

## **ACTA DE LA REUNIÓ EXTRAORDINÀRIA DE LA MESA PALMA ACCESSIBLE**

### **Identificació de la sessió**

**Núm.:** 66/2019; reunió extraordinària

**Dia:** 14 de febrer de 2019

**Hora:** d'11.15 a 13.15 h

**Lloc:** sala de reunions de Son Pacs

### **Assistents**

Urbano Sánchez-Pastor Dotor, cap del Departament d'Infraestructures i Accessibilitat (s'hi incorpora a les 11.40 h)

Carlos Planas Puigserver, cap del Servei d'Accessibilitat i Control i Ocupació de la Via Pública per Obres

José Chito Oliveras, tècnic municipal d'accessibilitat universal

Ana M. Ruiz, de l'FSIB

José Antonio Pérez Reyes, de l'IMAS

María José Pastor, de l'IMAS

Carlos Tutor Pellicer-Palacín, del Col·legi Oficial d'Enginyers de Camins, Canals i Ports de les Balears

Emma Tapia Martínez, de l'Àrea de Model de Ciutat, Urbanisme i Habitatge Digne

Gloria Penalva Saá, de l'Àrea de Model de Ciutat, Urbanisme i Habitatge Digne

Jordi Aguiló Segura, de l'Àrea de Model de Ciutat, Urbanisme i Habitatge Digne

Francisco Torres, d'ASPROM i UNAC

Biel Barceló Milta, del Centre Base de la Direcció General de Dependència del Govern de les Illes Balears

Jordi Ríos Poquet, de l'Àrea de Benestar i Drets Socials

Jesús Moreno Rodríguez, de l'Àrea de Mobilitat

Sebastiana Ferrando Ballester, funcionària de l'Oficina Palma Accessible

### **S'han excusat per la seva absència**

Francisco Sánchez Beltrá, del Col·legi d'Enginyers Tècnics d'Obres Públiques (CITOPIB)

Andreu Ferrà, de la Policia Local

María del Carmen Alarcón, de l'ONCE

### **Ordre del dia**

- Es tracta d'una convocatòria extraordinària de la Mesa, amb un únic punt a l'ordre del dia, analitzar l'esborrany de l'Ordre FOM –que substituirà la VIV/561/2010–, que elabora el Ministeri de Foment.

### **Desenvolupament de la sessió**

S'inicia la sessió amb la presentació del nou cap del Servei d'Accessibilitat i Control i Ocupació de la Via Pública per Obres, el Sr. Planas, que s'ha incorporat fa algunes setmanes.

El Sr. Planas explica el motiu d'aquesta convocatòria extraordinària; indica que varen enviar un correu a tots els membres per a informar que el Ministeri de Foment està elaborant una nova ordre que substituirà la VIV/561/2010 i demana que, una vegada analitzat l'esborrany, si ho consideren necessari, hi facin aportacions i propostes, que s'enviaran, una vegada tractades a la Mesa, a la FEMP (Federació Espanyola de Municipis i Províncies), entitat que és al grup de treball per elaborar aquesta nova norma.

Indica que, en espais nous, no sembla que hi hagi problemes, però en zones urbanes consolidades pensa que és necessari aclarir i acotar el que es consideren "solucions alternatives que garanteixin la màxima accessibilitat i seguretat" (art. 3.2, segon apartat de l'esborrany).

El Sr. Chito indica que en sòl consolidat no hi pot haver voravies inferiors a 90 cm.

El Sr. Planas manifesta que el problema de no considerar la voravies fins a 90 cm com a itineraris accessibles implicaria no aplicar tot això; en el moment en què es proposa que en zones consolidades el mínim de la voravia ha de ser 90 cm, ja es podran aplicar la resta de preceptes d'aquesta norma.

El Sr. Moreno opina que els passos elevats es fan per a garantir la seguretat dels vianants, no per motius d'accessibilitat.

Per altra banda, creu que hi ha contradicció entre l'art. 3.2, apartat segon, i l'art. 5.6.

La Sra. Penalva indica que n'eliminarà el punt 6 de l'art. 5 i concretaria més el punt 2 de l'art. 3, afegint-hi que no haurien de ser voravies inferiors a 0.90 i que s'ha de justificar la solució adoptada com a única alternativa.

