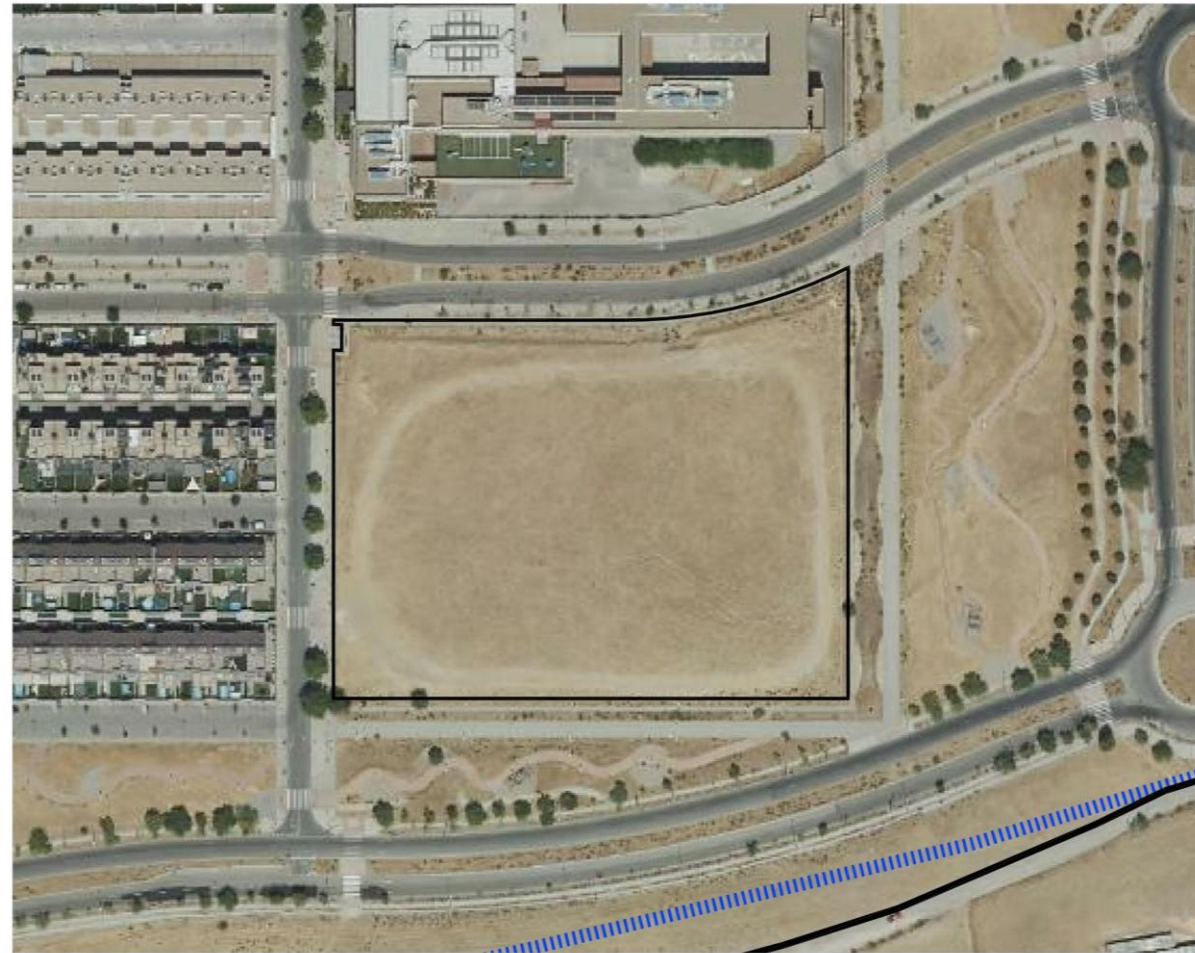


PLAN ESPECIAL PARA HABILITAR EL USO ALTERNATIVO DE VIVIENDA PÚBLICA EN LA PARCELA 27.3.1 PP-3 “LOS PALOMARES”, EN EL MUNICIPIO DE ALCORCÓN.



