

MOCIÓN QUE PRESENTA EL GRUPO MUNICIPAL DE UNIDAD VECINAL EGABRENSE SOBRE ADAPTACIÓN DE PASOS PEATONALES Y VÍAS DE PLATAFORMA ÚNICA EN MATERIA DE ACCESIBILIDAD UNIVERSAL.

Todas las corporaciones que han regido los destinos de nuestra ciudad han tenido como uno de sus propósitos prioritarios mejorar las condiciones de vida de una parte muy notable de la ciudadanía egabrense, la que convive con algún tipo de discapacidad. Así, Cabra siempre ha sido, y seguirá siendo con toda certeza, una localidad amable con este importantísimo segmento ciudadano, que se encuentra a diario con múltiples obstáculos en el desempeño de sus tareas cotidianas, ya sean de carácter urbanístico, de comprensión cognitiva, en el transporte o en las relaciones con la administración pública.

Dicho lo anterior, entendemos que no podemos mantener una actitud complaciente ante lo que se ha conseguido hasta ahora. Muy al contrario, debemos incidir en la mejora de todos aquellos aspectos que puedan suponer alumbrar una ciudad cada vez más inclusiva, donde todas las personas puedan sentirse cómodas y cada vez más alejadas del miedo que pueda suponer el hecho de encontrarse con inesperados obstáculos en las vías públicas, con documentos o diseños señaléticos de difícil comprensión o con dificultades para poder desplazarse sin dificultad.

En este sentido, debemos hacer mención a lo establecido en la Orden Ministerial 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 y, en concreto, vamos a prestar atención a las obligaciones impuestas para que las personas con discapacidad visual puedan tener una mayor seguridad cuando caminan por las zonas de pública concurrencia.

En primer lugar, y atendiendo a las recomendaciones expuestas por la Federación Española de Municipios y Provincias, en su documento denominado “Recomendaciones de la FEMP sobre la acera y la prioridad peatonal”, cabe puntualizar que “no todas las personas que tienen discapacidad visual usan bastón o llevan perros guía (de las casi un millón de personas con discapacidad visual en España, sólo unas 80.000 son invidentes)”, es decir, las personas que son susceptibles de tener dificultades en sus desplazamientos peatonales son un gran número de nuestros conciudadanos pero, aunque fuesen un número mucho más limitado, igualmente deberíamos preocuparnos por mejorar su calidad de vida. Lo que para la mayoría pueden significar obstáculos sin excesiva importancia, para las personas con dificultades visuales suponen una montaña de dudas y de miedos ante lo desconocido. Las personas con discapacidad no son vulnerables, tienen riesgo de vulnerabilidad en el espacio público.

En la presente propuesta vamos a hacer hincapié en la correcta señalización de los pasos de peatones, o de cebra, existentes en nuestra ciudad, así como en las vías de plataforma única.

El Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Cabra (2015), que a nuestro entender ya ha prescrito siendo imprescindible su actualización, nos informa en su documento denominado “Información, análisis y diagnóstico” de lo siguiente:

“En Cabra existe una gran variedad de tipologías de pasos de peatones pero ninguno de ellos, en mayor o menor medida, cumple la normativa de accesibilidad que lo regula. La mayoría se encuentra a medio camino en el diseño o poseen defectos fácilmente subsanables, como la retirada de obstáculos que entorpecen el paso o la colocación del pavimento direccional que indica la presencia y dirección del paso adaptado.

Antes decíamos que el 35% de las calles poseen pasos de peatones, pues bien, de todos ellos sólo el 28,77% se encuentran en cierto modo adaptados a la normativa cumpliendo alguno de los requisitos, ninguno cumple al 100% los requisitos establecidos”.

