

Guía Básica de Accesibilidad y Diseño Universal

Las Palmas de Gran Canaria



Guía Básica de Accesibilidad y Diseño Universal Las Palmas de Gran Canaria

Diciembre 2011



Las Palmas de Gran Canaria
pro>2020
UNA ESTRATEGIA COMPARTIDA



ARQUYPIÉLAGO

Vicente J. Díaz García
Francisco J. López Mendoza
Gustavo Martín Padrón
Leonor Mena Hernández
José Tomás Millán Rodríguez
Jaime Santana Santana

www.arquypielago.com
info@arquypielago.com

Índice

1. Introducción	5
1.1. ANTECEDENTES	5
1.2. ACCESIBILIDAD	5
1.3. LEGISLACIÓN VIGENTE	7
2. Metodología de trabajo	8
2.1. LA GUÍA BÁSICA	8
2.2. ESQUEMA DEL DOCUMENTO	8
3. Accesibilidad. Las Palmas de Gran Canaria. Estado actual	9
3.1. MUNICIPIO	9
3.2. ENTORNOS DE ANALISIS	13
4. Documento in-formativo.....	42
5. Recomendaciones de futuro.....	43

1. Introducción

1.1. ANTECEDENTES

Dentro de las estrategias establecidas por el PROA 2020, se desarrolla la estrategia **2.2. Una ciudad para Pasear y Disfrutar**; en ella, como uno de sus fines prioritarios se encuentra el de la Accesibilidad Universal; *hacer de Las Palmas de Gran Canaria una ciudad de Accesibilidad Universal, sin barreras arquitectónicas ni de otro tipo en sus espacios al aire libre y sus edificios.*

Este objetivo no se concreta con posterioridad en las líneas de dicha estrategia, quizás porque la accesibilidad universal deba entenderse como una transversal, incidiendo en todas ellas:

La Ciudad que Queremos es una ciudad **accesible** para todos, bien conectada, con buenos servicios de transporte público, con espacios públicos, con una relación estrecha entre su parte alta y su parte baja, y abierta al mar, de modo que todos podamos disfrutar de su costa.

Para la observancia de esta línea estratégica es necesaria la accesibilidad del ciudadano a todo entorno, como base de desarrollo de una ciudad para el disfrute y el paseo, una ciudad accesible en su totalidad y para todos.

1.2. ACCESIBILIDAD

*“Se considera **Accesibilidad Universal** la condición que deben cumplir los entornos, bienes, procesos, productos y servicios, así como los objetos o instrumentos, herramientas y dispositivos, para ser comprensibles, utilizables y practicables por todas las personas en condiciones de seguridad y comodidad y de la forma más autónoma y natural posible. Presupone la estrategia de Diseño para Todos y se entiende sin perjuicio de los ajustes razonables que deban adoptarse.”* (Artículo 2.c, Ley 51/2003, de Igualdad de Oportunidades, No Discriminación y Accesibilidad Universal.)

Hasta hace poco tiempo se ha entendido la accesibilidad en relación con las mejoras de los entornos físicos (barreras arquitectónicas). Esta concepción ha evolucionado, pasando a ser un concepto más amplio e integral, concibiéndose como las condiciones que deben cumplir los espacios, los servicios y equipamientos de manera que garanticen su uso de manera adecuada y segura, por parte de todos los ciudadanos, en igualdad de condiciones; estableciendo condiciones en la elaboración de estrategias sociales, conformándose en un aspecto necesario para la inclusión de las personas con discapacidad, pero también para el bienestar del conjunto de la sociedad.

La ciudad, como espacio en el que se adquiere la condición de ciudadanos, debe permitir el acceso de las personas a sus servicios y equipamientos, al contacto con los otros, y a la libertad de elección, todo ello en igualdad de condiciones. La falta de acceso a determinados servicios limita tanto la autonomía de las personas, como su capacidad de elección e interacción con el entorno y sus oportunidades de participación en la vida social; por tanto, no sólo se trata de realizar obras o planes de accesibilidad, sino de **incorporar esta idea como factor esencial en todos los elementos de movilidad, comunicación y comprensión** que definen a los espacios, servicios y equipamientos

públicos. La accesibilidad como necesidad en todas las actividades, programas y políticas que se lleven a cabo y en los servicios a disposición del ciudadano.

Así, este criterio de Accesibilidad debe establecer el compromiso de las instituciones y organizaciones de manera que se garantice que sus entornos, servicios y productos sean practicables para todas las personas, en condiciones de seguridad y comodidad, convirtiéndose en factor clave de cualquier institución cuyo objetivo sea el garantizar la igualdad de oportunidades en el acceso a sus servicios, como posicionamiento en su gestión y en las estrategias de Responsabilidad Social, reforzando una la imagen socialmente responsable de la entidad y como garantía del cumplimiento de la legislación vigente.



Esta nueva perspectiva debe abordar elementos de movilidad, comunicación y comprensión de los espacios públicos, los servicios y los equipamientos, de manera que recoja la accesibilidad como un factor determinante en todos los elementos relacionados con el acceso de las personas con discapacidad; en todos los aspectos (físico, virtual, ...), y en los diversos ámbitos de la vida (educación, trabajo, ocio)

En definitiva la accesibilidad como objetivo básico desde los siguientes parámetros:

- Garantizar la planificación, organización y gestión de la ciudad en función de la diversidad que caracteriza a la población actual, no en función de una ficticia homogeneidad.
- Promover la autonomía de colectivos e individuos mediante una mayor independencia en el acceso a los diferentes espacios, servicios y equipamientos.
- Facilitar el uso y percepción de los espacios, equipamientos y servicios y garantiza la posibilidad de elección sin resultar discriminatoria.

Un beneficio para todos los ciudadanos, en la medida en que proporciona una mayor calidad de vida a los distintos colectivos que componen su diversidad, garantizando iguales condiciones a todas las personas a la hora de ejercer sus derechos elementales.

1.3. LEGISLACIÓN VIGENTE

LEGISLACIÓN AUTONÓMICA

- Ley territorial 8/1995, de 6 de abril, de accesibilidad y supresión de barreras físicas y de la comunicación.
- 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.

LEGISLACIÓN ESTATAL

- Real Decreto 556/1989, de 19 de mayo, por el que se arbitran medidas mínimas sobre accesibilidad en los edificios.
- Ley 51/2003, de 2 de diciembre, de igualdad de oportunidades, no discriminación y accesibilidad universal de las personas con discapacidad
- Real Decreto 314/2006, de 17 de marzo, por el que se aprueba el Código Técnico de la Edificación.
- Ley 39/2006, de 14 de diciembre, de Promoción de la Autonomía Personal y Atención a las personas en situación de dependencia.
- Real Decreto 505/2007, de 20 de abril, por el que se aprueban 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.
- 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.
- Orden VIV/561/2010, 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.
- Real Decreto 173/2010, de 19 de febrero, por el que se modifica el Código Técnico de la Edificación, aprobado por el Real Decreto 314/2006, de 17 de marzo, en materia de accesibilidad y no discriminación de las personas con discapacidad.

2. Metodología de trabajo

2.1. LA GUÍA BÁSICA

Este documento se plantea como una primera aproximación al estado actual de la accesibilidad en el municipio de Las Palmas de Gran Canaria. Se trata de un análisis de la situación, acompañado por recomendaciones para continuar la adaptación y mejora a los parámetros de accesibilidad en los entornos ciudadanos.

En ningún caso, este documento es un Plan Municipal Integral de Accesibilidad, ni parte del mismo, por tanto, no ofrece un diagnóstico previo, sino referencias, aproximaciones, a la situación actual, y propuestas o recomendaciones sobre hacia donde dirigir los esfuerzos, desde el conocimiento de la situación actual y con el apoyo de los trabajos previos existentes.