JUSTIFICACIÓN DEL CUMPLIMIENTO EN MATERIA DE ACCESIBILIDAD UNIVERSAL

NOVIEMBRE 2025

BLOQUE II. VOLUMEN 2.- CUMPLIMIENTO DE ACCESIBILIDAD UNIVERSAL

NOVIEMBRE 2025

JUSTIFICACIÓN DEL CUMPLIMIENTO EN MATERIA DE ACCESIBILIDAD UNIVERSAL . 3

1. INTRODUCCIÓN Y OBJETO 4

2. NORMATIVA DE APLICACIÓN 4

2.1. MARCO NORMATIVO ESTATAL4

2.2. MARCO NORMATIVO AUTONÓMICO.....4

2.3. MARCO NORMATIVO MUNICIPAL4

3. MARCO CONCEPTUAL 5

3.1. GLOSARIO DE TÉRMINOS BÁSICOS5

3.2. PROMOCIÓN DE ACCIONES PARA EL CUMPLIMIENTO DE LA ACCESIBILIDAD UNIVERSAL.....6

4. MARCO METODOLÓGICO 7

4.1. OBJETIVOS Y PRINCIPIOS7

4.2. INDICADORES PARA EL DIAGNÓSTICO7

5. ANÁLISIS A ESCALA DE LA ORDENACIÓN DEL ÁMBITO DE LA PARCELA 27.3.1 – 3 “LOS PALOMARES” 9

5.1. DIAGNÓSTICO PREVIO9

5.2. JUSTIFICACIÓN DEL CUMPLIMIENTO SOBRE ACCESIBILIDAD UNIVERSAL EN EL PLAN ESPECIAL
10

5.3. MEDIDAS DE CORRECCIÓN 10



JUSTIFICACIÓN DEL CUMPLIMIENTO EN MATERIA DE ACCESIBILIDAD UNIVERSAL



PLAN ESPECIAL PARA HABILITAR EL USO ALTERNATIVO DE VIVIENDA PÚBLICA EN LA PARCELA 27.3.1 PP-3 "LOS PALOMARES", EN EL MUNICIPIO DE ALCORCÓN.

1. INTRODUCCIÓN Y OBJETO

En este informe se desarrolla la justificación del cumplimiento de la ordenación del actual marco de obligado cumplimiento en materia de accesibilidad universal y supresión de barreras.

El objeto del informe es recoger las características de los elementos proyectados en relación a su uso por parte de personas con distintas capacidades, permanentes o temporales, aplicando para ello los criterios de diseño establecidos en la normativa, así como las buenas prácticas aplicadas a medidas potenciadoras de la accesibilidad que, al margen de las especificaciones obligatorias, favorecen el uso de los espacios urbanos de titularidad pública a cualquier ciudadano, recurriendo, cuando no exista otra posibilidad, al concepto de ajustes razonables en el sentido mencionado con anterioridad.

El alcance del presente estudio es el correspondiente a la fase de planeamiento urbanístico de ordenación del Plan Especial. En la fase de proyecto de ejecución se incluirán las disposiciones correspondientes a su nivel de desarrollo y definición.

2. NORMATIVA DE APLICACIÓN

2.1. MARCO NORMATIVO ESTATAL

- Ley 51/2003, de 2 de diciembre, de Igualdad de Oportunidades, No Discriminación y Accesibilidad Universal de las personas con discapacidad (LIONDAU). (BOE 3 de diciembre de 2003)
- Real Decreto 505/2007, de 20 de abril, por el que aprueban las condiciones de accesibilidad y no discriminación de las personas con discapacidad para el acceso y utilización de los espacios públicos urbanizados y edificaciones. (BOE 11 de mayo de 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 nodos de transporte para personas con discapacidad. (BOE 4 de diciembre de 2007)
- Orden TMA/851/2021, de 23 de julio, por la que se desarrolla el documento técnico de condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y la

utilización de los espacios públicos urbanizados. (BOE de 06 de agosto 08 de 2021).