Sobre esta exposición habría que hacer dos matizaciones. La primera es que en este documento se hace referencia a una normativa anterior a la existente al día de hoy, en concreto la epigrafiada como “Orden VIV/561/2010”, siendo la vigente actualmente la señalada en el tercer párrafo del cuerpo de la presente moción. Lógicamente, la que se corresponde con 2026, aunque básicamente no difiere en exceso, sí es algo más contundente en sus planteamientos para mejorar la accesibilidad.

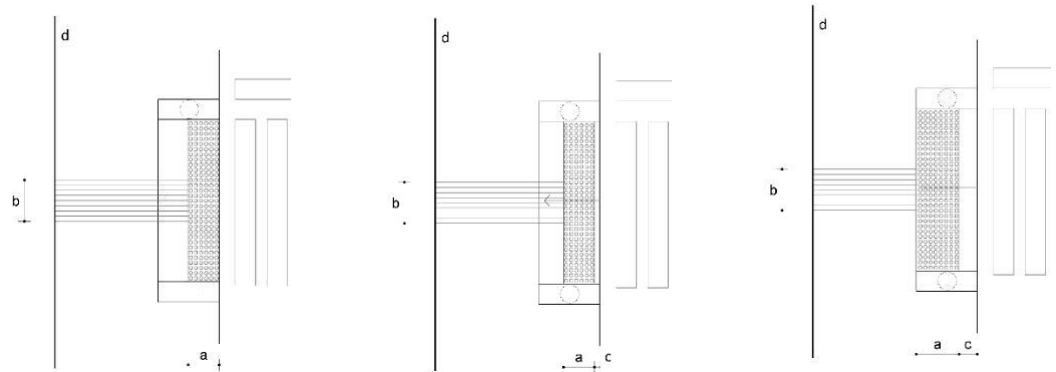
En segundo lugar, y porque es de justicia, hay que reconocer que desde 2015 se ha mejorado la señalización de los pasos de peatones, habiéndose ajustado a la normativa vigente en gran parte de las obras que se han llevado a cabo en las vías de nuestra ciudad, aunque no en todas se ha ejecutado el 100% de lo estipulado.

En la actualidad, pese a las evidentes mejoras introducidas en los últimos años, siguen siendo muchos los pasos peatonales que no cumplen con las exigencias marcadas por las normas de referencia en esta materia, sobre todo en lo que afecta a la colocación de pavimento táctil indicador de la cercanía de estos cruces de calzada o la existencia de obstáculos en la entrada o salida de los mismos.

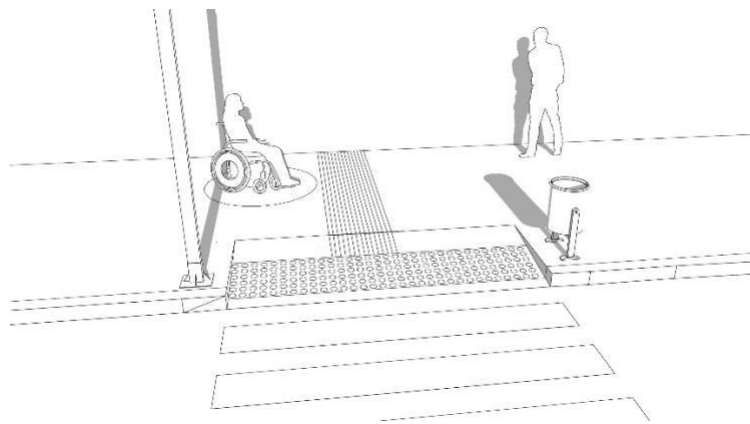
El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana editó en 2021 una Guía de Accesibilidad en los Espacio Públicos Urbanizados que incluía una serie de recomendaciones para la aplicación de la Orden Ministerial TMA/851/2021, antes señalada.

Como mera referencia informativa, a continuación incluimos una pequeña parte de los gráficos que acompañan esta guía y que reflejan la correcta ejecución que deben incluir tanto el diseño como la ejecución de los pasos peatonales adaptados, ya sea para personas con discapacidad visual o para los que se ven obligados a desplazarse en silla de ruedas:

La transversalidad de la franja-guía de pavimento táctil direccional facilita la detección del vado peatonal por la persona que camina por la acera y la dirección de cruce del paso de peatones.



