsadores o palancas de fácil manejo. Tanto los grifos como demás mecanismos y elementos manipulables de la cabina de aseo estarán ubicados a una altura máxima de 0,95 m.	Cuando en los aseos exista apertura automática dispondrá de señal luminosa y sonora de aviso.
		Interior de cabina	Junto a la puerta, habrá un espacio libre de obstáculos que permita inscribir un círculo de 1,50 m. La altura mínima en el interior de la cabina será de 2,20 m.	En los espacios destinados a la distribución de los aseos se podrá inscribir un círculo libre de obstáculos de 1,80 m. de diámetro. La anchura mínima de paso en las puertas, tanto en los espacios destinados a distribución como en la cabina de inodoro adaptado será de 0,90 m. Las hojas tendrán en ambas caras, un zócalo protector hasta una altura mínima de 30 cm., cubriendo todo el ancho de la puerta, y su apertura nunca será hacia el interior. Se adecuarán las condiciones de iluminación, contraste cromático y rotulación a las condiciones descritas en "Señalización y comunicación sensorial (Visual y acústica)"
		Contenido	<u>Un lavabo</u> con un espacio libre inferior que permita la aproximación de una persona en silla de ruedas y su cara superior estará a una altura máxima de 0,85 m. <u>El inodoro</u> tendrá el asiento a una altura entre 0,45 m y 0,50 m y dispondrá de un espacio lateral de 0,80 m de ancho para la transferencia desde una silla de ruedas. <u>Una barra de apoyo fija</u> en la lateral del inodoro junto a la pared <u>Una barra de apoyo abatible</u> junto al espacio lateral de transferencia. Las barras de apoyo se situarán a una altura entre 0,70 m y 0,75 m, y tendrán una longitud $\geq$ de 0,70m. <u>Si disponen de ducha</u> , su área de utilización deberá estar nivelada con el pavimento circundante. Dispondrá de un asiento de 0,40 m x 0,40 m, ubicado a una altura entre 0,45 m y 0,50 m. El asiento tendrá un espacio lateral de 0,80 m de ancho para la transferencia desde una silla de ruedas. <u>De accionamiento de duchas:</u> serán pulsadores o palancas de fácil manejo. Tanto los grifos como demás mecanismos y elementos manipulables de la cabina de aseo estarán ubicados a una altura máxima de 0,95 m.	Cuando se instalen baterías de urinarios al menos uno se colocará a 45 cm. del suelo sin pedestales ni resaltes.  <u>Características de la cabina del inodoro adaptado:</u> 1.- Se señalizará la cabina del inodoro adaptado a personas con movilidad reducida con el signo internacional de accesibilidad colocado en la puerta. 2.- Se instalará un sistema de alarma a una altura del suelo de 0,40 m., tipo cordón o similar. 3.- Si la apertura de la cabina está condicionada a la introducción de monedas, se regulará según el apartado "Mobiliario urbano-Otros elementos-Máquinas expendedoras". 4.- La cabina del inodoro adaptado a personas con movilidad reducida tendrá unas dimensiones tales que pueda inscribirse un círculo libre de obstáculos desde el suelo hasta 0,70 m. de altura de 1,50 m. de diámetro, recomendándose 1,80 m. 5.- En el interior de esta cabina se instalará al menos un lavabo sin

CONCEPTOS			NORMATIVA EN MATERIA DE URBANISMO (31)	
			ESTATAL	PAÍS VASCO
Mobiliario urbano	Cabinas de aseo público accesibles	Contenido (continuación)		<p>pedestal colocado a una altura de 0.80m., y con grifo de tipo monomando o automático.</p> <p>6.- El pavimento será antideslizante, en seco y en mojado, además cuando se instale el sistema de autolimpieza, deberá tenerse en cuenta que el sistema instalado incorpore el secado de los diversos elementos y sobre todo el del pavimento de manera que no permanezcan humedades o restos de agua que puedan derivar en patinazos, resbalones y caídas de las personas.</p> <p>7.- Cuando existan sumideros estos estarán enrasados con el pavimento y serán antideslizantes en seco y en mojado, las ranuras de las rejillas tendrán una luz libre máxima de 1 cm. x 1 cm.</p> <p>8.- Los espejos tendrán el borde inferior a una altura no superior a 90 cm., colocándose con un ligero desplome, a fin de posibilitar la visión de los planos inferiores.</p> <p>9.- Las perchas, toalleros, repisas u otros elementos análogos que se instalen en el aseo al menos uno de cada elemento se colocarán a una altura comprendida entre 0.90 y 1.20 m.</p> <p>10.- Las tuberías de agua caliente estarán protegidas y aisladas térmicamente.</p> <p><u>Características del inodoro y su instalación:</u></p> <p>1.- Estará situado a una altura comprendida entre 45 y 50 cm. y su borde exterior quedará como mínimo a 70 cm. de la pared, dejando en al menos uno de sus laterales un espacio libre de 80 cm. para la traslación, recomendándose la posibilidad de traslación por ambos lados.</p> <p>2.- El asiento del inodoro se instalará a una altura comprendida entre 45 y 50 cm. Para facilitar las transferencias se dispondrán, en ambos laterales del inodoro, barras rígidas, al menos una abatible sobre la pared, la del lado de acceso, sólidamente ancladas a una altura de 805 cm, con una longitud entre 90 y 80 cm.</p> <p>3.- La distancia de las barras al eje del inodoro será de 30 a 35 cm.</p> <p>4.- El pulsador del sistema de descarga que se instale será accionable por personas con problemas de manipulación y/o alcance. Se evitarán pulsadores sobresalientes de palanca en el plano vertical cuando no exista apoyo dorsal que los proteja con el fin de evitar accidentes en las personas con problemas de estabilidad.</p> <p>5.- Las cabinas de inodoros no fijas o transportables cumplirán estas condiciones de accesibilidad.</p>

CONCEPTOS			NORMATIVA EN MATERIA DE URBANISMO (32)	
			ESTATAL	PAÍS VASCO
Elementos vinculados al transporte	Plazas de aparcamiento reservadas para personas con movilidad reducida	Requerimientos	Los principales centros de actividad de las ciudades deberán disponerlas.	
		Nº de plazas	Mínimo una de cada cuarenta plazas o fracción, independientemente de las plazas destinadas a residencia o lugares de trabajo.	En todas las zonas de estacionamiento de vehículos ligeros situadas en vías o espacios libres de edificación, se reservarán permanentemente como mínimo una plaza por cada 40 ó fracción para vehículos que transporten personas con movilidad reducida.
		Ubicación	Lo más próxima a los puntos de cruce entre los itinerarios peatonales accesibles y los itinerarios vehiculares, garantizando el acceso de forma autónoma y segura. Aquellas plazas que no cumplan con el requisito anterior deberán incorporar un vado que cumpla con lo establecido en "Cruces entre itinerarios peatonales e itinerarios vehiculares -Vados peatonales", para permitir el acceso al itinerario peatonal accesible desde la zona de transferencia de la plaza.	<p>Estas plazas reservadas se situarán cerca de los itinerarios peatonales y de los accesos a edificios y servicios públicos de la zona.</p> <p>En las zonas de estacionamiento de vehículos situados en las vías públicas la reserva se ejecutará de forma que entre dos plazas reservadas el recorrido por un itinerario peatonal no supere los 250 m.</p> <p>Se garantizará la incorporación del usuario de silla de ruedas de la plaza reservada del aparcamiento al itinerario peatonal o acera, evitándose situaciones de riesgo para los usuarios y potenciándose la colocación de la reserva colindante a los pasos de peatones.</p> <p>En el caso de que se realice la reserva de aparcamiento próxima a los pasos peatonales, se dejará libre de obstáculos y de aparcamiento una distancia de 2 m. desde el paso de peatones a la plaza o plazas reservadas, con el fin de ampliar el control visual del paso de peatones a la persona que pueda hacer uso de la plaza reservada.</p>

CONCEPTOS			NORMATIVA EN MATERIA DE URBANISMO (33)	
			ESTATAL	PAÍS VASCO
Elementos vinculados al transporte	Plazas de aparcamiento reservadas para personas con movilidad reducida	Dimensiones	Mínima de 2,20 x 5,00 m y dispondrán de una zona de aproximación y transferencia lateral de una longitud igual a la de la plaza y un ancho $\geq 1,50$ m, tanto las plazas dispuestas en perpendicular, como en diagonal a la acera. Entre dos plazas contiguas se permitirán zonas de transferencia lateral compartidas manteniendo las dimensiones mínimas descritas anteriormente. Las plazas dispuestas en línea tendrán una dimensión mínima de 2,20 x 5,00 m y dispondrán de una zona de aproximación y transferencia posterior de una anchura igual a la de la plaza y una longitud mínima de 1,50 m.	Las dimensiones mínimas de las plazas reservadas serán en general de 6,00 m. de largo por 3,60 m. de ancho.  En aparcamientos en batería cuando por razones de dificultades en la circulación rodada o peatonal no sea posible adoptar el largo de 6,00 m. se podrá reducir hasta 5,00 m. no siendo el ancho de la plaza reservada menor de la indicada.  En aparcamientos en línea cuando por razones de dificultades en la circulación rodada no sea posible adoptar la anchura de 3,60 m. se ajustará a la existente para el resto de las plazas no siendo el largo de la plaza reservada menor de la indicada, en estos casos se colocarán colindantes a los pasos de peatones.
		Señalización	Estarán señalizadas horizontal y verticalmente con el Símbolo Internacional de Accesibilidad, cumpliendo lo establecido en “Señalización y comunicación sensorial- visual y acústica- Símbolo Internacional de Accesibilidad “.	Se señalarán de forma bien visibles, con el símbolo internacional de accesibilidad tanto en el plano vertical como en el horizontal. Además se señalará también la prohibición de aparcar para el resto de los vehículos. La señalización en horizontal deberá ser antideslizante.
	Paradas y marquesinas de espera del transporte público	Ubicación	Próximas al itinerario peatonal accesible, conectadas a éste de forma accesible y sin invadirlo, y cumplirán las características del Real Decreto 1544/2007, de 23 de noviembre.	Se instalarán de forma que en uno de sus laterales y en la zona de espera y andén exista una franja libre de obstáculos con una anchura libre de 1.80m.  Si se dispone de asientos cumplirán las alturas establecidas anteriormente.  Toda parada de autobús estará cercana a un vado peatonal.  Si la parada de autobuses se realiza sacando una plataforma desde la acera, esta tendrá el mismo pavimento y características que la acera pudiendo tener el bordillo a una altura de 20 cm., disminuyendo así la diferencia de altura entre el pavimento y el autobús.  Las marquesinas cumplirán que todo elemento transparente, dispondrá de dos bandas señalizadoras horizontales de una anchura de 20 cm. colocadas a una altura de 1,50 m. y 0,90 m. medido desde su borde inferior hasta el suelo, para hacerlo perceptible a las personas con deficiencias visuales.

CONCEPTOS			NORMATIVA EN MATERIA DE URBANISMO (34)	
			ESTATAL	PAÍS VASCO
Elementos vinculados al transporte	Entradas y salidas de vehículos	Itinerario peatonal accesible	Ningún elemento relacionado con las entradas y salidas de vehículos podrá invadir el espacio del itinerario peatonal accesible, y además cumplirá <i>“Elementos de urbanización-Vados vehiculares”</i> y <i>“Señalización y comunicación sensorial-Aplicaciones reguladas de la señalización visual y acústica”</i> .	
	Carriles reservados al tránsito de bicicletas	Trazado	Propio, en los espacios públicos urbanizados, debidamente señalizado y diferenciado del itinerario peatonal.	
			Respetará el itinerario peatonal accesible en todos los elementos que conforman su cruce con el itinerario vehicular.	
		Ubicación	Lo más próximos posible al límite exterior de la acera, evitando su cruce con los itinerarios de paso peatonal a nivel de acera, y manteniendo siempre la prioridad del paso peatonal. Los que discurran sobre la acera, no invadirán en ningún momento el itinerario peatonal accesible ni interrumpirán la conexión de acceso desde este a los elementos de mobiliario urbano o instalaciones a disposición de las personas.	
Obras e intervenciones en la Vía Pública	Requerimientos		Deberán garantizar las condiciones generales de accesibilidad y seguridad de las personas en los itinerarios peatonales.	<p>Los elementos provisionales que impliquen peligro o limiten la accesibilidad de un espacio libre de uso público, tales como andamiajes, zanjas o cualquier otro tipo de obra en los espacios libres de uso público, deberán señalizarse y protegerse de manera que garanticen la seguridad física de las personas.</p> <p>Todo itinerario peatonal que provisionalmente quede limitada su accesibilidad garantizará un paso mínimo libre de obstáculos de 1,50 m., en el caso de que la acera tenga un ancho inferior el paso será igual a esta.</p> <p>Los contenedores se situarán fuera de los itinerarios peatonales. En cualquiera de los casos se controlará el material contenido para evitar que este sobresalga de la vertical de los límites del contenedor</p>

CONCEPTOS		NORMATIVA EN MATERIA DE URBANISMO (35)	
		ESTATAL	PAÍS VASCO
Obras e intervenciones en la Vía Pública	Señalización	Con balizas lumínicas, cuando el itinerario peatonal accesible discurra por debajo de un andamio. Al inicio y final del vallado y cada 50 m o fracción. Señalización luminosa de advertencia de destellos anaranjados o rojizos. Iluminación en todo el recorrido del itinerario peatonal de la zona de obras.	Los elementos de protección estarán dotados de luces rojas que permanecerán encendidas para horarios de insuficiente iluminación natural, de manera que puedan ser advertidos con antelación por personas de movilidad reducida.  Aquellos elementos de andamiaje que se arriostren con elementos de altura inferior a 2,20 m. deberán ser señalizados y protegidos adecuadamente hasta el suelo, en longitudinal al itinerario, para facilitar la accesibilidad a las personas con dificultades en la visión.  Los que no posean formas ortoédricas deberán adoptarlas adosando elementos de protección desde el suelo hasta el borde superior del contenedor, u otra solución de manera que las personas invidentes puedan detectarlos en su deambular.
	Itinerario peatonal accesible alternativo	Cuando las características, condiciones o dimensiones del andamio o valla de protección de las obras no permitan mantener el itinerario peatonal accesible, estará debidamente señalizado, garantizará la continuidad en los encuentros entre éste y el itinerario peatonal habitual, no aceptándose la existencia de resaltes.	
		Los cambios de nivel, serán salvados por planos inclinados o rampas con una pendiente máxima del 10%, cumpliendo en todo caso con lo establecido en " <i>Elementos de urbanización-Rampas</i> ".	
	Delimitaciones	Las zonas de obras quedarán delimitadas con elementos estables, rígidos sin cantos vivos y fácilmente detectables.	La protección se realizará mediante vallas estables y continuas, que no tengan cantos vivos, no sean autodeslizantes y con resistencia al vuelco disponiéndose las mismas de manera que ocupen todo el perímetro de los acopios de materiales, zanjas, calcatas u otras obras análogas y separadas de ellas al menos 50 cm, contados desde la parte más saliente. En ningún caso se permitirá la sustitución de las vallas por cuerdas, cables, mallas o similares.
	Andamios o vallas	Dispondrán de una guía o elemento horizontal inferior que pueda ser detectada por las personas con discapacidad visual y un pasamano continuo instalado a 0,90 m de altura.	

CONCEPTOS		NORMATIVA EN MATERIA DE URBANISMO (36)	
		ESTATAL	PAÍS VASCO
Obras e intervenciones en la Vía Pública	Elementos de acceso y cierre de la obra	No invadirán el itinerario peatonal accesible. Se evitarán elementos que sobresalgan de las estructuras; en caso de su existencia se protegerán con materiales seguros y de color contrastado, desde el suelo hasta una altura de 2,20 m	
	Itinerarios peatonales	Se señalarán mediante el uso de una franja de pavimento táctil indicador, siguiendo los parámetros establecidos en <i>"Señalización y comunicación sensorial -Aplicaciones del pavimento táctil indicador"</i> .	
Señalización y comunicación sensorial	Requerimientos	Todo sistema de señalización y comunicación que contenga elementos visuales, sonoros o táctiles, a disposición de las personas en los espacios públicos urbanizados, deberá incorporar los criterios de diseño para todos a fin de garantizar el acceso a la información y comunicación básica y esencial a todas las personas.	Se entiende por sistemas de señalización aquellos sistemas visuales, táctiles y sonoros que tienen como función señalar una información de utilidad para las personas. Se señalará la información posicional, direccional y de emergencia más importante y de mayor interés.  Para la homologación de los diferentes sistemas de señalización, se recabará un informe de la Delegación Territorial de la Organización Nacional de Ciegos (O.N.C.E.) en el País Vasco, en el que se indique su idoneidad.
Señalización y comunicación sensorial (Visual y acústica)	Itinerario peatonal accesible	Las personas tendrán acceso a la información necesaria para orientarse durante el recorrido y poder localizar los distintos espacios y equipamientos de interés. La información se comunicará de forma analógica a través de un sistema de señales, rótulos e indicadores, distribuidos de manera sistematizada en el área de uso peatonal, instalados y diseñados para garantizar una fácil lectura.	

CONCEPTOS		NORMATIVA EN MATERIA DE URBANISMO (37)	
		ESTATAL	PAÍS VASCO
Señalización y comunicación sensorial (Visual y acústica)	Diseño	<p>Información del rótulo, carteles y plafones, concisa, básica y con símbolos sencillos.</p> <p><u>Letras:</u> fuentes tipo Sans Serif.</p> <p><u>Tamaño:</u> Ver "Anejo I"</p> <p>El rótulo contrastará cromáticamente con el paramento sobre el que esté ubicado. Los caracteres o pictogramas contrastarán con el fondo. Color de base liso y el material utilizado no producirá reflejos.</p>	<p>Se entiende por <u>indicadores</u>, todo tipo de elementos como rótulos, pictogramas, planos, carteles y otros de análoga naturaleza, que sirven de soporte para comunicar una información mediante la rotulación.</p> <p>La información contenida en los indicadores será accesible mediante la inclusión de caracteres remarcados con un altorrelieve centrado en el trazo y en sistema Braille.</p> <p>Como norma general se seguirán los criterios siguientes:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– En la parte superior del indicador se situará el texto impreso con caracteres dispuestos en altorrelieve, dicho altorrelieve tendrá una altura mínima de 1 mm. y máxima de 1,5 mm. y una anchura máxima de 1 mm.</li> <li>– Justamente debajo del texto impreso en altorrelieve, se incluirá el mismo texto en Sistema Braille.</li> <li>– No estarán en ningún caso protegidos por pantallas o cristaleras, ya que se podrían producir reflejos y/o deslumbramientos.</li> </ul> <p><u>Indicadores adosados a superficies:</u> Los caracteres de la rotulación tendrán un contorno nítido, y una coloración viva y contrastada con el fondo, y a su vez, ambos contrastados con el fondo de la superficie (pared, puerta, etc.) a la que estén adosados. Estarán debidamente enmarcados para que no presenten aristas cortantes ó hirientes.</p> <p><u>Indicadores colgantes y/o salientes:</u> Caracteres con un tamaño apropiado, con una definición clara, y que haya una separación proporcionada entre ellos.</p> <p><u>Rotulación:</u> Se entiende por Rotulación todos los elementos impresos con caracteres de todo tipo, líneas, letras, símbolos, macrotipos, etc., que recogen la información que aparece en los indicadores (rótulos, pictogramas, planos, carteles y otros elementos de análoga naturaleza). Como premisa a la hora de realizar una rotulación se tendrá en cuenta la información que se vaya a incluir, su localización y su comprensión. Como norma general toda rotulación se realizará impresa con caracteres</p>

CONCEPTOS		NORMATIVA EN MATERIA DE URBANISMO (38)	
		ESTATAL	PAÍS VASCO
Señalización y comunicación sensorial (Visual y acústica)	Diseño (continuación)		<p>en altorrelieve y en sistema Braille.</p> <p>Para que el material impreso sea legible, comprensible, y por tanto accesible, los caracteres tendrán las siguientes características:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Contorno nítido.</li> <li>– Coloración viva y bien contrastada con el fondo (preferiblemente caracteres claros y fondo oscuro).</li> <li>– Cuando exista texto, estará realizado con letras de imprenta con 0,5 cm de separación entre caracteres (tamaño ideal para la percepción táctil). En los indicadores colgantes y/o salientes, los caracteres tendrán un tamaño mínimo de 4 cm.</li> </ul> <p>Los puntos y comas deben ser más grandes que los usados tradicionalmente. El punto debe ser aproximadamente el 30% de la "o" minúscula, y la coma debe ser el 55% de la altura de la "o" minúscula.</p> <p>Igualmente se recomienda:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Contraste entre caracteres dentro de la misma rotulación.</li> <li>– Cada carácter debe ser trazado con claridad, ser fácilmente distinguible uno de otro, y deben constituir un conjunto armónico. Ningún carácter se debe destacar de los otros, debiendo evitarse todo adorno o elemento superfluo que lo desfigure o modifique.</li> </ul> <p><u>Contraste cromático en indicadores:</u></p> <p>En los indicadores el fondo oscuro y los caracteres claros proporcionan mayor contraste y facilitan su lectura. En concreto se recomienda el fondo verde oscuro con los caracteres en amarillo pálido.</p> <p><u>Contraste cromático para superficies grandes:</u></p> <p>Se recomienda que a la hora de planificar ambientes se tengan en cuenta los colores. Las características principales que más interesan de los colores son el tono y el grado de saturación tanto del fondo (superficie) cómo de la forma (detalles).</p> <p>Siempre que sea posible se evitarán los contrastes que produzcan deslumbramiento y los que produzcan poco contraste.</p> <p>Se recomienda la diferenciación de entornos y/o ambientes mediante el contraste cromático y la intensidad de iluminación, creando códigos que faciliten la orientación y movilidad a las personas con problemas sensoriales, resaltando aquellos puntos de interés o problemáticos como puntos de información, puertas de aseos y dependencias principales, escaleras, ventanas etc.</p>

CONCEPTOS		NORMATIVA EN MATERIA DE URBANISMO (39)	
		ESTATAL	PAÍS VASCO
Señalización y comunicación sensorial (Visual y acústica)	Ubicación	<p><u>Rótulos, carteles y plafones:</u> Lugares bien iluminados a cualquier hora, evitando sombras y reflejos. Evitar obstáculos, cristales u otros elementos que dificulten la aproximación o impidan su lectura. Cuando se ubiquen sobre planos horizontales tendrán una inclinación entre 30º y 45º.</p> <p><u>Las luminarias:</u> Colocar uniformemente y en línea en el espacio de uso peatonal con iluminación adecuada, especialmente en esquinas e intersecciones, y una guía de dirección. Se resaltarán puntos de interés, utilizando luces directas sobre ellos, sin producir reflejos ni deslumbramientos.</p> <p><u>Superficies vidriadas</u> deben incorporar elementos que garanticen su detección. Señalizadas con dos bandas horizontales opacas, de color vivo y contrastado con el fondo propio del espacio ubicado detrás del vidrio y abarcando toda la anchura de la superficie vidriada. Las bandas cumplirán las especificaciones de la norma UNE 41500 IN, con una anchura entre 5 y 10 cm, la primera situada a una altura entre 0,85 m y 1,10 m, y la segunda entre 1,50 m y 1,70 m, contadas ambas desde el nivel del suelo. Estas señalizaciones se obviarán cuando la superficie vidriada contenga otros elementos informativos que garanticen suficientemente su detección o si existe mobiliario detectable a todo lo largo de dichas superficies.</p> <p><u>Información sonora:</u> en zonas de gran concurrencia de público, estará disponible también en forma escrita por medio de sistemas visuales colocados de forma visible y detectable en cualquier momento.</p>	<p><u>Indicadores:</u> Estarán iluminados uniformemente, con elevado nivel luminoso, tanto interior como exterior (direccional), evitándose en todo momento los deslumbramientos, refractancias y brillos. Se garantizará que exista un buen contraste luz - color. Se recomienda que los indicadores en general, estén situados siempre en lugares accesibles, fácilmente localizables y de interés general. En cualquier caso, no debe existir una excesiva información en el mismo espacio.</p> <p><u>Indicadores adosados a superficies:</u> Serán fácilmente accesibles y se ubicarán de modo que para su consulta se puedan tocar y las personas puedan aproximarse a una distancia máxima de 5 cm. (lo ideal sería que el lector pudiera acercar su nariz a 3 cm. de distancia de lo que quisiera leer). Se situarán a nivel de los ojos, sin colocar nada delante que impida acercarse a ellos. La altura media aproximada de colocación será entre 1,50 y 1,70m. En zonas específicas donde se dé una pública concurrencia de niños pequeños (ikastolas, guarderías, colegios, zonas de esparcimiento, etc.), la altura de colocación será entre 0,85 m. y 1,10m. En el caso de murales o de indicadores que incorporen mucha información, se colocarán próximos a ellos unos indicadores que contengan la información principal, remitiendo a la persona al punto de información más cercano para ampliar y/o aclarar el resto de la información contenida en el mural.</p> <p><u>Indicadores colgantes y/o salientes:</u> La parte inferior de dichos indicadores se colocarán por encima de 2,20 m. Es imprescindible que los indicadores que se sitúen para una visión a larga distancia tengan unas características definidas que permitan su lectura de la forma más adecuada, como buena iluminación y ver "Señalización y comunicación sensorial (Visual y acústica)- Diseño". En superficies grandes así como en zonas de gran concurrencia de público, la información que se genera de forma sonora será ofrecida también de forma escrita por medio de paneles u otros sistemas visuales que serán colocados de forma perfectamente visibles y fácilmente detectables en cualquier momento y cumplan las condiciones técnicas del punto "Señalización y comunicación sensorial (Visual y acústica)-Diseño-Rotulación".</p>