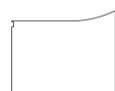
- Ley 26/2011, de 1 de agosto, de adaptación normativa a la Convención Internacional sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad. (BOE 2 de agosto de 2011)
- Real Decreto 1276/2011, de 16 de septiembre, de adaptación normativa a la Convención Internacional sobre los derechos de las personas con discapacidad. (BOE 17 de septiembre de 2011)
- Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social. (BOE 3 de diciembre de 2013)

2.2. MARCO NORMATIVO AUTONÓMICO

- Ley 8/1993, de 22 de junio, de Promoción de la Accesibilidad y Supresión de Barreras Arquitectónicas. (BOCM 29 de junio de 1993)
- 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 30 de julio 1998)
- 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 28 de mayo de 1999)
- Decreto 13/2007, de 15 de marzo, del Consejo de Gobierno, por el que se aprueba el Reglamento Técnico de Desarrollo en Materia de Promoción de la Accesibilidad y Supresión de Barreras Arquitectónicas. (BOCM 24 de abril de 2007)

2.3. MARCO NORMATIVO MUNICIPAL

- Plan General de Ordenación Urbana de Alcorcón (1999)
- Modificación Puntual del Plan Parcial PP-01, PP-02 y PP-03 “Ensanche Sur”, aprobado definitivamente en 2008.



- Plan Parcial PP-01, PP-02 y PP-03 “Ensanche Sur” aprobado definitivamente en 2004.
- Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) del municipio de Alcorcón, 2015.

3. MARCO CONCEPTUAL

3.1. GLOSARIO DE TÉRMINOS BÁSICOS

Según Decreto 13/2007, de 15 de marzo, del Consejo de Gobierno, por el que se aprueba el Reglamento Técnico de Desarrollo en Materia de Promoción de la Accesibilidad y Supresión de Barreras Arquitectónicas, se establecen las siguientes definiciones:

Accesibilidad

Aquella característica del urbanismo, de las edificaciones, del transporte y de los medios de comunicación, que permite su uso a cualquier persona de forma segura e independiente, con independencia de su condición física, psíquica o sensorial.

Barrera

Cualquier impedimento, traba u obstáculo que limite o impida el acceso, la libertad de movimiento, el uso, la estancia y la circulación de las personas, en condiciones de seguridad, rapidez y dignidad.

Las barreras se clasifican en arquitectónicas urbanísticas, aquellas existentes en las vías y espacios públicos; arquitectónicas en la edificación, en el interior de los edificios públicos o privados; arquitectónicas en el transporte, presentes en la infraestructura o en el uso de los medios de transporte y por último, las barreras en la comunicación sensorial, que son todos aquellos impedimentos que imposibilitan o dificultan la información, expresión o recepción de mensajes, información o conocimiento a través de medios o sistemas de comunicación.

Discapacidad

Situación que se da en la interacción entre las personas con deficiencias permanentes o temporales y cualquier tipo de barreras que limiten o impidan su participación en la

sociedad en igualdad de condiciones con las demás. Incluyen aquellas personas que tengan deficiencias físicas, mentales, intelectuales o sensoriales.

Tendrán la consideración de personas con discapacidad a quienes se les haya reconocido un grado de discapacidad igual o superior al 33%. El término discapacidad incluye la deficiencia en las funciones y estructuras corporales, las limitaciones en la capacidad de llevar a cabo actividades y las restricciones en la participación social del ser humano.

Personas con movilidad reducida

Aquellas que, temporal o permanentemente, tienen limitada su capacidad de desplazarse.