Opciones para la aplicación del pavimento táctil indicador en cruce con vado peatonal de un plano inclinado.



- a Fondo de la franja de pavimento táctil indicador de advertencia: entre 60 y 120 cm
- b Ancho de la Franja-guía de pavimento táctil indicador direccional: entre 80 y 120 cm
- c Posible espacio entre 10 y 30 cm de separación entre la franja de advertencia y la calzada.
- d Línea de fachada

Como mencionábamos con anterioridad, siguen siendo muchos los pasos peatonales en Cabra que siguen planteando deficiencias en su ejecución, sobre todo por la falta de colocación de pavimento direccional o por la existencia de obstáculos que entorpecen el paso.

A continuación, como ejemplo gráfico de lo comentado en el párrafo previo, acompañamos algunas fotos que ilustran lo expuesto.



El artículo 46 de la Orden señalada anteriormente determina las características que deben incluir estos itinerarios peatonales accesibles. Igualmente, el artículo 45 nos indica el tipo de pavimento que se debe instalar. Nos dice dicho artículo, en su punto 2: “El pavimento táctil indicador permitirá un fácil detección y recepción de información mediante el pie o bastones de personas con discapacidad visual, sin que constituya peligro para el tránsito peatonal en su conjunto. Contrastará, tanto cromáticamente como en textura, de modo suficiente con el suelo circundante y, excepto en el caso previsto en el apartado 5 del artículo siguiente, se utilizarán dos tipos de pavimento táctil indicador, de acuerdo con su finalidad:

- a) Pavimento táctil indicador direccional, para señalar encaminamiento o guía, así como proximidad a elementos para el cambio de nivel. Estará constituido por piezas o materiales con un acabado superficial de acanaladuras rectas y paralelas, cuya altura será de 4 mm.
- b) Pavimento táctil indicador de advertencia, para señalar proximidad a puntos de peligro a puntos de decisión. Estará constituido por piezas o materiales con botones sin aristas vivas, de forma troncocónica, cúpula truncada o funcionalmente equivalente cuya altura será de 4 mm. El pavimento se dispondrá de modo que los botones formen una retícula ortogonal orientada en el sentido de la marcha.

Entendemos como muy necesario proceder de manera gradual a modificar todos los pasos peatonales de nuestra ciudad que no cumplan con la normativa vigente, con el único propósito de facilitar el desplazamiento de las personas con discapacidad, sobre todo, en el caso que nos ocupa, de las que sufren discapacidad visual.

Por otro lado, pero manteniendo el hilo conductor de la presente propuesta, es decir, la eliminación o minoración de los obstáculos existentes en los espacios públicos urbanizados de nuestra localidad y que entorpecen en gran medida el desplazamiento de personas con discapacidad visual (también en otro tipo de discapacidades relacionadas con la movilidad), debemos referirnos al documento “Tipo de plataformas únicas. Condiciones de Accesibilidad”, editado por la Organización Nacional de Ciegos Españoles (O.N.C.E.) en 2024.

En la Orden Ministerial TMA/851/2021, comentada anteriormente, se hace mención a las medidas que debe incluir la ejecución de calles de plataforma única para permitir la accesibilidad universal de los viandantes. El documento reseñado en el párrafo anterior la ONCE establece una serie de recomendaciones, basadas en lo expuesto en la Orden Ministerial, para permitir que las personas con discapacidad visual puedan desplazarse por estas plataformas con el menor riesgo posible, entendiendo esta institución que la normativa no recoge de manera adecuada las exigencias necesarias para un diseño accesible para el colectivo con deficiencias visuales.