CONCEPTOS		NORMATIVA EN MATERIA DE URBANISMO (40)	
		ESTATAL	PAÍS VASCO
Señalización y comunicación sensorial (Visual y acústica)	Ubicación (continuación)		<p><u>Planos en relieve y maquetas:</u>                      Los planos en relieve se colocarán en espacios libres públicos de grandes dimensiones, para facilitar la orientación a las personas con problemas visuales.                      Su localización será en parques, jardines, plazas y espacios libres públicos en las zonas de acceso.                      El plano recogerá los espacios, itinerarios y dependencias más frecuentemente utilizados o de mayor interés, no estará cubierto por ningún cristal o material que impida la interacción, y se realizará en relieve y con coloración contrastada figura - fondo.                      Los textos e indicaciones que incluya cumplirán las características señaladas en el punto “Señalización y comunicación sensorial (Visual y acústica)-Diseño- Rotulación”.                      Se recomienda que además del plano en relieve se incorporen maquetas que describan la distribución del conjunto del espacio y la ubicación de los lugares de mayor interés en edificios públicos de grandes dimensiones (salas de exposiciones y congresos o similares; aeropuertos, estaciones de tren y similares).Se recomienda la disponibilidad de planos sonoros que utilizan como soporte una cinta cassette, donde se recoge información básica referida a recorridos y puntos de interés.                      Se situarán a una altura entre 0,90 y 1,20 m.</p> <p><u>Señalización sonora:</u>                      En superficies grandes y en zonas de gran concurrencia de público, la información que se genera de forma sonora será ofrecida también de forma escrita por medio de paneles u otros sistemas visuales que serán colocados de forma perfectamente visibles y fácilmente detectables en cualquier momento y cumplan las condiciones técnicas del punto “Señalización y comunicación sensorial (Visual y acústica)- Diseño-Rotulación”.                      La información que por sus características y/o circunstancias sea emitida exclusivamente de forma sonora (avisos, etc.), será emitida repetida sucesivamente de forma visual. Se recomienda que:                      A la hora de utilizar la señalización sonora y dado el alto nivel de contaminación acústica de nuestros entornos urbanos, se dé una utilización moderada de la misma.                      Las fuentes sonoras (baffles, hilo musical, fuentes en parques, etc.) se</p>

CONCEPTOS		NORMATIVA EN MATERIA DE URBANISMO (41)	
		ESTATAL	PAÍS VASCO
Señalización y comunicación sensorial (Visual y acústica)	Ubicación (continuación)		<p>dispondrán alineadas a lo largo del recorrido de forma que su emisión facilite la orientación y la movilidad autónoma a las personas con problemas visuales.</p> <p><u>Iluminación:</u> La iluminación mínima recomendada se sitúa en 500 lux, medidos a partir de 1 m. del suelo. Los porcentajes recomendados de reflectancia de superficie son: En Techos..... 80% , En Paredes..... 50%, En Suelos..... 30%</p> <p>Mayores porcentajes de reflectancia producen deslumbramiento. Aunque la iluminación sea uniforme, se resaltarán aquellos centros que sean de interés, tales como escaleras, carteles informativos, números, indicadores, planos, etc. utilizando luces directas sobre ellos, sin producir reflejos, para que se detecten con mayor facilidad y puedan ser localizados. La mejor iluminación es la que combina luces directas e indirectas. Se evitarán superficies muy pulimentadas, sobre todo en suelos, donde vaya a poder reflejarse la luz, produciendo deslumbramiento, confundiendo y creando molestias. Se aconsejan superficies mates y de colores claros. En líneas generales las fuentes de luz se colocarán por encima de la línea normal de visión. Se recomienda que: – Las luminarias se coloquen uniformemente, bien en línea y/o en las esquinas e intersecciones, consiguiendo una iluminación adecuada y una guía de dirección. – Los rótulos, pictogramas y cualquier otro medio que proporcione información, cuente con iluminación interior de manera que en condiciones de baja luminosidad (anochecer, grandes espacios y superficies, etc.) puedan ser localizados y utilizados por personas con problemas visuales. – Se usen colores claros en techos y paredes que vayan a estar muy iluminados, para reducir un contraste excesivo que requiera una adaptación constante.</p> <p><u>Las marquesinas:</u> Cumplirán que todo elemento transparente, dispondrá de dos bandas señalizadoras horizontales de una anchura de 20 cm. colocadas a una</p>

CONCEPTOS		NORMATIVA EN MATERIA DE URBANISMO (42)	
		ESTATAL	PAÍS VASCO
Señalización y comunicación sensorial (Visual y acústica)	Ubicación (continuación)		altura de 1,50 m. y 0,90 m. medido desde su borde inferior hasta el suelo, para hacerlo perceptible a las personas con deficiencias visuales.
	Nombres de calles, numeración de parcelas o portales	En todos los puntos de cruce, incluir la información de nombres de calles. La numeración de cada parcela o portal, ubicarse en sitio visible. El diseño y ubicación de las señales deberá ser uniforme en cada municipio o población.	
	Salidas de emergencia	En establecimientos de pública concurrencia: Deben tener sistema de señalización acústica y visual perceptible desde el itinerario peatonal accesible y conectado al sistema general de emergencia del propio establecimiento. Los que incluyan vehículos de emergencia dentro de su dotación, dispondrán de un sistema conectado a los semáforos instalados en su entorno inmediato que se activará automáticamente en caso de salida o llegada de un vehículo de emergencia. Éste sistema modificará la señal de los semáforos durante el tiempo que dure la emergencia de modo que éstos emitan señales lumínicas y acústicas que avisen de la situación de alerta a las personas que circulen por los itinerarios peatonales o vehiculares próximos.	
Símbolo Internacional de accesibilidad	Señalización	Se señalará permanentemente, lo siguiente: a) <u>Los itinerarios peatonales accesibles</u> dentro de áreas de estancia, cuando existan itinerarios alternativos no accesibles. b) <u>Las plazas de aparcamiento reservadas a personas con movilidad reducida y los itinerarios peatonales accesibles de acceso a ellas</u> , incluyendo las reservadas en instalaciones de uso público. c) <u>Las cabinas de aseo público accesibles</u> . d) <u>Las paradas del transporte público accesible</u> , incluidas las de taxi en las que exista un servicio permanente de vehículo adaptado.	Se señalarán las cabinas de aseo que sean accesibles, así como las plazas de aparcamiento reservadas a minusválidos (de forma vertical y horizontal), ver <i>"Elementos vinculados al transporte - Plazas de aparcamiento para minusválidos"</i> .
	Diseño	Según Norma Internacional ISO 7000, regula una figura en color blanco sobre fondo azul Pantone Reflex Blue, (Ver Anejo I).	Ver Anejo.
Señalización y comunicación sensorial (Táctil)	Diseño	Rótulo, plafón o cartel ubicado en paramentos verticales, entre 1,25 m y 1,75 m y en planos horizontales, entre 0,90 m y 1,25 m, se utilizará el braille y la señalización en alto relieve. Condiciones: a) Caracteres en braille en la parte inferior izquierda, a una distancia mínima de 1 cm. y máxima de 3 cm del margen izquierdo e inferior del	

CONCEPTOS		NORMATIVA EN MATERIA DE URBANISMO (43)	
		ESTATAL	PAÍS VASCO
Señalización y comunicación sensorial (Táctil)	Diseño (continuación)	<p>rótulo.</p> <p>b) Símbolos y pictogramas serán de fácil comprensión. Se aplicará la UNE 1-142-90.</p> <p>c) Los pictogramas indicadores de accesibilidad según la norma ISO 7000:2004.</p> <p>d) La altura de los símbolos no será inferior a los 3 cm. El relieve tendrá entre 1 mm y 5 mm para las letras y 2 mm para los símbolos.</p>	
	En espacios de grandes dimensiones, itinerarios peatonales accesibles y zonas de acceso a áreas de estancia.	<p>a) Representarán los espacios accesibles e itinerarios más utilizados o de mayor interés.</p> <p>b) No se colocarán obstáculos, ni se protegerán con cristales u otros elementos.</p> <p>c) En áreas de estancia se situarán en la zona de acceso principal, a una altura entre 0,90 y 1,20 m.</p> <p>d) La representación gráfica de los planos se hará con relieve y contraste de texturas.</p>	
	Pavimento táctil itinerario peatonal accesible	<p>Se utilizarán pavimentos táctiles indicadores para orientar, dirigir y advertir a las personas en distintos puntos del recorrido, sin peligro ni molestia para el tránsito peatonal.</p> <p>Será de material antideslizante, de fácil detección y recepción de información mediante el pie o bastón blanco por parte de las personas con discapacidad visual. Se dispondrá por franjas de orientación y ancho variable que contrastarán cromáticamente de modo suficiente con el suelo circundante. Se utilizarán dos tipos de pavimento táctil indicador:</p> <p>a) <u>Pavimento táctil indicador direccional</u>, para señalar encaminamiento o guía en el itinerario peatonal accesible y la proximidad a elementos de cambio de nivel. Constituido por materiales con acabado superficial continuo de acanaladuras rectas y paralelas, de profundidad <math>\leq 5</math> mm.</p> <p>b) <u>Pavimento táctil indicador de advertencia o proximidad a puntos de peligro</u>. Constituido por materiales con botones de forma troncocónica y altura máxima de 4 mm, siendo el resto de características según UNE 127029. El pavimento se dispondrá de modo que los botones formen una retícula ortogonal orientada en el sentido de la marcha.</p>	<p>No deben utilizarse de forma excesiva o inadecuada, debiéndose restringir su uso a:</p> <p><u>Pasos de Peatones:</u> Se recomienda una baldosa con protuberancias o tetones de 25 mm. de diámetro, 6 mm. de altura y separación de 67 mm. entre sus centros; baldosas o pavimentos con punta de diamante o similares.</p> <p>En todos los casos deben tener una textura bien diferenciada con el pavimento circundante, de tal manera que puedan percibirse claramente tanto con los pies como con el bastón blanco de movilidad.</p> <p>En los accesos a escaleras, bocas de metro, etc., se recomienda la utilización de baldosas con acanaladuras pronunciadas, formando líneas elevadas, combinadas alternativamente con líneas a nivel, con acabado semicircular o similares.</p>

CONCEPTOS			NORMATIVA EN MATERIA DE URBANISMO (44)	
			ESTATAL	PAÍS VASCO
Señalización y comunicación sensorial (Táctil)	Pavimento táctil	Aplicaciones	<p>a) <u>Cuando el itinerario peatonal accesible no disponga de línea de fachada o elemento horizontal que materialice físicamente el límite edificado a nivel del suelo, éste se sustituirá por una franja de pavimento táctil indicador direccional, de una anchura de 0,40 m, colocada en sentido longitudinal a la dirección del tránsito peatonal, sirviendo de guía o enlace entre dos líneas edificadas.</u> (Ver Anejo I, "Aplicaciones del pavimento táctil indicador").</p> <p>b) <u>Para indicar proximidad a elementos de cambio de nivel,</u> En rampas y escaleras se colocarán franjas de pavimento táctil indicador direccional, en ambos extremos de rampa o escalera y en sentido transversal al tránsito peatonal. El ancho de dichas franjas coincidirá con el de la rampa o escalera y fondo de 1,20 m. En ascensores se colocarán franjas de pavimento táctil indicador direccional frente a la puerta del ascensor, en todos los niveles y en sentido transversal al tránsito peatonal. El ancho de las franjas coincidirá con el de la puerta de acceso y fondo de 1,20 m.</p> <p>c) <u>Los puntos de cruce entre en el itinerario peatonal y el itinerario vehicular situados a distinto nivel se señalarán:</u> Con una franja de pavimento táctil indicador direccional de una anchura de 0,80 m entre la línea de fachada o elemento horizontal que materialice físicamente el límite edificado a nivel del suelo y el comienzo del vado peatonal. Dicha franja se colocará transversal al tráfico peatonal que discurre por la acera y estará alineada con la correspondiente franja señalizadora ubicada al lado opuesto de la calzada. Para advertir la proximidad de calzada en los puntos de cruce entre el itinerario peatonal y el itinerario vehicular, se colocará sobre el vado una franja de 0,60 m de fondo de pavimento táctil indicador de botones a lo largo de la línea de encuentro entre el vado y la calzada. (Ver "Aplicaciones del pavimento táctil indicador").</p> <p>d) <u>Los puntos de cruce entre el itinerario peatonal y el itinerario vehicular, cuando están al mismo nivel, se señalarán mediante una franja de 0,60 m de fondo de pavimento táctil indicador de botones que ocupe todo el ancho de la zona reservada al itinerario peatonal. Para facilitar la orientación adecuada de cruce se colocará otra franja de pavimento indicador direccional de 0,80m de ancho entre la línea de fachada y el pavimento táctil indicador de botones.</u> (Ver Anejo I, "Aplicaciones del pavimento táctil indicador").</p>	<p>Para señalar desniveles, depresiones y cambios de cota, como en el caso de escaleras, rampas, pasos subterráneos, bocas de metro, etc. se colocarán Franjas Señalizadoras que serán <math>\geq 1m.</math>, en función del modulo de la baldosa o material a emplear, de anchura en todos los frentes de acceso y llegada. Dichas Franjas Señalizadoras serán, pavimentos de textura y coloración diferentes, bien contrastado con el resto del pavimento circundante, cumpliendo una doble función de información y/o aviso. Se situarán quedando perpendiculares al sentido de la marcha, cruzándola transversalmente en su totalidad y ocuparán la totalidad del itinerario peatonal. Serán antideslizantes tanto en seco como en mojado. Cuando en el diseño de un itinerario peatonal, se coloquen pavimentos de diferentes formas de resaltos o colores, se tomará como pauta general para dicho diseño lo siguiente:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1.º Dejar un pavimento como predominante, que abarque la mayor parte del itinerario peatonal.</li> <li>2.º Dejar en el eje del itinerario el resto del pavimento, con la finalidad de que sirva como guía de dirección y de orientación a las personas con problemas visuales.</li> </ol> <p><u>Pasos de Peatones:</u> Se recomienda una baldosa con protuberancias o tetones de 25 mm. de diámetro, 6 mm. de altura y separación de 67 mm. entre sus centros; baldosas o pavimentos con punta de diamante o similares.</p> <p>En todos los casos deben tener una textura bien diferenciada con el pavimento circundante, de tal manera que puedan percibirse claramente tanto con los pies como con el bastón blanco de movilidad.</p> <p>En los accesos a escaleras, bocas de metro, etc., se recomienda la utilización de baldosas con acanaladuras pronunciadas, formando líneas elevadas, combinadas alternativamente con líneas a nivel, con acabado semicircular o similares.</p>

CONCEPTOS			NORMATIVA EN MATERIA DE URBANISMO (45)	
			ESTATAL	PAÍS VASCO
Señalización y comunicación sensorial (Táctil)	Pavimento táctil	Aplicaciones (continuación)	<p>e) <u>Las isletas ubicadas en los puntos de cruce entre el itinerario peatonal y el itinerario vehicular se señalarán:</u> Las isletas ubicadas a nivel de calzada dispondrán de dos franjas de pavimento táctil indicador de botones, de una anchura igual a la del paso de peatones y 0,40 m de fondo, colocadas en sentido transversal a la marcha y situadas en los límites entre la isleta y el itinerario vehicular; unidas por una franja de pavimento táctil direccional de 0,80 m de fondo, colocada en sentido longitudinal a la marcha. Las isletas ubicadas al mismo nivel de las aceras dispondrán de una franja de pavimento táctil indicador direccional de 0,80 m de fondo, colocada en sentido longitudinal a la marcha entre los dos vados peatonales, y éstos dispondrán de la señalización táctil descrita en el apartado c).</p> <p>f) <u>En la señalización de obras y actuaciones que invadan el itinerario peatonal accesible,</u> se utilizará un pavimento táctil indicador direccional provisional de 0,40 m de fondo que sirva de guía a lo largo del recorrido alternativo.</p> <p>g) <u>Para señalar cruces o puntos de decisión en los itinerarios peatonales accesibles se utilizará:</u> Piezas de pavimento liso, en el espacio de intersección que resulta del cruce de dos o más franjas de encaminamiento. Piezas en inglete en cambios de dirección a 90°.</p>	
Sistemas de información	Requerimientos			Todos los sistemas de información de utilidad para las personas a través de cualquier medio técnico y/o humano.
	Ubicación			Se ubicarán en puntos estratégicos de fácil localización e identificación. Se establecerán los sistemas de señalización (ver “Señalización y comunicación sensorial (Visual, acústica y Táctil)” ) que garanticen su localización de forma autónoma por el usuario.
	Información			Los sistemas de información que utilicen exclusivamente medios audiovisuales serán accesibles incorporando la subtítulos, el uso de la lengua de signos y la audiodescripción en la información que generen. Cuando el sistema de información incorpore interfono de comunicación, éste será un vídeo – interfono y reunirá todos los requisitos de localización espacial, visibilidad y luminosidad establecidos con anterioridad. Ver “Señalización y comunicación sensorial (Visual y acústica)”. La información que se transmita será accesible en un lenguaje fácilmente comprensible. Como recomendación se evitará la utilización de frases

CONCEPTOS		NORMATIVA EN MATERIA DE URBANISMO (46)	
		ESTATAL	PAÍS VASCO
Sistemas de información	Información (continuación)		<p>hechas, circunloquios y perífrasis que hagan que la información sea incomprensible o equívoca para personas con dificultad lectora o de comprensión.</p> <p>En el caso de la información impresa, ésta cumplirá lo establecido en el apartado “Señalización y comunicación sensorial (Visual y acústica)”.</p> <p>Las Administraciones públicas garantizarán que en los servicios donde haya teléfonos de atención al público, al menos uno de ellos incorpore un aparato de fax, un amplificador de sonido y un teléfono de texto.</p> <p>En el supuesto de que el sistema de información dispusiera de mostrador o ventanilla, deberá cumplir las siguientes características técnicas:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-Los mostradores y ventanillas de atención al público, estarán a una altura máxima de 1,10 m. y contarán con un tramo de 1,20 m. de longitud mínima, a una altura de 0,80 m., y un hueco en su parte inferior libre de obstáculos de 0,70 m. de alto y 0,50 m. de profundidad.</li> <li>-La intensidad de luz en la zona de mostrador del usuario será como mínimo 500 lux.</li> </ul> <p>Cuando un servicio de atención al público o cualquier otro servicio de información requieran de un intérprete de lengua de signos, se garantizarán las condiciones técnicas necesarias para el desarrollo de su labor.</p> <p><u>Subtitulación:</u></p> <p>1.- La subtitulación de toda aquella información ofrecida a través de medios audiovisuales (programas televisados y/u otros soportes audiovisuales) en los que se conjuguen imagen y sonido, se realizará de forma que pueda ser accesible al mayor número de personas, teniendo en cuenta el grado de comprensión lectora de los colectivos con dificultades en la comunicación.</p> <p>En la subtitulación se cumplirán las siguientes condiciones técnicas:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- La subtitulación será cerrada.</li> <li>- El texto del subtítulo se presentará dentro de un recuadro negro.</li> <li>- La subtitulación será fija.</li> <li>- Los subtítulos se localizarán en la parte inferior de la pantalla, en el lugar que permita al espectador trazar una vertical hacia arriba desde el subtítulo al emisor.</li> <li>- La velocidad máxima en la emisión del subtítulo será de dos palabras por segundo.</li> <li>- El tiempo mínimo de emisión de una línea completa será de tres</li> </ul>

CONCEPTOS		NORMATIVA EN MATERIA DE URBANISMO (47)	
		ESTATAL	PAÍS VASCO
Sistemas de información	Información (continuación)		segundos. – El tiempo mínimo de permanencia del subtítulo en la imagen será de dos segundos. – En los supuestos en que los subtítulos correspondan a intervenciones de varios personajes y/ó interlocutores, se asignarán colores identificativos para cada personaje. La relación entre cada personaje con su color se informará al comienzo de la emisión, y se mantendrá durante todo el transcurso de la misma.
	Recomendaciones		Se recomienda que toda la información escrita que emitan los equipos multimedia o similares situados en sistemas de información públicos, puedan imprimirse tanto en macrocaracteres como en Sistema Braille. Se recomienda que en los servicios centralizados de las entidades públicas y privadas, los sistemas de información atendidos por personas serán accesibles mediante el uso de la lengua de signos. Las sucursales, delegaciones y demás servicios dependientes de dichas entidades, dispondrán de las ayudas técnicas necesarias para poder acceder a la utilización de la lengua de signos del servicio centralizado.  <u>Subtitulación:</u> En los supuestos en los que la subtitulación no aporte toda la información relevante en cada situación, por ser una información adicional no ofrecida en pantalla (voz en off, ruidos, música, entonación, estado de ánimo, personajes fuera de escena, etc.), se proporcionará ésta información mediante subtítulos situados en la parte superior de la pantalla.
Comunicación Interactiva	Requerimientos	Aplicables a aquellos elementos que, para su funcionamiento, requieren de la interacción de las personas con aquéllos (cajeros automáticos, maquinas expendedoras, etc.).	Las normas establecidas en este apartado son aplicables a aquellos elementos electromecánicos que para su funcionamiento requieren de una interacción de la persona con el mismo (cajeros, sistemas de llamada o apertura, maquinas expendedoras, equipos multimedia, elementos de información informáticos, etc.).
	Ubicación	Los elementos manipulables se instalarán en espacios fácilmente localizables y accesibles, y cumplirán las características dispuestas en "Mobiliario urbano-Otros Elementos".	Se instalarán en espacios fácilmente localizables y accesibles, debiéndose permitir un radio de giro, en el lado frontal de manipulación del elemento interactivo, de 1,80 m. libre de obstáculos.

CONCEPTOS		NORMATIVA EN MATERIA DE URBANISMO (48)	
		ESTATAL	PAÍS VASCO
Comunicación Interactiva	Información	<p>Contenida en los elementos manipulables será accesible mediante la incorporación de macro caracteres, altorrelieve y braille, incorporándose dispositivos de información sonora.</p> <p>Caso de que el elemento manipulable disponga de pantalla, ésta se instalará ligeramente inclinada entre 15º y 30º, a una altura entre 1,00 y 1,40 m, asegurando la visibilidad de una persona sentada.</p>	<p>El teclado se situará a una altura entre 0,90 y 1,20 m. y ligeramente inclinado en el plano horizontal o en el plano vertical, con pequeña repisa de punto de apoyo.</p> <p>La pantalla se instalará ligeramente inclinada entre 15.º y 30.º a una altura entre 1,00 y 1,40 m. y bien visible también para una persona sentada.</p> <p>La información principal contenida en los elementos interactivos será accesible mediante la incorporación de macrocaracteres, altorrelieve, y Sistema Braille. En el supuesto en que en el elemento interactivo exista pantalla o display, ésta se instalará ligeramente inclinada entre 15.º y 30.º, a una altura entre 1,00 y 1,40 m, y bien visible para una persona sentada. La pantalla o display será de las medidas adecuadas que permita que la información que en ella se ofrezca cumpla las condiciones especificadas en "Señalización y comunicación sensorial (Visual y acústica) - Señalización visual".</p>
	Recomendaciones	<p>Los elementos manipulables que dispongan de medios informáticos de interacción con el público, cuenten con las adaptaciones precisas que permitan el uso del braille, o la conversión en voz y la ampliación de caracteres.</p>	<p>Se recomienda que disponga de dispositivos de información sonora.</p> <p>Los elementos interactivos que dispongan de medios informáticos de interacción con el público, cuenten con las adaptaciones precisas que permitan el uso del sistema Braille o la conversión en voz y la ampliación de caracteres. Si además incorporan impresora, ésta debe estar acondicionada para ser compatible con las adaptaciones descritas.</p> <p>Toda la información escrita que emitan los equipos multimedia o similares (situados en puntos de información general o de interés), deberá poder imprimirse tanto en macrocaracteres como en Sistema Braille, y debe atenderse a lo especificado en los sistemas de información.</p> <p>La utilización de Sintetizadores de Voz que permitan la interacción del usuario con el elemento (ordenador, equipo multimedia o similar) sin necesidad de utilizar el teclado.</p> <p><u>Subtitulación:</u> En los supuestos en los que la subtitulación no aporte toda la información relevante en cada situación, por ser una información adicional no ofrecida en pantalla (voz en off, ruidos, música, entonación, estado de ánimo, personajes fuera de escena, etc..), se proporcionará ésta información mediante subtítulos situados en la parte superior de la pantalla.</p>

## 5. ANÁLISIS DE RESULTADOS

## **ANÁLISIS DE RESULTADOS**

Una vez realizado el estudio comparativo entre la normativa vigente en materia de accesibilidad, se procede a desarrollar el ANÁLISIS DE RESULTADOS obtenidos, en función a la siguiente clasificación.