Inclusión social

Principio debido al cual la sociedad fomenta valores compartidos orientados al bien común y a la cohesión social, permitiendo que todas las personas con discapacidad tengan las oportunidades y recursos necesarios para participar completamente en la vida política, económica, social, educativa, laboral y cultural, en unas condiciones de vida en igualdad con los demás.

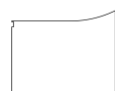
Transversalidad en las políticas en material de discapacidad

El Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social, lo definía como el principio en virtud del cual las actuaciones que desarrollan las Administraciones públicas no se limitan únicamente a planes, programas y acciones específicos, pensados exclusivamente para estas personas, sino que comprenden las políticas y líneas de acción de carácter general en cualquiera de los ámbitos de actuación pública, en donde se tendrán en cuenta las necesidades y demandas de las personas con discapacidad.

Ayuda técnica

Cualquier elemento o sistema que, actuando como intermediario entre la persona en situación de limitación o con movilidad reducida y el entorno, facilite la autonomía personal o haga posible el acceso y uso del mismo.

Espacio, instalación o servicio adaptado



Aquellos cuyo diseño, ejecución y mantenimiento garantizan su utilización, de forma autónoma, segura y cómoda a las personas con movilidad reducida.

Espacio, instalación o servicio practicable

Aquellos que no impidan su utilización de forma autónoma y segura por las personas con movilidad reducida.

Itinerario peatonal

El itinerario público o privado de uso comunitario destinado al tránsito de personas o al tránsito compartido de personas y vehículos.

- Itinerario de circulación peatonal: se destina al uso exclusivo de personas.
- Itinerario de circulación compartida: itinerario peatonal en el cual se comparte el espacio con vehículos.

Itinerario peatonal adaptado

Aquel en el cual el volumen de desarrollo continuo formado por la longitud del itinerario y un área perpendicular al suelo sea de 1,20 m de ancho y 2,10 m de altura, en el que no exista ningún obstáculo que reduzca o altere su tamaño, desde el acceso a la edificación o desde un itinerario peatonal, hasta su encuentro con otro itinerario peatonal, con pendiente longitudinal no mayor del 12 por 100 y transversal inferior al 3 por 100, sin resaltes ni rehundidos mayores de 0,5 cm, ni peldaños aislados o escaleras y con visibilidad suficiente del encuentro con los otros modos de desplazamiento.

Itinerario peatonal practicable

Itinerario en el que el área perpendicular al suelo es de 0,90 m de ancho y 2,10 m de altura, con las restantes características iguales que el grado de adaptado.

Elemento de urbanización

Componentes referidos a pavimentación, saneamiento, alcantarillado, distribución de energía eléctrica, alumbrado público, abastecimiento y distribución de agua, jardinería y todos aquellos que materializan las dotaciones urbanas.

Mobiliario urbano

Conjunto de objetos existentes en las vías y espacios públicos, superpuestos a los elementos de la urbanización o de la edificación, cuando su modificación o traslado no genera alteraciones sustanciales de aquéllos, tales como semáforos, postes de señalización y similares, cabinas telefónicas, fuentes públicas, papeleras, veladores, toldos, marquesinas, bancos, apoyos isquiáticos, kioscos y cualesquiera otros de naturaleza análoga.

Área de plaza

Espacio que requiere el vehículo al detenerse, tendrá las dimensiones mínimas establecidas por las normas municipales y no menor de 4,50 metros de largo por 2,20 de ancho.

Área de acercamiento

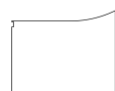
Espacio contiguo al área de plaza que sirve para realizar, con seguridad y comodidad, las maniobras de entrada y salida del vehículo destinado a transportar personas en situación de movilidad reducida permanente.

3.2. PROMOCIÓN DE ACCIONES PARA EL CUMPLIMIENTO DE LA ACCESIBILIDAD UNIVERSAL

La accesibilidad universal es una condición que deben cumplir los entornos, productos, servicios, herramientas y dispositivos, para ser compatibles y practicables por todas las personas en condiciones de seguridad, bienestar y comodidad y de la forma más independiente y natural posible.