Así, se define un primer documento, con el objeto de vincular la información existente a la cartografía o base de datos municipal (geoportal), por medio de una capa que de manera gráfica señale los distintos grados de accesibilidad de los entornos edificados de uso público y titularidad municipal, según los criterios que se establecen posteriormente. Se trata de una primera referencia al estado actual de los recursos municipales; una primera base de datos, con lo obtenido a través de la recogida de información en los contextos analizados y de la documentación existente.

En otro sentido, este documento considera como aspecto significativo la necesidad de destacar la presencia o visibilidad de los aspectos relacionados con la accesibilidad en la sociedad; generar una nueva visión del tema, no discriminatoria, mostrarla no como problema sino como oportunidad para cualificar diversos aspectos en relación con la ciudad y el municipio.

Por último, se plantean una serie de recomendaciones para futuras acciones relacionadas con la accesibilidad en el municipio, propuestas para el futuro, generadas por la participación de instituciones, colectivos e individuos, desde el conocimiento del estado actual como base del trabajo futuro.

Tres instrumentos básicos:

Mapa básico de recursos municipales. Grado de accesibilidad
Cuaderno. Accesibilidad. Las Palmas de Gran Canaria
Recomendaciones para el futuro

2.2. ESQUEMA DEL DOCUMENTO

Accesibilidad. LPGC. ESTADO ACTUAL.

Accesibilidad. Entornos edificados (Mapa básico de Recursos)

Entornos urbanos.

Transporte público.

TIC's.

Comunicación sensorial.

Cuaderno. Accesibilidad. Las Palmas de Gran Canaria

Recomendaciones para el FUTURO.

3. Accesibilidad. Las Palmas de Gran Canaria.

Estado actual

3.1. MUNICIPIO

Información previa

Hasta el momento el Municipio de Las Palmas de Gran Canaria ha gestionado todos los aspectos relacionados con la Accesibilidad y el Diseño Universal a través de los Departamentos de Urbanismo, de Vías y Obras, así como de las Oficinas de Planeamiento.

Hasta la fecha, la administración municipal no ha desarrollado un Plan Municipal Integral de Accesibilidad, que contemple los procedimientos y actuaciones necesarias para adecuar los recursos municipales, y la ciudad, a las condiciones establecidas en la legislación vigente en esta materia.

Estudio y trabajos realizados

Plan Especial de Actuación para la Accesibilidad de Las Palmas de Gran Canaria. 2.001. Redactado por Vía Libre, S.L. (Fernando García-Ochoa, Luis Dávila del Cerro).

Oficina de accesibilidad

En el año 2011 el Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria ha abierto la Oficina Técnica de Accesibilidad, a través de la cual se pretende centralizar la información que se genera en el Ayuntamiento en relación con la accesibilidad, así como promover la coordinación entre los diferentes servicios municipales con alguna competencia en relación con el tema, y con otras entidades públicas o privadas relacionadas con este aspecto. Esta oficina está dirigida por la Concejala Delegada de Accesibilidad y cuenta con un técnico municipal.

Sistema de gestión

Hasta la fecha, en la administración municipal no cuenta con un Sistema de Gestión de la Accesibilidad, que contemple los procedimientos y actuaciones necesarias para adecuar los servicios y recursos municipales a las condiciones establecidas en la legislación vigente en esta materia, evaluando la accesibilidad a las instalaciones, la satisfacción de las necesidades y expectativas de los usuarios, las condiciones de análisis y mejora de servicios, y la gestión de recursos disponibles y previstos.

Condicionantes del Municipio

Como punto de partida para este análisis se detallan algunos datos genéricos relacionados con el municipio.

El Municipio de Las Palmas de Gran Canaria ocupa una superficie de 101 Km², con una población de 381.123 habitantes (2008), lo que supone el 45,9% de la población de la isla y una densidad de población de 3.751 habitantes por kilómetro cuadrado. El Municipio se divide administrativamente en 5 distritos que se corresponden, en términos urbanísticos, con 16 sectores urbanísticos utilizados para la elaboración del Plan General Municipal. Si seguimos descendiendo de escala llegamos a la división de todo el municipio en 117 barrios. Por último, en términos de estadística o de Censo Electoral, Las Palmas de Gran Canaria se compone de 272 secciones censales.

Siendo los anteriores datos significativos, los mismos se desarrollan sobre un entorno singular; por su orografía, clima, economía, desarrollo urbano e historia, el municipio y la ciudad sobre cuyo territorio se ha implantado tiene múltiples singularidades que lo diferencian de otros. En este caso, teniendo en cuenta el tema tratado, destacamos una serie de aspectos geográficos y urbanísticos que distinguen y condicionan los aspectos relacionados con la accesibilidad en la ciudad en comparación con otras.

Condición geográfica:

La ciudad de Las Palmas de Gran Canaria puede ofrecer diversas lecturas; desde una visión territorial se detecta existencia de un territorio que combina el medio rural con una ciudad de alta densidad, con significativo papel que desempeñan los espacios naturales en el Municipio. Lo rural y natural en contraposición con lo urbano, combinado con las relaciones y contradicciones entre un centro determinado y una periferia diseminada.

En este sentido cabe destacar la existencia de una parte baja de la ciudad, una plataforma costera, principalmente en su vertiente este, que se contrapone con una orografía en pendiente hacia la cumbre de la isla.



Este significativo cambio de orografía ha condicionado el desarrollo urbano del municipio, situándose en la parte baja de la ciudad los elementos centrales de la misma, con un posterior desarrollo hacia su parte alta, debido a la demanda de suelo. Este crecimiento en la ciudad alta del municipio, da lugar a un desarrollo urbano en pendiente, condicionado por el territorio y que marca el proceso de desarrollo de un viario inclinado, con variaciones en sus cotas de nivel, y en muchas áreas de manera significativa; desde los riscos tradicionales, hasta los últimos desarrollos urbanos.

Esta condición orográfica, establece una compleja relación de la ciudad con su movilidad, y también con la accesibilidad, diferenciándola respecto a otros territorios, y provocando una mayor complejidad ante cualquier actuación relacionada con la accesibilidad en los entornos urbanos.

Condiciones urbanísticas:

La ciudad de Las Palmas de Gran Canaria, desde sus orígenes, se ha ido conformando sin una clara continuidad entre sus asentamientos. Desde la formación de la ciudad baja, con dos núcleos diferenciados; barrio histórico y puerto, vinculados por un viario que posteriormente condiciona su desarrollo, hasta los últimos crecimientos urbanos, dispersos por el territorio, generados desde las oportunidades de obtención de suelo.

Estos hechos han dado lugar a un área urbana compleja, sin una estructura determinada, con claras diferencias entre los diferentes desarrollos, sin articulación clara; pero en todo caso, con una densidad edificatoria significativa, con escasez de espacio público, y con secciones de vías escasas para su actividad y funcionamiento, y para su condición de capital, insular y autonómica, y con una diversidad morfológica evidente.

Sección de viario. El complejo desarrollo del tejido urbano, las antiguas proyecciones sobre el posible crecimiento de la ciudad, su posterior y excesivo desarrollo, la prevalencia del espacio privado sobre el ámbito público, la falta de una clara planificación, y otros condicionantes, han dado como resultado una trama urbana con escasez de espacio público, en proceso de mejora, pero sobre todo, y más si se compara con otras ciudades de igual magnitud, a una significativa reducción de las dimensiones de las vías de la ciudad, de su ámbito de paso entre las edificaciones.



Tráfico-Movilidad. Las condiciones de escaso ámbito de las calles, que en otros momentos, de preferencia peatonal y escaso tráfico rodado, no era un hándicap, a fecha de hoy con el predominio del tráfico rodado, se convierten en un significativo condicionante para el desarrollo de cualquier intervención relacionada con la accesibilidad, y también con la movilidad.