El Sr. Ríos creu que aquests preceptes són contradictoris, ja que per una banda suposen una porta oberta a l'arbitrarietat de cada municipi i, per l'altra, marquen unes mesures de mínims. Pensa que hi ha d'haver uns mínims i el que no s'hi pugui ajustar s'ha de justificar.

El Sr. Moreno no hi està d'acord. Considera que, a les zones noves, s'ha de marcar el mínim, i és d'1.80 i, a les zones consolidades, no s'han de marcar els mínims i s'han de poder triar les actuacions en pro de l'accessibilitat. Creu que s'ha de deixar llibertat que es faci com es pugui i es justifiqui.

La Sra. Penalva indica que, per a considerar que l'itinerari és accessible i justificar que després hagin de complir la resta de normativa, s'ha de posar 0.90 com a mínim en el segon paràgraf de l'art. 3. 2.

El Sr. Planas puntualitza que, efectivament, si no compleix el 0.90 no és itinerari accessible; aquesta introducció indica el que és un itinerari accessible i així entren tots els articles.

El Sr. Barceló entén que parlem d'una ordre que ha de ser genèrica, que ha de servir després per a adaptar-se a qualsevol tipus de model de municipi. Per tant, no suposa la concreció màxima i cada municipi ha de tenir possibilitats d'adaptació segons les seves necessitats. El que aquí es tracta són les aportacions de Palma a la FEMP.

El Sr. Pérez indica que es tracten els mínims de consideració d'un itinerari accessible en zones urbanes consolidades.

La Sra. Penalva explica que entén que es tracten coses: el primer cas, quan no arriba a 0.90, no és accessible i, per tant, es vol incloure aquesta mesura com a accessible per a poder obligar a complir la resta de la norma. Els que arriben a 1.20 han de complir la resta dels preceptes. No suposa en cap cas que s'hagi de rebaixar a 0,90, si es té 1.20.

El Sr. Planas puntualitza que l'itinerari per a vianants accessible ha de ser d'1.80, però excepcionalment, en zona consolidada, pot ser d'1.20.

El Sr. Sánchez-Pastor comenta la solució de plataforma única.

El Sr. Moreno entén que la norma dona la solució de plataforma única, però només per a aplicar on es pugui.

La Sra. Penalva demana que es concreti la redacció de l'art. 5.6, que creu que hauria de dir:

“Excepcionalmente, en las zonas urbanas consolidadas *en las que se cumpla la anchura de 1.80*, se permitirán estrechamientos puntuales en el itinerario peatonal accesible, cuya anchura libre de paso resultante no será inferior a 1.20, debiendo existir ensanchamiento cada 20 metros, como máximo, de una medida mínima de 1.80x1.80”.

Quan compleixes la mesura d'1.80 es permeten “estrechamientos puntuales” d'1.20.

La Sra. Penalva hi afegeix que, per a poder aplicar la normativa restant als itineraris en zones consolidades, hi afegiria el 0.90 a l'art. 3.2, segon paràgraf: “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 y seguridad, no debiendo ser en ningún caso aceras inferiores a 0.90”.

El Sr. Planas no creu necessari afegir-hi un mínim; aquest ja ve marcat per l'itinerari accessible d'1.80.

El Sr. Sánchez-Pastor recapitula i planteja que el que es vol aconseguir és donar cabuda en aquesta norma a situacions reals; quan es fa una cosa nova no hi ha problema però, quan es reurbanitza, el problema és que no gosam posar una voravia de 0.90, i fins fa alguns anys era una voravia accessible. En sòl urbà consolidat els supòsits en què es pot aplicar la norma ja no discuteixen l'1.80 lliure.

Interpreta que, segons la norma, les dues voravies han de ser accessibles (no hi cabria la solució adoptada a la pl. de Serralta) i si és així aniria molt bé tenir habilitació que permeti en cas extrem tenir una voravia de 0.90. Aquesta voravia serà la solució alternativa que garantirà la màxima accessibilitat i es complirà la norma.

En aquests moments, hi ha un buit quan un tècnic vol saber on és el màxim nivell d'accessibilitat i ningú gosa dir-ho. Aquí plantejam que en situacions determinades l'itinerari pugui ser de 0.90 i sense permetre altres usos que no s'haurien de considerar prioritaris.