Son objetivos específicos en materia de accesibilidad universal elementos como los que se contienen a continuación, y que son de algún modo inseparables del diseño de un espacio inclusivo como es el contenido concreto de este informe, con independencia de que éste se produzca desde la visión de la accesibilidad:

- Garantizar la accesibilidad y el uso de los bienes y servicios a todas las personas que de forma permanente o temporal estén en una situación de limitación o movilidad reducida, estableciendo normas para la supresión de barreras arquitectónicas, evitando la creación de nuevas barreras y eliminando las existentes conforme a la planificación marcada por la ley.



- Crear un diseño urbano para todos, proyectando entornos, productos y servicios seguros y cómodos de tal manera que puedan ser utilizados de manera autónoma y natural por el mayor número de personas posible.
- Igualdad de oportunidades, autonomía personal, accesibilidad universal y diseño urbano teniendo en cuenta las distintas necesidades de las personas en función de sus tipos de discapacidad, ya sea permanente o temporal, así como las vinculadas al uso de ayudas técnicas y productos de apoyo.
- Asegurar un uso no discriminatorio, independiente y seguro de los espacios públicos urbanizados para hacer efectiva la igualdad. Estos espacios se proyectarán, construirán y mantendrán cumpliendo como mínimo las condiciones básicas que se establecen en el marco normativo mencionado anteriormente. En las zonas urbanas ya consolidadas se plantearán soluciones que garanticen la máxima accesibilidad posible aun cuando no sea posible el cumplimiento de las condiciones anteriores.
- La ordenación debe ser sensible a la creación de espacios apropiados, los elementos vinculados a actividades comerciales, hosteleras y deportivas disponibles en las áreas de uso peatonal accesibles a todas las personas. En ningún caso invadirán o alterarán el itinerario peatonal accesible.

4. MARCO METODOLÓGICO

4.1. OBJETIVOS Y PRINCIPIOS

Este Plan Especial tiene como principios rectores de la normalización a la inclusión la promoción de derechos sociales, la no discriminación, la igualdad municipal en todos los ámbitos de actuación municipal, la accesibilidad universal a bienes, entornos y servicios, la participación social, la coordinación intermunicipal e interadministrativa y la atención a la diversidad de las personas con discapacidad.

Se tiene como prioridad en materia de accesibilidad el efectivo cumplimiento de las disposiciones establecidas en el Decreto 13/2007, de 15 de marzo, del Consejo de Gobierno, por el que se aprueba el Reglamento Técnico de Desarrollo en Materia de Promoción de la Accesibilidad y Supresión de Barreras Arquitectónicas, en cualquier actuación que se emprenda y en las nuevas iniciativas que aceleren la corrección de insuficiencias.

El plan del que este informe entiende las vías y los espacios públicos de una forma técnica y socialmente avanzada como espacios que reposan en los principios de igualdad y calidad de diseño de cada uno de sus elementos: vías públicas, mobiliario, equipamientos y servicios, en definitiva de cada una de las piezas que componen el ámbito del hipódromo, planteando cada detalle y cada solución desde una óptica global, que hace que la accesibilidad universal no sea un añadido sino uno de los pilares básicos en los que se sustenta el enfoque de diseño y desarrollo del proyecto.

Cualquier cuestión que pueda presentarse durante la ejecución de las obras y no estuviese contemplada en el proyecto se resolverá de conformidad con la normativa vigente y criterios contrastados de buenas prácticas.