Las vías existentes no están capacitadas ni diseñadas para un tránsito tan denso, dando lugar a su uso privilegiado por vehículos de motor, dejando fuera otros modos de movilidad; peatonal, ciclista, combinada.

Todo ello incrementado por las condiciones del transporte público existente, condicionado por estos mismos aspectos, tipo de vía, y por su gestión o escasa utilización ciudadana.

Otras condiciones:

Playas. Estos espacios, ubicados en el municipio, por su importancia requieren un tratamiento diferenciado. Las playas como uno de los lugares de ocio y atractores más significativos de la ciudad, su protección y la necesidad de promover una adecuada accesibilidad a estos lugares, debe definir cualquier intervención y planteamiento al respecto, y facilitar hacerlos extensibles al resto de los espacios libres públicos, y dotaciones en general



Destino turístico accesible. Adecuar las condiciones de la ciudad y la mejora de accesibilidad para el ciudadano implicará la mejora de las mismas también para el visitante.

La accesibilidad como aspecto determinante a considerar hacia un turismo, generalmente europeo, en proceso de envejecimiento y por tanto reducción de accesibilidad, con porcentajes de personas con capacidades diferentes significativos.

En una ciudad de tradición turística, y con la intención de recuperar esta actividad, parece imprescindible proyectarla como destino de turismo accesible.



3.2. ENTORNOS DE ANALISIS

El objetivo de este análisis se concreta, como documento informativo base para posteriores desarrollos del mismo, en los centros, espacios o servicios de propiedad o gestión municipal que, por su carácter, son habitualmente utilizados por los ciudadanos, no considerando aquellos que siendo municipales son de escaso uso público, ni los que no son de propiedad municipal.

Se ha realizado el análisis incluyendo diferentes centros y edificaciones de propiedad municipal considerados como recursos municipales, algunos entornos urbanos seleccionados, los transportes públicos y otros medios, intentando reconocer su grado de accesibilidad, o las condiciones que presentan hacia este hecho, todo ello, a partir de unos parámetros básicos que se establecen a continuación.

No se analizan entornos que siendo de uso público no son de titularidad municipal; Universidad de Las Palmas de Gran Canaria, Cabildo Insular de Gran Canaria, Gobierno de Canarias, Gobierno de España; ni otros servicios o entidades de carácter privado. En todo caso, sería conveniente que dichos centros y servicios se adaptaran a la legislación vigente en materia de accesibilidad.

A su vez, indicar que por el objeto del trabajo, los parámetros que se establecerán para la gradación de los recursos a analizar no definen exhaustivamente las condiciones de los mismos, ya que dicha labor correspondería a la fase de diagnóstico de un PMIA. Se trata de establecer un primer acercamiento a las condiciones de accesibilidad existentes en dichos ámbitos para exponer su nivel de adecuación a la normativa vigente, posibilitando la obtención de conclusiones a partir del mismo.

3.2.1. ENTORNOS ANALIZADOS:

Entornos edificados (de acceso público).

Análisis y gradación de nivel de accesibilidad.

Representación en planimetría de grado de accesibilidad.

Entornos urbanizados.

Análisis del nivel de accesibilidad existente.

Transporte público.

Análisis del nivel de accesibilidad existente.

TIC's

Análisis del nivel de accesibilidad a las TIC's municipales.

Comunicación sensorial.

Análisis del nivel de comunicación sensorial existente.

3.2.1.1. ENTORNOS EDIFICADOS (ACCESO PÚBLICO).

EDIFICACIONES Y CENTROS. MAPA BASICO DE RECURSOS MUNICIPALES

El uso de equipamientos y servicios es un derecho de los ciudadanos, sin exclusión, y en las mismas condiciones para cada uno de ellos, independientemente de sus capacidades. Las edificaciones públicas deben garantizar las condiciones básicas para que todas las personas puedan ejercer la utilización no discriminatoria, independiente y segura, haciendo cierta la igualdad de oportunidades y la accesibilidad universal.

Para ello, las edificaciones y centros se proyectarán, construirán o reformarán cumpliendo las condiciones que se establecen en la legislación vigente, promoviendo la aplicación de las tecnologías de la información y las telecomunicaciones en los edificios.

METODOLOGÍA

Estudio de edificios y centros de titularidad municipal y uso público.

Definición de criterios de gradación. Condiciones en los edificios públicos para ser accesibles.

Definir grado de accesibilidad basándonos en criterios básicos.

CRITERIOS DE GRADACION.

MAPA BASICO DE RECURSOS MUNICIPALES. GRADO DE ACCESIBILIDAD

No se trata de realizar un diagnóstico de las condiciones existentes, ni un proyecto de adecuación de cada edificación, sino establecer un planteamiento previo, a modo de muestra, que indique el escenario general de los recursos existentes; por tanto la metodología de la clasificación no puede considerar la totalidad de parámetros establecidos en la legislación vigente, sino determinados aspectos relacionados con la utilización estas edificaciones por las PMR, con deficiencia visual o auditiva.

Por tanto, una clasificación basada en la posibilidad de uso adecuado o suficiente de las edificaciones, no en que estas cumplan la totalidad de las condiciones establecida.

El objetivo básico es la obtención una visión general del estado de las edificaciones en referencia a la accesibilidad, con el fin de poder actuar en consecuencia y conocer la posibilidad o alcance de posibles intervenciones futuras para la adaptación progresiva de los mismos.

Elementos a considerar para gradación de la edificación:

- **Llegada** al edificio: transporte público, plazas de aparcamiento reservadas. Acceso desde ambos a edificación. Comunicación.
- **Acceso:** rampas, escaleras, puertas, señalización.
- **Movilidad en interior:** recorrido practicable, comunicación vertical, ascensores, circulación, puertas y pasos libres, señalización.
- **Estancias:** recorrido practicable, aseos, altura de elementos funcionales, mobiliario, señalización.

En este caso, debido a las condiciones de los entornos estudiados, se propone la utilización del símbolo de accesibilidad (SIA) en los entornos que sean PRACTICABLES para PMR, y a su vez cumplan con las condiciones establecidas por la legislación vigente en los parámetros de señalización y comunicación, dentro de las edificaciones o centros.

Se utilizará este símbolo cuando los entornos analizados cumplan con la normativa vigente en cuanto a requerimientos funcionales, dimensiones, etc. garantizando que las personas con movilidad reducida puedan utilizarlos con autonomía.

A partir de esa posibilidad óptima, gradación o grado A, en función de los parámetros que cumpla el entorno, se degrada el nivel de accesibilidad, según lo que se expondrá posteriormente.

En definitiva, se plantea una simbología que corresponderá con CUATRO grados de accesibilidad:

Grado A. ACCESIBLE

Entornos edificados que al menos procuren recorridos adaptados; que ajustándose a todos los requerimientos que lo califican como adaptado, permiten su utilización de forma autónoma a las personas con movilidad o comunicación reducida.

En este caso, el entorno cumplirá con los criterios DALCO (deambulación, aprehensión, localización, comunicación) permitiendo su uso a personas con movilidad reducida, y personas con discapacidades sensoriales, auditivas o visuales.

Debido a las condiciones de los entornos estudiados, se propone la utilización de este símbolo en los entornos adaptados, siendo estrictos en los parámetros exigidos.

El símbolo establecido es el símbolo internacional de accesibilidad (S.I.A); sólo se utilizará éste, cuando los entornos analizados cumplan con la normativa vigente en cuanto a requerimientos funcionales, dimensiones, etc.

Grado B. ACCESIBILIDAD PMR (Condiciones IDÓNEAS)

Entornos edificados que al menos procuren recorridos practicables; que sin ajustarse a todos los requerimientos que lo califican como adaptado, permiten su utilización de forma autónoma a las personas con movilidad reducida, no considerando otros parámetros; señalización y comunicación.

Debido a las condiciones de los entornos estudiados, se propone para aquellos que al menos sean PRACTICABLES, según lo establecido anteriormente, siendo menos estrictos en los parámetros exigidos.