- 5.1) Cuadro resumen por colores, de los contenidos en legislación más restrictivos, comunes e inexistentes.
- 5.2) Diferencias entre las distintas normativas: Estatal y Comunidades Autónomas.
- 5.3) Contenidos más restrictivos entre la normativa Estatal y la correspondiente a las Comunidades Autónomas.
- 5.4) Carencia de contenidos de la normativa Estatal y de las Comunidades Autónomas.
- 5.5) Contenidos comunes entre la normativa Estatal y las Comunidades Autónomas.

### **5.1.- CUADRO RESUMEN POR COLORES, DE LOS CONTENIDOS EN LEGISLACIÓN MÁS RESTRICTIVOS, COMUNES E INEXISTENTES.**

Con la intención de facilitar la comprobación de los datos expuestos en cada ficha comparativa, correspondiente al estudio comparativo realizado con anterioridad, se ha planteado mediante la selección de una serie de colores, identificar a través de ellos, qué lugares de España comparten aspectos comunes en normativa, tienen los conceptos más restrictivos o carecen de legislación al respecto, a saber:

- Color ROJO: Indica el contenido del concepto de la norma estatal o autonómica más restrictivo con respecto al resto.
- Color AZUL: Indica el contenido del concepto de la norma estatal o autonómica común a otra norma.
- Color AMARILLO: Indica que no existe contenido en un concepto perteneciente tanto a una norma autonómica como estatal.

## **5.1 CUADRO RESUMEN POR COLORES DE LOS CONTENIDOS EN LEGISLACIÓN MÁS RESTRICTIVOS, COMUNES E INEXISTENTES**

**Estatal, Andalucía, Aragón,  
Cantabria, Cataluña, Galicia,  
Comunidad de Madrid y País Vasco**

CONCEPTOS		NORMATIVA EN MATERIA DE URBANISMO (1)							
		ESTATAL	ANDALUCIA	ARAGÓN	CANTABRIA	CATALUÑA	GALICIA	MADRID	P. VASCO
Nivel de accesibilidad									
Ámbito de aplicación	General								
	Excepciones								
Espacios públicos urbanizados	Requerimientos								
Áreas de uso peatonal	Requerimientos								
	Resaltes y escalones								
	Altura libre de paso								
	Pavimentación								
	Itinerario peatonal								

CONCEPTOS		NORMATIVA EN MATERIA DE URBANISMO (2)							
		ESTATAL	ANDALUCIA	ARAGÓN	CANTABRIA	CATALUÑA	GALICIA	MADRID	P. VASCO
Itinerario peatonal accesible	Requerimientos	Red							
	Discurre de forma colindante adyacente a línea de fachada o límite edificado horizontal	Red	Amarillo	Amarillo	Amarillo	Amarillo	Amarillo		Amarillo
	Anchura libre de paso				Amarillo				Red
	Altura libre de paso	Red	Amarillo	Azul	Amarillo	Azul		Azul	Red
	Escalones aislados o resaltes	Red	Amarillo	Amarillo	Amarillo	Red			Amarillo
	Desniveles Salvados	Red	Amarillo	Amarillo		Amarillo		Amarillo	Amarillo
	Pavimentación	Red					Amarillo		
	Pendiente Transversal	Red	Red	Amarillo	Amarillo	Red			Red
	Pendiente longitudinal	Red			Amarillo				Red

CONCEPTOS		NORMATIVA EN MATERIA DE URBANISMO (3)							
		ESTATAL	ANDALUCIA	ARAGÓN	CANTABRIA	CATALUÑA	GALICIA	MADRID	P. VASCO
Itinerario peatonal accesible	Nivel de iluminación								
	Señalización y comunicación								
	Plataforma única de uso mixto								
	Continuidad de los itinerarios peatonales accesibles								
	Excepciones								
Áreas de estancia	Requerimientos								
	Acceso desde el itinerario peatonal accesible								
	Instalaciones, actividades y servicios Disponibles								
	Realización de actividades que requieran la presencia de espectadores								

CONCEPTOS		NORMATIVA EN MATERIA DE URBANISMO (4)							
		ESTATAL	ANDALUCIA	ARAGÓN	CANTABRIA	CATALUÑA	GALICIA	MADRID	P. VASCO
Áreas de estancia	Si existen aseos, vestidores o duchas								
	Dispositivos y nuevas tecnologías								
	Utilización de perros guía o de asistencia								
Parques y jardines	Instalaciones, Actividades y servicios disponibles								
	Itinerarios Peatonales Accesibles								
Sector de juegos	Mobiliario Urbano								
	Conexiones								
	Elementos de juego								
	Pavimento								

CONCEPTOS			NORMATIVA EN MATERIA DE URBANISMO (5)							
			ESTATAL	ANDALUCIA	ARAGÓN	CANTABRIA	CATALUÑA	GALICIA	MADRID	P. VASCO
Areas de estancia	Sectoros de juegos	Contrastes cromáticos y de texturas								
		Mesas de juegos accesibles								
		Estancia de personas en silla de ruedas								
	Playas Urbanas	Puntos accesibles								
		Aceras, paseos marítimos o vías destinadas al tránsito peatonal colindantes								
		Permitir estancia de usuarios de sillas de ruedas o su traspaso a la silla anfibia o ayuda técnica similar.								
		Acceso a la zona de baño a los usuarios de sillas de ruedas o con problemas de deambulación								
Aseos, vestidores y duchas										

CONCEPTOS		NORMATIVA EN MATERIA DE URBANISMO (6)									
		ESTATAL	ANDALUCIA	ARAGÓN	CANTABRIA	CATALUÑA	GALICIA	MADRID	P. VASCO		
Elementos de urbanización	Requerimientos		Red	Amarillo	Amarillo	Azul	Azul	Azul	Azul	Azul	
	Pavimentos	Itinerario peatonal accesible	Red						Amarillo		
	Rejillas, alcorques y tapas de instalación		Red								
	Vados vehiculares		Red		Amarillo	Amarillo					
	Acceso a distintos niveles		Amarillo		Amarillo	Amarillo	Amarillo		Amarillo	Amarillo	
	Rampas	Requerimientos	Red	Amarillo	Amarillo		Amarillo				
		Tramos					Amarillo				Red
		Pendientes									Red

CONCEPTOS			NORMATIVA EN MATERIA DE URBANISMO (7)										
			ESTATAL	ANDALUCIA	ARAGÓN	CANTABRIA	CATALUÑA	GALICIA	MADRID	P. VASCO			
Elementos de urbanización	Rampas	Rellanos o mesetas											
		Pasamanos											
		Pavimento											
	Puentes y pasarelas	Requerimientos											
		Ancho											
		Pendientes											
		Protecciones											

CONCEPTOS			NORMATIVA EN MATERIA DE URBANISMO (8)							
			ESTATAL	ANDALUCIA	ARAGÓN	CANTABRIA	CATALUÑA	GALICIA	MADRID	P. VASCO
Elementos de urbanización	Puentes y pasarelas	Señalización	Yellow	White	Yellow	White	Yellow	Yellow	Yellow	Red
		Pavimento	Yellow	Yellow	Yellow	White	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow
		Pasamanos	Yellow	Yellow	Yellow	White	Yellow	Yellow	Yellow	Red
	Pasos subterráneos	Requerimientos	Yellow	Yellow	Yellow	White	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow
		Anchura	Yellow	White	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow
		Altura libre	Yellow	White	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow
		Pendientes	Yellow	Red	Yellow	White	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow
		Pavimento	Yellow	Yellow	Yellow	White	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow
		Pasamanos	Yellow	Yellow	Yellow	White	Yellow	Yellow	Yellow	Red

CONCEPTOS			NORMATIVA EN MATERIA DE URBANISMO (9)							
			ESTATAL	ANDALUCIA	ARAGÓN	CANTABRIA	CATALUÑA	GALICIA	MADRID	P. VASCO
Elementos de urbanización	Pasos subterráneos	Señalización	Yellow	White	Yellow	White	Yellow	Yellow	Yellow	Red
		Iluminación	Yellow	White	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow
		Pasamanos	Yellow	Yellow	Yellow	White	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow
	Escaleras	Requerimientos	Red	Blue	White	White	Yellow	Yellow	White	Blue
		Escalones	Red	White	White	White	White	Yellow	Yellow	Red
		Anchura libre de paso	Blue	Blue	Blue	Yellow	Blue	Blue	Blue	Red
		Directriz	Blue	White	Yellow	Yellow	Yellow	Blue	White	Red
		Huella y contra-huella	Red	White	White	White	White	White	White	White
		Bocel	Blue	Blue	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow	White

CONCEPTOS			NORMATIVA EN MATERIA DE URBANISMO (10)							
			ESTATAL	ANDALUCIA	ARAGÓN	CANTABRIA	CATALUÑA	GALICIA	MADRID	P. VASCO
Elementos de urbanización	Escaleras	Señalización	Red							
		Rellanos	Azul			Amarillo	Azul			Red
		Pavimento	Red		Azul		Azul	Amarillo	Amarillo	
		Pasamanos	Red							
	Ascensores	Itinerario peatonal accesible		Amarillo	Amarillo	Amarillo	Amarillo	Amarillo	Amarillo	Amarillo
		Pavimento	Red	Amarillo	Amarillo	Amarillo			Amarillo	
		Dimensiones mínimas interior de la cabina	Red			Amarillo			Amarillo	
		Puertas	Red			Amarillo			Amarillo	
		Pasamanos	Red	Amarillo		Amarillo			Amarillo	

CONCEPTOS			NORMATIVA EN MATERIA DE URBANISMO (11)							
			ESTATAL	ANDALUCIA	ARAGÓN	CANTABRIA	CATALUÑA	GALICIA	MADRID	P. VASCO
Elementos de urbanización	Ascensores	Botonera exterior e interior				Yellow			Yellow	Red
		Cabina				Yellow			Yellow	Red
		Exterior de la cabina		Yellow		Yellow			Yellow	Red
		Seguridad y salud, diseño y fabricación	Blue	Yellow		Yellow	Yellow	Yellow	Yellow	Blue
	Tapices rodantes y escaleras mecánicas	Complementarios a	Red	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow	
		Ancho libre	Blue	Blue	Yellow	Yellow	Yellow	Blue	Yellow	Blue
		Velocidad	Blue	Blue	Yellow	Yellow	Yellow	Blue	Yellow	Yellow
		Pendiente	Blue	Blue	Yellow	Yellow	Yellow	Red	Yellow	Yellow

CONCEPTOS			NORMATIVA EN MATERIA DE URBANISMO (12)							
			ESTATAL	ANDALUCIA	ARAGÓN	CANTABRIA	CATALUÑA	GALICIA	MADRID	P. VASCO
Elementos de urbanización	Tapices rodantes y escaleras mecánicas	Embarque y desembarque	Yellow		Yellow	Yellow	Yellow	Red	Yellow	
		Superficie móvil	Red		Yellow	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow
		Pasamanos móviles			Yellow	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow	Red
		Señalizar	Red	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow	
		Seguridad y salud	Red	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow	
	Vegetación	Itinerario peatonal accesible	Red		Yellow		Yellow	Yellow	Yellow	Yellow
		Mantenimiento	Red		Yellow	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow
	Cruces entre itinerarios peatonales e itinerarios vehiculares	Requerimientos	Red		Yellow		Yellow		Yellow	Yellow

CONCEPTOS			NORMATIVA EN MATERIA DE URBANISMO (13)							
			ESTATAL	ANDALUCIA	ARAGÓN	CANTABRIA	CATALUÑA	GALICIA	MADRID	P. VASCO
Cruces entre itinerarios peatonales e itinerarios vehiculares	Vados peatonales	Itinerario peatonal accesible			Yellow	Yellow	Yellow			Red
		Anchura	Blue	Blue		Yellow			Blue	Yellow
		Encuentro	Blue	Blue		Yellow			Yellow	Yellow
		Cantos vivos	Red	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow		Yellow	Yellow
		Pavimento	Red		Yellow					
		Pendientes longitudinales y transversales		Blue					Blue	Red
		Desnivel de altura en laterales	Red		Yellow	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow
		Formados por tres planos inclinados		Yellow				Yellow	Yellow	Yellow

CONCEPTOS			NORMATIVA EN MATERIA DE URBANISMO (14)							
			ESTATAL	ANDALUCIA	ARAGÓN	CANTABRIA	CATALUÑA	GALICIA	MADRID	P. VASCO
Cruces entre itinerarios peatonales e itinerarios vehiculares	Vados peatonales	Acera al mismo nivel de calzada vehicular								
	Pasos de peatones	Requerimientos								
		Ubicación								
		Ancho de paso								
		Trazado								
		Si plano inclinado del vado > al 8%,								
		Señalización								
		Desnivel entre acera y calzada								

CONCEPTOS			NORMATIVA EN MATERIA DE URBANISMO (15)							
			ESTATAL	ANDALUCIA	ARAGÓN	CANTABRIA	CATALUÑA	GALICIA	MADRID	P. VASCO
Cruces entre itinerarios peatonales e itinerarios vehiculares	Isletas	Anchura	Red						Amarillo	
		Ejecución							Amarillo	Red
	Semáforos peatonales	Ubicación		Red	Amarillo	Amarillo		Amarillo		Amarillo
		Pulsadores	Red		Amarillo	Amarillo			Amarillo	
		Dispositivos sonoros		Red					Amarillo	
		Las señales			Amarillo	Amarillo	Amarillo	Amarillo	Amarillo	Red
		Ciclos de paso	Red		Azul	Amarillo	Amarillo	Azul	Amarillo	Azul
Urbanización de frentes de parcela	Requerimientos		Amarillo	Amarillo	Amarillo	Amarillo	Amarillo	Amarillo	Amarillo	

CONCEPTOS		NORMATIVA EN MATERIA DE URBANISMO (16)								
		ESTATAL	ANDALUCIA	ARAGÓN	CANTABRIA	CATALUÑA	GALICIA	MADRID	P. VASCO	
Mobiliario urbano	Requerimientos	Blue			Blue			Blue		
	Instalación		Yellow	Yellow					Red	
	Diseño	Red	Yellow							
	Señalización	Red	Yellow	Yellow				Yellow		
	Bancos	Diseño	Red		Yellow	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow	
		Disposición	Red		Yellow	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow	
	Fuentes de agua potable	Diseño	Red		Yellow	Yellow	Yellow	Yellow		
	Papeleras y Contenedores para depósito y recogida de residuos.	Requerimientos		Red	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow	

CONCEPTOS			NORMATIVA EN MATERIA DE URBANISMO (17)							
			ESTATAL	ANDALUCIA	ARAGÓN	CANTABRIA	CATALUÑA	GALICIA	MADRID	P. VASCO
Mobiliario urbano	Papeleras y Contenedores para depósito y recogida de residuos	Enterrados	Red	White	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow
		No enterrados	White	Red	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow
		Ubicación	Red	White	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow
	Bolardos		Red	White	Blue	Yellow	Blue	Yellow	Yellow	White
	Barandillas (elementos de protección al peatón)	Colocación	White	White	Red	Yellow	Yellow	White	Yellow	Yellow
		Altura	Red	White	White	Yellow	Yellow	White	Yellow	Yellow
		No escalables	Blue	Blue	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow
		Aberturas y espacios libres	Blue	Blue	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow

CONCEPTOS			NORMATIVA EN MATERIA DE URBANISMO (18)							
			ESTATAL	ANDALUCIA	ARAGÓN	CANTABRIA	CATALUÑA	GALICIA	MADRID	P. VASCO
Mobiliario urbano	Pasamanos (elementos de protección al peatón)	Sección								
		Sujeción								
		Altura								
		Doble central								
	Vallas (elementos de protección al peatón)	Obras								
	Elementos de señalización e iluminación	Ubicación								
		Altura								
	Otros elementos	En áreas de uso peatonal								

CONCEPTOS			NORMATIVA EN MATERIA DE URBANISMO (19)							
			ESTATAL	ANDALUCIA	ARAGÓN	CANTABRIA	CATALUÑA	GALICIA	MADRID	P. VASCO
Mobiliario urbano	Elementos vinculados a actividades comerciales	Áreas de uso peatonal								
	Cabinas de aseo público accesibles	Ubicación y dotación								
		Acceso								
		Mecanismo								
		Interior de cabina								
		Contenido								
Elementos vinculados al transporte	Plazas de aparcamiento reservadas para personas con movilidad reducida	Requerimientos								
		Nº de plazas								

CONCEPTOS			NORMATIVA EN MATERIA DE URBANISMO (20)							
			ESTATAL	ANDALUCIA	ARAGÓN	CANTABRIA	CATALUÑA	GALICIA	MADRID	P. VASCO
Elementos vinculados al transporte	Plazas de aparcamiento reservadas para personas con movilidad reducida	Ubicación								
		Dimensiones								
		Señalización								
	Paradas y marquesinas de espera del transporte público	Ubicación								
	Entradas y salidas de vehículos	Itinerario peatonal accesible								
	Carriles reservados al tránsito de bicicletas	Trazado								
		Ubicación								
Obras e intervenciones en la Vía Pública	Requerimientos									
	Señalización									

CONCEPTOS		NORMATIVA EN MATERIA DE URBANISMO (21)							
		ESTATAL	ANDALUCIA	ARAGÓN	CANTABRIA	CATALUÑA	GALICIA	MADRID	P. VASCO
Obras e intervenciones en la Vía Pública	Itinerario peatonal accesible alternativo	Red		Am		Am			Am
	Delimitaciones	Red			Am	Am	Am		
	Andamios o vallas		Red	Am				Am	Am
	Elementos de acceso y cierre de la obra	Red		Am	Am	Am	Am	Am	Am
	Itinerarios peatonales		Am	Am	Am	Am	Am	Am	Am
Señalización y comunicación sensorial	Requerimientos				Am		Am		Red
Señalización y comunicación sensorial (Visual y acústica)	Itinerario peatonal accesible	Red			Am	Am		Am	Am

CONCEPTOS		NORMATIVA EN MATERIA DE URBANISMO (22)							
		ESTATAL	ANDALUCIA	ARAGÓN	CANTABRIA	CATALUÑA	GALICIA	MADRID	P. VASCO
Señalización y comunicación sensorial (Visual y acústica)	Diseño								
	Ubicación								
	Nombres de calles, numeración de parcelas o portales								
	Salidas de emergencia								
	Símbolo Internacional de accesibilidad	Señalización							
Diseño									
Señalización y comunicación sensorial (Táctil)	Diseño								
	En espacios de grandes dimensiones, itinerarios peatonales accesibles y zonas de acceso a áreas de estancia.								
	Pavimento táctil	itinerario peatonal accesible							

CONCEPTOS			NORMATIVA EN MATERIA DE URBANISMO (23)							
			ESTATAL	ANDALUCIA	ARAGÓN	CANTABRIA	CATALUÑA	GALICIA	MADRID	P. VASCO
Señalización y comunicación sensorial (Táctil)	Pavimento táctil	Aplicaciones								
Sistemas de información	Requerimientos									
	Ubicación									
	Información									
	Recomendaciones									
Comunicación Interactiva	Requerimientos									
	Ubicación									
	Información									
	Recomendaciones									

## **5.2 DIFERENCIAS ENTRE LAS DISTINTAS NORMATIVAS**

### **Estatal y Comunidades Autónomas**

## 5.2.- DIFERENCIAS ENTRE LAS DISTINTAS NORMATIVAS: ESTATAL Y COMUNIDADES AUTÓNOMAS

Como ya se explicó con anterioridad, en el estudio comparativo se han planteado las diferentes legislaciones en materia de accesibilidad urbanística, correspondientes a la normativa estatal y a las siete comunidades autónomas que se han considerado más representativas de la totalidad de las 17 Comunidades Autónomas, y 2 ciudades autónomas existentes, y que junto a la elaboración del *“Cuadro resumen por colores de los contenidos en legislación más restrictivos, comunes e inexistentes”*, correspondiente al apartado 5.1 de la presente tesis se han extraído los siguientes resultados:

Las legislaciones más antiguas corresponden a las comunidades de Cantabria Cataluña y Madrid, que con respecto a la estatal, esta última se corresponde con la de más reciente creación, tras la publicación de la *“Orden VIV/561/2010, de 1 de febrero”*, siguiéndole el *“Decreto 293/2009, de 7 de julio, por el que se aprueba el reglamento que regula las normas para la accesibilidad en las infraestructuras, el urbanismo, la edificación y el transporte en Andalucía”*.

Se observa que la regulación de las mismas atiende a diferentes rangos normativos, la legislación correspondiente a la mayoría de las comunidades autónomas consta de una ley y un decreto que posteriormente desarrolla a la primera, pero con respecto a la comunidad de Andalucía y País Vasco, en estos casos es un solo decreto el que regula y desarrolla las especificaciones en cuanto a accesibilidad urbanística se refiere, el *“Decreto 293/2009, de 7 de julio, por el que se aprueba el reglamento que regula las normas para la accesibilidad en las infraestructuras, el urbanismo, la edificación y el transporte en Andalucía”* y el *“Decreto 68/2000, de 11 de abril, por el que se aprueban las normas técnicas sobre condiciones de accesibilidad de los entornos urbanos, espacios públicos, edificaciones y sistemas de información y comunicación”*, en el País Vasco. No sucede lo mismo con respecto a la Comunidad de Madrid, en la que una ley es la que regula en materia de accesibilidad, la *“Ley 8/1993, de 22 de junio, de Promoción de la Accesibilidad y Supresión de Barreras Arquitectónicas”*, sin embargo, con respecto a la normativa estatal es la *“Orden VIV/561/2010, de 1 de febrero,”* la que desarrolla los aspectos relacionados a la accesibilidad urbanística y el *“Real Decreto 505/2007, de 20 de abril”*, el que aprueba las condiciones básicas de accesibilidad para el acceso y utilización de los espacios públicos urbanizados.

El contenido y desarrollo de la totalidad de los compendios normativos varía considerablemente de unas legislaciones a otras, siendo la correspondiente a la normativa estatal, la más completa y actualizada, seguida de la de Andalucía y País Vasco, a pesar de que esta última data del año 2000, todas ellas se diferencian considerablemente del resto de legislaciones, en las que se encuentran numerosos vacíos, observándose que la legislación perteneciente a la comunidad de Cantabria resulta ser la más incompleta, seguida de correspondiente a la comunidad de de Madrid, Aragón, Cataluña y Galicia, por el mismo orden.

Observando el *“Cuadro resumen por colores de los contenidos en legislación más restrictivos, comunes e inexistentes”*, correspondiente al apartado 5.1, se observa que la legislación con mayor número de conceptos más restrictivos se encuentra en la normativa estatal, seguida de la normativa perteneciente al País Vasco y con posterioridad la relativa a la Comunidad de Andalucía, con una gran diferencia con respecto al número de contenidos más restrictivos del resto de legislaciones, en los que apenas algunas de las mismas poseen alguno más restrictivo que el resto, como sucede en el caso de la legislación correspondiente a Aragón, Galicia Cataluña y Madrid, en las que apenas contienen 3 conceptos la primera y 2 el resto de comunidades, careciendo el resto de Comunidades Autónomas de algún elemento más restrictivo que el resto.