4.2. INDICADORES PARA EL DIAGNÓSTICO

Los indicadores se utilizan extensivamente en el diagnóstico previo y de impacto en el cumplimiento de la accesibilidad universal. Se ha escogido ejes de especial relevancia en lo tocante a la influencia sobre la calidad de vida y el cambio hacia un paradigma de ciudad inclusiva:

Áreas e itinerarios peatonales accesibles, áreas de estancia y parques y jardines

- Conexión de todas las áreas de estancia, parques y jardines mediante, al menos, un itinerario peatonal accesible.
- Espacios libres de obstáculos con una anchura mayor a 1,80 m y una altura libre superior a 2,20 m.
- Pendientes longitudinales máximas de 6% y transversales de 2%.
- Previsión de áreas de descanso a lo largo del itinerario peatonal accesible en intervalos no superiores a 50 m.
- Tierras apisonadas con una compactación superior al 90% del Proctor modificado, que permitan el tránsito de peatones de forma estañe y segura.
- Correcta señalización para la orientación y localización de los itinerarios peatonales accesibles que conecten accesos, instalaciones, servicios y actividades.

Elementos de urbanización

Pavimentos

El pavimento del itinerario peatonal accesible será 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.

Rejillas alcorques y tapas de instalación



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.

Vados vehiculares

Los 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.

Rampas

Los tramos de las rampas tendrán una anchura mínima libre de paso de 1,80 m y una longitud máxima de 10 m. La pendiente longitudinal máxima será del 10% para tramos de hasta 3 m de longitud y del 8% para tramos de hasta 10 m de longitud. La pendiente transversal máxima será del 2%. Los rellanos 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; o 1,50 m cuando los tramos se desarrollen en directriz recta. Al inicio y al final de la rampa deberá existir un espacio de su misma anchura y una profundidad mínima de 1,50 m libre de obstáculos, que no invada el itinerario peatonal accesible.

Escaleras

Mínimo de 3 escalones y máximo de 12. Anchura libre de paso 1,20m y directriz preferiblemente recta. Escalones con una huella mínima de 30 cm y contrahuella máxima de 16 cm. Los rellanos tendrán el mismo ancho que la escalera y una profundidad mínima de 1,20m.

Ascensores

Dimensión mínima de 1,10x1,40m en cabinas de una puerta o de dos enfrentadas y de 1,40x1,40m en cabinas de dos puertas en ángulo. Puertas de apertura automática con un ancho de paso libre mayor de un metro.

Inscripción de un círculo de 1,50 m de diámetro libre de obstáculos en el exterior de la cabina.

Vegetación

Árboles, arbustos, plantas ornamentales o elementos vegetales no invadirán el itinerario peatonal accesible.

Cruces entre itinerarios peatonales e itinerarios vehiculares

Deberán asegurar que el tránsito de peatones se mantenga de forma continua, segura y autónoma en todo su desarrollo.

Señalización táctil en el pavimento.

Correcto diseño de los vados peatonales, los pasos de peatones, las isletas y los semáforos.

Mobiliario urbano

Su instalación, de forma fija o eventual, en las áreas de uso peatonal no invadirá el itinerario peatonal accesible. Se dispondrán alineados junto a la banda exterior de la acera, y a una distancia mínima de 40 cm del límite entre el bordillo y la calzada.

El diseño de los elementos de mobiliario urbano deberá asegurar su detección a una altura mínima de 0,15 m medidos desde el nivel del suelo. Los elementos no presentarán salientes de más de 10 cm y se asegurará la inexistencia de cantos vivos en cualquiera de las piezas que los conforman.

Iluminación

Nivel mínimo de iluminación de 20 luxes proyectada de manera homogénea y difusa, evitando deslumbramiento

Aseos y baños

Dispondrán de las condiciones funcionales y dotaciones que garanticen la accesibilidad. Puertas de ancho libre mayor a 80 cm y altura libre no inferior a 210 cm.

Dimensiones mínimas que permitan inscribir dos cilindros concéntricos superpuestos libres de obstáculos: El inferior desde el suelo hasta una altura de 30 cm, con un diámetro de 150 cm, y el superior hasta una altura de 210 cm medidos desde el suelo y un diámetro de 130 cm. Todo ello de forma que se garantice a los usuarios la realización de una rotación de 360º y el acceso a los elementos, cabinas, duchas o bañeras adaptados

Plazas de aparcamiento

Dotación una plaza de aparcamiento accesible por cada 40 plazas, con una dimensión 5,00 x 2,20 m (1,50 m zona de aproximación y transferencia lateral).