El entorno no cumple los criterios DALCO, pero permite su uso a personas con movilidad reducida.

Grado C. ACCESIBILIDAD PMR LIMITADA (Condiciones IMPRESCINDIBLES)

Entornos edificados que posibiliten su utilización, de forma no autónoma, a las personas con movilidad reducida. Se propone para aquellos en los que se no se cumplen la totalidad de los requisitos exigidos por la normativa vigente haciendo necesaria la presencia de un acompañante para que las personas con movilidad reducida puedan utilizarlos.

El entorno no cumple los criterios DALCO, pero se considera convertible; es decir, mediante modificaciones de escasa magnitud, física y económica, que no afecten a su configuración esencial, pueden transformarse en un entorno de grado superior.

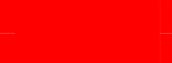
Grado D. NO ACCESIBLE

Entornos edificados que no permiten su utilización a las personas con movilidad reducida, ni a personas con discapacidades sensoriales, auditivas o visuales.

El entorno no cumple los criterios DALCO, y es difícilmente convertible.

MAPA DE RECURSOS MUNICIPALES.

LISTADO DE EDIFICACIONES Y CENTROS.

		
AYUNTAMIENTO DE LAS PALMAS. (Oficinas Municipales) CASA CONSISTORIAL CASA DEL MARINO. (Oficinas Municipales)	Grado C Grado C Grado C	
JUNTA DISTRITO VEGUETA, CONO SUR, TAFIRA JUNTA DISTRITO CENTRO JUNTA DISTRITO ISLETA-PUERTO-GUANARTEME JUNTA DISTRITO CIUDAD ALTA JUNTA DISTRITO TAMARACEITE-SAN LORENZO-TENOYA	Grado B Grado C Grado B Grado B Grado C	    
CONCEJALÍA, SERVICIOS SOCIALES CONCEJALÍA DE PLAYAS LOCAL SOCIAL EL SEGADERO (DISTRITO VIII)	Grado C Grado B Grado C	  
TALLERES Y DEPÓSITOS MUNICIPALES: POLICÍA LOCAL TALLERES Y DEPÓSITOS MUNICIPALES: OFICINAS	Grado D Grado D	
EDIFICIO MILLER MUSEO NÉSTOR MUSEO ELDER TEATRO PÉREZ GALDÓS AUDITORIO ALFREDO KRAUS PUEBLO CANARIO	Grado B Grado C Grado B Grado B Grado C Grado C	     
MERCADO DE VEGUETA MERCADO DEL PUERTO MERCADO CENTRAL MERCADO ALTAVISTA	Grado B Grado C Grado C Grado C	   
INTERCAMBIADOR DE TAMARACEITE ESTACIÓN DE GUAGUAS SAN TELMO INTERCAMBIADOR DE GUAGUAS SANTA CATALINA	Grado A Grado C Grado B	  

MAPA DE RECURSOS MUNICIPALES.
FICHA CUESTIONARIO BÁSICO. ACCESIBILIDAD EN EDIFICACIONES Y CENTROS.
**CUESTIONARIO BÁSICO. (Criterios DALCO)
 ACCESIBILIDAD EN EDIFICIOS PÚBLICOS. LAS PALMAS DE GRAN CANARIA**

EDIFICIO O CENTRO	
DIRECCION	
CONTACTO	
FECHA DE REDACCION	
OBSERVACIONES	

ENTORNOS DE ANALISIS EN EDIFICACION:

- 1.- LLEGADA
- 2.- RECEPCION
- 3.- RECORRIDOS HORIZONTALES
- 4.- RECORRIDOS VERTICALES
- 5.- ESTANCIAS Y ASEOS

1.- LLEGADA

1.1. PLAZA ADAPTADA		SI	NO
1.1.1.	Existen plazas de aparcamiento adaptadas		
1.1.2.	Dimensiones mínimas de la plaza son 2,30 x 5,00 metros; con pasillo lateral de 1,00 mts.		
1.1.3.	La plaza de aparcamiento adaptada está señalizada		
1.1.4.	Itinerario desde plaza de aparcamiento hasta el acceso el recorrido sin cambio de plano		
1.1.5.	Itinerario desde la plaza de aparcamiento hasta acceso el ancho mínimo es de 150 cms.		
1.2. TRANSPORTE URBANO			
1.2.1.	Existe parada de guaguas cercana, a menos de 100 mts.		
1.2.2.	La parada de guaguas está señalizada		
1.2.3.	Itinerario desde la parada de guaguas hasta el acceso. Recorrido sin cambios de plano		
1.2.4.	Itinerario desde la parada de guaguas hasta el acceso con ancho mínimo es de 150 cms		

2.- RECEPCION

2.1. ACCESO		SI	NO
2.1.1.	No existen cambios de nivel entre la calle y el acceso al edificio		
2.1.2.	Si existe cambio de nivel; hay una rampa que salva dicho desnivel		
2.1.3.	La rampa tiene pendiente igual/menor al 12% (En 1 mts. de longitud, desnivel de 12 cms.)		
2.1.4.	Antes y después de puerta de acceso existe espacio libre con fondo mínimo de 150 cms.		
2.1.5.	La puerta de acceso es de apertura automática (no manual)		
2.1.6.	El pavimento en el acceso contrasta en color y textura con el del interior		
2.1.7.	Existe un sistema de intercomunicación (portero electrónico) visual y acústico		
2.2. VESTIBULO			
2.2.1.	El pavimento del vestíbulo es antideslizante		
2.2.2.	Existe espacio libre de giro para inscribir un círculo de 150 cms. de diámetro		
2.2.3.	No hay escalones aislados en el vestíbulo		
2.2.4.	El mobiliario existente es accesible		
2.2.5.	Existen paneles informativos normalizados con simbología sobre servicios e itinerarios		
2.2.6.	Existe un punto de información adaptado		

3.- RECORRIDOS HORIZONTALES

		SI	NO
3.1.1.	Los pasillos tienen un ancho mínimo de 120 cms.		
3.1.2.	En giros o cambios de dirección, se puede inscribir un círculo de 150 cms. de diámetro		
3.1.3.	El pavimento de los pasillos es antideslizante		
3.1.4.	En puertas y estrechamientos, el paso libre tiene un mínimo de 90 cms. de ancho		
3.1.5.	Existen paneles informativos normalizados con simbología sobre servicios e itinerarios		

4.- RECORRIDOS VERTICALES

		SI	NO
4.1.1.	Existen escaleras		
4.1.2.	Existen rampas entre las plantas		
4.1.3.	La rampa tiene pendiente igual/menor al 12% (En 1 mts. de longitud, desnivel de 12 cms.)		
4.1.4.	En rampas y escaleras el pavimento es antideslizante		
4.1.5.	En inicio de rampas/escaleras el cambio de plano señalizado con cambio de pavimento		
4.1.6.	Existe ascensor		
4.1.7.	La puerta del ascensor tiene un mínimo de 80 cms. de ancho de paso libre		
4.1.8.	La puerta del ascensor es de apertura automática		
4.1.9.	La cabina del ascensor tiene unas dimensiones mínimas de 140x110 cms.		
4.1.10.	El ascensor cuenta con señalización táctil (Braile) y avisos visual y acústico		

5.- ESTANCIAS Y ASEOS

		SI	NO
5.1.1.	En puertas a estancias y aseos, el paso libre tiene un mínimo de 90 cms. de ancho		
5.1.2.	Las puertas de estancias y aseos son de fácil apertura o correderas		
5.1.3.	En el interior de estancias y aseos se puede inscribir un círculo de 150 cms. de diámetro		
5.1.4.	El asiento del inodoro tiene una altura entre 45-50 cms.		
5.1.5.	El pavimento de los aseos es antideslizante		
5.1.6.	Existen asideros de apoyo adaptados en inodoro y lavabo		
5.1.7.	Existen paneles informativos normalizados con simbología sobre servicios e itinerarios		

3.2.1.2. ENTORNOS URBANIZADOS.**VIARIO Y ESPACIO PÚBLICO. Itinerarios Urbanos.**

El uso y disfrute de la ciudad y sus servicios es un derecho de los ciudadanos, sin exclusión, y en las mismas condiciones, independientemente de sus capacidades. Por tanto, la ciudad y sus entornos urbanizados deben garantizar las condiciones para que las personas puedan ejercer un uso no discriminatorio y seguro de los espacios públicos urbanizados. Estos entornos se proyectarán, construirán y reformarán de manera que cumplan las condiciones establecidas en la normativa y legislación vigente.