Procediendo ahora a analizar cada una de las normativas correspondientes a las Comunidades Autónomas, se determina lo siguiente:

Con respecto a normativa andaluza, regulada por el *“Decreto 293/2009, publicado en julio de 2009, mediante el cual se regulan las normas para la accesibilidad en las infraestructuras, el urbanismo y el transporte”*, decir que es la que más aspectos coincidentes tiene con respecto a la normativa estatal, como el concepto de accesibilidad universal. En algunos aspectos complementa a la normativa estatal al recoger el tipo de pavimento que debe aparecer en los sectores de juego, como sucede con las características del apartado de puentes y pasarelas y pasos subterráneos en menor medida, y más concretamente con respecto a características de cabinas de aseos (accesorios, nivel mínimo de iluminación, dimensiones de duchas y mecanismos), pavimento señalizador, y elementos del mobiliario urbano como cabinas telefónicas, máquinas expendedoras, buzones y mostradores, ventanillas y puntos de información.

En Aragón la legislación que regula en materia de accesibilidad urbanística, es la Ley 3/1997, de 7 de abril, de Promoción de la Accesibilidad y Supresión de Barreras Arquitectónicas, Urbanísticas, de Transportes y de la Comunicación, así como el Decreto 19/1999, de 9 de febrero, por el que se regula la Promoción de la Accesibilidad y Supresión de Barreras Arquitectónicas, Urbanísticas de Transportes y de la Comunicación y que resulta ser de las más antiguas y obsoletas, siendo la tercera comunidad con más carencias en cuanto a parámetros urbanísticos se refiere.

La legislación de Cantabria, en materia de accesibilidad urbanística, consta de la Ley 3/1996, de 24 de septiembre, sobre Accesibilidad y Supresión de Barreras Arquitectónicas, Urbanísticas y de la Comunicación, y también del Decreto 61/1990, de 6 de julio, sobre evitación y supresión de barreras arquitectónicas y urbanísticas en Cantabria, siendo de las más antiguas y la más incompleta de todas, cuyos parámetros inexistentes se encuentran en "Itinerarios Peatonales", "Pasos Peatonales", "Señalización y Comunicación Sensorial (Táctil)"- "Pavimentos", en "Pasamanos" dentro de "Rampas y Escaleras", en Elementos de Urbanización", así como diseño y colocación de "Rejillas y Alcorques", "Escaleras mecánicas y tapices rodantes" y "Ascensores".

En Cataluña, la legislación resulta ser también una de las más antiguas en cuanto a accesibilidad urbanística se refiere en España, regida por la Ley 20/1991, de 15 de noviembre, de promoción de la accesibilidad y de supresión de barreras arquitectónicas, y por el Decreto 135/1995, de 24 de marzo, de desarrollo de la Ley 20/1991, de 25 de noviembre, de promoción de la accesibilidad y supresión de barreras arquitectónicas, y de aprobación del Código de accesibilidad, que la desarrolla. Se caracteriza porque sus parámetros son de los menos exigentes, además de ser de las más incompletas después de la de Cantabria, al carecer de muchas determinaciones, entre las que destacan: Escaleras mecánicas, tapices rodantes, Vados para pasos de vehículos, Elementos de mobiliario urbano como teléfonos públicos, semáforos, bancos o contenedores y Características de los pavimentos táctiles señalizadores.

Con respecto a la normativa de la Comunidad de Galicia, esta se compone de la Ley 8/1997, de 20 de agosto, de accesibilidad y supresión de barreras en la Comunidad Autónoma de Galicia, que se desarrollaría con el Decreto 35/2000, de 28 de enero, por el que se aprueba el Reglamento de desarrollo y ejecución de la Ley de

accesibilidad y supresión de barreras en la Comunidad Autónoma de Galicia. Coincide mayoritariamente en exigencias, compartiendo criterios comunes con Cataluña y Madrid, siendo todas estas legislaciones las más antiguas, junto con Aragón y Cantabria.

Uno de los datos más significativos en cuyas exigencias también coincide con Cataluña, es en que el tramo máximo de rampa permitido es de 20 m., pero solo es la normativa de Galicia la que amplía el margen establecido hasta incluso a 25m., para nivel Practicable, que difiere mucho en comparación con las exigencias Estatales que marcan una longitud máxima de 10m. Destacar la inexistencia de parámetros en algunos los conceptos de “Mobiliario Urbano” y en “Pavimentos”, dentro de “Señalización y Comunicación Sensorial (Táctil)”.

La legislación de la Comunidad de Madrid consta de la Ley 8/1993, de 22 de junio, de Promociones de la Accesibilidad y Supresión de Barreras Arquitectónicas. Aprobándose con posterioridad 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. Como ya se ha mencionado con anterioridad esta es una de las comunidades con mayor carencia de contenidos y cuyas exigencias, en algunos casos son bastante menos exigibles con respecto a la legislación Estatal, como sucede con el “Ancho de Paso” en “Itinerarios Peatonales”, cuya exigencia mínima es de 1,20 m., cuando la estatal señala 1,80 m., siendo la Comunidad de Cataluña, la que requiere de menos exigencia con un anchura libre mínima de 0,90m. Destacar que también encuentran numerosos vacíos, detectados principalmente en “Mobiliario Urbano” y en “Pavimentos”, dentro de “Señalización y Comunicación Sensorial (Táctil)”.

Con respecto a la normativa del País Vasco, decir que se regula a través de la ley 20/1997, de 4 de diciembre, para la Promoción de la Accesibilidad y que posteriormente se desarrolla con el Decreto 68/2000, de 11 de abril, por el que se aprueban las normas técnicas sobre condiciones de accesibilidad de los entornos urbanos, espacios públicos, edificaciones y sistemas de información y comunicación. A pesar de no ser la legislación que contenga más parámetros restrictivos, es la más restrictiva en aspectos fundamentales y más importantes que los que contempla la normativa Estatal, por ejemplo, con respecto a:

-El “Ancho Mínimo” de los “Itinerarios Peatonales”, lo fija en 2,00 m., cuando la normativa estatal exige un mínimo de 1,80m.

-Se colocará un pasamanos intermedio para el caso de escaleras con ancho superior a 2,40 metros, cuando en el caso de la norma estatal se instalará pasamanos doble central cuando el ancho sea superior a 4 metros.

Destacar que a pesar de no ser una de las normativas más recientes en su creación, posee uno de los principales parámetros más importantes y mucho más restrictivos que los que contiene la normativa estatal. Siendo una de las legislaciones mejor estructuradas y completas, junto a la estatal.

Planteados estos primeros análisis generales, fruto de los resultados obtenidos en el estudio comparativo de la presente tesis, a continuación, se desarrollaran los mismos más detalladamente en el resto de apartados del análisis de resultados.

## **5.3 CONTENIDOS MÁS RESTRICTIVOS ENTRE LA NORMATIVA ESTATAL Y LA CORRESPONDIENTE A LAS COMUNIDADES AUTÓNOMAS**

**Estatal, Andalucía, Aragón,  
Cantabria, Cataluña, Galicia,  
Comunidad de Madrid y País Vasco**

### 5.3.- CONTENIDOS MÁS RESTRICTIVOS ENTRE LA NORMATIVA ESTATAL Y LA CORRESPONDIENTE A LAS COMUNIDADES AUTÓNOMAS

Elaborado el apartado 5.2, en el que se establecen las líneas generales de las diferencias entre la Legislación Estatal y la correspondiente a las Comunidades Autónomas, ya se determinó en el mismo, que la legislación más restrictiva por contener un mayor número de requisitos más exigentes con respecto al resto, había resultado ser la Estatal, seguida de la normativa perteneciente al País Vasco y en un tercer lugar la correspondiente a Andalucía, quedando el resto de normativas muy por debajo en cuanto a exigencias máximas se refiere, por lo que en este apartado se expondrán los conceptos más restrictivos que poseen cada una de las legislaciones.

No obstante, como aspecto más destacable y a pesar de que la normativa estatal contiene un mayor número de restricciones, con respecto a la del País Vasco, es esta última la que plantea una anchura libre de paso en los itinerarios accesibles, de 2,00 m., cuando la legislación estatal establece 1,80 m., siendo esta última superior al resto de Comunidades Autónomas, cuyas dimensiones varían entre un mínimo de 1, 00 m. a 1,50m.

Otro de los aspectos en los que la normativa de País Vasco es más restrictiva con respecto a la Estatal, es la referente a *“Elementos de urbanización”- Rampas* (a excepción del pavimento), en *“Puentes y Pasarelas”*, pasamanos y señalización en *“Pasos Subterráneos”*

En lo que a normativa sobre ascensores se refiere, la legislación vasca, desarrolla mucho más las especificaciones en cuanto a *“Botonera exterior e interior”*, *“cabina”* y *exterior de la cabina”*.

Dentro del apartado de *“Mobiliario urbano”* y más concretamente en *“otros elementos”*, la normativa del País Vasco recoge la existencia de cabinas telefónicas, y máquinas expendedoras en los que la legislación Estatal no se contemplan.

Otro de los conceptos más desarrollados y por tanto más restrictivos de la Comunidad Autónoma Vasca, es lo que se refiere en cuanto a contenido e interior de las “*Cabinas de Aseo Público Accesibles*”. Destacar muy especialmente, que la regulación en cuanto a “*Señalización y Comunicación Sensorial*” (*visual y acústica*), recoge uno de los apartados más detallados en cuanto a diseño y ubicación. Mencionar, que con respecto a la totalidad del apartado de “Comunicación Interactiva”, también es la legislación más restrictiva.

Destacar que los conceptos más restrictivos detectados en la legislación perteneciente a Cataluña, el que merece ser mencionado, se refiere a los “*Escalones Aislados o Resaltes*” pertenecientes al “*Itinerario Peatonal Accesible*”, en el que cita: “(...) *un itinerario peatonal se considerará adaptado si no incluye ninguna escalera, ni escalón aislado*”, cuando la existencia de una escalera en la normativa Estatal, es la “(...) *alternativa de paso a una rampa, situada en el itinerario peatonal accesible*” y sin embargo, en la legislación catalana, la existencia de la misma en un itinerario peatonal, ni la contempla.

Con respecto al resto de situaciones en las que algunas Comunidades Autónomas, como la Comunidad de Madrid y Cataluña, poseen algún criterio más restrictivo, en estos casos, suelen coincidir en las mismas exigencias a la normativa estatal, por lo comparten el grado de mayor exigencia.

Del mismo modo, también comentar que la legislación correspondiente a Aragón y Galicia, a pesar de no compartir con otras normas, las más altas exigencias, su carácter de más restrictivo únicamente responde a pequeños matices de contenido.

## **5.4 CARENCIA DE CONTENIDOS DE LA NORMATIVA ESTATAL Y DE LAS COMUNIDADES AUTÓNOMAS**

**Estatal, Andalucía, Aragón,  
Cantabria, Cataluña, Galicia,  
Comunidad de Madrid y País Vasco**

#### 5.4.- CARENCIA DE CONTENIDOS DE LA NORMATIVA ESTATAL Y DE LAS COMUNIDADES AUTÓNOMAS

Como quedó de manifiesto en el apartado 5.2, la legislación perteneciente a la comunidad de Cantabria ha resultado ser la más incompleta, seguida de correspondiente a la Comunidad de de Madrid, Aragón, Cataluña y Galicia, y en el mismo orden.

Veamos en que parámetros carecen de regulación las distintas normativas:

Comenzando por la normativa Estatal, esta se caracteriza por ser la más completa, no obstante, también existen aspectos en la misma que no se contemplan, como sucede con *“Puentes y Pasarelas”*, así como con *“Pasos subterráneos”*, aunque en algunos aspectos le pudiesen ser de aplicación tanto los conceptos que regulan los *“Itinerarios Peatonales”*, como los relativos a *“Rampas”*, siendo el caso de las *“Escaleras”*, como alternativa de paso y los *“Ascensores”* como vinculados a los *“Itinerarios Peatonales Accesibles”*.

Uno de los detalles que no se recogen, resulta ser el *“Embarque y Desembarque”* de *“Los Tapices Rodantes y Escaleras Mecánicas”*, careciendo de información en cuanto a *“Sistemas de Información”* se refiere, aunque en los apartados de *“Señalización y Comunicación Sensorial (Visual y Acústica)”*, se encuentren algunos aspectos, la legislación correspondiente al País Vasco, resulta ser mucho más amplia en contenido y especificaciones, en cuanto a información se refiere.

La normativa andaluza, a pesar de ser la que más coincidencias tiene con respecto a la Estatal, posee carencias en numerosas partes de su contenido, destacándose especialmente las relativas a *“Áreas de Uso Peatonal”*, *“Itinerarios Peatonales Accesibles”* y *“Áreas de Estancia”*, así como principalmente en *“Sistemas de Información”* y *“Comunicación Interactiva”*, de las que no posee regulación alguna.

Destacar que los parámetros con mayor ausencia de legislación corresponden a las *“Áreas de Uso Peatonal”*, *“Itinerarios Peatonales”*, *“Áreas de Estancia”* y en determinados *“Elementos de Urbanización”*, como los *“Puentes y Pasarelas”*, *“Pasos Subterráneos”*, *“Tapices Rodantes y Escaleras Mecánicas”*, así como en elementos del *“Mobiliario Urbano”*, *“Bancos”*, *“Fuentes”*, *“Papeleras y Contenedores”*.

Con respecto al bloque de conceptos, que no posee ninguna legislación que la regule se encuentran los “Sistemas de Información”, salvo en el País Vasco y la “Comunicación Interactiva”, en el contenido de la normativa Estatal.

## **5.5 CONTENIDOS COMUNES ENTRE LA NORMATIVA ESTATAL Y DE LAS COMUNIDADES AUTÓNOMAS**

**Estatal, Andalucía, Aragón,  
Cantabria, Cataluña, Galicia,  
Comunidad de Madrid y País Vasco**

## 5.5.- CONTENIDOS COMUNES ENTRE LA NORMATIVA ESTATAL Y LAS COMUNIDADES AUTÓNOMAS.

Con respecto a este apartado, no resultan significativos los resultados obtenidos, dado que las coincidencias entre las legislaciones son escasas, destacando que las Comunidades Autónomas que recogen el concepto de *Accesibilidad Universal* son la Estatal, Andalucía, y País Vasco, aunque esta última también contemple el nivel de “*Practicable*”, siendo las comunidades de Galicia y Madrid las que abarcan los niveles de *Accesible*, *Adaptado* y *Practicable*, incluso *Convertible* la Comunidad de Galicia, coincidiendo Aragón y Cantabria en nivel *Accesible*.

En los “*ámbitos de aplicación*” coinciden Aragón, Cantabria, Cataluña, Galicia y Madrid.

Las características de la “*altura libre de paso*” en los “*itinerarios peatonales*” coinciden en los compendios normativos de Aragón, Cataluña y Madrid, no volviéndose a encontrar similitudes en parámetros de accesibilidad urbanística hasta el apartado de “*Elementos de Urbanización*”, en cuyos requerimientos son comunes Cantabria, Cataluña, Galicia, Madrid y País Vasco.

Destacar que en los puntos en los que existe mayor número de concordancias paramétricas son los relativos al apartado de “*Elementos de urbanización*”- “*Escaleras*”, concretamente en la “*Anchura Libre de Paso*” de las mismas, en los que son coincidentes todas a excepción de Cantabria y País Vasco, siendo concretamente este apartado, el relativo a “*Escaleras*”, donde se encuentran más similitudes entre las Comunidades Autónomas, a lo largo de todas las características que lo componen.

En “*Tapices Rodantes y Escaleras Mecánicas*” también confluyen coincidencias entre la normativa Estatal, de Andalucía y País Vasco.

Con respecto al resto de conceptos regulados en las normativas, existen criterios comunes en “*Vados peatonales*”, entre las comunidades de Andalucía, Estatal y Madrid, continuando con “*Pasos de Peatones*” entre la Estatal, Andalucía y Cataluña.

En cuanto a los “*Semáforos Peatonales*”, tan solo existen coincidencias con respecto a los “*Ciclos de Paso*”, entre Aragón, Galicia y País Vasco.

Continuando con el “*Mobiliario Urbano*” las concordancias se concentran en el concepto de “*Barandillas*”, en cuanto a “*no escalables*” y “*apertura de espacios libres*”, entre la normativa Andaluza y la Estatal, así como a lo que respecta a las características del “*acceso*” a las “*cabinas de aseo público accesibles*”, entre Cataluña y Galicia.

Dentro del apartado de “*Elementos vinculados al transporte*”, y más concretamente en el número de “*plazas de aparcamiento reservadas para personas con movilidad reducida*” la normativa Estatal, Andaluza y perteneciente al País Vasco.

Finalizando las similitudes en los “*requerimientos*” del apartado de “*comunicación interactiva*” con respecto a la legislación Estatal y del País Vasco.

El resultado final muestra que las legislaciones con mayor número de contenidos comunes son la Estatal y la andaluza, a cuyo grupo se sumaría con menor número de coincidencias la relativa al País Vasco.

Entre las Comunidades Autónomas, son mayormente coincidentes Galicia y Madrid, y Cataluña.

## **6.- PROTOCOLO DE ACTUACIONES GENÉRICAS**

## **PROTOCOLO DE ACTUACIONES GENÉRICAS**

Realizado el estudio comparativo de la normativa vigente sobre accesibilidad en urbanismo y edificación de pública concurrencia, a nivel europeo, estatal y entre las distintas comunidades autónomas, y realizado el análisis de resultados, se procede a establecer un “PROTOCOLO DE ACTUACIONES GENÉRICAS”, para la ejecución de los distintos planes de accesibilidad urbanística existentes, correspondientes a cualquier municipio o ciudad española.

La realización de este protocolo, parte de un concepto ya existente en otros países como Alemania, donde es muy habitual el uso de estos procedimientos, obteniendo con la incorporación de los mismos, una mejor organización y control de las situaciones, evitando la libre disposición de maniobrabilidad que en ocasiones, abre la puerta a la discriminación.

Mediante este protocolo, se pretende implantar cualquier plan de accesibilidad en España, siguiendo un orden prioritario de actuaciones a realizar, establecidas según las necesidades de la población, de tal forma, que la puesta en marcha de cualquier plan urbanístico, se establezca en igualdad de condiciones en cualquier núcleo urbano consolidado del país.

Para ello, el “PROTOCOLO DE ACTUACIONES GENÉRICAS”, plantea una serie de intervenciones o conexiones necesarias, establecidas mediante un orden jerárquico de actuaciones a realizar, en función de las necesidades de los usuarios, a fin de garantizar un entramado peatonal accesible, que una cada uno de los sectores urbanos que componen el municipio o localidad, así como los servicios básicos de que disponen cada uno de ellos.

Atendiendo a una primera fase de “ACTUACIONES PREFERENTES”, las conexiones estimadas, se distribuirán piramidalmente, e irán destinadas a “crear” los accesos inexistentes que se plantean, en función de su mayor a menor prioridad de intervención, estableciéndose a posteriori, una segunda fase, de “ACTUACIONES SECUNDARIAS” que mediante su propio orden jerárquico, éstas, irán también destinadas a la “creación” de itinerarios secundarios accesibles, vinculados a las

actuaciones preferentes, todo ello, establecido de tal forma, que garantice en todo momento, la existencia de las conexiones necesarias y accesibles a cualquier punto relevante de un municipio o ciudad y que estas cumplan con todas aquellas características que establece la normativa correspondiente, en cuanto a seguridad, señalización, mobiliario, ...etc.

A continuación se detallaran cada una de las actuaciones descritas con anterioridad, y que configuran el "PROTOCOLO DE DE EJECUCIÓN DE PLANES DE ACCESIBILIDAD URBANISTICA", las cuales, se representaran simbólicamente dispuestas sobre una pirámide de mayor a menor altura, en función del mayor grado de importancia o prioridad de ejecución de las mismas:

## **1.- ACTUACIONES PREFERENTES:**

Partiendo de la idea de dotar al municipio de una "red básica peatonal", que se constituya por aquellos elementos de la red viaria que en su recorrido, alcancen el nivel de accesibilidad universal para el uso de cualquier persona, siendo este adaptado y/o practicable, en el peor de los casos, se define un itinerario vertebrador a partir del cual, se creará un sistema global de accesibilidad adecuado a las características del medio urbano sobre el que se pretenda trabajar.

Estas actuaciones, serán las destinadas a "crear" todas aquellas conexiones principales inexistentes, las cuales formaran un itinerario peatonal preferente, al que denominaremos "red básica peatonal" , que será la columna vertebral que una los principales sectores, servicios, espacios, etc....de la población sobre la que se pretende actuar.

Esta red básica peatonal, se irá configurando siguiendo un orden de ejecución establecido en 5 pasos o conexiones, en función de su prioridad de actuación, según se entienden, deberían ser las necesidades de la ciudadanía, a partir de los cuales se desarrollaran más exhaustivamente cada uno de los procesos de "accesibilización" de los recorridos urbanos de la población, existentes o no.

Por lo tanto, las “ACTUACIONES PREFERENTES”, que conformaran la red básica peatonal, constaran de los siguientes 5 pasos:



El contenido de los cuales se detalla a continuación:

#### 1.1.- ACTUALIZACIÓN Y DETECCIÓN DE CARENCIAS:

En este primer paso de ejecución del protocolo, se procederá a revisar el plan de accesibilidad urbanística existente en la localidad o municipio en cuestión, comprobando “in situ”, si cada una de de las intervenciones que contempla el plan, se han solventado o no, y en qué condiciones se encuentran actualmente, pues durante el tiempo transcurrido entre la redacción del citado plan y las posibles actuaciones que pudiesen haberse realizado, anteriores a la fecha de implantación del protocolo, se puede dar la circunstancia de que la situación real del municipio o ciudad, pueda haber variado sustancialmente con respecto al plan inicial, requiriéndose por tanto, una actualización del plan de accesibilidad existente, a partir del cual, se implantarán el orden de actuaciones a seguir, para obtener la plena accesibilidad de la zona urbana a intervenir.

## 1.2.- CONEXIÓN A LOS ACCESOS DE LOS MEDIOS DE TRANSPORTE:

Estableciendo un orden prioritario de actuaciones a desarrollar, estas, se disponen de tal forma, que solucionen en primer lugar la accesibilidad a los servicios considerados más importantes para el desarrollo de la vida de los ciudadanos de la zona donde se intervenga, continuando progresivamente con el resto de actuaciones en función de su grado de importancia para atender a las necesidades de la población.

Por todo ello, se ha considerado como segundo eslabón de la pirámide de actuaciones a realizar, el comenzar a ejecutar la red básica peatonal, realizando las conexiones a los accesos de los distintos medios de transporte de los que disponga la localidad en cuestión.

Para ello, el itinerario vertebrador de las actuaciones preferentes, comenzará a configurarse en este apartado. Partiendo de la premisa de que se mantengan las comunicaciones con otros núcleos poblacionales, el inicio de la “red básica peatonal” que garantice un nivel de accesibilidad adaptado o practicable (este último, en el peor de los casos), comenzará por la creación de unos ejes principales de orientación de la población, a saber, eje norte-sur y eje este-oeste, así como unos recorridos de circunvalación, que comuniquen a través del conjunto de todos ellos, los accesos a los distintos medios de transporte, según el orden que se establece a continuación.

Los ejes que configuraran las arterias principales de la red básica peatonal, se trazaran atendiendo al siguiente orden:

- 1.2.1.- Zonas correspondientes a PRIMERAS RESIDENCIAS.
- 1.2.2.- Zonas correspondientes a SEGUNDAS RESIDENCIAS.
- 1.2.3.- Zonas correspondientes a POLIGONOS INDUSTRIALES.

El trazado de dichos ejes, se realizará de tal forma que mediante ellos, se comuniquen todos los accesos a los medios de transporte del municipio o localidad, cuyo orden de conexión será el siguiente:

- 1º.- Conexiones a los accesos de autobús.
- 2º.- Conexiones a los accesos de metro.

- 3º.- Conexiones a los accesos de ferrocarril.
- 4º.- Conexiones a los accesos de taxi.
- 5º.- Conexiones a los accesos de aeropuerto y puerto, en su caso.

El orden planteado, responde a la intención de garantizar el mantenimiento constante de las comunicaciones con otros núcleos poblacionales, así como el desplazamiento a los diferentes centros de trabajo y negocio, para no desestabilizar la economía de las familias, comercios e industrias, que en ellos se encuentren, velando por una economía sostenible e incluso por salvaguardar la seguridad de la población del municipio, que en caso de cualquier emergencia, este bien comunicado.