Situadas lo más próximas posibles a los cruces entre los itinerarios peatonales accesibles y los itinerarios vehiculares, garantizando el acceso desde la zona de transferencia hasta el itinerario peatonal accesible de forma autónoma y segura.

Señalizadas horizontal y verticalmente con el Símbolo Internacional de Accesibilidad

Señalización y comunicación adaptadas

Diseño de la señalización e información visual, acústica y táctil según lo establecido en las normas técnicas correspondientes.

La valoración se ha realizado a través de un sistema de numeración, siendo:

- 1	Impacto negativo
0	Desconocido o no pertinente
+ 1	Sensible
+ 2	Impacto positivo



Personas con discapacidad por tipología en Alcorcón. Fuente: Bases de Datos del Reconocimiento del Grado de Discapacidad 2022 y Padrón de Habitantes IECM 2022

ALCORCÓN			Nº HAB.	%
	FÍSICA	H	2.627	25,32
		M	2.483	23,93
		T	5.110	49,26
	PSÍQUICA	H	1.654	15,94
		M	1.460	14,07
		T	114	1,10
	ENFERMEDAD MENTAL	H	399	3,85
		M	292	2,81
		T	691	6,66
	INTELECTUAL	H	1.255	12,10
		M	1.168	11,26
		T	2.423	23,36
	SENSORIAL	H	637	6,14
		M	737	7,10
		T	1.374	13,24
	OTROS	H	223	2,15
		M	215	2,07
		T	438	4,22
	NO CONSTA	H	134	1,29
		M	90	0,87
		T	224	2,16
	TOTAL		10.374	100

En términos generales, la población más vulnerable en cuanto a la discapacidad, son aquellas que tienen dificultades para desenvolverse de manera convencional. Así pues, la parcela deberá diseñarse teniendo en cuenta las condiciones básica de accesibilidad y no discriminación de las personas con discapacidades en general, y discapacidades físicas en particular. No obstante, a pesar de que es un ámbito que actualmente no está urbanizado, las zonas colindantes contienen estas condiciones básicas en las que se incluyen espacios peatonales y vehiculares, así como lugares de paso o de estancia destinados al conjunto poblacional que sean accesibles para todo el mundo.

5.2. JUSTIFICACIÓN DEL CUMPLIMIENTO SOBRE ACCESIBILIDAD UNIVERSAL EN EL PLAN ESPECIAL

El Plan Especial considera todas las normativas necesarias para garantizar la accesibilidad universal para toda la población. Es importante resaltar que la parcela tiene una base orográfica favorable, ya que carece de grandes desniveles. Esto facilita la implementación de infraestructuras accesibles y asegura que todas las personas, independientemente de sus capacidades físicas, puedan moverse con comodidad y seguridad en el área. Además, la topografía plana permitirá el diseño de caminos, rampas y otras facilidades sin mayores complicaciones técnicas, contribuyendo a la creación de un entorno inclusivo y funcional para todos los usuarios.

5.3. MEDIDAS DE CORRECCIÓN

Áreas e itinerarios peatonales accesibles, áreas de estancia y parques y jardines

Los itinerarios peatonales accesibles son fundamentales para garantizar la movilidad de todas las personas, incluyendo aquellas con discapacidades. Las áreas de estancia, parques y jardines deben ser diseñados teniendo en cuenta la accesibilidad universal, proporcionando caminos amplios y pavimentos lisos, así como bancos y áreas de descanso accesibles. Estos espacios no solo promueven la inclusión social sino que también mejoran la calidad de vida al ofrecer lugares seguros y agradables para el ocio y la recreación .