Así, nos dice la ONCE:

“La distinción entre plataformas únicas de tránsitos compartidos y diferenciados entre peatones y vehículos, establecida en las actuales normas de obligado cumplimiento, no se acompaña, en la práctica, de elementos claros de diseño que

permitan tanto al peatón como al conductor, reconocer de manera inequívoca su tipología y, por tanto, la diferenciación de las mismas.

Se generan así situaciones de confusión, desorientación y riesgo en el tránsito para todas las personas y, en especial, para aquellas con discapacidad visual.

Por otra parte, el uso indiscriminado e injustificado de la implantación de plataformas únicas, con independencia de las condiciones de ancho de las vías y del tránsito y tipología de vehículos que circulan por las mismas, que aconsejarían el establecimiento de una vía convencional, produce situaciones de riesgo e ineficacia en su uso por parte de los viandantes”.

En Cabra, como en la inmensa mayoría de ciudades españolas, se ha popularizado la conversión de vías con acerado elevado sobre la calzada en vías en las que calzada y zonas destinadas al uso peatonal se encuentran al mismo nivel. Aunque, teóricamente, esta conversión tiene como propósito hacer las ciudades más habitables y con preferencia para el uso peatonal, en múltiples ocasiones su ejecución es contraproducente con el objetivo pretendido, dando lugar a situaciones de riesgo para personas con discapacidad visual u otro tipo de discapacidades.

Coincidimos totalmente con el análisis que realiza la Organización Nacional de Ciegos Españoles cuando afirma:

“Deberán contar con un estudio de movilidad (refiriéndose a las plataformas únicas) que justifique su conveniencia y en el que se garantice, técnicamente, el cumplimiento de las condiciones indicadas en este documento para hacer posible, tanto la accesibilidad, como la seguridad de todas las personas.

La plataforma única resultará una solución adecuada en una vía cuando el ancho o condiciones morfológicas de ésta no garanticen el itinerario peatonal accesible e impidan la separación entre los itinerarios vehicular y peatonal a distintos niveles. De no ser así, se mantendrá la diferencia entre calzada y acera mediante bordillo”.

Entre las condiciones de accesibilidad y seguridad indicadas en el documento de referencia podemos resaltar:

- Los espacios existentes en las plataformas únicas de uso compartido deberán estar ordenados de tal forma que se identifiquen claramente los distintos usos, los elementos de mobiliario se ubiquen de manera uniforme y existan zonas específicas de parada de vehículos (carga y descarga, vehículos autorizados, etc.).
- Se utilizará el mismo pavimento y disposición de éste en todo el espacio de la plataforma única, evitando que su diseño o ubicación induzca a interpretar alguna zona como de prioridad vehicular.
- El diseño de la zona de mayor seguridad deberá garantizarse atendiendo a los siguientes criterios:
 - Se situará a ambos lados de la vía, con una anchura no inferior a 1,80 m. desde la línea de edificación, ajardinamiento o elemento horizontal que lo materialice. Cuando no exista espacio suficiente se garantizará en uno de los lados.

- Para su diferenciación por parte de las personas con discapacidad visual, se dispondrá de alguna de las siguientes alternativas: Instalación en su borde exterior de una franja de entre 40 y 60 cm. de ancho de pavimento tacto-visual de advertencia, sin diferenciación cromática respecto al pavimento adyacente.
- Instalación en el pavimento de una banda de encaminamiento (acanaladura) entre 40 y 60 cm. de anchura, sin diferencia cromática, de manera que permita el desplazamiento en espacios abiertos y/o en aquellos que no puedan garantizar la zona de mayor seguridad colindante a la pared.
- El pavimento adyacente al tacto-visual de advertencia o encaminamiento, contrastará en textura de manera que permita una clara diferenciación de ambos a través del pie y el bastón.
- Los pavimentos tacto-visuales no podrán ser invadidos por elementos que dificulten su detección y/o seguimiento (mobiliario urbano, terrazas, vehículos, etc).