### 1.3.- CONEXIÓN DE LOS PRINCIPALES SECTORES QUE CONFORMAN EL MUNICIPIO O LOCALIDAD:

Cada municipio o provincia, contiene una serie de zonas o sectores principales, que varían de unas poblaciones a otras, a saber: el casco urbano principal, núcleos urbanos periféricos o segundas residencias, polígonos industriales y zona de playas, que requieren de una conexión entre ellos, para garantizar el acceso de los viandantes de unas zonas a otras, de forma independiente.

Por lo que el segundo paso para confeccionar la red básica peatonal, será el conectar todos los sectores existentes entre ellos, evitando el coartar la libertad y necesidad de los usuarios, de poder desplazarse hacia las áreas del municipio donde se desarrollan las principales actividades económicas, culturales y sociales, de las que participan para el transcurso de la vida diaria, a saber:

- 1.3.1.- Conexión del núcleo urbano de primera residencia y el polígono o polígonos industriales existentes.
- 1.3.2.- Conexión de los núcleos urbanos correspondientes a segundas residencias con el polígono o polígonos industriales existentes.
- 1.3.3.- Conexión del núcleo urbano de primera residencia con la zona de playas.
- 1.3.4.- Conexión del núcleo urbano de segunda residencia con la zona de playas.

#### 1.4.- CONEXIÓN A LOS ACCESOS DE LOS EDIFICIOS DE PÚBLICA CONCURRENCIA:

En todo núcleo poblacional, existen edificios de pública concurrencia, que requieren estar conectados mediante la red básica peatonal, para garantizar el acceso de los usuarios a los mismos, por ello, se establece que la continuidad de la citada red básica peatonal, debe proseguir con la conexión a dichos accesos.

Para ello, los criterios establecidos para priorizar la ejecución de unas conexiones a determinados accesos sobre otras, se han centrado en valorar cuales podrían ser los servicios más demandados por su mayor importancia para la población, o de más afluencia de público. En consecuencia, el orden jerárquico establecido para realizar las conexiones a los accesos de los edificios de pública concurrencia, se plantea de la siguiente forma:

##### 1.4.1.- EN CASCOS URBANOS DE PRIMERA RESIDENCIA:

- 1.4.1.1.- Conexiones a los accesos de hospitales y centros de salud.
- 1.4.1.2.- Conexiones a los accesos de centros educativos de enseñanza reglada (colegios, institutos, universidades...etc.).
- 1.4.1.3.- Conexiones a los accesos de edificios institucionales (ayuntamientos, dependencias municipales, centros cívicos, hogar del jubilado ...etc.).
- 1.4.1.4.- Conexiones a los accesos de centros deportivos municipales.
- 1.4.1.5.- Conexiones a los accesos de edificios religiosos.
- 1.4.1.6.- Conexiones a los accesos de los cementerios.

##### 1.4.2.- EN CASCOS URBANOS DE SEGUNDA RESIDENCIA:

- 1.4.2.1.- Conexiones a los accesos de hospitales y centros de salud.
- 1.4.2.2.- Conexiones a los accesos de centros educativos de enseñanza reglada (colegios, institutos, universidades...etc.).
- 1.4.2.3.- Conexiones a los accesos de edificios institucionales (ayuntamientos, dependencias municipales, centros cívicos, hogar del jubilado...etc.).
- 1.4.2.4.- Conexiones a los accesos de centros deportivos municipales.
- 1.4.2.5.- Conexiones a los accesos de edificios religiosos.
- 1.4.2.6.- Conexiones a los accesos de los cementerios.

Se priorizaran las creaciones de los accesos a centros de salud y hospitales de la red básica peatonal, sobre el resto, para velar por la salud y calidad de vida de los habitantes, en segundo lugar, se ha valorado sobre el resto de actuaciones, las conexiones a los accesos de centros educativos de enseñanza reglada, garantizando la educación y formación de los más jóvenes, con posterioridad en importancia, le siguen las conexiones a los accesos de edificios institucionales, por la gran afluencia de usuarios a los mismos para solventar dudas, informarse, y realizar gestiones varias, dejando en última instancia las conexiones a los accesos de centros deportivos municipales, para dar servicio a la población de poder cuidar y mantener su salud física, seguido de las conexiones a los accesos de edificios religiosos y finalmente, las conexiones a los accesos de los cementerios, estos dos últimos por su menor afluencia de ciudadanos.

## 1.5.- CONEXIÓN A LOS ACCESOS DE LOS ESPACIOS LIBRES Y ZONAS VERDES:

Consideradas satisfechas las principales necesidades de los ciudadanos en los 4 puntos anteriores, en último lugar, se ha considerado como menos importante la continuidad de la red básica peatonal mediante la realización de las conexiones a los accesos de los espacios libres y zonas verdes, para el disfrute del tiempo libre de la población, en el orden siguiente:

### 1.5.1.- EN CASCOS URBANOS DE PRIMERA RESIDENCIA:

- 1.5.1.1.- Conexiones a los accesos de las plazas
- 1.5.1.2.- Conexiones a los accesos de las Alamedas
- 1.5.1.3.- Conexiones a los accesos de los parques
- 1.5.1.4.- Conexiones a los paseos marítimos y puntos de baño accesibles.

### 1.5.2.- EN CASCOS URBANOS DE SEGUNDA RESIDENCIA:

- 1.5.2.1.- Conexiones a los accesos de las plazas
- 1.5.2.2.- Conexiones a los accesos de las Alamedas
- 1.5.2.3.- Conexiones a los accesos de los parques
- 1.5.2.4.- Conexiones de paseos marítimos y puntos de baño accesibles.

Los criterios establecidos para establecer el orden de actuaciones, atiende a dar prioridad a las zonas de mayor afluencia de público, como es el caso de las plazas,

que suelen situarse en áreas donde existen edificios de pública concurrencia y comercios, y en los que en ocasiones se realizan actos públicos o actividades sociales, seguido de la conexión con las Alamedas, zonas de gran tránsito peatonal donde suelen haber numerosas zonas comerciales, dejando en último lugar las conexiones con los parques, que aunque muy concurridos por las familias con hijos pequeños, y gente de avanzada edad, no tiene tanta afluencia de usuarios como las anteriores ubicaciones.

Con respecto a las reservas de aparcamientos adaptados, así como la instalación del mobiliario urbano, señalización, etc...., en el momento en el que se actúe sobre uno de los niveles establecidos piramidalmente, dicha actuación conllevará conjuntamente, la creación de los citados aparcamientos adaptados, así como la instalación del mobiliario urbano necesario, y sus correspondientes señalizaciones e indicaciones, para que una vez ejecutada, cumpla completamente con las prescripciones exigidas en materia de accesibilidad.

## **2.- ACTUACIONES SECUNDARIAS:**

Realizadas estas cinco “actuaciones preferentes”, mediante las cuales se ha configurado la red básica peatonal, se pasaría a una segunda fase o de “actuaciones secundarias”, consistentes en la “creación” del resto de redes peatonales que terminen de conformar el total entramado peatonal del municipio o localidad en cuestión y que a través de su recorrido, se llegue a enlazar siempre con la red básica fruto de las actuaciones preferentes.

Una vez definida la “red básica peatonal”, mediante las cinco actuaciones preferentes descritas, se procederá a la creación de una serie de “itinerarios o actuaciones secundarias” consistentes en la “creación” del resto de redes peatonales que junto con itinerario inicial creado en las actuaciones preferentes, configuren una red de accesibilidad global en el municipio o localidad en cuestión, de tal forma, que queden vinculados a ellos, todos aquellos elementos dotacionales, institucionales, representativos o característicos existentes y necesarios para el transcurso de la vida diaria en el núcleo urbano a intervenir, de modo tal, que se permita la accesibilidad al conjunto de los mismos a través de la señalada Red Básica Peonatal.

El orden establecido para la ejecución de las actuaciones secundarias se establece en:



#### 2.1.- ACTUALIZACIÓN Y DETECCIÓN DE CARENCIAS:

Donde al igual que sucedía en el primer paso de las actuaciones preferentes, se procederá a revisar el plan de accesibilidad urbanística existente, comprobando “in situ”, cada una de de las intervenciones secundarias que contemple el plan, y mediante una actualización del plan de accesibilidad existente, se implantarán el resto de ordenaciones a seguir, para obtener el entramado secundario de la zona urbana a intervenir.

#### 2.2.- CONEXIONES PEATONALES EN EL INTERIOR DE LOS NÚCLEOS POBLACIONALES CONSIDERADOS DE “PRIMERA RESIDENCIA”:

Comenzando por las zonas de mayor carencia de accesos, a las zonas de menor carencia, progresivamente.

### 2.3.- CONEXIONES PEATONALES EN EL INTERIOR DE LOS NÚCLEOS POBLACIONALES CONSIDERADOS DE “SEGUNDA RESIDENCIA”:

Comenzando igualmente que en el punto anterior, por las zonas de mayor carencia de accesos, a las zonas de menor carencia, progresivamente.

### 2.4.- CONEXIONES PEATONALES EN EL INTERIOR DE LOS NÚCLEOS INDUSTRIALES:

Con el mismo criterio que las anteriores.

Al igual que en las actuaciones preferentes, en el momento en el que se actúe sobre uno de los niveles establecidos piramidalmente en las actuaciones secundarias, dicha actuación conllevará conjuntamente, la creación en número necesario de aparcamientos adaptados, la instalación del mobiliario urbano que se requiera, así como la señalización correspondiente, para que una vez finalizada cada una de las actuaciones, estas cumplan con todos los requisitos que exige la normativa.

## **3.- ACTUACIONES TERCIARIAS:**

Una vez configurado todo el entramado peatonal de la población (red básica peatonal y resto de redes peatonales), como consecuencia de las indicaciones recogidas en las actuaciones preferentes y secundarias, se llega al último punto o de “actuaciones terciarias”, consistentes en la reparación, sustitución, remodelación o señalización de algún elemento o zona perteneciente a la totalidad del itinerario peatonal accesible creado, y que debido a su uso, necesite de operaciones de mantenimiento para garantizar la accesibilidad y seguridad de la población en todo el municipio.

El orden establecido para las operaciones de mantenimiento, será el siguiente:

- 1º.- Actuaciones de REPARACIÓN.
- 2º.- Actuaciones de SUSTITUCIÓN.
- 3º.- Actuaciones de REMODELACIÓN.
- 4º.- Actuaciones de SEÑALIZACIÓN.

Las actuaciones de REPARACIÓN, consistirán en pequeñas intervenciones de acondicionamiento de elementos puntuales de escasa relevancia (pintura, soldadura, bacheado, ...etc).

Mientras que las intervenciones de SUSTITUCIÓN comprenderán aquellas actuaciones que ante la imposibilidad de ser reparadas deban sustituirse por otro elemento de iguales o similares características.

Entendiéndose que las actuaciones consistentes en una REMODELACIÓN, abarcarán a todas aquellas actuaciones que necesiten de una reparación o sustitución de “todo el conjunto” o de “la mayoría de elementos que lo conforman”, siendo los trabajos de mucha mayor relevancia que en el caso de la reparación.

Finalmente, las actuaciones consistentes en SEÑALIZACIÓN, serán las correspondientes a la reposición e instalación de aquellos elementos de señalización vertical que hayan desaparecido y no puedan repararse.

Estas “actuaciones terciarias”, como ya se ha podido comprobar, atenderían en función del mismo orden prioritario establecido para la creación de la totalidad de la red peatonal accesible, en base a las mismas justificaciones ya expuestas con anterioridad, es decir:

### 3.1.- REPARACIÓN, SUSTITUCIÓN, REMODELACIÓN O SEÑALIZACIÓN, DE LOS ACCESOS CREADOS EN LAS “ACTUACIONES PREFERENTES”:

- 3.1.1.- Detección de patologías y deficiencias.
- 3.1.2.- Reparación, sustitución, remodelación o señalización, de las conexiones a los accesos de los medios de transporte:
  - 3.1.2.1.- Zonas correspondientes a PRIMERAS RESIDENCIAS.
  - 3.1.2.2.- Zonas correspondientes a SEGUNDAS RESIDENCIAS.
  - 3.1.2.3.- Zonas correspondientes a POLIGONOS INDUSTRIALES.

Atendiendo al siguiente orden de actuación sobre los medios de transporte existentes:

- 1º.- Conexiones a los accesos de autobús.
  - 2º.- Conexiones a los accesos de metro.
  - 3º.- Conexiones a los accesos de ferrocarril.
  - 4º.- Conexiones a los accesos de taxi.
  - 5º.- Conexiones a los accesos de aeropuerto y puerto, en su caso
- 
- 3.1.3.- Reparación, sustitución, remodelación o señalización de las conexiones a los accesos de los principales sectores que conforman el municipio o localidad:
    - 3.1.3.1.- Conexión del núcleo urbano de primera residencia y el polígono o polígonos industriales existentes.
    - 3.1.3.2.- Conexión de los núcleos urbanos correspondientes a segundas residencias con el polígono o polígonos industriales existentes.
    - 3.1.3.3.- Conexión del núcleo urbano de primera residencia con la zona de playas.
    - 3.1.3.4.- Conexión del núcleo urbano de segunda residencia con la zona de playas.
  
  - 3.1.4.- Reparación, sustitución, remodelación o señalización de las conexiones a los accesos de los edificios de pública concurrencia.
    - 3.1.4.1.- EN CASCOS URBANOS DE PRIMERA RESIDENCIA:
      - 3.1.4.1.1.- Conexiones a los accesos de hospitales y centros de salud.
      - 3.1.4.1.2.- Conexiones a los accesos de centros educativos de enseñanza reglada (colegios, institutos, universidades...etc.).
      - 3.1.4.1.3.- Conexiones a los accesos de edificios institucionales (ayuntamientos, dependencias municipales, centros cívicos, hogar del jubilado, ...etc.).
      - 3.1.4.1.4.- Conexiones a los accesos de centros deportivos municipales.
      - 3.1.4.1.5.- Conexiones a los accesos de edificios religiosos.
      - 3.1.4.1.6.- Conexiones a los accesos de los cementerios.

- 3.1.4.2.- EN CASCOS URBANOS DE SEGUNDA RESIDENCIA:
  - 3.1.4.2.1.- Conexiones a los accesos de hospitales y centros de salud.
  - 3.1.4.2.2.- Conexiones a los accesos de centros educativos de enseñanza reglada (colegios, institutos, universidades...etc.).
  - 3.1.4.2.3.- Conexiones a los accesos de edificios institucionales (ayuntamientos, dependencias municipales, centros cívicos, hogar del jubilado...etc.).
  - 3.1.4.2.4.- Conexiones a los accesos de centros deportivos municipales.
  - 3.1.4.2.5.- Conexiones a los accesos de edificios religiosos.
  - 3.1.4.2.6.- Conexiones a los accesos de los cementerios.
  
- 3.1.5.- Reparación, sustitución, remodelación o señalización de las conexiones a los accesos de los espacios libres y zonas verdes.
  - 3.1.5.1.- EN CASCOS URBANOS DE PRIMERA RESIDENCIA:
    - 3.1.5.1.1.- Conexiones a los accesos de las plazas
    - 3.1.5.1.2.- Conexiones a los accesos de las Alamedas
    - 3.1.5.1.3.- Conexiones a los accesos de los parques
    - 3.1.5.1.4.- Conexiones a los paseos marítimos y puntos de baño accesibles.
  
  - 3.1.5.2.- EN CASCOS URBANOS DE SEGUNDA RESIDENCIA:
    - 3.1.5.2.1.- Conexiones a los accesos de las plazas
    - 3.1.5.2.2.- Conexiones a los accesos de las Alamedas
    - 3.1.5.2.3.- Conexiones a los accesos de los parques
    - 3.1.5.2.4.- Conexiones a los paseos marítimos y puntos de baño accesibles.

### 3.2.- REPARACIÓN, SUSTITUCIÓN, REMODELACIÓN O SEÑALIZACIÓN DE LOS ACCESOS CREADOS EN LAS “ACTUACIONES SECUNDARIAS”:

- 3.2.1.- Detección de patologías y deficiencias.
- 3.2.2.- Reparación, sustitución, remodelación o señalización de las conexiones peatonales en el interior de los núcleos poblacionales considerados de “primera residencia”.

- 3.2.3.- Reparación, sustitución, remodelación o señalización de las conexiones peatonales en el interior de los núcleos poblacionales considerados de “segunda residencia”.
- 3.2.4.- Reparación, sustitución, remodelación o señalización de las conexiones peatonales en el interior de los núcleos industriales.

Las operaciones de mantenimiento correspondientes a la reparación, sustitución, remodelación o señalización de las zonas o elementos pertenecientes a las actuaciones primarias y secundarias, llevarán implícito en ellas, las intervenciones relativas al mobiliario urbano, señalización,...etc....sobre el que se actuará siguiendo el orden establecido en las actuaciones terciarias.

Dado que en algún momento, pudiesen coincidir en el tiempo, situaciones que requiriesen, de una actuación inmediata de mantenimiento, al existir un índice de peligrosidad elevado, por la alta probabilidad de que ocurriese un accidente en estos puntos, se procederá a actuar sobre la zona o elemento que conlleve mayor afluencia peatonal.

Con todo ello, la creación de este protocolo se ha realizado procurando por la mejora de la configuración global del sistema peatonal general, así como de su mantenimiento, a través de la creación de unos ejes de itinerarios peatonales preferenciales que actúan como elementos articuladores del núcleo poblacional, a los que a su vez, conectan otra serie de ramas articuladoras complementarias a la primera, de forma que su implantación, resulte lo más sencilla posible, facilitando el trabajo y la información a técnicos y usuarios interesados en la materia.

**7.- CASO PRÁCTICO:**

**IMPLANTACIÓN DEL**

**“PROTOCOLO DE EJECUCIÓN DE**

**PLANES DE ACCESIBILIDAD URBANÍSTICA”**

**SOBRE EL**

**“PLAN ESPECÍFICO DE ACTUACIÓN**

**PARA LA ACCESIBILIDAD**

**EN EL MUNICIPIO DE EL PUIG”.**

## **CASO PRÁCTICO**

Entendiendo que la mejor forma de comprobar la efectividad del protocolo creado, es proceder a su implantación sobre un plan de accesibilidad ya existente, para “a posteriori”, extraer de dicha actuación, una serie de conclusiones que permitan mejorar su contenido, ampliándolo o modificando parte de él, se pretende en este séptimo apartado del proyecto, proceder a la “puesta en marcha” del “Protocolo de ejecución de planes de accesibilidad urbanística”, a través de un “caso práctico”.

Para la realización del mismo, se ha procedido a ejecutar el citado protocolo sobre un plan de accesibilidad ya existente, en este caso, el “Plan específico de actuación para la accesibilidad en el municipio de El Puig”, cuya fuente de documentación ha sido el propio ayuntamiento de El Puig.

Por todo ello, y atendiendo al orden jerárquico establecido por el “Protocolo de actuaciones genéricas”, se procede seguidamente a implantar el mismo, sobre todas aquellas intervenciones que se han venido ejecutando en El Puig a partir de la existencia del plan de accesibilidad del municipio y cuya necesidad de intervención, ya quedó contemplada en el mismo, para así poder comprobar si se han satisfecho las necesidades demandadas en el citado plan y como se debería de haber procedido en caso de que hubiese existido desde un principio el “Protocolo de ejecución de planes de accesibilidad urbanística”, para posteriormente extraer todas aquellas conclusiones derivadas de este “caso práctico”, que serán muy útiles para la mejora y perfeccionamiento del protocolo de ejecución de planes de accesibilidad.

Siguiendo el orden establecido por el “Protocolo de ejecución de planes de accesibilidad”, las actuaciones para satisfacer correctamente la implantación, en este caso, del “Plan específico de actuación para la accesibilidad en el municipio de El Puig”, deben ser las siguientes:

## **IMPLANTACIÓN DEL “PROTOCOLO DE EJECUCIÓN DE PLANES DE ACCESIBILIDAD URBANÍSTICA,” SOBRE EL “PLAN ESPECÍFICO DE ACTUACIÓN PARA LA ACCESIBILIDAD EN EL MUNICIPIO DE EL PUIG”.**

Las intervenciones realizadas desde la existencia del plan para la accesibilidad del municipio del Puig, han sido las siguientes, ordenadas en función del orden de realización de los trabajos:

- 1) Remodelación del acceso exterior del centro de salud.
- 2) Remodelación del acceso de conexión de la c/ Joaquín Fenollosa con c/ Cervantes.
- 3) Creación del itinerario peatonal en la playa de Mar Plata.
- 4) Reparación de pintura en aparcamiento de minusválidos de la playa de Play-Puig.
- 5) Creación de acera y continuidad del acceso peatonal a la playa de Plans Mar.
- 6) Creación de pasarela peatonal sobre la V-21.
- 7) Creación del Itinerario peatonal en la playa de Plans Mar.

A continuación, se aplicará el “Protocolo” para comprobar mediante la implantación del mismo, cual debería de haber sido realmente el orden de ejecución de los trabajos, o si alguno de estos, casualmente, se realizó coincidiendo con el planteamiento establecido en el citado protocolo:

### **PRIMERO.- ACTUACIONES PREFERENTES:**

Se iniciarán partiendo de la “creación” de unos ejes principales que marquen la orientación de la población N-S y E-O, así como de los recorridos de circunvalación de esta, que conformen los ejes vertebradores de la red básica peatonal (RBP) del municipio, atendiendo al orden exigido por el “Protocolo” en los cinco puntos siguientes, situados de mayor a menor prioridad de ejecución:

#### **1.1.- ACTUALIZACIÓN Y DETECCIÓN DE CARENCIAS:**

Con el plan de accesibilidad de El Puig en mano, se procede a comprobar “in situ”, punto por punto, si se han realizado algunas de las actuaciones “preferentes” que el plan contemplaba o cualquier otra variación del mismo.

Tras proceder a la comprobación de las actuaciones realizadas que clasificaríamos como “preferentes”, pese a las indicaciones del plan, el seguimiento de las obras realizadas ha distado mucho con respecto a las actuaciones que el plan planteaba, y que se enumeran a continuación, según su orden cronológico de ejecución:

- 1) Creación del itinerario peatonal en la playa de Mar Plata.
- 2) Creación de acera y continuidad del acceso peatonal a la playa de Plans Mar.
- 3) Creación de pasarela peatonal sobre la V-21.
- 4) Creación del Itinerario peatonal en la playa de Plans Mar.

Del resto de actuaciones “preferentes”, que recoge el plan, no se han efectuado ninguna más desde la redacción del mismo en el 2010, hasta la realización del presente proyecto, a fecha 03 de julio de 2013.

## 1.2.- CONEXIÓN A LOS ACCESOS DE LOS MEDIOS DE TRANSPORTE:

Siguiendo los pasos del protocolo en este punto, para crear una red básica peatonal, las conexiones deberán iniciarse partiendo de la creación de unos ejes principales que marquen la orientación de la población, es decir, norte-sur y este-oeste, así como de los recorridos de circunvalación de esta, a partir de los cuales, más adelante se crearán las actuaciones secundarias.

### ➤ 1.2.1.- Zonas correspondientes a PRIMERAS RESIDENCIAS:

La primera zona a resolver que indica el protocolo es la correspondiente a “PRIMERA RESIDENCIA”, coincidiendo esta con el casco urbano de El Puig.

Como se habrá podido comprobar en el apartado de “actualización y detección de carencias”, no se ha realizado ninguna obra de nueva creación en el principal núcleo urbano del municipio.

Los itinerarios peatonales que permiten la conexión a los accesos de los medios de transporte, ya se encuentran creados, a pesar de que estos no pueden configurar una red básica peatonal, al no cumplir en algunos de sus puntos con los requisitos, para que el recorrido de la misma sea adaptable, como mínimo.

El municipio posee escasas paradas de autobús, haciendo un total de 6, ubicadas en la avenida principal, correspondiente a la zona sur del municipio y una estación de ferrocarril, situada en la zona sur-oeste.

➤ 1.2.2.- Zonas correspondientes a SEGUNDAS RESIDENCIAS:

La siguiente zona a resolver, según las pautas marcadas por el protocolo, sería la correspondiente a “SEGUNDAS RESIDENCIAS”, que en el caso que nos ocupa, coincide con el núcleo de la playa.