Una ciudad accesible, y sus entornos urbanizados, se erige considerando las necesidades de todas las personas, comprendiendo todos sus elementos; mobiliario urbano, itinerarios, vados, señalización, comunicación y movilidad, promoviendo la aplicación de las tecnologías de la información y las telecomunicaciones en los edificios.

METODOLOGÍA

Estudio genérico, muestreo, de entornos urbanizados.

Se plantea un análisis genérico, por medio de muestreo, que indique el escenario general de los entornos urbanizados del municipio. El objetivo es la obtención una visión general del estado de los entornos urbanizados en referencia a la accesibilidad, con el fin de poder actuar en consecuencia y conocer la posibilidad o alcance de posibles intervenciones futuras para la adaptación progresiva de los mismos.

El concepto fundamental es conseguir unos itinerarios accesibles y en continuidad. Los elementos a considerar son:

- **Calles;** sección y prioridad.
- **Aceras;** ámbito de paso, dimensionado, pendientes, pavimento, discontinuidades.
- **Vados;** peatonales, de vehículos. Obras.
- **Aparcamientos.**
- **Mobiliario urbano.**
- **Señalización:** visual, táctil, acústica, información

El muestreo de recorridos se ha establecido de manera que consideren distintas áreas de la ciudad, entornos con características morfológicas y urbanas diversas, de manera que permita obtener una primera visión de las condiciones existentes, que indiquen el escenario general de los entornos urbanizados del municipio

Las áreas analizadas se han establecido a partir de los recorridos señalados en el Plan Especial de Actuación para la Accesibilidad de Las Palmas de Gran Canaria. 2.001, seleccionando aquellos, que por sus características, permitan una visión heterogénea de las condiciones actuales de la ciudad. Los recorridos analizados son los siguientes:

Plaza Santa Ana/San Bernardo (Ob. Codina/Muro/G. Bravo). (Itinerario prioritario)

Calle Fernando Guanarteme. (Itinerario preferente)

Ciudad Alta. Calle Zaragoza (Itinerario Complementario)

Periferia. Los Giles. Calle Vía 8010. (Sin clasificar)

Plaza Santa Ana / San Bernardo (C/ Obispo Codina/Muro/General Bravo)



Se han analizado tres calles, en continuidad, desde la Plaza Santa Ana, hasta la calle San Bernardo. Este recorrido es uno de los itinerarios que vincula los dos barrios históricos de la ciudad baja; Vegueta y Triana, en la que se aprecian diferentes soluciones, portadas en distintos momentos.

Por tanto, se considera un lugar significativo para su estudio, como muestra de las condiciones de los entornos urbanos de esta ciudad en relación con la accesibilidad.

- **Calles:**

C/ Obispo Codina.

Esta calle ha sido reformada recientemente. En la actualidad tiene prioridad peatonal, con acceso rodonal para taxis y servicios.

La sección se conforma como una única plataforma continua de tránsito.

La prioridad peatonal permite su adecuada usabilidad, aunque se detectan algunos inconvenientes, básicamente en la disposición del mobiliario urbano, y en la ocupación de vía de algunas terrazas.

Los problemas más significativos se producen en el encuentro de esta calle con su prolongación norte, la calle Muro, al atravesar la Autovía del Norte (Barranco Guinigüada), intersección con dificultad para realizar un recorrido accesible por cualquiera de sus lados.

C/ Muro.

En esta vía el tráfico rodado tiene prioridad sobre el peatonal. Dos aceras similares, de ancho suficiente, que oscila entre 210-300 cms., una a cada lado de la calzada, son las que permiten itinerarios peatonales. Estas aceras se vinculan a una plataforma adecuada, Plaza de Hurtado Mendoza, con accesibilidad adecuada.

En este caso, hay importantes dificultades de continuidad, básicamente hacia el sur; al atravesar la Autovía del Norte (Barranco Guinigüada).

C/ General Bravo.

El primer tramo (sur) es una continuidad de la calle Muro, con circunstancias similares, aunque se incrementan las deficiencias al cambiar la sección de la vía, de menor ancho, lo cual, unido a la prioridad al tráfico rodado sobre el peatonal, dificulta cualquier tránsito adaptado.

Las aceras en este tramo tienen un ámbito insuficiente (90-120 cms.).

La prioridad del tráfico rodado dificulta el cruce de la calle.

Un segundo tramo (norte), se ha reformado recientemente, pasando a ser peatonal, mejorando significativamente su accesibilidad. La prioridad peatonal permite su adecuada

accesibilidad, aunque se detectan dificultades en la disposición del mobiliario urbano y la ocupación de vía por terrazas.

- **Aceras:**

C/ Obispo Codina.

La vía disfruta de prioridad peatonal, conformándose como una plataforma de tránsito continua, con diferentes acabados. El ámbito de paso es suficiente para PMR.

Esta vía tiene pendiente, inferior al 6%, en su tramo norte, siendo el resto de la calle de desarrollo horizontal o pendientes mínimas.

El pavimento es heterogéneo, con diversos acabados; piedra natural con acabado superficial diverso.

Se producen discontinuidades en el recorrido; principalmente en el encuentro con la antigua Autovía del Norte, en donde se detectan diferentes conflictos.

Existen elementos verticales fijos, pero por su disposición no son obstáculo para realizar un recorrido correcto.

C/ Muro.

El ámbito de paso se reduce en diversos puntos, por obstáculos fijos o provisionales. Sólo en algunos puntos existen plataformas continuas, aunque no adaptadas; por ejemplo, la Alameda de Colón, que podría permitir en parte la mejora de las condiciones del ámbito de paso para PMR.

Esta calle tiene desarrollo horizontal, con ligeras pendientes, en toda su longitud.

Actualmente el pavimento de esta vía es heterogéneo, con diversos acabados en función de distintas intervenciones. No existe una uniformidad, aunque predomina el de baldosa de hormigón prensado de formato 40x40 cms. y acabado abujardado.

Las discontinuidades del recorrido son significativas, en su lado Sur, en el encuentro con la Autovía del Norte, en donde se acentúan las dificultades de paso.

Se constata la presencia de diversos elementos fijos que obstaculizan los recorridos; papeleras, señales de tráfico, y otros.

C/ General Bravo.

El primer tramo (sur) es continuidad de la calle Muro, con similares carencias.

El ámbito de paso peatonal oscila entre 90-120 cms. de ancho, lo que dificulta el paso de todo tipo de personas.

El tramo norte que ha pasado a ser de tráfico peatonal, ha mejorando significativamente su accesibilidad.

La calle tiene un desarrollo horizontal, con ligeras pendientes.

El pavimento es heterogéneo, con acabados en función de distintas intervenciones. No existe uniformidad, aunque predomina el de baldosa de hormigón prensado (tipo Santo Domingo).

La prioridad peatonal permite su adecuado uso, aunque con inconvenientes por la ubicación del mobiliario urbano y la ocupación de vía por terrazas.



- **Vados:**

La mayoría de los vados peatonales se desarrollan en dirección transversal a la vía. Según el tramo, existen diversos acabados, en su mayoría no señalizados, sin franjas de señalización o localización, sin un pavimento correcto; señalizador y antideslizante. En definitiva un conglomerado de soluciones, la mayoría incorrectas, que dificultan un recorrido accesible.

