

ANEXO V: INTRODUCCIÓN GENERAL A LA ACCESIBILIDAD

**ESTUDIO AMBIENTAL ESTRATÉGICO
DEL PLAN GENERAL ESTRUCTURAL DE ALZIRA
ESTUDIO DE TRÁFICO Y MOVILIDAD**

**ANEXO V: INTRODUCCIÓN GENERAL A LA ACCESIBILIDAD
ÍNDICE GENERAL**

1. INTRODUCCIÓN. OBJETO DEL DOCUMENTO	3
2. CONSIDERACIONES PREVIAS	3
2.1. MOVILIDAD URBANA	3
2.2. ACCESIBILIDAD	4
2.3. MARCO LEGAL GENERAL EN MATERIA DE ACCESIBILIDAD	5
3. DIRECTRICES GENERALES EN MATERIA DE ACCESIBILIDAD	6

1. INTRODUCCIÓN. OBJETO DEL DOCUMENTO

La redacción del presente documento, se realiza con la finalidad de describir las condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación de las personas con discapacidad para el acceso y la utilización de los espacios públicos urbanizados, como marco a desarrollar por los nuevos desarrollos urbanísticos previstos en la revisión del Plan General de Alzira

Este estudio se complementa, en primer lugar, con el estudio de tráfico desarrollado, centrado en el análisis del tráfico motorizado de la zona noroeste del casco urbano de Alzira, y en segundo, con los planos correspondientes anexos.

Con el fin de paliar y eliminar la marginalidad que surge de la urbanización de las sociedades contemporáneas, para que todo ello sirva para intentar visualizar la naturaleza encerrada en la diversidad y con una gran sensibilidad hacia las demandas sociales reales y que cuenten con la simpatía ciudadana, se aplican a la movilidad de la nueva Alzira criterios que fluyan con transparencia y naturalidad.

2. CONSIDERACIONES PREVIAS

2.1. MOVILIDAD URBANA

La movilidad emergió como una de las características de las sociedades avanzadas durante los últimos años del siglo pasado, y todo apunta a que será uno de los elementos clave en el presente. Los índices de motorización crecientes, el incremento del tráfico de mercancías y las primeras señales de saturación del espacio aéreo no son más que algunas muestras de cómo la nueva sociedad que se configura, basa buena parte de su actividad y dinamismo en el movimiento de personas y mercancías en unos mercados cada vez más globales y en un mundo más abierto donde todo está más cerca.

La libertad de movimiento de personas y bienes es también uno de los fundamentos en que se basa la Unión Europea, y el ejercicio de este derecho es uno de los principales elementos que da sentido a la creación de este ámbito común de intercambio. En esta línea, la Comisión Europea, en el libro blanco sobre la política de transportes de cara al 2.010, pone encima de la mesa las oportunidades y, también, las amenazas que este nuevo fenómeno plantea a las administraciones, a todos los niveles, y anuncia que ha llegado el momento de tomar decisiones para afrontar los retos que suscita.

Unos retos llenos de vertientes positivas, como las posibilidades de desarrollo y crecimiento económicos que el nuevo escenario global favorece o los beneficios que representa para las personas la facilidad de acceder a una oferta de movilidad amplísima, tanto en el campo del ocio y el turismo como en el de la movilidad obligada por causas laborales. Unas nuevas ventajas que, al fin y al cabo, hacen posible el derecho a moverse en libertad, con seguridad y con unos costes aceptables, de acuerdo con las necesidades de la sociedad.

Pero esta eclosión de la movilidad, si no es objeto de una cuidadosa planificación con visión tanto global como local, y si no disfruta del consenso de los diferentes agentes que participan en la misma, puede

convertirse en un factor con efectos negativos en varios ámbitos. El impacto sobre el medio natural producido por las emisiones de los vehículos, la contaminación acústica en los núcleos urbanos, la ocupación indiscriminada del territorio y de los espacios ciudadanos, o el impacto de infraestructuras obsoletas pueden afectar al bienestar de los ciudadanos. Tampoco deben olvidarse la relación de la movilidad con el cambio climático ni el impacto indirecto sobre el territorio de las decisiones relativas a las infraestructuras de movilidad.

A estos factores sería preciso sumar los efectos negativos de un consumo energético no sostenible, los riesgos provenientes de los accidentes, tanto en el transporte de personas, que se ha convertido en uno de los principales factores de mortalidad en los países desarrollados, como en el de mercancías, que puede afectar a medios sensibles, o los problemas provenientes del colapso de infraestructuras y servicios no suficientemente bien dimensionados, que pueden llegar a hacer peligrar los beneficios sociales y económicos que una movilidad muy planificada y gestionada podría producir en una sociedad como la nuestra.