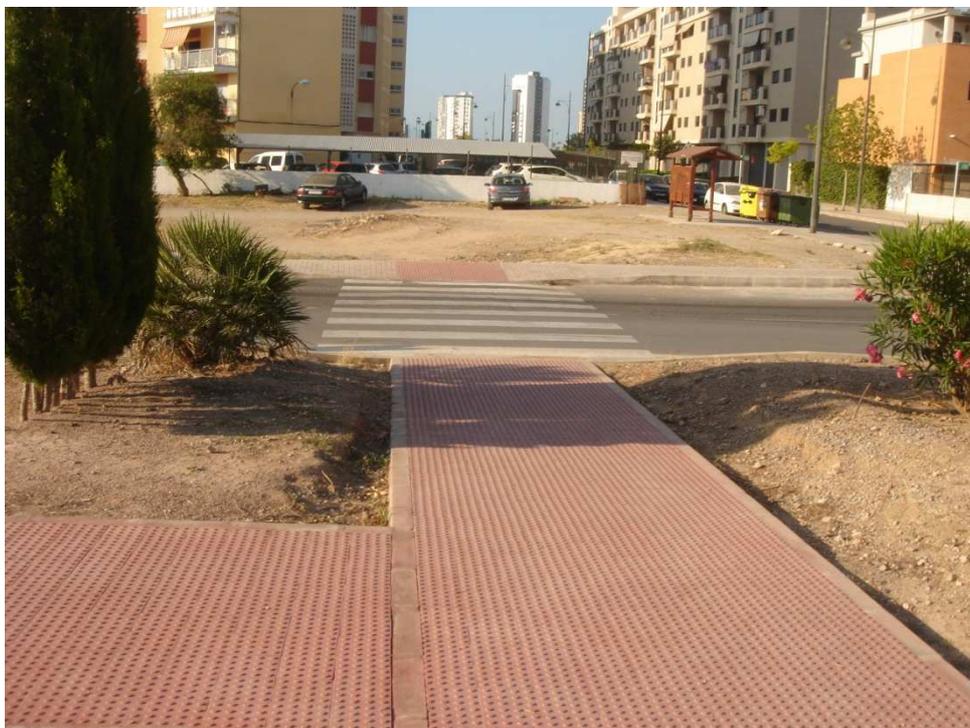
En el área correspondiente a playas, tan solo existe como medio de transporte público, el autobús, con 5 paradas. Por lo tanto, y según indica el protocolo, primeramente hay que establecer los ejes principales que conformaran la red básica peatonal de la playa y que comunicaran con los accesos a las paradas de autobús mencionadas.

En este caso, y siguiendo las pautas establecidas, el trazado norte-sur correspondiente a una de las principales vías peatonales, debería discurrir por la parte interior del núcleo de la playa, que justo coincide con el trayecto de la línea de autobuses que discurre por esta zona, y el trazado este-oeste, por la arteria que se dirija hacia el casco urbano de primeras residencias, coincidiendo también con la vía de circulación de los autobuses hacia dicha área.

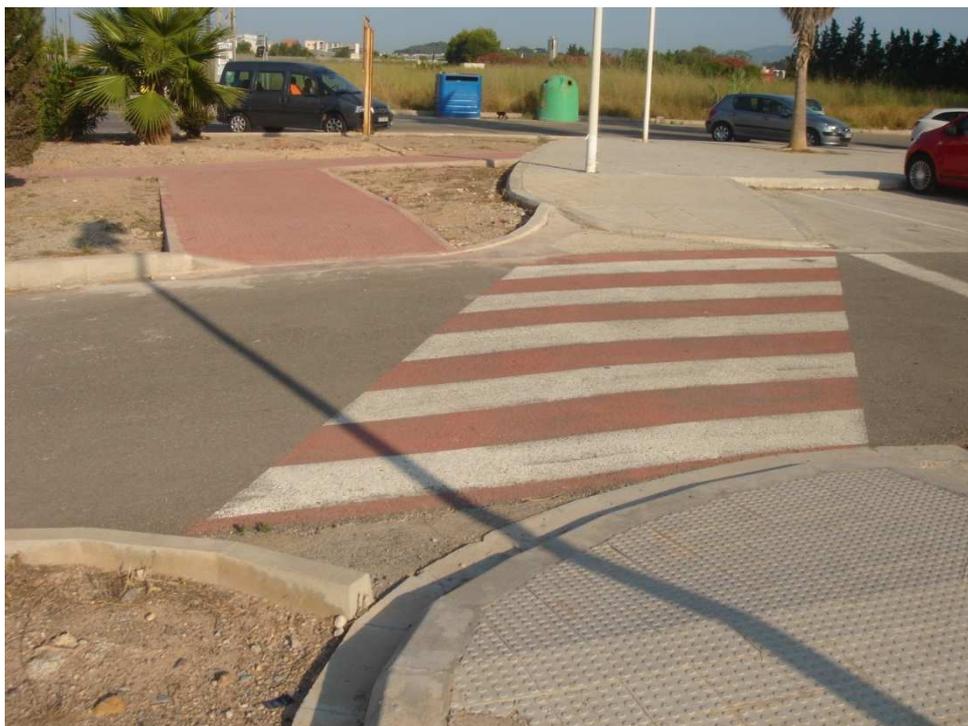
Haciendo caso a estas consideraciones, la realidad de la situación muestra que el trazado norte-sur, no posee continuidad, al carecer en parte de su recorrido de aceras o incluso de zonas urbanizadas, donde solo se encuentran marjales. Con respecto al eje este-oeste, tan solo habría que realizar una actuación, para que el trazado pudiese constituirse como parte de la red básica peatonal.

Si se observan los planos “03 diagnosis playa” y “06 red básica playa”, del plan de accesibilidad de El Puig, se observa que establece como itinerario peatonal norte-sur al recayente al dominio público marítimo terrestre, y como tramo de la red básica peatonal, el mismo eje horizontal este-oeste. Con respecto al eje norte-sur, tampoco se encuentra perfectamente conectado, al existir numerosos tramos sin itinerario peatonal.

Tras comprobar el contenido de “Actualización y detección de carencias”, la única ejecución de obras realizada en el núcleo de playas, se corresponde con el apartado “2) Creación de acera y continuidad del acceso peatonal a la playa de Plans Mar”, que concretamente se corresponde con la única actuación que era necesario resolver en el eje este-oeste. Esta intervención se ubica entre las playas de Plans Mar y Mar Plata, cuya solución no se ha resuelto de forma satisfactoria, como se podrá comprobar en las siguientes fotografías:



Primer tramo del acceso a la playa de Plans Mar  
Fotografía 1



Segundo tramo del acceso a la playa de Plans Mar coincidente con parking  
Fotografía 2

La primera imagen se corresponde con la primera actuación que se realizó, para conectar el itinerario peatonal que discurría por la acera donde se encuentra la parada de autobús, con el acceso a la playa de Plans Mar, ya que esta conexión era inexistente y el acceso a la playa se realizaba atravesando la calzada, careciendo también de paso peatonal.

Esta primera actuación consto de la ejecución de la acera que discurre al fondo, inexistente entonces, con una anchura de 1,20 mts, para economizar en material y mano de obra, cuyo cruce de peatones, se resolvió sin la creación de vado y mediante la proyección de una rampa, donde el pavimento indicador se sitúa en la franja central del itinerario peatonal con un ancho de 2,00 mts, el lado contrario del paso de peatones, que comunica con un área de aparcamiento para vehículos, se resolvió mediante la creación de una rampa continua, sin creación de vado, ejecutada sobre la jardinera existente a través de la cual se comunicaba una segunda rampa lateral, que a su vez comunica con un paso de peatones resuelto también sin vado y enrasado con la calzada, donde a día de hoy todavía no se ha modificado la pintura inicial del paso, ni el encuentro con el otro extremo del paso

peatonal, que queda invadido por parte del bordillo de una jardinera lateral y que presenta resaltos al encontrarse más alto este, que la calzada.

**PROCEDIMIENTO DE ACTUACIONES A SEGUIR, CASO DE HABER IMPLANTADO EL PROTOCOLO EN EL APARTADO 2) “Creación de acera y continuidad del acceso peatonal a la playa de Plans Mar”:**

Primeramente, ejecutar la mencionada acera (con un nivel accesible en todo su recorrido), que comunica con la parada de autobús, dando así continuidad al eje este-oeste de la RBP (Red Básica Peatonal) correspondiente a la zona de segunda residencia, continuando con posterioridad del siguiente modo, según protocolo:

**3.- ACTUACIONES TERCIARIAS:**

- 3.1.1.- Detección de patologías y deficiencias.

Tras la realización de las obras del nuevo acceso, es necesario modificar el trazado del paso de peatones, recayente a la zona habilitada para parking de vehículos, y que ya existía antes de la creación de la acera, al no quedar situado correctamente tras la ejecución de la continuidad del acceso peatonal a la playa de Plans Mar.

- 3.1.2.- Reparación, sustitución, remodelación o señalización, de las conexiones a los accesos de los medios de transporte:
  - 3.1.2.2.- Zonas correspondientes a SEGUNDAS RESIDENCIAS.

Reparar el paso peatonal ubicado en la zona de estacionamiento de vehículos, cambiándolo de dirección, tal y como se ha detallado con anterioridad.

**Conclusiones, tras haber implantado el protocolo en el apartado 2) “Creación de acera y continuidad del acceso peatonal a la playa de Plans Mar”:**

Por tanto, y como se ha argumentado, la resolución del único punto del eje este-oeste que no unía el itinerario peatonal de la red básica, no podría darse por buena, al no cumplir con todos los requisitos necesarios que requiere una RBP, al no haberse ejecutado una solución constructiva satisfactoria, según los requerimientos legislativos vigentes, y por otro, tampoco se pueden dar por finalizadas las obras, al no haber procedido finalmente a la “reparación” o cambio de situación del trazado del paso de peatones, cuya existencia ya era anterior a la intervención y que tras

esta, no garantiza la accesibilidad al parking, y por lo tanto, tampoco al acceso de los medios de transporte existentes en la zona, que este caso, se trata de una parada de autobús.

Se procede a continuar con la implantación del protocolo sobre el plan:

➤ 1.2.3.- Zonas correspondientes a POLIGONOS INDUSTRIALES:

No se ha creado ningún acceso en el polígono industrial, como bien indica el apartado “actualización y detección de carencias”.

El Puig posee un solo núcleo industrial, por cuyo eje este-oeste discurre la línea de autobuses que se dirige a la playa, careciendo de paradas en el mismo polígono, no obstante y siguiendo el orden establecido, cumple con los requisitos de accesibilidad necesarios en su trazado para conformar la red básica peatonal, por si en un futuro se ampliasen las comunicaciones con el polígono a través de los medios de transporte, a excepción de la escasez de pasos peatonales existentes en el mismo.

Con respecto al eje norte-sur, no pasa ningún recorrido de la línea de autobuses, no obstante y siguiendo los mismos criterios que en el eje horizontal, sería necesario realizar actuaciones de creación de aceras y por lo tanto, pasos peatonales en el tramo sur, dado que son inexistentes en su mayor parte.

Cabe destacar que salvo la existencia de escasos pasos peatonales en el eje este-oeste, no existe ninguno más en todo el polígono.

1.3.- CONEXIÓN DE LOS PRINCIPALES SECTORES QUE CONFORMAN EL MUNICIPIO O LOCALIDAD:

El municipio de El Puig, como ya se ha comentado en anteriores apartados, consta de tres núcleos principales: el casco urbano, núcleo principal de la población de carácter residencial, un polígono industrial y el núcleo de la playa o segunda residencia, también existe una serie de enclaves de urbanización de segunda residencia muy alejados del núcleo poblacional principal, que se ha obviado introducir en el caso práctico, por su excesiva lejanía con respecto al resto de sectores.

En este punto, el protocolo indica que para confeccionar la red básica peatonal, habrá que conectar todos los sectores existentes entre ellos, siguiendo el siguiente orden:

➤ 1.3.1.- Conexión del núcleo urbano de primera residencia y el polígono o polígonos industriales existentes:

A finales del año 2012, se construyó una pasarela peatonal sobre la V-21, como bien ha recogido el apartado de “Actualización y detección de carencias” en tercer orden.

Hasta entonces, no existía ninguna red básica peatonal que comunicase el casco urbano principal con el polígono industrial, existiendo como único nexo de unión una calzada resuelta mediante un puente que cruza sobre la V-21, careciendo de aceras laterales, siendo un importante problema para los usuarios que necesitaban trasladarse de un sector a otro, al poder desplazarse solo mediante vehículo.

Veamos cómo se han resuelto la pasarela peatonal que comunica el casco urbano principal con el polígono:



Acceso a pasarela peatonal desde casco urbano principal  
Fotografía 3



Tramo inicial del acceso a pasarela peatonal desde el casco urbano principal  
Fotografía 4



Acceso a pasarela peatonal desde polígono industrial  
Fotografía 5



Itinerario peatonal que conecta con acceso a pasarela peatonal en polígono  
Fotografía 6

En las fotografías adjuntas de la pasarela peatonal correspondientes al acceso con el casco urbano principal (ver fotografías 3 y 4), se observa que el inicio de esta no comunica con ningún itinerario peatonal, es más, el itinerario a seguir hasta llegar a la pasarela carece de aceras, resuelto mediante la extensión de restos de aglomerado en frío, compactado y nivelado, comparte el mismo espacio libre para acceder, tanto a peatones como a vehículos. Como puede apreciarse en la fotografía nº 3, el camino continúa para dar acceso los campos pertenecientes a la zona rústica.

Lo mismo ocurre con el acceso a la pasarela situada en el polígono industrial (ver fotografías 5 y 6), en este caso, el acceso a la pasarela se ha ejecutado incomprensiblemente, de forma que recae sobre el camino de acceso rodado que comunica con las urbanizaciones ubicadas al norte del sector playas, que al ser de un solo carril de dirección, han resuelto delimitar mediante unos new jerseys de hormigón armado, habilitando un acceso peatonal de 1,50 mts que comunique con el entramado de aceras más próximo del polígono.

Si se hubiese seguido el protocolo correctamente, las actuaciones habrían seguido el siguiente orden:

## **PROCEDIMIENTO DE ACTUACIONES A SEGUIR, CASO DE HABER IMPLANTADO EL PROTOCOLO EN EL APARTADO 3) “Creación de pasarela peatonal sobre la V-21”:**

### 1.- ACTUACIONES PREFERENTES:

Después de efectuar la “ACTUALIZACIÓN Y DETECCIÓN DE CARENCIAS”,

1er. Paso:

### 1.2.- CONEXIÓN A LOS ACCESOS DE LOS MEDIOS DE TRANSPORTE:

#### ➤ 1.2.1.- Zonas correspondientes a PRIMERAS RESIDENCIAS.

Crear una “prolongación” del eje principal este-oeste de la red básica peatonal perteneciente al casco urbano, que comunique los accesos a los medios de transporte, con el acceso a la pasarela peatonal proyectada, recayente al casco urbano. En este caso, la prolongación del eje conectaría directamente a los accesos de (según indica el protocolo):

- 1º.- Conexiones a los accesos de autobús.
- 3º.- Conexiones a los accesos de ferrocarril.

### ➤ 1.2.3.- Zonas correspondientes a POLIGONOS INDUSTRIALES

Ejecutar una prolongación del eje principal este-oeste de la red básica peatonal perteneciente al polígono industrial, que a pesar de carecer de paradas de autobús, metro, ferrocarril o taxi, en un futuro podrían implantarse estas y que no obstante, dicho eje, es zona de paso de los autobuses que se dirigen tanto al sector de playas como al casco urbano principal. Dicha prolongación enlazará, con el acceso a la pasarela peatonal proyectada, recayente al sector industrial.

2º. Paso:

1.3.- CONEXIÓN DE LOS PRINCIPALES SECTORES QUE CONFORMAN EL MUNICIPIO O LOCALIDAD:

- ### ➤ 1.3.1.- Conexión del núcleo urbano de primera residencia y el polígono industrial existente.

Ejecutar la pasarela peatonal proyectada sobre la V-2, conectando finalmente ambos sectores.

**Conclusiones, tras haber implantado el protocolo en el apartado 3) “Creación de pasarela peatonal sobre la V-21”:**

Si se hubiesen seguido los pasos del protocolo establecido, actualmente no se daría la circunstancia de la existencia de un muy deficiente acceso peatonal de conexión de la pasarela tanto en el casco urbano, como en la zona industrial, ya que una vez ejecutada la mencionada pasarela quedaría garantizado previamente una perfecta comunicación mediante la red básica peatonal entre el núcleo urbano y el polígono, cumpliendo además de la accesibilidad requerida, en seguridad vial.

Continuando con la implantación del protocolo sobre el plan:

- ### ➤ 1.3.2.- Conexión de los núcleos urbanos correspondientes a segundas residencias con el polígono o polígonos industriales existentes:

En este caso, el núcleo urbano correspondiente a segundas residencias, coincidiría con el sector playas, el cual se encuentra perfectamente comunicado con el polígono industrial, mediante una red básica peatonal.

➤ 1.3.3.- Conexión del núcleo urbano de primera residencia con la zona de playas:

Estos dos sectores se encuentran comunicados primeramente a través de la pasarela peatonal, como ya se ha descrito con anterioridad, que une el polígono industrial y la zona urbana de primera residencia, a pesar de las deficientes conexiones peatonales establecidas y posteriormente y una vez en el polígono industrial, este se comunica con la zona de playas o segunda residencia, mediante red básica peatonal.

➤ 1.3.4.- Conexión del núcleo urbano de segunda residencia con la zona de playas:

En este caso, ambos sectores coinciden en ser el mismo.

1.4.- CONEXIÓN A LOS ACCESOS DE LOS EDIFICIOS DE PÚBLICA CONCURRENCIA:

➤ 1.4.1.- EN CASCOS URBANOS DE PRIMERA RESIDENCIA:

Al ser el casco urbano de El Puig un área consolidada, la mayoría de las conexiones de este, con los edificios de pública concurrencia, existen, a pesar de que en numerosas ocasiones no cumplan con los requisitos de una red básica peatonal.

- 1.4.1.1.- Conexiones a los accesos de hospitales y centros de salud.

Existe un centro de salud en el municipio, perfectamente conectado con el entramado de la red básica peatonal, aunque algunos puntos de la conexión necesiten de algunas modificaciones, como son los pasos peatonales.

- 1.4.1.2.- Conexiones a los accesos de centros educativos de enseñanza reglada y bibliotecas (colegios, institutos, universidades...etc.).

Los accesos a los dos colegios públicos, así como al instituto, se encuentran dentro de la red básica peatonal, aunque sería necesario realizar algunas actuaciones de remodelación, para que cumpliesen exactamente con los requisitos propios de un itinerario como mínimo, adaptado.

- 1.4.1.3.- Conexiones a los accesos de edificios institucionales (ayuntamientos, dependencias municipales, centros cívicos, hogar del jubilado...etc.).

Los edificios institucionales existentes: el ayuntamiento, un edificio de nuevas dependencias municipales, un centro cívico y el hogar del jubilado, están conectados a la red básica peatonal, siendo necesario realizar alguna remodelación en determinados puntos de los trayectos.

- 1.4.1.4.- Conexiones a los accesos de centros deportivos municipales.

Tan solo existe un polideportivo municipal, conectado perfectamente a la red básica peatonal.

- 1.4.1.5.- Conexiones a los accesos de edificios religiosos.

El Monasterio de El Puig, se encuentra comunicado con la red básica peatonal, que requeriría de ciertas intervenciones para que el acceso hasta el mismo fuese accesible, pero por la orografía del terreno resulta prácticamente imposible.

- 1.4.1.6.- Conexiones a los accesos de los cementerios.

El cementerio municipal, no se encuentra conectado mediante itinerario peatonal al casco urbano del núcleo principal de población, existe parte de un itinerario que podría comunicar a ambos, pero no es continuo en su trazado.

## 1.4.2.- EN CASCOS URBANOS DE SEGUNDA RESIDENCIA

- 1.4.2.1.- Conexiones a los accesos de hospitales y centros de salud.

Tan solo existe un centro de asistencia de temporada (en verano), en el sector playas, que al carecer de red básica peatonal por la inexistencia de la mayoría de sus tramos, no se encuentra conectado con que la que debería de ser la red básica

peatonal.

- 1.4.2.2.- Conexiones a los accesos de centros educativos de enseñanza reglada (colegios, institutos, universidades...etc.).

No existen este tipo de centros en el núcleo de playas.

- 1.4.2.3.- Conexiones a los accesos de edificios institucionales (ayuntamientos, dependencias municipales, centros cívicos, hogar del jubilado...etc.).

No existen este tipo de centros en el núcleo de playas.

- 1.4.2.4.- Conexiones a los accesos de centros deportivos municipales.

No existen este tipo de centros en el núcleo de playas.

- 1.4.2.5.- Conexiones a los accesos de edificios religiosos.

No existen este tipo de centros en el núcleo de playas.

### 1.5.- CONEXIÓN A LOS ACCESOS DE LOS ESPACIOS LIBRES Y ZONAS VERDES:

- 1.5.1.- EN CASCOS URBANOS DE PRIMERA RESIDENCIA:
  - 1.5.1.1.- Conexiones a los accesos de las plazas
  - 1.5.1.2.- Conexiones a los accesos de las Alamedas
  - 1.5.1.3.- Conexiones a los accesos de los parques.

Todas estas conexiones se encuentran ejecutadas, no obstante, requerirían de algunas intervenciones para garantizar la accesibilidad a los mismos.

- 1.5.2.- EN CASCOS URBANOS DE SEGUNDA RESIDENCIA:
  - 1.5.2.1.- Conexiones a los accesos de las plazas
  - 1.5.2.2.- Conexiones a los accesos de las Alamedas
  - 1.5.2.3.- Conexiones a los accesos de los parques

Con respecto a estas 3 conexiones, tan solo existen algunos parques en la zona de playas, conectados mediante un pequeño itinerario peatonal que termina en las edificaciones más próximas.

- 1.5.2.4.- Conexiones de los paseos marítimos y puntos de baño accesibles

Se han realizado dos actuaciones durante la primavera-verano de 2012 y 2013, respectivamente. Por un lado, la creación del itinerario peatonal de 2,00 mts de anchura, ubicado en zona de dominio público marítimo terrestre y que transcurre a lo largo de la urbanización Mar Plata y por otro, la ejecución de la prolongación del mismo itinerario peatonal (sin continuidad con el primero), con las mismas características, que discurre a lo largo de la urbanización Plans Mar, hasta conectar con el tramo peatonal ya existente en la zona.

Las imágenes correspondientes a la intervención en zona de dominio público marítimo terrestre, por orden cronológico son, según la “actualización y detección de carencias”:

- 1) Creación del itinerario peatonal en la playa de Mar Plata.
- 4) Creación del Itinerario peatonal en la playa de Plans Mar



Tramo peatonal en Mar Plata, en dominio público marítimo terrestre (DPMT)  
Fotografía 7



Zona sin conexión entre Mar Plata y Plans Mar (DPMT)  
Fotografía 8



Tramo inicial itinerario peatonal en Plans Mar (DPMT)  
Fotografía 9



Tramo peatonal en Plans Mar (DPMT)  
Fotografía 10

**PROCEDIMIENTO DE ACTUACIONES A SEGUIR, CASO DE HABER IMPLANTADO EL PROTOCOLO EN LOS APARTADOS 1) “Creación del Itinerario peatonal en playa de Mar Plata” y 4) “Creación del itinerario peatonal en la playa de Plans Mar”:**

Para una aplicación correcta del protocolo, llegados a este punto, se deberían de ejecutar la totalidad de los paseos marítimos, de forma que fuesen continuos entre sí, sin dejar espacios sin conexión como ocurre en este caso, que termina por dificultar o impedir el acceso a personas con movilidad reducida, al no existir ningún itinerario de actuación secundaria que pueda comunicar ambos paseos.

**Conclusiones, tras haber implantado el protocolo en los apartados 1) y 4):**

Estas últimas actuaciones son correctas, a pesar de que el eje norte-sur de la zona de dominio marítimo terrestre necesite de más conexiones del mismo tipo, para establecer la continuidad de las vías peatonales y conformar la red básica peatonal pretendida, que comunique con los accesos a los espacios libres.

Se procede a continuar con la implantación del protocolo sobre el plan:

**2º.- “ACTUACIONES SECUNDÁRIAS”:**

Aplicado el protocolo sobre las actuaciones preferentes que crean la red básica peatonal, se aplicará el protocolo sobre el resto de actuaciones susceptibles de crearse y que complementen a las actuaciones preferentes, de tal forma que entre ambas configuren todo el trazado arterial que compone la globalidad de la red básica peatonal de la zona a tratar.

➤ 2.1.- ACTUALIZACIÓN Y DETECCIÓN DE CARENCIAS.