Los vados de vehículos, acceso a garajes son de diversa morfología, generalmente con pendientes excesivas.

- **Aparcamientos:**

En este itinerario, los aparcamientos son escasos, solo en el tramo norte de la calle General Bravo. No existe ningún aparcamiento adaptado.



- **Mobiliario urbano:**

La disposición de luminarias es adecuada, no conformando obstáculo para el tránsito.

Se detectan bolardos, principalmente en vados peatonales y perímetro de aceras, que dificultan el tránsito adecuado.

Los bancos y otros elementos de mobiliario urbano se han dispuesto de manera adecuada.

Existe cierto exceso en la ocupación de vías por las terrazas de locales, lo cual, en varios casos, reduce el ámbito de paso utilizable, dificultando la accesibilidad.

- **Señalización:**

La señalización con elementos visuales es insuficiente.

Solamente existe señalización táctil en alguno de los vados peatonales, en ningún caso con señalización transversal de localización.

No existen elementos de señalización acústica en ninguna de las vías.

No existen ningún pictogramas en el recorrido.

Calle Fernando Guanarteme.



- **Calles:**

Sección: La sección de la calle da prioridad al tráfico rodado sobre el peatonal. Dos aceras similares, de ancho insuficiente (120-150 cms.), una a cada lado de la calzada, son los que permiten itinerarios peatonales.

La prioridad del tráfico rodado implica una velocidad media (40/60 Km/h) de los vehículos, dificultando el cruce de la calle.

Los pasos de peatones se desarrollan en dirección transversal a la vía; en sentido longitudinal son escasos.

- **Aceras:**

El ámbito de paso en aceras oscila entre 120-150 cms. de ancho, lo que dificulta su utilización. Estas dimensiones se ven reducidas en diversos puntos, por obstáculos fijos o provisionales. Sólo en algunos lugares existen plataformas continuas con suficiente ámbito de paso para PMR (Plazoleta Farray, y otras).

La calle tiene un desarrollo horizontal en toda su longitud.

El pavimento es heterogéneo, con diversos acabados en función de distintas intervenciones que se han producido. No existe uniformidad, aunque predomina la baldosa de hormigón (tipo Santo Domingo).

Como se ha señalado existen diversos elementos fijos que obstaculizan los recorridos; semáforos sobre vados peatonales, papeleras, señales de tráfico; lo cual, unido al reducido ámbito de paso, dificulta la posibilidad de un adecuado itinerario.



- **Vados:**

Se comprueba la existencia de varios vados peatonales, principalmente transversales a la vía, siendo escasos en su dirección longitudinal, esto da lugar a la imposibilidad de realizar un recorrido accesible en la longitud de la calle.

En la mayoría de los vados de cruce de calle no se ha realizado una señalización adecuada.

Los vados de acceso a garajes tienen diversa morfología, generalmente con pendientes excesivas.

- **Aparcamientos:**

Existen aparcamientos reservados (particulares) para discapacitados.

En toda la calle no hay ninguna plaza de aparcamiento público adaptado.



- **Mobiliario urbano:**

La disposición de luminarias, en fachada es adecuada, no conformando obstáculo para el tránsito.

Se detectan bolardos, principalmente en vados, que dificultan el paso.

Los bancos y otros elementos de mobiliario urbano se han dispuesto de manera adecuada.

Existe cierta invasión de terrazas de locales de hostelería que en algunos casos reduce el ámbito de paso de personas, dificultando la accesibilidad del entorno.

- **Señalización:**

La señalización visual es escasa y dispersa, tendiendo a posibles confusiones más que a informar sobre los elementos del recorrido a desarrollar.

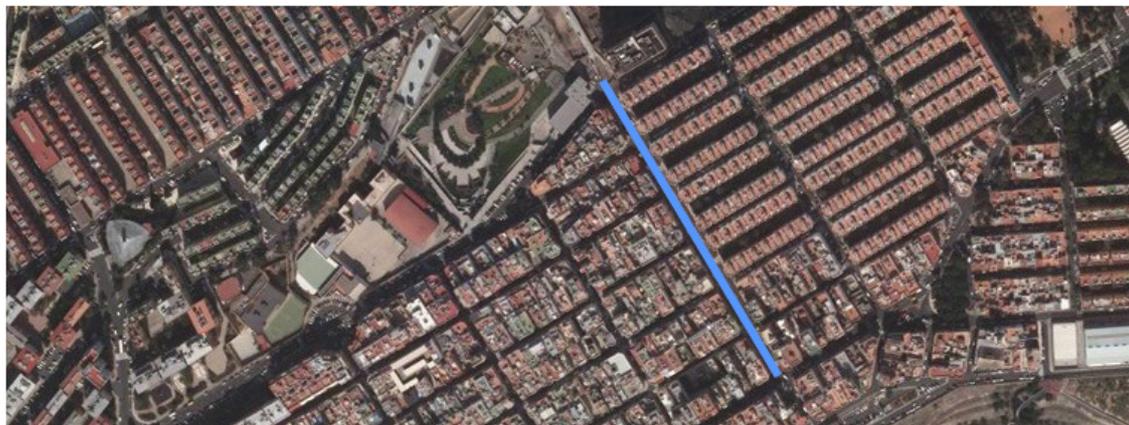
Solamente existe señalización táctil en alguno de los vados peatonales, en ningún caso señalización transversal de localización.

No existen elementos de señalización acústica en ningún punto de la vía.

No existe ningún pictograma en el recorrido.



Calle Zaragoza.



- **Calles:**

La sección de la calle da prioridad al tráfico rodado sobre el peatonal. Dos aceras similares, de ancho insuficiente (160 cms.), una a cada lado de la calzada, son los que permiten itinerarios peatonales.

La prioridad del tráfico rodado implica una velocidad media de los vehículos dificultando el cruce de la calle. Los pasos de peatones se distribuyen transversal y longitudinalmente.

- **Aceras:**

Como se ha indicado, el ámbito de paso oscila entre 120-150 cms. de ancho, lo que dificulta el cruce entre personas. Este ámbito se reduce en diversos puntos, por obstáculos fijos o provisionales. Sólo en algunos puntos existen plataformas continuas con suficiente ámbito de paso para PMR.

Esta vía tiene un desarrollo variable, horizontal y con pendientes, en algunos casos entorno al 6%, lo que da lugar, en ciertos tramos a dificultades para su recorrido adaptado.

El pavimento es heterogéneo, con diversos acabados en función de distintas intervenciones, aunque predomina el de baldosa de hormigón prensado (tipo Santo Domingo).

A su vez, se detectan algunas discontinuidades en tramos concretos. No existe ninguna plataforma continua en toda la longitud de la vía.

Se aprecian diversos elementos fijos que obstaculizan los recorridos; semáforos, marquesinas de guaguas, contenedores de residuos, papeleras, señales de tráfico, y otros, lo cual, combinado con el ámbito de paso dificulta la posibilidad de recorrer la vía de forma adecuada.



- **Vados:**

Los vados peatonales existentes no cumplen con lo dispuesto por la normativa de aplicación. Los transversales a la vía, pueden resultar suficientes, pero los que existen, insuficientes, en dirección longitudinal, carecen de señalización y dimensionado adecuado; dando lugar a la imposibilidad de realizar un itinerario accesible en dicha dirección.

- **Aparcamientos:**

Solamente existe un aparcamiento reservado (particular) para discapacitados. No existe ninguna plaza pública de aparcamiento adaptado en esta vía.



- **Mobiliario urbano:**

La disposición de luminarias, en fachada, no es obstáculo para el tránsito.

Se detectan bolardos, principalmente en vados peatonales, que dificultan el paso adecuado.