S'han de cercar solucions aplicables ja que, si s'adopten solucions radicals, no es fa res.

El Sr. Sánchez-Pastor tanca el debat d'aquest apartat plantejant la proposta que s'aprovi que es pugui anar fent una graduació a la restricció i, per tant, que l'art. 3.2 reculli que s'han d'esgotar les solucions alternatives complint les condicions d'itinerari accessible restringint l'ample mínim d'1,80 segons el següent ordre decreixent (1,80-1,50-1,20-0,90).

El Sr. Sánchez-Pastor planteja la proposta que es pugui anar fent una graduació a la restricció i s'aprova.

El Sr. Chito proposa a continuació eliminar el terme "preferentment" de l'art. 5.2.a, que recull els requisits d'un itinerari per a vianants accessible; s'aprova proposar aquest canvi per a recollir normativament que no hi pugui haver cap obstacle adossat a la façana. La redacció hauria de quedar així: "Todo itinerario peatonal accesible deberá cumplir los siguientes requisitos: Discurrirá de manera colindante o adyacente a la línea de fachada".

El Sr. Sánchez-Pastor explica els problemes que varen sorgir en aquest tema quan es va aprovar la nova Ordenança municipal d'ocupació de la via pública, ja que es varen fer al·legacions en aquest sentit (tant en nom de la Mesa com del mateix Departament) i es varen desestimar; es va aprovar sense tenir en compte aquest punt. Si s'elimina la paraula *preferentment* qualsevol persona podrà denunciar l'Ordenança de l'Ajuntament per incomplir una norma de rang superior.

Es passa a debatre l'altura lliure de pas que, segons la Sra. Penalva, no és suficient –la prevista de 2,20– i no s'arriba a cap acord, ja que hi ha assistents que consideren que és suficient i altres que consideren que s'hauria d'incrementar.

La Sra. Ruiz demana si tota l'Ordre fa referència a persones amb mobilitat reduïda o també tracta d'altres discapacitats sensorials.

El Sr. Chito contesta que hi ha un apartat que fa referència als noms dels carrers, portals...

En concret, la Sra. Ruiz manifesta que s'hauria de preveure la possibilitat d'incorporar avisadors tipus pilot i comptar amb un número de telèfon per a missatges de text per a permetre la comunicació; els ascensors haurien de tenir una part de vidre.

S'acorda que des de la FSIB s'hi facin aportacions enviant el model de fitxa adjunt amb la documentació de la convocatòria, emplenat amb les seves propostes concretes.

El Sr. Sánchez-Pastor diu que la redacció d'aquest art. 6.6 deixa la porta oberta a incloure-hi nous tipus de tecnologies.

La Sra. Penalva demana que es concreti el terme pròxim de l'art. 12.3, on parla dels escocells, ja que és molt subjectiu.

S'acorda aprovar la proposta que, a l'art. 12.3, dins el capítol d'elements d'urbanització que tracta dels escocells, se substitueixi la paraula *pròxim* per *en contacte* o *confrontants*, i recordar que en aquest mateix apartat quan diu *itinerari per a vianants* no diu *accessible*. Per tant, es considera que s'hi hauria d'afegir.

S'acorda, doncs, també consultar si quan es refereixen, en aquest article, a itinerari per a vianants son conscients que no han dit *accessible*.

El que seria normal és que es referís a itinerari per a vianants accessible i deixàs clar que no s'hi pot col·locar un escocell. Tal com està redactat s'hi pot col·locar, posar-hi reixeta i que sigui accessible.

Quant a l'article 13, el Sr. Moreno indica que no pot coincidir un gual de vehicles amb un pas per a vianants i que es refereix a allò nou; un edifici nou no pot tenir una entrada de vehicles on hi hagi un pas per a vianants. Per tant, s'acorda proposar afegir-hi, a l'art. 13.2, que tracta els guals per a vehicles, "a partir de l'entrada en vigor d'aquesta norma" o "per als guals de nova creació".

La Sra. Ruiz es queixa de les condicions d'accessibilitat per a persones sordes als banys, aparcaments públics...