No se ha efectuado ninguna conexión de tipo secundario.

➤ 2.2.- CONEXIONES PEATONALES EN EL INTERIOR DE LOS NÚCLEOS POBLACIONALES CONSIDERADOS DE “PRIMERA RESIDENCIA”

Existen todos los itinerarios peatonales al ser un núcleo poblacional consolidado, pero no obstante, bien por las condiciones geográficas del terreno o bien por un mal planteamiento de dichas conexiones, muchas de ellas no cumplen siquiera con el nivel de itinerario peatonal practicable.

- 2.3.- CONEXIONES PEATONALES EN EL INTERIOR DE LOS NÚCLEOS POBLACIONALES CONSIDERADOS DE “SEGUNDA RESIDENCIA”.

No son muy abundantes, al ser el núcleo de playas un área poco explotada urbanísticamente, no obstante, a pesar de las escasas conexiones secundarias existentes, algunas no cumplen al no tener un ancho mínimo de acera, o al estar esta en malas condiciones, existiendo tramos sin conexiones ejecutadas.

- 2.4.- CONEXIONES PEATONALES EN EL INTERIOR DE LOS NÚCLEOS INDUSTRIALES.

En la franja sur del polígono, las conexiones internas de este carecen de aceras, así como de pasos peatonales en la totalidad del mismo, a excepción de alguno situado en la red básica peatonal este-oeste, que comunica con la zona de playas.

### **3.- ACTUACIONES TERCIÁRIAS:**

Supervisadas las creaciones de la totalidad de las redes básicas peatonales preferentes y secundarias, se procede a establecer el protocolo de actuaciones de reparación, sustitución, remodelación o señalización, según proceda.

#### **3.1.- REPARACIÓN, SUSTITUCIÓN, REMODELACIÓN O SEÑALIZACIÓN, DE LOS ACCESOS CREADOS EN LAS “ACTUACIONES PREFERENTES”:**

- 3.1.1.- Detección de patologías y deficiencias:

Se detectan las siguientes actuaciones:

1) Remodelación del acceso exterior del Centro de Salud.

- 3.1.2.- Reparación, sustitución, remodelación o señalización, de las conexiones a los accesos de los medios de transporte:
  - 3.1.2.1.- Zonas correspondientes a PRIMERAS RESIDENCIAS.
  - 3.1.2.2.- Zonas correspondientes a SEGUNDAS RESIDENCIAS.
  - 3.1.2.3.- Zonas correspondientes a POLIGONOS INDUSTRIALES.

No se ha realizado ninguna intervención correspondiente a este apartado.

- 3.1.3.- Reparación, sustitución, remodelación o señalización de las conexiones a los accesos de los principales sectores que conforman el municipio o localidad:
  - 3.1.3.1.- Conexión del núcleo urbano de primera residencia y el polígono o polígonos industriales existentes.
  - 3.1.3.2.- Conexión de los núcleos urbanos correspondientes a segundas residencias con el polígono o polígonos industriales existentes.
  - 3.1.3.3.- Conexión del núcleo urbano de primera residencia con la zona de playas.
  - 3.1.3.4.- Conexión del núcleo urbano de segunda residencia con la zona de playas.

No se ha realizado ninguna intervención correspondiente a este apartado.

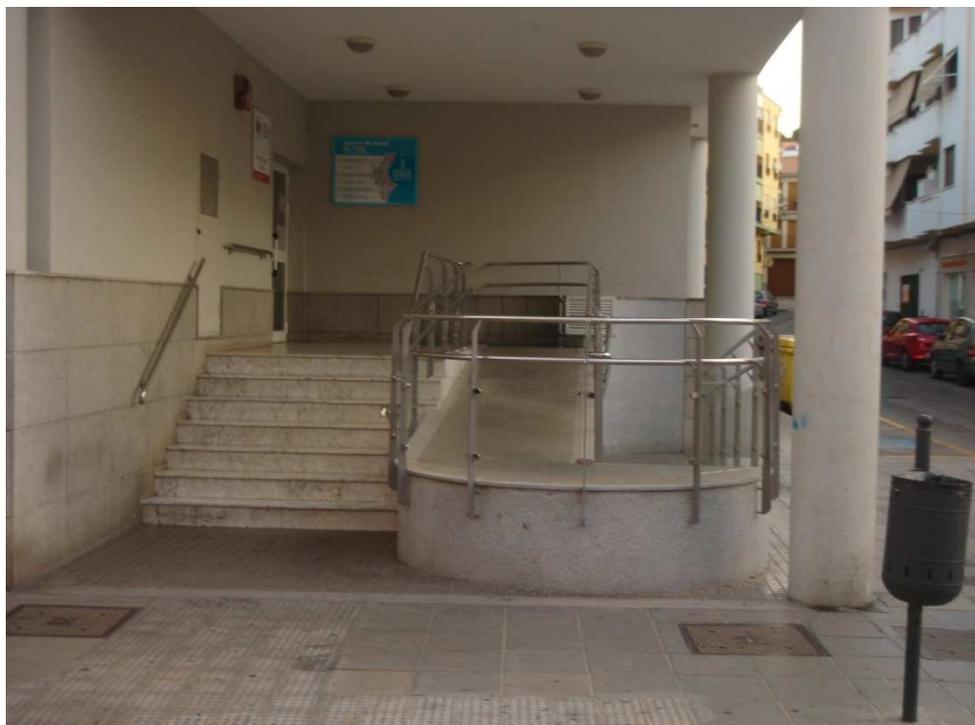
- 3.1.4.- Reparación, sustitución, remodelación o señalización de las conexiones a los accesos de los edificios de pública concurrencia.
  - 3.1.4.1.- EN CASCOS URBANOS DE PRIMERA RESIDENCIA
    - 3.1.4.1.1.- Conexiones a los accesos de hospitales y centros de salud.

En el primer apartado, como bien se ha indicado, la primera actuación realizada ha sido la “remodelación del acceso exterior del Centro de Salud”, que se ejecutó con motivo de la adecuación de la primera planta del centro de salud, que se encontraba simplemente con la realización del cerramiento exterior, pudiéndose observar en el interior de la misma, todo el entramado estructural, ya que cuando se ejecutó en su día el edificio, tan solo se habilitó la planta baja, quedando las dos plantas piso superiores tapiadas y sin acondicionar.

El estado inicial y final del acceso, se muestra en las fotografías adjuntas:



Acceso Centro de Salud C/ Progreso  
Fotografía 11. ESTADO INICIAL



Acceso Centro de Salud C/ Progreso  
Fotografía 12. ESTADO ACTUAL



Acceso Centro de Salud C/ Castellón  
Fotografía 13. ESTADO INICIAL



Acceso Centro de Salud C/ Castellón  
Fotografía 14. ESTADO ACTUAL

La problemática existente inicialmente en este acceso, era que el dimensionado de la rampa, que tiene un ancho libre de 1,20 mts, se veía reducido por la existencia de la barandilla, quedando un ancho libre de paso de 0,95 mts, esta barandilla no tenía continuidad y tampoco se prolongaba una vez llegado al plano horizontal.

Las actuaciones del acceso al Centro de Salud, han consistido en sustituir el pavimento cerámico de la rampa de acceso, por otro de características similares, a excepción del material que se situaba en el borde exterior de la misma, consistente en un solado de mármol, sustituyéndose este último, por un material cerámico para exteriores, de la misma tipología y características que el resto de pavimento central de la rampa, sustituyéndose también la barandilla existente, por otra, que además de tener continuidad en todo el recorrido de la rampa y en su encuentro con el plano superior horizontal, respeta el ancho libre de paso de 1,20mts. Finalmente se ha procedido a sustituir también el material de acabado del paramento vertical de la rampa, que anteriormente consistía en un pequeño aplacado de mármol, por un monocapa.

No se ha optado por remodelar el acceso por rampa, al resultar muy dificultosa la reconstrucción de una nueva que cumpliera con 1,50 mts de ancho libre de paso, dadas las características de la ubicación de la misma.

Si se hubiese seguido el protocolo correctamente, las actuaciones habrían seguido el siguiente orden:

## **PROCEDIMIENTO DE ACTUACIONES A SEGUIR, CASO DE HABER IMPLANTADO EL PROTOCOLO EN EL APARTADO DE “Remodelación del acceso exterior del Centro de Salud”:**

### 3.- ACTUACIONES TERCIARIAS:

- 3.1.4.- Reparación, sustitución, remodelación o señalización de las conexiones a los accesos de los edificios de pública concurrencia.
  - 3.1.4.1.- EN CASCOS URBANOS DE PRIMERA RESIDENCIA:
    - 3.1.4.1.1.- Conexiones a los accesos de hospitales y centros de salud.

Comenzando por las reparaciones, tal y como indica el protocolo, se debería de haber reparado el paramento vertical de aplacado de mármol, incorporando la pieza

o piezas de mármol desprendidas, en lugar de sustituir la totalidad del mismo por un monocapa, hecho que resulta más costoso económicamente y que no era necesario resolver así, al cumplir igualmente con todos los requisitos de seguridad si se reparaba.

Con respecto al pavimento sustituido, a excepción del bordeado exterior, no había ninguna necesidad siquiera de sustituirlo, ya que tan solo aparece manchado en su superficie debido al uso, con lo que se han incrementado los costos de la intervención.

Por otro lado, el hecho de sustituir el pavimento de borde que inicialmente era de mármol, por otro cerámico antideslizante muy similar al pavimento que en un principio se encontraba en la banda central de la rampa, si era necesaria dicha actuación, pues la banda lateral de mármol esta dentro del área que delimita el ancho libre de paso y este material resulta ser muy resbaladizo.

La sustitución de la barandilla era necesaria realizarla, pues la colocada inicialmente no cumplía con la normativa vigente en accesibilidad por su falta de continuidad. Con la instalación de la nueva, se soluciona el problema planteado, además de que tiene su sistema de sujeción instalado en el paramento exterior de la rampa, con lo que se amplía el ancho libre de paso de 0,95 mts a 1,20 mts.

Por todo ello, no se consideraría necesaria la realización de la remodelación de la rampa, quedando en este caso un acceso practicable.

## **Conclusiones, tras haber implantado el protocolo en el apartado de “Remodelación del acceso exterior del Centro de Salud”:**

Se ha incrementado el coste de la obra con actuaciones superfluas, que no eran necesarias.

Continuando con la aplicación del Protocolo al plan de accesibilidad:

- 3.1.4.1.2.- Conexiones a los accesos de centros educativos de enseñanza reglada (colegios, institutos, universidades...etc.).
- 3.1.4.1.3.- Conexiones a los accesos de edificios institucionales (ayuntamientos, dependencias municipales, centros cívicos, hogar del jubilado, ...etc.).
- 3.1.4.1.4.- Conexiones a los accesos de centros deportivos municipales.
- 3.1.4.1.5.- Conexiones a los accesos de edificios religiosos.
- 3.1.4.1.6.- Conexiones a los accesos de los cementerios.

En estos apartados no se ha realizado ninguna intervención.

- 3.1.4.2.- EN CASCOS URBANOS DE SEGUNDA RESIDENCIA:
  - 3.1.4.2.1.- Conexiones a los accesos de hospitales y centros de salud.
  - 3.1.4.2.2.- Conexiones a los accesos de centros educativos de enseñanza reglada (colegios, institutos, universidades...etc.).
  - 3.1.4.2.3.- Conexiones a los accesos de edificios institucionales (ayuntamientos, dependencias municipales, centros cívicos, hogar del jubilado...etc.).
  - 3.1.4.2.4.- Conexiones a los accesos de centros deportivos municipales.
  - 3.1.4.2.5.- Conexiones a los accesos de edificios religiosos.
  - 3.1.4.2.6.- Conexiones a los accesos de los cementerios

En estos apartados no se ha realizado ninguna intervención.

- 3.1.5.- Reparación, sustitución, remodelación o señalización de las conexiones a los accesos de los espacios libres y zonas verdes.
  - 3.1.5.1.- EN CASCOS URBANOS DE PRIMERA RESIDENCIA:
    - 3.1.5.1.1.- Conexiones a los accesos de las plazas
    - 3.1.5.1.2.- Conexiones a los accesos de las Alamedas
    - 3.1.5.1.3.- Conexiones a los accesos de los parques
    - 3.1.5.1.4.- Conexiones a los paseos marítimos y puntos de baño accesibles.

- 3.1.5.2.- EN CASCOS URBANOS DE SEGUNDA RESIDENCIA:
  - 3.1.5.2.1.- Conexiones a los accesos de las plazas
  - 3.1.5.2.2.- Conexiones a los accesos de las Alamedas
  - 3.1.5.2.3.- Conexiones a los accesos de los parques
  - 3.1.5.2.4.- Conexiones a los paseos marítimos y puntos de baño accesibles.

En estos apartados no se ha realizado ninguna intervención.

### 3.2.- REPARACIÓN, SUSTITUCIÓN O REMODELACIÓN DE LOS ACCESOS CREADOS EN LAS “ACTUACIONES SECUNDARIAS”:

- 3.2.1.- Detección de patologías y deficiencias.

Se detectan las siguientes actuaciones, ordenadas según orden de intervención:

- 1) Remodelación del acceso de conexión de la c/ Joaquín Fenollosa con c/ Cervantes
- 2) Reparación de pintura en aparcamiento de minusválidos de la playa de Play-Puig.

- 3.2.2.- Reparación, sustitución o remodelación de las conexiones peatonales en el interior de los núcleos poblacionales considerados de “primera residencia”:

Según el apartado “detección de patologías y deficiencias”, se ha procedido en primer lugar a “remodelar” el acceso de conexión de la C/ Joaquín Fenollosa con C/ Cervantes”, correspondiendo a uno de los puntos de conexión secundaria con los principales ejes de la red básica peatonal, del principal caso urbano, según se muestra en las fotografías adjuntas:



Acceso C/ Joaquín Fenollosa con C/ Cervantes  
Fotografía 15. SITUACION INICIAL



Acceso C/ Joaquín Fenollosa con C/ Cervantes  
Fotografía 16. SITUACION ACTUAL

Con esta actuación se ha “remodelado” el acceso a la c/ Joaquín Fenollosa con c/ Cervantes, ampliando el ancho de la rampa a 1,20mts, para que sea practicable, cuando inicialmente tan solo medía 0,90 mts, regularizando la planeidad de la misma y colocando un pavimento antideslizante para exteriores. Cabe destacar que no se encuentra enrasado el encuentro entre la rampa y la calzada.

Con respecto a la escalera, para regularizar la altura de los escalones, y la huella en la medida de lo posible, han tenido que crearse dos escalones más, mediante una “remodelación” de la misma.

La barandilla se ha “sustituido”, y a pesar de que ahora posee continuidad, los extremos de la misma, no cumplen con la normativa vigente.

**PROCEDIMIENTO DE ACTUACIONES A SEGUIR, CASO DE HABER IMPLANTADO EL PROTOCOLO EN EL APARTADO 1) “Remodelación del acceso de conexión de la c/ Joaquín Fenollosa con c/ Cervantes”:**

El procedimiento de remodelación y sustitución, hubiese sido el mismo, a excepción de la colocación de la barandilla, que debería de haberse sustituido por otra que cumpliera con los requisitos exigidos con respecto a accesibilidad, además de dejar enrasado el encuentro entre rampa y calzada.

**Conclusiones, tras haber implantado el protocolo en el apartado 1) “Remodelación del acceso de conexión de la c/ Joaquín Fenollosa con c/ Cervantes”:**

Este tramo perteneciente a la red básica peatonal secundaria, que el protocolo pretende mantener en perfectas condiciones de accesibilidad, no cumple con los requisitos mínimos establecidos por ley, no quedando garantizada la seguridad de paso, ni la accesibilidad en la misma para los peatones.

Continuando con la implantación del Protocolo sobre el Plan de accesibilidad de “El Puig”:

- 3.2.3.- Reparación, sustitución o remodelación de las conexiones peatonales en el interior de los núcleos poblacionales considerados de “segunda residencia”.

Como bien se ha indicado en el apartado de “detección de patologías y deficiencias”, la siguiente localización de las actuaciones realizadas ha sido la “reparación de pintura en aparcamiento de minusválidos de la playa de Play-Puig, donde existe una zona de aparcamiento de tierra junto a una zona pavimentada en la que se reservan cinco plazas de aparcamiento adaptadas, que a su vez se conectan con un punto de baño accesible, según se aprecia en las siguientes fotografías:



Inicio acceso a aparcamiento de minusválidos  
Fotografía 17. SITUACION ACTUAL



Aparcamiento de minusválidos  
Fotografía 18. SITUACION ACTUAL



Conexión aparcamiento de minusválidos con punto accesible  
Fotografía 19. SITUACION ACTUAL



Fotografía 20. SITUACION ACTUAL  
Conexión con punto accesible de la playa de Play-Puig

Como se puede observar (ver fotografía 17), el inicio del itinerario adaptado para minusválidos, así como el aparcamiento pavimentado de plazas de aparcamiento adaptadas (ver fotografía 18), carecen de la correspondiente señalización vertical.

Si se ha procedido al mantenimiento de la pintura que señala el pavimento del itinerario adaptado, así como los aparcamientos para minusválidos y la conexión desde este, al punto de baño accesible de la playa de Play-Puig (ver fotografías 19 y 20), mantenimiento que solo se realiza cuando llega la temporada de verano, al darse la circunstancia de una mayor afluencia de personas en la playa.

Destacar que el encuentro entre el itinerario de la zona de aparcamiento de minusválidos, con el acceso hacia el punto de baño accesible que se sucede en una pequeña rampa (ver fotografía 19), existe un pequeño estrechamiento que apenas llega a cumplir 1,50 mts.

Si se hubiese seguido el protocolo correctamente, las actuaciones habrían seguido el siguiente orden:

**PROCEDIMIENTO DE ACTUACIONES A SEGUIR, CASO DE HABER IMPLANTADO EL PROTOCOLO EN EL APARTADO 2) “Reparación de pintura en aparcamiento de minusválidos de la Playa de Play Puig”:**

**3.- ACTUACIONES TERCÍARIAS:**

**3.1.- REPARACIÓN, SUSTITUCIÓN, REMODELACIÓN O SEÑALIZACIÓN, DE LOS ACCESOS CREADOS EN LAS “ACTUACIONES PREFERENTES”:**

- 3.1.1.- Detección de patologías y deficiencias.

Donde habríamos detectado las deficiencias ya descritas con anterioridad.

- 3.1.5.- Reparación, sustitución, remodelación o señalización de las conexiones a los accesos de los espacios libres y zonas verdes.
  - 3.1.5.2.- EN CASCOS URBANOS DE SEGUNDA RESIDENCIA:
    - 3.1.5.2.4.- Conexiones de paseos marítimos y puntos de baño accesibles.

Atendiendo al orden establecido, los trabajos se iniciarían REPARANDO el ancho del acceso recayente sobre la pequeña rampa existente en la zona pavimentada donde se encuentran las plazas de aparcamiento y que comunica con el itinerario que conduce al punto de baño accesible, que apenas llega a medir 1,50 mts de anchura, haciendo una pequeña intervención sobre el murete de delimitación de la jardinera de la izquierda que invade la zona de paso, para que cumpliera con la distancia requerida para ser accesible.

Posteriormente se procedería al pintado del pavimento, para el mantenimiento de la señalización horizontal, como acabado final tras realizar las obras de reparación.

Finalmente y tras la realización de todas las obras se procedería a SEÑALIZAR, mediante señalización vertical, la situación del itinerario de acceso al punto de baño accesible desde la zona habilitada para aparcamiento de minusválidos, así como el propio aparcamiento, que ya sería apto para utilizar con todos los requerimientos en

materia de accesibilidad.

**Conclusiones, tras implantar el protocolo en el apartado 2) “Reparación de pintura en aparcamiento de minusválidos de la Playa de Play Puig”:**

Para que los usuarios puedan encontrar un acceso y aparcamiento para minusválidos en la playa, este debe de estar perfectamente señalizado mediante indicaciones verticales, no sin antes haber realizado las correspondientes intervenciones que garanticen todas las condiciones de accesibilidad requeridas para poder ser utilizado.

Continuando con la implantación del Protocolo sobre el Plan:

- 3.2.4.- Reparación, sustitución, remodelación o señalización de las conexiones peatonales en el interior de los núcleos industriales.

No se ha intervenido en ningún punto correspondiente a este apartado final de la totalidad del protocolo.

## 8. CONCLUSIONES

## **CONCLUSIONES**

A continuación, se procede a analizar y extraer las conclusiones del cómputo del trabajo realizado en el presente proyecto, las cuales quedaran establecidas en tres apartados:

- 1) Conclusiones sobre el estudio de las diferentes normativas
- 2) Conclusiones sobre la creación y puesta en marcha del protocolo
- 3) Conclusiones personales

### **1.- CONCLUSIONES SOBRE EL ESTUDIO DE LAS DIFERENTES NORMATIVAS**

Con respecto a la búsqueda de la legislación vigente, que ha sido el primer paso a seguir, ha resultado un trabajo muy arduo y complicado, no solo por el considerable número de normas a localizar, si no, porque la problemática ha residido principalmente, en la configuración de las páginas web de algunos de los boletines oficiales correspondientes a las distintas comunidades autónomas, al resultar imposible en numerosos casos, obtener información alguna sobre la vigencia de la normativa en cuestión o incluso tener dificultades a la hora de obtener toda la información relativa a accesibilidad urbanística, que por extrañas circunstancias el boletín no mostraba, teniendo que recurrir a distintas páginas web, para verificar la información obtenida, con la consiguiente pérdida de tiempo.

Una de las cuestiones planteadas en este punto, es la falta de homogeneidad entre el rango normativo utilizado y su contenido a nivel de Comunidades Autónomas, mientras que por un lado, está la existencia de leyes que establecen las líneas generales que se desarrollaran posteriormente a través de decretos u otras normas, existen otras comunidades autónomas cuyas leyes entran directamente a detallar los parámetros técnicos.

A tenor de lo mencionado, la normativa reguladora en accesibilidad urbanística es bastante homogénea en cuanto a contenidos básicos, a pesar de que con posterioridad cada una de ellas desarrolle sus especificaciones con mayor o menor detalle y sufran numerosas variables, como sucede con el número de conceptos, las características de los mismos y principalmente en cuanto a parámetros dimensionales se refiere, entre otros.

Destacar, que los avances más significativos se dan en la legislación que contiene las exigencias relativas a edificación, que ha a pesar de no formar parte de la elaboración de este proyecto, merece mencionar. Tras la creación del Código Técnico de la Edificación (CTE), aprobado por el Real Decreto 314/2006, de 17 de marzo, en materia de accesibilidad y no discriminación de las personas con discapacidad, al tener en cuenta en el mismo, las dimensiones mínimas accesibles, de elementos destinados al mantenimiento y reparación de edificios, datos que antes no se contemplaban, y que a través del Real Decreto 173/2010, de 19 de febrero, por el que se modifica el Código Técnico de la Edificación, aparece un nuevo concepto, el de “Seguridad de Utilización y Accesibilidad”, que desarrolla las condiciones de los elementos de circulación de los edificios, imponiéndose las condiciones de accesibilidad y no discriminación de las personas con discapacidad para el acceso y la utilización de los edificios, la utilización no discriminatoria, independiente y segura de los mismos a las personas con discapacidad.

Una vez superada la fase de búsqueda de legislación y continuando con el estudio comparativo, como ya se ha comentado con anterioridad, y dado que cada normativa clasifica su contenido de formas muy diversas, resulta muy compleja la búsqueda de los mismos conceptos de unas normativas a otras.

## **2.- CONCLUSIONES SOBRE LA CREACIÓN Y PUESTA EN MARCHA DEL PROTOCOLO**

Con la premisa de pretender implantar cualquier plan de accesibilidad en España, siguiendo un orden prioritario de actuaciones a realizar, estas se establecieron según las necesidades de la población, necesidades extraídas de un mero planteamiento lógico que favoreciese al transcurso de la vida diaria y mejorase la facilidad de acceso a cualquier lugar de la población, o ciudad donde la afluencia de usuarios es mayor como consecuencia del desarrollo de la vida de los mismos. Planteamiento que creado mediante una estructura de fácil consulta, para su posterior utilización, ha resultado ser útil simplemente desde el momento de su creación, por el mero hecho de no existir una herramienta capaz de regular la problemática existente, a la hora de establecer el orden de actuaciones a llevar a cabo en la creación y mantenimiento de infraestructuras en cuanto a accesibilidad urbanística se refiere.