En consecuencia, es preciso un cuidadoso proceso de planificación, que debe tener en cuenta todas las variables que afecten de una manera u otra a la movilidad del ámbito territorial que se esté analizando. Esta planificación debe pasar necesariamente por una diagnosis de la movilidad que tomando en consideración las características demográficas, socioeconómicas y ambientales del ámbito de estudio, el análisis de la movilidad presente y las previsiones demográficas y de actividades determine las carencias del modelo de movilidad desde los puntos de vista, entre otros, de la insuficiencia de la oferta, la baja participación de los sistemas de transporte público y la adecuación de cada medio de transporte a los intervalos de demanda que lo hacen rentable social y económicamente. En definitiva, esta diagnosis debe prever las modificaciones que es preciso hacer en el modelo de movilidad existente para evolucionar hacia un modelo de movilidad que minimice los costes sociales y ambientales y maximice los beneficios globales para la sociedad.

2.2. ACCESIBILIDAD

Las personas con discapacidad constituyen un sector de población heterogéneo, pero todas tienen en común que, en mayor o menor medida, precisan de garantías suplementarias para vivir con plenitud de derechos o para participar en igualdad de condiciones que el resto de ciudadanos en la vida económica, social y cultural del país.

La Constitución Española, en su artículo 14, reconoce la igualdad ante la ley, sin que pueda prevalecer discriminación alguna. A su vez, el artículo 9.2 de la Ley Fundamental establece que corresponde a los poderes públicos promover las condiciones para que la libertad y la igualdad de las personas sean reales y efectivas, removiendo los obstáculos que impidan o dificulten su plenitud y facilitando su participación en la vida política, cultural y social, así como el artículo 10 de la Constitución, de los derechos y deberes fundamentales, que establece la dignidad de la persona como fundamento del orden político y de la paz social. En congruencia con estos preceptos la Carta Magna, en su artículo 49, refiriéndose a las personas con discapacidad, ordena a los poderes públicos que presten la atención especializada que requieran y el amparo especial para el disfrute de sus derechos.

Estos derechos y libertades enunciados constituyen hoy uno de los ejes esenciales en la actuación sobre la discapacidad. Los poderes públicos deben asegurar que las personas con discapacidad puedan disfrutar del conjunto de todos los derechos humanos: civiles, sociales, económicos y culturales.

El concepto de accesibilidad, por su parte, está en su origen muy unido al movimiento promovido por algunas organizaciones de personas con discapacidad, organismos internacionales y expertos en favor del modelo de «vida independiente», que defiende una participación más activa de estas personas en la comunidad sobre unas bases nuevas: como ciudadanos titulares de derechos; sujetos activos que ejercen el derecho a tomar decisiones sobre su propia existencia y no meros pacientes o beneficiarios de decisiones ajenas; como personas que tienen especiales dificultades para satisfacer unas necesidades que son normales, más que personas especiales con necesidades diferentes al resto de sus conciudadanos y como ciudadanos que para atender esas necesidades demandan apoyos personales, pero también modificaciones en los entornos que erradiquen aquellos obstáculos que les impiden su plena participación.

El movimiento en favor de una vida independiente demandó en un primer momento entornos más practicables. Posteriormente, de este concepto de eliminar barreras físicas se pasó a demandar «diseño para todos», y no sólo de los entornos, reivindicando finalmente la «accesibilidad universal» como condición que deben cumplir los entornos, productos y servicios para que sean comprensibles, utilizables y practicables por todas las personas.

La no accesibilidad de los entornos, productos y servicios constituye, sin duda, una forma sutil pero muy eficaz de discriminación, indirecta en este caso, pues genera una desventaja cierta a las personas con discapacidad en relación con aquellas que no lo son, al igual que ocurre cuando una norma, criterio o práctica trata menos favorablemente a una persona con discapacidad que a otra que no lo es. Convergen así las corrientes de accesibilidad y de no discriminación.

2.3. MARCO LEGAL GENERAL EN MATERIA DE ACCESIBILIDAD

2.3.1 NORMATIVA ESTATAL

La Ley 51/2003, de 2 de diciembre, de igualdad de oportunidades, no discriminación y accesibilidad universal de las personas con discapacidad (en adelante LIONDAU) ha supuesto un cambio de enfoque en la forma de abordar la equiparación de derechos de estas personas dentro de la sociedad. Por primera vez una ley reconoce que las desventajas de las personas con discapacidad, más que en sus propias dificultades personales, tienen su origen en los obstáculos y condiciones limitativas que impone una sociedad concebida con arreglo a un patrón de persona sin discapacidad. Y, en consecuencia, plantea la necesidad y obligatoriedad de diseñar y poner en marcha estrategias de intervención que operen simultáneamente sobre las condiciones personales y sobre las condiciones ambientales.

Partiendo de este nuevo contexto y dando cumplimiento a la disposición final novena de la LIONDAU, se publicó el Real Decreto 505/2007, de 20 de abril, por el que se aprobaron 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. Con este Real Decreto se regula por primera vez en una norma de rango estatal dichas condiciones, pues hasta entonces sólo las Comunidades Autónomas, en cumplimiento de sus competencias, habían desarrollado una normativa específica de accesibilidad relativa al diseño de los entornos urbanos.