Elementos de Urbanización que Permitan el Desarrollo, la Organización y el Funcionamiento Adecuado de un Área Urbana

Para el desarrollo adecuado de un área urbana, se deben considerar varios elementos clave:

- Vías de comunicación y transporte: Incluyen calles, avenidas, y sistemas de transporte público eficientes y accesibles.
- Sistemas de servicios públicos: Como el abastecimiento de agua, electricidad, alcantarillado y telecomunicaciones, que son esenciales para el funcionamiento diario.
- Equipamientos urbanos: Escuelas, hospitales, bibliotecas y centros deportivos que proporcionan servicios esenciales a la comunidad.



Pavimentos sin Grandes Desniveles que Favorezcan el Tránsito de las Personas

Los pavimentos deben ser uniformes y sin grandes desniveles para facilitar el tránsito de todas las personas, especialmente aquellas con movilidad reducida. La superficie debe ser antideslizante y libre de obstáculos para evitar accidentes y asegurar una circulación cómoda y segura.

Rejillas, Alcorques y Tapas de Instalación

Estos elementos deben estar nivelados con el pavimento y diseñados para no representar obstáculos o peligros para los peatones. Las rejillas y alcorques deben ser seguros y accesibles, permitiendo el paso sin inconvenientes, mientras que las tapas de instalación deben estar bien señalizadas y aseguradas.

Vados Vehiculares

Los vados vehiculares son esenciales para la accesibilidad, permitiendo que los vehículos accedan fácilmente a las aceras y viceversa. Estos deben ser diseñados con pendientes suaves y antideslizantes para garantizar la seguridad y comodidad tanto de peatones como de vehículos.

Rampas y Evitar el Uso de Escaleras

Las rampas son una solución esencial para superar diferencias de altura y deben ser diseñadas con la inclinación adecuada para facilitar el uso de sillas de ruedas, coches de bebé y personas con dificultades de movilidad. Siempre que sea posible, se debe evitar el uso de escaleras o complementarlas con rampas y ascensores.

Instalación de Ascensores

La instalación de ascensores en edificios públicos y privados es crucial para la accesibilidad vertical. Estos deben ser amplios, de fácil manejo y estar equipados con señalización en braille y audio para personas con discapacidades visuales.

Vegetación Diversa

La inclusión de una vegetación diversa no solo embellece el entorno urbano sino que también promueve la biodiversidad y mejora el bienestar de la sociedad. Los espacios verdes contribuyen a la reducción del estrés, mejoran la calidad del aire y proporcionan hábitats para la fauna urbana.

Cruces entre Itinerarios Peatonales e Itinerarios Vehiculares

Los cruces deben estar claramente señalizados y diseñados para garantizar la seguridad de los peatones. Esto incluye la instalación de semáforos, pasos de peatones elevados y sistemas de alerta para conductores y peatones.

Mobiliario Urbano Adecuado y Accesible

El mobiliario urbano, como bancos, papeleras y fuentes de agua, debe ser accesible para todas las personas. Esto implica diseñar estos elementos a alturas adecuadas y con materiales que faciliten su uso por personas con discapacidades.

Iluminación Adecuada

Una buena iluminación en el entorno urbano es crucial para la seguridad y comodidad de los ciudadanos. Las áreas oscuras deben ser bien iluminadas para prevenir accidentes y delitos, y se deben utilizar luces que no generen deslumbramiento.

Aseos y Baños

La instalación de aseos y baños accesibles en áreas públicas es fundamental para la inclusión. Estos deben ser amplios, equipados con barras de apoyo y diseñados para facilitar su uso por todas las personas.

Plazas de Aparcamiento

Las plazas de aparcamiento deben incluir espacios reservados para personas con discapacidades, ubicados cerca de las entradas de edificios y equipados con señalización adecuada .

Señalización y Comunicación Adaptadas

La señalización debe ser clara, visible y comprensible para todas las personas. Esto incluye el uso de pictogramas, braille y sistemas auditivos para orientar a personas con discapacidades visuales y auditivas.