Procediendo a implantar el protocolo, se parte de las actuaciones que se han realizado en el municipio desde la existencia del plan de accesibilidad, hasta la creación del "Protocolo", para ver si una vez aplicado este último sobre el plan, las actuaciones ejecutadas en El Puig, han seguido el mismo orden cronológico en su realización.

El orden real de las actuaciones efectuadas ha sido el siguiente:

- 1) Remodelación del acceso exterior del centro de salud.
- 2) Remodelación del acceso de conexión de la c/ Joaquín Fenollosa con c/ Cervantes.
- 3) Creación del itinerario peatonal en la playa de Mar Plata.
- 4) Reparación de pintura en aparcamiento de minusválidos de la playa de Play-Puig.
- 5) Creación de acera y continuidad del acceso peatonal a la playa de Plans Mar.
- 6) Creación de pasarela peatonal sobre la V-21.  
Creación del Itinerario peatonal en la playa de Plans Mar.

Mediante la implantación del "Protocolo", si este se hubiese puesto en funcionamiento, la organización establecida mediante orden jerárquico, hubiese sido:

- 1) Creación de acera y continuidad del acceso peatonal a la playa de Plans Mar.
- 2) Creación de pasarela peatonal sobre la V-21.
- 3) Creación del itinerario peatonal en la playa de Mar Plata.
- 4) Creación del Itinerario peatonal en la playa de Plans Mar.
- 5) Remodelación del acceso exterior del centro de salud.
- 6) Remodelación del acceso de conexión de la c/ Joaquín Fenollosa con c/ Cervantes.
- 7) Reparación de pintura en aparcamiento de minusválidos de la playa de Play-Puig.

De cuyos resultados se extrae que tan solo la actuación correspondiente a "*Creación del itinerario peatonal en la playa de Mar Plata*", casualmente es la única que coincide en su orden de ejecución, con el orden que establece el "Protocolo".

Del conjunto de actuaciones, las que han resultado ser “Actuaciones Preferentes”, según establece el “Protocolo”, son las 4 primeras:

- 1) Creación de acera y continuidad del acceso peatonal a la playa de Plans Mar.
- 2) Creación de pasarela peatonal sobre la V-21.
- 3) Creación del itinerario peatonal en la playa de Mar Plata.
- 4) Creación del Itinerario peatonal en la playa de Plans Mar.

No encontrándose ninguna actuación dentro de las denominadas como “Actuaciones Secundarias”, y dentro de las “Actuaciones Terciarias”, se encontrarían el resto de intervenciones, en el siguiente orden:

- 5) Remodelación del acceso exterior del centro de salud.
- 6) Remodelación del acceso de conexión de la c/ Joaquín Fenollosa con c/ Cervantes.
- 7) Reparación de pintura en aparcamiento de minusválidos de la playa de Play-Puig.

Tras implantar el “Protocolo” sobre las obras realizadas en el municipio y que contemplaba el Plan de Accesibilidad del mismo, en el apartado número siete del “Caso Práctico”, se extraen las siguientes conclusiones de cada una de las actuaciones realizadas:

Como “Actuaciones Primarias” tras haber implantado el Protocolo en la **“Creación de acera y continuidad del acceso peatonal a la playa de Plans Mar”**:

Coincidiendo con que esta actuación se correspondía con la resolución del único punto del eje este-oeste que no unía el itinerario peatonal de la red básica en la Playa, la intervención en la misma no podría darse por buena, al no cumplir con todos los requisitos necesarios que requiere una Red Básica Peatonal (RBP), al no haberse ejecutado una solución constructiva satisfactoria, según los requerimientos legislativos vigentes, y por otro, tampoco se pueden dar por finalizadas las obras, al no haber procedido finalmente a la “reparación” o cambio de situación del trazado del paso de peatones, cuya existencia ya era anterior a la intervención y que tras esta, no garantiza la accesibilidad al parking, y por lo tanto, tampoco al acceso de los medios de transporte existentes en la zona, tal y como requiere el “Protocolo” y que en este caso, se trata de una parada de autobús.

Continuando con la implantación del Protocolo en la actuación correspondiente a **“Creación de pasarela peatonal sobre la V-21”**:

Si se hubiesen seguido los pasos del Protocolo establecido, actualmente no se daría la circunstancia de la existencia de un muy deficiente acceso peatonal de conexión de la pasarela tanto en el casco urbano, como en la zona industrial, ya que una vez ejecutada la mencionada pasarela quedaría garantizado previamente una perfecta comunicación mediante la red básica peatonal entre el núcleo urbano y el polígono, cumpliendo además de la accesibilidad requerida, en seguridad vial.

Las siguientes actuaciones donde se impartió el Protocolo fueron las correspondientes a la **“Creación del itinerario peatonal en la playa de Mar Plata”** seguida de la **“Creación del Itinerario peatonal en la playa de Plans Mar”**, donde en estas últimas actuaciones la intervención correspondiente a la **“Creación del itinerario peatonal en la playa de Mar Plata”**, es la única que coincide en su orden de ejecución, con el establecido por el Protocolo. En ambas, las características de la solución adoptada son correctas, al crearse parte del trazado de uno de los ejes peatonales de la red básica, a pesar de que el eje norte-sur de la zona de dominio marítimo terrestre necesite de más conexiones del mismo tipo, para establecer la continuidad de las vías peatonales y conformar la red básica peatonal pretendida, que comunique con los accesos a los espacios libres.

Con respecto a las **“Actuaciones Secundarias”**, cabe destacar que no existía ninguna actuación que se correspondiese con la citada clasificación interpuesta por el Protocolo, como ya se ha mencionado con anterioridad.

Finalizando con las **“Actuaciones Terciarias”**, siguiendo el orden establecido por el Protocolo, se continuaría con la **“Remodelación del acceso exterior del Centro de Salud”**, en el que como conclusión tan solo cabe destacar que se ha incrementado el coste de la obra con actuaciones superfluas, como es el cambio de pavimento central y el revestimiento del paramento vertical de la escalera, que no era necesario sustituir.

En el caso de la **“Remodelación del acceso de conexión de la c/ Joaquín Fenollosa con c/ Cervantes”**, se da la circunstancia de que el tramo en cuestión, es perteneciente a la red básica peatonal secundaria, que como bien indica el protocolo se debe mantener en perfectas condiciones de accesibilidad, pero que tras

la deficiente actuación realizada, no cumple con los requisitos mínimos establecidos por ley, no quedando garantizada la seguridad de paso, ni la accesibilidad en la misma para los peatones por varios motivos, la incorrecta barandilla instalada, la inexistencia de engrase entre la rampa de acceso y la calzada y “adaptación de los escalones” que no poseen un trazado continuo con respecto a sus huellas, según indica la legislación vigente actual.

En último lugar y tras implantar el Protocolo en la actuación correspondiente a **“Reparación de pintura en aparcamiento de minusválidos de la Playa de Play Puig”**, se observa que el Protocolo también en este caso acierta al llegar a la conclusión de que para que los usuarios puedan encontrar un acceso y aparcamiento para minusválidos en la playa, este debe de estar perfectamente señalizado mediante indicaciones verticales, no sin antes haber realizado las correspondientes intervenciones que garanticen todas las condiciones de accesibilidad requeridas para poder ser utilizado.

Como conclusión final, destacar que la creación y puesta en marcha del Protocolo en este caso ha funcionado con éxito, ofreciendo soluciones más óptimas, para mejorar la accesibilidad del municipio e incluso más económicas en algunos casos.

### 3.- CONCLUSIONES PERSONALES

Aunque la información en la materia es realmente amplia, se considera necesario establecer para todos aquellos organismos públicos que por ley están obligados a publicar compendios normativos, un protocolo de actuaciones para que la publicación del cómputo total de normativa existente, se realice de forma que la consulta de la misma en cualquier boletín oficial o administración pública, cumpla con los mismos requisitos en cuanto a búsqueda y disposición de la información a la hora de buscarla, facilitando considerablemente la consulta a los ciudadanos.

Así mismo, y con la intención de simplificar el proceso a la hora de obtener los datos que componen cada una de las diferentes legislaciones, sería recomendable regular el sistema, de forma que tanto a nivel estatal como a nivel de comunidades autónomas, el contenido de cada uno de los rangos normativos debería contener y desarrollar lo mismo, es decir, o bien en la misma ley se encuentran no solo los parámetros generales, sino también el desarrollo de esta, como criterio general, o

bien la otra opción sería la de publicar primero la ley y después el decreto que la desarrolla, pero en ningún caso deberían de darse ambas opciones. Incluso se podría ir más allá, y para conseguir economizar medios y recursos, incluso facilitar su consulta a técnicos y usuarios, lo más indicado sería que mediante ese mismo rango de disposiciones legales ya planteadas, que regulen su configuración y planteamiento estructural, estas solo se formularan a nivel estatal, es decir, mediante una única legislación más completa a la ya existente, que recogiese todos aquellos conceptos y parámetros dimensionales que aparezcan en el conjunto de legislaciones autonómicas, donde prevaleciesen solo las especificaciones más restrictivas, se crearía un criterio unificado que desarrollase todas aquellas exigencias con respecto a accesibilidad urbanística se refiere, en igualdad de condiciones para todos.

Dado que los distintos niveles de accesibilidad que se recogen en las disposiciones legales de comunidades autónomas y estatal, varía de unas a otras, y ante la situación real de los trazados urbanísticos de las poblaciones y ciudades españolas, es coherente, de que a pesar del avance en la búsqueda del nuevo concepto de accesibilidad universal para todos, en los espacios de carácter urbano, en muchas ocasiones no puede materializarse por las condiciones del entorno, por lo que resulta imprescindible que se mantenga la existencia de todos los niveles de accesibilidad planteados hasta ahora: accesible, practicable y convertible, para aplicarlos según la situación, evidentemente prevaleciendo siempre el criterio de accesibilidad universal sobre todos los demás, aplicándose el resto de niveles, siempre y cuando se justifiquen técnicamente en aquellos casos cuya configuración urbanística impida a todas luces implantar como solución, los criterios universales de accesibilidad requeridos.

Con respecto al eje principal de creación del presente proyecto, que ha sido la elaboración de un "Protocolo de Ejecución de Planes de Accesibilidad Urbanística", inexistente en la legislación actual, se observa, que mediante la elaboración del mismo, el cual se ha realizando a través de un planteamiento sencillo de organización de actuaciones, de una forma coherente, práctica y resolutive, se puede dar respuesta a la inexistencia de una regulación en la materia y que esta, una vez puesta en marcha nos determinará si requiere de modificaciones y mejoras, pero con la existencia de la misma, ya podemos establecer una ruta de trabajo, que nos guie a la hora de plantear actuaciones en materia de accesibilidad urbanística.

Dado el protocolo propuesto, y aún con un planteamiento sencillo en su contenido, ha logrado que la implantación del mismo sobre un caso práctico, concretamente en la población de El Puig, resulte efectiva, al quedar al descubierto las deficientes soluciones que se adoptaron en el municipio en su día y cuya causa principal es el orden arbitrario de ejecución de las mismas (independientemente de la deficiente ejecución de los trabajos en algunos casos). Tras la aplicación del protocolo nos muestra en qué orden se deberían de haber ejecutado las diferentes actuaciones, en función de un orden jerárquico de necesidades ciudadanas, que en caso de haberse realizado siguiendo las pautas propuestas, hubiesen mejorado considerablemente los accesos e itinerarios peatonales del municipio, dado que mediante este sistema regulado de actuaciones a seguir, se habrían ejecutado inicialmente accesos que en la actualidad son inexistentes, para a posteriori ejecutar obras de mayor envergadura, dotando al conjunto de una accesibilidad global, por lo que no solo ha resultado efectiva su creación y puesta en marcha, si no que el contenido del mismo podría ampliarse con mayor detalle, no solo mediante la obtención de los resultados fruto de su aplicación de forma reiterada en el mismo municipio y en otros, que reuniendo diferentes características geográficas, ayudasen a la mejora de este protocolo inicial, sino también no eximiendo de responsabilidades y penalizaciones por motivo de incumplimiento, en todos aquellos agentes intervinientes en su puesta en marcha, para que este procedimiento se respetase y se llevara a término, al igual que sucede en otros países europeos como Alemania, donde existen protocolos casi para cualquier cosa, acompañados de sus respectivas responsabilidades y penalizaciones que contribuyen a una mejora del estado de sus infraestructuras y a una mejora cualitativa en la calidad de vida de las personas.

Lo cual demuestra, que un sencillo planteamiento de una serie de ordenadas actuaciones, puede mejorar en gran medida la situación existente actualmente y que ante la carencia de disposiciones que resuelvan la problemática existente, con este "Protocolo" creado inicialmente, se pueden comenzar a dar soluciones a situaciones diarias cuyas decisiones a veces resultan difíciles de tomar, siendo este un pequeño gran paso para ir mejorando el contenido del mismo, en función de los resultados que se vayan obteniendo en el transcurso del tiempo.

Se ha realizado este trabajo con el ánimo de aportar una herramienta que favorezca la labor de técnicos y políticos en la búsqueda de una mejora del estado de la accesibilidad urbana, contribuyendo hacia la evolución de un mundo más accesible, en igualdad de condiciones para todos.

## 9.- LÍNEAS FUTURAS

## LÍNEAS FUTURAS

Obtenidas las conclusiones al PFMás, como última aportación al trabajo realizado, se pretenden establecer diferentes propuestas para futuros estudios, cuya puesta en marcha, aportarían un mayor conocimiento de la utilidad del PROTOCOLO DE EJECUCIÓN DE PLANES DE ACCESIBILIDAD URBANÍSTICA, desarrollando y ampliando el contenido del planteamiento inicial, objeto de este proyecto, en sus múltiples matices, todo ello en función de los resultados obtenidos, aplicando los cambios de variables más adecuados a las necesidades y características del núcleo poblacional donde se pretendiese aplicar, para obtener finalmente, un “protocolo a medida” de las necesidades concretas para cada tipo de núcleo urbano.

Para ello, se plantean las siguientes LÍNEAS FUTURAS de trabajo, mediante un planteamiento establecido por orden prioritario de actuaciones:

1. Poner en marcha el protocolo objeto de este proyecto, sobre un grupo representativo de núcleos urbanos, escogidos a partir de una clasificación previa sobre las diferentes tipologías de zonas urbanas existentes en España. Cada municipio o ciudad perteneciente a dicho grupo representativo, reuniría características comunes a los diferentes municipios y ciudades españolas, de tal forma, que una vez obtenidos los resultados, fruto de la aplicación del protocolo, se plantearían una serie de diferentes protocolos, cada uno de ellos, específicamente adecuados a cada una de las clasificaciones urbanas establecidas inicialmente.
2. Obtenidos los protocolos, fruto del trabajo planteado en el punto 1, se procedería a la aplicación de los mismos a cada núcleo poblacional al que correspondiesen según tipologías, y tras la obtención de resultados, se insertarían de nuevo en los mismos todas aquellas características y variables susceptibles de mejorarlos, volviendo poner en marcha nuevamente, estos protocolos ya modificados, de tal forma, que si se obtuviesen nuevos resultados que mejorasen la efectividad de los mismos, estos últimos ya modificados, se volverían a poner en práctica, realizándose esta operación tantas veces, como fuese necesario, hasta obtener los resultados más óptimos para aplicar con garantía de éxito, cada protocolo de ejecución de planes de accesibilidad urbanística en España.

3. Como proyecto más ambicioso en la materia, lo ideal, sería establecer un protocolo genérico, de planes de accesibilidad urbanística para toda Europa, teniendo en cuenta las características urbanas de cada país, para poder garantizar todavía más si cabe, la accesibilidad universal para todos los países europeos por igual, de tal forma, que las personas que padezcan alguna minusvalía, puedan ser perfectamente autónomas para viajar a cualquier lugar europeo y desplazarse en igualdad de condiciones en todos los países, al regularse todos ellos por una legislación común.

Los planteamientos formulados, atienden a la búsqueda de mejoras en la calidad de vida de la población, así como a facilitar el trabajo de profesionales y técnicos que en numerosas ocasiones nos vemos ante difíciles situaciones de tener que priorizar unas intervenciones sobre otras, quedando siempre la interpretación de la decisión adoptada, a mejor o peor criterio popular o político, según necesidades personales, que en muchas ocasiones, nada tienen que ver con priorizar las actuaciones en función del bienestar de la comunidad.

## 10.- BIBLIOGRAFÍA

## **BIBLIOGRAFÍA**

### Barreras arquitectónicas

<http://www.mldm.es/BA/00.shtml>

### Código Técnico de la Edificación. Ministerio de Fomento

<http://www.codigotecnico.org/web>

### Accesibilidad Global

<http://www.accesibilidadglobal.com/>

### Soloarquitectura

<http://www.soloarquitectura.com/>

### Servicio de Información sobre Discapacidad. Ministerio de sanidad, servicios sociales e igualdad.

<http://sid.usal.es/>

### Ministerios

[www.ministerios-es.com](http://www.ministerios-es.com)

### Centro de Referencia Estatal de Autonomía Personal y Ayudas Técnicas (ceapat). Ministerio de sanidad, servicios sociales e igualdad

[http://www.ceapat.es/ceapat\\_01/index.htm](http://www.ceapat.es/ceapat_01/index.htm)

### Noticias Jurídicas

<http://noticias.juridicas.com/>

### Boletín Oficial del Estado (BOE)

<http://www.boe.es/>

Diario Oficial de la Unión Europea (DOUE)

<http://eur-lex.europa.eu/es/tools/sitemap.htm>

Accesible

<http://accesible.webnode.es/normativa/>

Discapnet

<http://www.discapnet.es/Castellano/Paginas/default.aspx>

Boletín de la Junta de Andalucía (BOJA)

<http://www.juntadeandalucia.es/boja/buscador/>

Boletín Oficial de Aragón (BOA)

<http://www.boa.aragon.es/>

Boletín Oficial del Principado de Asturias (BOPA)

<https://sede.asturias.es/portal/site/Asturias/menuitem.048b5a85ccf2cf40a9be6aff10000f7/?vgnnextoid=c0c756a575acd010VgnVCM100000bb030a0aRCRD&i18n.http.lan g=es&calendarioPqBopa=true>

Boletín Oficial de Islas Baleares (BOIB)

<http://www.caib.es/eboibfront/cercar>

Boletín Oficial de Canarias (BOC)

<http://www.gobiernodecanarias.org/boc/>

Boletín Oficial de Cantabria (BOC)

<http://boc.cantabria.es/boces/>

Boletín Oficial de la Junta de Castilla y León (BOCYL)

<http://bocyl.jcyl.es/>

Diario Oficial de Castilla – La Mancha (DOCM)

<http://docm.jccm.es/portaldocm/>

Diario Oficial de la Generalitat de Cataluña (DOGC)

<http://www20.gencat.cat/portal/site/portaldogc>

Diario Oficial de Extremadura (DOE):

<http://doe.juntaex.es/>

Diario Oficial de Galicia (DOG)

<http://www.xunta.es/diario-oficial>

[galicia/mostrarContenido.do;jsessionid=tBHvSjmJgYHptx8hsGkHP9gH0JpGmCvWK4yDNxZK3wJr1KVPhkvt!-2016200029!-153102509?method=detalleHome&fecha=20130902&ruta=%2Fsrv%2Fwww%2Fdog](http://galicia/mostrarContenido.do;jsessionid=tBHvSjmJgYHptx8hsGkHP9gH0JpGmCvWK4yDNxZK3wJr1KVPhkvt!-2016200029!-153102509?method=detalleHome&fecha=20130902&ruta=%2Fsrv%2Fwww%2Fdog)

[a%2FPublicados%2F2013%2F20130902%2FIndice166\\_gl.html](http://a%2FPublicados%2F2013%2F20130902%2FIndice166_gl.html)

Boletín Oficial de La Rioja (BOR)

<http://www.larioja.org/npRioja/default/defaultpage.jsp?idtab=449881>

Boletín Oficial de la Comunidad de Madrid (BOCM)

[http://www.bocm.es/bocm/Satellite?language=es&pagename=Boletin/Page/BOCM\\_home](http://www.bocm.es/bocm/Satellite?language=es&pagename=Boletin/Page/BOCM_home)

Boletín Oficial de la Región de Murcia (BORM)

<http://www.borm.es/borm/vista/principal/inicio.jsf>

Boletín Oficial de Navarra (BON)

[http://www.navarra.es/home\\_es/Actualidad/BON/](http://www.navarra.es/home_es/Actualidad/BON/)

Boletín Oficial del País Vasco (BOPV)

<https://www.euskadi.net/r48-bopv2/es/bopv2/datos/Ultimo.shtml>

Diario Oficial de la Comunidad Valenciana (DOCV)

<http://www.docv.gva.es/portal/>

Boletín Oficial de la Ciudad Autónoma de Ceuta (BOCCE)

<http://www.ceuta.es/ceuta/documentos/bocce/>

Boletín Oficial de la Ciudad Autónoma de Melilla (BOME)

<http://www.melilla.es/melillaPortal/Bomeindex.jsp?pagina=home>

Hospitecnia, Arquitectura, Ingeniería, Gestión Hospitalaria y Sociosanitaria.

<http://www.hospitecnia.com/>

Observatorio Estatal de la Discapacidad (OED). Ministerio de sanidad, servicios sociales e igualdad.

<http://www.observatoriodeladiscapacidad.es/>

Real Patronato sobre Discapacidad. Centro Español de Documentación sobre Discapacidad (CEDD)

<http://www.cedd.net/redis/index.php/redis>

Asociación de Paraplégicos y Grandes Discapacitados del Principado de Asturias (ASPAYM)

<http://www.aspaym-asturias.es/j15/>

La Moncloa

<http://www.lamoncloa.gob.es/Gobierno/index.htm>

Ministerio de Fomento

[http://www.fomento.gob.es/mfom/lang\\_castellano/](http://www.fomento.gob.es/mfom/lang_castellano/)

Ministerio de Sanidad Servicios Sociales e igualdad

<http://www.msssi.gob.es/>

Revista Española de discapacidad. Ministerio de sanidad, servicios sociales e igualdad.

<http://www.cedd.net/redis/index.php/redis>

Red Española de Información y Documentación sobre Discapacidad (REDID):

<http://www.cedd.net/es/legislativa-avanzada.php>

WordReference

<http://www.lamoncloa.gob.es/Gobierno/index.htm>

El periódico de la discapacidad: cermi.es semanal

<http://semanal.cermi.es/>

Plan específico de actuación para la accesibilidad en el municipio de El Puig.

(Dicha documentación ha sido cedida por el Ayuntamiento de El Puig)

Equipo redactor: IDEAS, S.L.

José Luis Mayordomo Pérez, Pablo Sánchez Martín, Luis Sánchez Cazorla y Juan José Sánchez Martínez.

Septiembre de 2010.

Análisis comparado de las normas autonómicas y estatales de accesibilidad.

Autores: Lluís Alegre, Natividad Casado y Jordi Vergés

Edita: Real Patronato sobre Discapacidad

Cuarta edición: Diciembre de 2005

La accesibilidad universal en los municipios: guía para una política integral de promoción y gestión.

Autores: Elisa Sala Mozos y Fernando Alonso López

Equipo: ACCEPLAN

Instituto Universitario de Estudios Europeos

Universidad Autónoma de Barcelona  
Septiembre, 2005

Accesibilidad en los espacios públicos urbanizados.

MINISTERIO DE VIVIENDA © Ministerio de Vivienda

Edita: Secretaría General Técnica • Centro de Publicaciones

Catálogo General de Publicaciones Oficiales: <http://www.060.es>

Accesibilidad Universal y Diseño para Todos. Arquitectura y Urbanismo.

Fundación ONCE para la cooperación e inclusión social de personas con discapacidad.

Fundación Arquitectura COAM

1a edición: junio de 2011

Libro Blanco de la Accesibilidad.

Equipo redactor: Fernando Alonso López, Mariano Calle Cebrecos y José Manuel Pazos Pellín, Marta García Nart, Alfonso Sanz Alduán, Javier Romañach, Enric Roca Sagalés, Montse Dinarès Quera, Elisa Sala Mozos, Mónica Sánchez Villegas, Digna Couso, Xavier García Milà, Francisco Ruíz.

Fecha: Febrero de 2003

Beatriz Fernández Agueda .

Evolución Urbana y Memoria de la Ciudad Industrial.

Cuadernos de Investigación Urbanística 16.

Varios Autores.

Ideas sobre Urbanismo. Evolución, Sistemas y Tipos de Ciudades.

EOC editores Marcel Poete.

Introducción al Urbanismo. La Evolución de las Ciudades.

IFQ Editores.