Como podemos comprobar, uno de los grandes problemas a los que se tienen que enfrentar las personas con discapacidad visual en las vías con plataforma única es la posibilidad de diferenciar las zonas peatonales de las vehiculares, al igual que la existencia de obstáculos que dificultan su desplazamiento por las zonas destinadas al tránsito peatonal. En Cabra, como hemos dicho anteriormente, se han ejecutado en los últimos años gran número de actuaciones encaminadas a convertir calles con diseño tradicional en zonas de plataforma única, por ello entendemos que es ineludible que se adapten, en la medida de lo posible, las ya existentes a las recomendaciones de la ONCE y a la normativa de accesibilidad urbana de 2021 (en ninguna existe la acanaladura que limite la zona peatonal de la destinada al tránsito de vehículos, en muchas de ellas las personas con discapacidad visual o las que se desplazan en sillas de ruedas encuentran obstáculos que les impiden el tránsito seguro, como pueden ser los macetones que, por ejemplo, podemos encontrar en la calle Cervantes o Juan Valera, así como los toldos comerciales sin la altura preceptiva normativamente que suponen un riesgo evidente, no sólo en este tipo de vías sino en todas ellas).

Por otro lado, cabría solicitar (como así lo recomienda la ONCE) que se realizase un estudio de movilidad antes de proyectar y ejecutar nuevas vías de plataforma única. En este caso, entendemos que sería igualmente conveniente analizar qué tipo de pavimento es el más adecuado para ser utilizado en la calzada, pues hemos podido constatar que en las zonas donde se ha realizado esta conversión de las vías urbanas, en muchas ocasiones el material utilizado (sobre todo bloques de pequeño tamaño) no es el más adecuado cuando se trata de zonas con un tránsito medio o elevado de vehículos, dando lugar a la preocupante y recurrente existencia de hundimientos que pueden suponer un peligro para vehículos y viandantes que las transitan (por ejemplo, calle Dionisio Alcalá Galiano, calle Cervantes, parte alta de la calle Álamos o calle Pepita Jiménez), resultando de gran prioridad la restauración de estos pavimentos.

Dado lo anteriormente expuesto es por lo que proponemos al Ayuntamiento Pleno para su posible aprobación los siguientes puntos de acuerdo:

- 1) El Ayuntamiento de Cabra, a través de sus servicios técnicos o mediante los medios que se estimen oportunos, realizará un estudio pormenorizado de los pasos peatonales existentes en nuestra localidad, así como de los lugares donde deberían estar presentes y actualmente no existen. Dicho estudio estará encaminado a modificar todos aquellos que no cumplan con la normativa vigente en materia de accesibilidad, sobre todo en lo referente a la adaptación para el uso seguro de personas con discapacidad visual, así como para las personas que se desplazan en sillas de ruedas.

- 2) Realizado el estudio reseñado, se procederá a la planificación económica y temporal de la ejecución de las modificaciones necesarias para esta adaptación, obligada por la normativa en vigor, para lo que sería de gran conveniencia contactar con la Organización Nacional de Ciegos Españoles (ONCE) para su asesoramiento y colaboración.

- 3) En el caso de las calles de plataforma única se procederá de igual manera, estudiando las posibles modificaciones en las vías ya ejecutadas, y realizando un estudio previo de movilidad y accesibilidad para las que se proyecten realizar en futuras actuaciones (incluido el tipo de pavimento más adecuado según la densidad esperada de tránsito de vehículos). De igual forma, se contactará con la ONCE para asesoramiento en las modificaciones que se estimen necesarias para mejorar la seguridad de las personas con discapacidad visual (o discapacidad motora).

Cabra, 15 de abril de 2026

PORTAVOZ GRUPO MUNICIPAL UVEga

Fdo.- Manuel Carnerero Alguacil

SR. ALCALDE PRESIDENTE DEL ILMO. AYUNTAMIENTO DE CABRA.-