La ubicación de algunos elementos fijos; marquesinas y otros, reduce significativamente el ámbito de paso en diversos tramos.

- **Señalización:**

La señalización visual es escasa, solo se detectan algunas señales de paso de peatones, y no en todos.

Solamente existe señalización táctil en alguno de los vados peatonales, en ningún caso con señalización transversal de localización.

No existen elementos de señalización acústica en ningún punto de la vía.

No existe ningún pictograma en el recorrido.

Calle Vía 8010 (Los Giles).

- **Calles:**

La sección de la calle da prioridad al tráfico rodado sobre el peatonal. Dos aceras diferentes ambos lados de la calzada, con un ancho de paso suficiente (120-350 cms.), permiten los itinerarios peatonales.

La prioridad del tráfico rodado, sumado al tipo de vía, a modo de travesía de la antigua carretera a Los Giles, implica una velocidad de tránsito media-alta de los vehículos dificultando el cruce de la calle. Los pasos de peatones transversales a la vía, son escasos, y no existe ninguno en su dirección longitudinal.

- **Aceras:**

El ámbito de paso en aceras oscila entre 120-220 cms., debido a la presencia de parterres en la acera oeste. Estas dimensiones permitirían un paso de personas suficiente. Sin embargo, por la morfología de la acera y la presencia de obstáculos fijos o provisionales, el tránsito peatonal se ve dificultado. Solamente se constata la existencia de una plataforma con suficiente ámbito de paso, pero de difícil acceso.

Debido a su disposición, la calle se desarrolla en diversas pendientes, y algún tramo horizontal. En varios tramos las pendientes son superiores al 6%.

En general, el pavimento es homogéneo, aunque su estado es defectuoso.

Se detectan diversas discontinuidades en el recorrido; desde peldaños en las esquinas de algunas manzanas, hasta vados de acceso a garajes con salto de cota que invaden el espacio público.

Se constata la existencia de múltiples elementos fijos que reducen los ámbitos de paso, dificultando posibles recorridos; papeleras, señales de tráfico o cuadros de parcela de instalación eléctrica.



- **Vados:**

Los vados peatonales son escasos, solamente en dos de los pasos de peatones transversales. En la dirección longitudinal no existe ninguno, lo cual imposibilita este recorrido.

Los vados existentes se encuentran señalizados, sólo en vertical.

Se detecta una presencia excesiva de vados de acceso a garajes, con diversa morfología, generalmente ejecutados con pendientes excesivas, modificando e invadiendo el espacio de acera; dificultando los recorridos peatonales.

- **Aparcamientos:**

No hay ningún aparcamiento reservado (particulares) para PMR.

No existe ninguna plaza de aparcamiento adaptado en esta vía.



- **Mobiliario urbano:**

La disposición de luminarias, sobre fachada, no afecta a los itinerarios peatonales.

La ubicación de algunos elementos fijos, papeleras, parterres o señalización, reduce ámbitos de paso en diversos tramos.

- **Señalización:**

La señalización visual es escasa, solo se detectan algunas señales de paso de peatones.

Solamente se halla señalización táctil en dos vados peatonales, en ningún caso con señalización transversal de localización.

No hay elementos de señalización acústica en la vía.

No existe ningún pictograma en el recorrido.

Conclusiones:

- **Aceras:**

En general, el ámbito de paso peatonal es insuficiente, salvo en calles de tránsito peatonal. Esta circunstancia se ve empeorada por la presencia de diversos obstáculos, fijos o provisionales, como papeleras, señales de tráfico, semáforos...

Los pavimentos de las vías son diversos, en función de distintas intervenciones. No existe una uniformidad en el criterio de selección ni de ejecución.

Se han detectado diversas discontinuidades en el plano de pavimento, sin señalización o protección, dando lugar a entornos de difícil tránsito.

Existen vías con un desarrollo en pendiente, en algunos casos superiores al 6%, que no tienen elementos de ayuda o apoyo, por lo que su recorrido se presenta dificultades significativas.

- **Vados:**

Los vados peatonales se disponen de manera adecuada, aunque con carencias en diversos cruces de vía. Siendo este hecho preocupante, lo es más la diversidad de soluciones, en su mayor parte incorrecta; con pendientes excesivas, sin señalización, sin pavimentación correcta (señalizadora y antideslizante).

Los vados de acceso a garajes o vías, tienen diversa morfología, generalmente con pendientes excesivas.

- **Aparcamientos:**

No existen suficientes plazas de aparcamiento adaptado de carácter público.

- **Mobiliario urbano:**

El mobiliario urbano, a veces se transforma en un elemento de conflicto para realizar un recorrido accesible. La presencia de bolardos, principalmente en vados, o la disposición de los contenedores de residuos, reducen los espacios de paso al ubicarse de manera inadecuada.

En varios ámbitos, se ha detectado una ocupación de vía excesiva por parte de terrazas de locales.

- **Señalización:**

La señalización visual se limita a los pasos de peatones.

La señalización táctil es escasa.

No existen elementos de señalización acústica, ni pictogramas.

Analizados distintos entornos urbanos, se evidencia que el nivel de adecuación a la legislación vigente en materia de accesibilidad es escaso, siendo más apropiado en las últimas intervenciones ejecutadas, y en los entornos más céntricos.

A pesar de dichas actuaciones, el modo de proceder, sin una planificación preestablecida, ha dado lugar a intervenciones que mejoran de manera puntual los itinerarios, pero sin continuidad, apareciendo recorridos bien resueltos que no conectan con su prolongación natural.

Además de lo anterior, existe cierta falta de criterio a la hora de intervenir en determinados ámbitos, y también en la disposición de los elementos de mobiliario urbano, señalización, o contenedores, dando lugar a la reducción de los ámbitos de paso, ya exigüos, aumentando las dificultades en el adecuado uso de la vía por parte de los peatones.

Recomendaciones:

A partir del análisis realizado, condicionado por su procedimiento o sistematización, y desde el conocimiento habitual de la realidad urbana, se detallan una serie de recomendaciones, consideramos necesarias, para la correcta ejecución de cualquier actuación relacionada con la accesibilidad en los entornos urbanos del municipio.

Un a serie de recomendaciones respecto a estos entornos, que de aplicarse permitirían una mejora de las condiciones existentes.

Integración de cualquier intervención en un futuro plan de actuación de accesibilidad.

Realización de un estudio de corredores o itinerarios, jerarquizándolos, de manera que se conformen como recorridos de actuación preferente, en los que se realicen las primeras intervenciones relacionadas con la accesibilidad. En todo caso, cualquier intervención debe ser informada y concensuada.

Establecer una norma municipal, que defina los criterios generales de intervención para entornos urbanos accesibles, unificando criterios de actuación para, en el caso de nuevas intervenciones, o adecuación de entornos existentes, permita actuar de manera adecuada y unitaria.

Criterios de intervención y uniformidad, en la disposición de vados peatonales, en acabados de pavimento, en la morfología, señalización y localización de elementos urbanos. Criterios de intervención en realización de vados de vehículos.

Plantear la adecuación de determinadas calles para modificar la prioridad de las mismas hacia el paso peatonal, o hacia un tráfico combinado, rodonal, que optimice su uso por el peatón.

En las vías de tráfico rodado, sin posibilidad de cambio, ampliar los ámbitos de paso peatonal, de manera que sea posible su utilización por todas las personas, adecuando los criterios de ubicación de mobiliario urbano u otros elementos que condicionan los ámbitos de paso y la accesibilidad.

Establecer una previsión de plazas de aparcamientos adaptadas, en las futuras intervenciones en entornos urbanos.

Para cualquier actuación venidera, determinar las condiciones de señalización de los elementos del entorno urbano, como hecho de la misma relevancia que la supresión de barreras físicas o arquitectónicas; un entorno sin señalización dificulta la posibilidad de realizar itinerarios adaptados a personas con capacidades diferentes.