El Sr. Sánchez-Pastor indica que, les condicions d'accessibilitat, les haurà de definir el Codi tècnic. Quan es refereix a ascensors s'han de complir les prescripcions que per a aquest equipament assigni el Codi tècnic.

Per altra banda, indica que pren nota del tema dels aparcaments públics per a tenir-ho en compte quan aquests reverteixen a l'Ajuntament i que a la recepció es prevegin despeses per a millora de l'accessibilitat. Hi afegeix que aquesta nova ordre hauria de recollir que els equipaments compleixin el Codi tècnic.

El Sr. Moreno demana que, abans de tancar la sessió, es tracti el tema de les places d'estacionament per a persones amb mobilitat reduïda (art. 35) i desenrotlla la seva proposta. Demana que la norma no sigui tan estricta.

En relació amb el que recull l'art. 35.4, considera que les mides haurien de ser com a mínim de 2,40. Proposa que les places tinguin un ample mínim de 2.40-2.50 i reduir la zona de transferència a 1-1.20, que la mesura de 2.20+1.50, que suma 3.70, es pugui distribuir com es vulgui.

El Sr. Chito no accepta aquesta proposta perquè explica que la mesura d'1.50 ha de quedar fixa, ja que es tracta de l'espai de maniobra necessari per a una cadira de rodes.

Es desestima, doncs, aquesta proposta i s'acorda que aquest punt 4 de l'art. 35 quedi igual.

El Sr. Moreno desenrotlla la seva proposta en relació amb el punt 5 de l'art. 35. L'ample de les places d'estacionament en cordó hauria de ser igual que l'amplada de la banda d'estacionament dels carrers que tenen dimensions inferiors o, si no és així, reduir-se a 2 m en lloc de 2.20, com recull aquest apartat. Per altra banda, proposa que la zona d'aproximació i transferència prevista de 3 m sigui opcional, atesa la diversitat d'usuaris i un cop comprovat que majoritàriament els vehicles que estacionen no tenen necessitat d'una zona de transferència.

El Sr. Ríos indica que es tracta de zones amb accés des del pas per a vianants, perquè no es molesti la gent que travessa el pas.

El Sr. Moreno, de la redacció del punt 5, entén que són totes les places, que han de tenir els 3 m d'aproximació i transferència. Creu que ha de ser opcional, perquè la majoria té vehicles normals, i per la quantitat d'espai que consumiria cada plaça.

En relació amb la proposta del Sr. Moreno relativa al punt 5 de l'art. 35 s'acorda proposar que la zona lliure d'obstacles per a aproximació i transferència posterior d'almanco 3 m sigui opcional.

També s'acorda proposar eliminar de l'art. 35.5 la senyalització horitzontal damunt la voravia lateral, ja que es considera excessiva i de difícil execució.

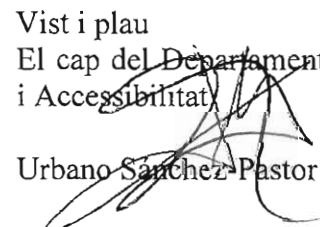
En relació amb el punt 6 d'aquest art. 35, s'acorda proposar que s'hauria de distingir entre reserves a la via pública i a zones d'estacionament. Per a les primeres, es proposa senyalitzar horitzontalment i vertical com altres reserves (per exemple zones de càrrega i descàrrega) amb senyalització horitzontal en ziga-zaga i el símbol universal d'accessibilitat també en color groc i el corresponent senyal vertical, segons croquis; per a les que es troben en zones d'estacionament sí que es pot fer com descriu l'art. 35.6.

S'ha de preveure una distinció entre les reserves en via pública i en zones d'estacionament. Per a les primeres es proposa que existeixi la possibilitat de senyalitzar horitzontalment i vertical com altres reserves (per exemple, zones de càrrega i descàrrega), que no s'obligui a pintar les places de blau i el símbol en blanc a via pública.

S'aprova aquesta darrera proposta de Mobilitat.

El Sr. Sánchez-Pastor dona per finalitzada la reunió.

La secretària  
  
Sebastiana Ferrando Ballester

Vist i plau  
El cap del Departament d'Infraestructures  
i Accessibilitat  
  
Urbano Sánchez-Pastor Dotor