La dispersión de normas resultante y la falta de un referente unificador han provocado la existencia de distintos criterios técnicos, poniendo en cuestión la igualdad entre las personas con discapacidad de diferentes Comunidades Autónomas y propiciando la aplicación de un concepto parcial y discontinuo de accesibilidad en las ciudades. La Orden VIV/561/2.010, de 1 de febrero, por la que se desarrolla el documento técnico de Condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los espacios públicos urbanizados, desarrolla el mandato contenido en la disposición final cuarta del R.D. 505/2.007, que demanda la elaboración de un documento técnico de las condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los espacios públicos urbanizados por medio de Orden del Ministerio de Vivienda.

2.3.2 NORMATIVA AUTONÓMICA

La Ley 5/2.014, de 25 de julio, de la Generalitat, de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Paisaje, de la Comunitat Valenciana (en adelante LOTUP), establece que *“el desarrollo territorial y urbanístico sostenible es el que satisface las demandas adecuadas y suficientes de suelo para usos y actividades residenciales, dotacionales y productivas, preservando, valorizando y activando las distintas componentes ambientales, paisajísticas y culturales del territorio con el fin de mejorar la calidad de vida de los ciudadanos y el desarrollo equilibrado del territorio”*.

La política territorial de la Generalitat dirigida a la mejora de la calidad de vida de los ciudadanos se basará, entre otras cuestiones, en lograr la accesibilidad del ciudadano en el entorno urbano, así como conseguir una eficiencia de la movilidad urbana y en el fomento del transporte público.

En referencia a la accesibilidad urbana, en los instrumentos de ordenación se establecerán las condiciones que deban reunir, al menos, los espacios públicos y los edificios de pública concurrencia de forma que se garantice a todas las personas con movilidad reducida o limitación sensorial, la accesibilidad y el uso libre y seguro de su entorno. Asimismo, se velará porque en su ejecución se implanten los criterios de accesibilidad establecidos en la normativa autonómica:

- Ley 1/1.998, de 5 de mayo, de la Generalitat Valenciana, de Accesibilidad y Supresión de Barreras Arquitectónicas, Urbanísticas y de la Comunicación.
- Decreto 39/2.004, de 5 de marzo, del Consell de la Generalitat, por el que se desarrolla la Ley 1/1.998, de 5 de mayo, de la Generalitat.

3. DIRECTRICES GENERALES EN MATERIA DE ACCESIBILIDAD

Los nuevos desarrollos urbanísticos previstos en la revisión del Plan General de Alzira, deberán tener en cuenta las determinaciones que, en materia de accesibilidad urbana, establecen la Ley 1/1.998, el Decreto 39/2.004 y la Orden VIV/561/2.010. En ese sentido:

- La urbanización de la calle y de los demás espacios de uso público, se efectuarán de forma que resulten accesibles y transitables para las personas con discapacidad.
- Los elementos de urbanización, como son el pavimento, saneamiento, alcantarillado, distribución de energía eléctrica, alumbrado público, abastecimiento y distribución de agua, jardinería, etc., permitirán la adecuada accesibilidad a todos los espacios públicos.
- El mobiliario urbano, entendiendo como tal el conjunto de objetos existentes en las vías y espacios libres públicos, superpuestos o adosados a los elementos de urbanización o edificación, como pueden ser los semáforos, carteles de señalización, cabinas telefónicas, fuentes, papeleras, marquesinas, kioscos y otros de naturaleza análoga, se tratarán igualmente de manera que permitan la adecuada accesibilidad a todos los espacios públicos.

En particular, respecto a los elementos de urbanización:

- El trazado y diseño de los itinerarios públicos destinados al tránsito de peatones se realizará de forma que resultan accesibles y con ancho suficiente para permitir, al menos, el paso de una persona que circule en silla de ruedas junto a otra persona, posibilitando igualmente el de personas con limitación sensorial.
- Los pavimentos serán antideslizantes y sin rugosidades diferentes de las propias del grabado de las piezas. Sus rejas y registros, situados en estos itinerarios, estarán en el mismo plano que el pavimento circundante.
- Los respectivos proyectos determinarán reglamentariamente el desnivel, longitud y pendiente de los pasos de peatones, no permitiéndose la existencia de escalones. Igualmente, determinarán las rampas entre planos de distinto nivel que posibilitan el paso de personas en sillas de ruedas utilizando, además, en su inicio pavimento de contextura diferente.
- En el resto de espacios libres se establecen los mismos requisitos.
- En aquellas zonas que lo precisen se reservarán permanentemente, y tan cerca como sea posible de los accesos peatonales, plazas para vehículos adaptadas.

Por último, en la definición del mobiliario urbano se tendrá en cuenta:

- Las señales de tráfico, carteles y, en general, cualquier elemento de señalización colocado en un itinerario o paso peatonal, se dispondrán de forma que no constituyan un obstáculo para las personas invidentes y las que se desplacen en silla de ruedas.
- No se colocarán obstáculos verticales en ningún punto de la superficie de paso de peatones.
- Los elementos de mobiliario urbano de uso público como cabinas, bancos, papeleras, fuentes y otros análogos, se situarán de manera que puedan ser utilizados por cualquier persona y no supongan obstáculo alguno para los transeúntes.