La señalización, visual, táctil, acústica, debe entenderse tan necesaria como cualquier otro tipo de intervención, y estar incluidas en cualquier actuación cuyo objeto sea la mejora de las condiciones de accesibilidad.

3.2.1.3. TRANSPORTE PÚBLICO.

En una ciudad accesible los ciudadanos pueden desplazarse con independencia de sus condiciones, pudiendo ejercer una movilidad no discriminatoria e independiente a través de la igualdad de oportunidades de utilización de los servicios e infraestructuras de los medios de transporte público.

Así, se considera necesario garantizar las condiciones de accesibilidad y utilización de los distintos modos de transporte públicos, en este caso municipales; transporte urbano, taxis y transportes especiales.

METODOLOGÍA

Se realiza un estudio genérico de modos de transporte público; por medio del análisis del nivel de accesibilidad existente en los diferentes modos de transporte.

Se plantea un análisis genérico, por medio de los datos obtenidos desde las distintas compañías y asociaciones que operan en el municipio, de forma que revelen un escenario amplio, con el objetivo de establecer las condiciones del servicio que ofrecen y su estado en referencia a la accesibilidad.

Este análisis posibilita conocer el alcance de posibles intervenciones futuras con el objeto de adaptar progresivamente estos medios. Cabe indicar que las futuras mejoras en los vehículos y medios, que ayuden a las personas con dificultades de accesibilidad, a su vez contribuirán a facilitar el empleo de los transportes al resto de los viajeros, sin que por ello disminuya la calidad del servicio ofrecido, y de este modo, brindar un servicio que llegue a un mayor número de ciudadanos

Los elementos a considerar son:

- **Infraestructuras e instalaciones fijas de transporte:** condiciones de estaciones, marquesinas y paradas.
- **Medios de transporte:** embarque y desembarque del medio de transporte, interior del mismo, personal de asistencia o atención al público.
- **Sistemas de transporte especial:** servicios de transporte en el marco de una organización separada y por medio de vehículos especialmente equipados.
- **Gestión y prestación de servicios.**

Se realiza un análisis de las condiciones actuales del transporte público en el municipio, para ello, se recaba información de los distintos elementos a considerar, que a continuación se detalla:

A.- Infraestructuras e instalaciones fijas de transporte.

A.1.- Estaciones de guaguas.

Están edificaciones se estudian en el apartado Mapa de Recursos, al considerarse como edificaciones de carácter público.

Las estaciones a analizar son las siguientes.

Estación de guaguas San Telmo; Estación de guaguas / Intercambiador Santa Catalina; Intercambiador de Tamaraceite.

A.2.- Marquesinas y/o paradas.

Dentro del municipio, la mayoría de paradas pertenecen a Guaguas Municipales, compartidas en algunos casos con la empresa Global, la cual, apenas cuenta con paradas propias en este ámbito. Así, se realiza un análisis conjunto, sobre paradas de Guaguas Municipales.

A.2.1.- Paradas

A fecha de hoy, una parte considerable de paradas no cuenta con marquesina; no ha sido posible obtener el número, ni la proporción de paradas de este tipo existente.

Estas paradas se definen por la existencia una señal vertical, con número de parada y de líneas, sin más información. En ningún caso la información está adaptada. No se detecta ningún tipo de señalización; pavimento diferenciador, señal táctil, o de otra manera; visual, sonora, pictogramas... Tampoco se define un andén de acceso a los vehículos.

Cabe indicar que, en determinados ámbitos la colocación de una marquesina o cualquier otro elemento de protección en las actuales condiciones es complicada, salvo que se modifiquen las dimensiones y características de las aceras o plataformas, ya que reducirían la banda libre peatonal contigua.

Indicar que en diversos casos, el acceso a los vehículos se hace difícil, aunque éstos sean adaptados; debido a la presencia de obstáculos que dificultan la maniobrabilidad de los vehículos, su aproximación a la acera, o el acceso desde las aceras a los mismos.



A.2.2.- Paradas con marquesinas.

Dentro de los límites del municipio, se han detectado diversos modelos de marquesina, en situaciones diversas. En general, todos los modelos se componen de cubierta, soportes, cierre posterior, y en algunos casos lateral. En general cumplen su función principal; dotar a las paradas de refugio que proteja a los usuarios, potenciando su percepción.

Respecto a la información, se indica el número de parada y de líneas. Por lo general, la información no está adaptada, ni se detecta ningún tipo de señalización específica; táctil, visual, sonora, pictogramas...

Respecto a su accesibilidad; no suele definirse un andén de acceso al vehículo, ni se señala su ubicación con pavimento diferenciador.

En general cuentan con asiento, y en determinados casos con apoyo isquiático.

En determinados lugares, las características estandarizadas de estos elementos condicionan su adecuación al entorno. En vías con pendiente, se producen discontinuidades en el pavimento, con posibilidad de confusión, y tropiezo. En otros

casos, su situación da lugar a la reducción de la banda libre peatonal de acera, dificultando los recorridos adaptados en su entorno.

Como en el caso de las paradas, se detectan varios casos en los que se hace difícil el acceso al vehículo, aunque sea adaptado, ya sea por la presencia de obstáculos que dificultan la maniobrabilidad de los vehículos, o por el acceso desde las aceras a los mismos.

A.2.3.- Paradas de taxi

Las paradas de taxi se definen por la existencia una señal vertical.

No existe ningún tipo de información adaptada; señalización táctil, visual, sonora, o pictogramas.

B.- Medios de transporte:

B.1.- Guaguas Municipales

Según datos de la empresa Guaguas Municipales, S.A.; el número de vehículos de su flota es de 230 unidades, de los cuales 195 están adaptados.

En general, las condiciones de los vehículos adaptados son las adecuadas para la personas con movilidad reducida, aunque no en todas las unidades. Existen vehículos, considerados adaptados que no cuentan con plataforma elevadora en el acceso, o la misma no tiene capacidad de carga suficiente, por lo que no son adecuados para la realización del embarque y desembarque del medio de transporte.

Respecto al espacio interior; la señalización e información en el interior de los vehículos no es adecuada.

Los vehículos cumplen las condiciones establecidas en cuanto a movilidad y ubicación en el interior de los mismos.

B.2.- Global

Según datos de la empresa GLOBAL; el número de vehículos de su flota es de 306 unidades, de las cuales 166 están adaptados.

En general, las condiciones de los vehículos adaptados son las adecuadas para la personas con movilidad reducida; aunque se detectan algunas unidades consideradas como adaptadas, en las que la plataforma elevadora de acceso no tiene capacidad de carga suficiente, y por tanto, inadecuadas para las maniobras de embarque y desembarque.

Respecto al espacio interior; la señalización e información en el interior de los vehículos no es adecuada.

B.3.- Taxis

Al no existir una única empresa o asociación del gremio, no ha sido posible concretar el número de unidades adaptadas existentes en el sector del taxi.

Por lo datos extraídos, existen una serie de taxis que cumplen las condiciones establecidas para el transporte de PMR, aunque no hay un sistema de gestión que posibilite el funcionamiento de unidades adaptadas en horario continuo, por lo cual, en determinados momento no es posible la prestación de estos servicios.

Los vehículos analizados cumplen las condiciones establecidas en cuanto a embarque y desembarque, disposición y medios.



C.- Sistemas de transporte especial:

Se trata de servicios de transporte que ofrecen transportes públicos a corta distancia o transportes para personas con discapacidad en el marco de una organización separada, a través de vehículos equipados.

En el municipio existen algunas organizaciones, de carácter público y privado, que prestan este tipo de servicios; generalmente organizaciones no gubernamentales, a través de servicio puerta a puerta.

D.- La gestión y prestación de servicios.

En general, la información ofrecida al usuario, en estaciones y paradas, es escasa, aún más en lo que afecta a información adaptada, en todos los casos prácticamente nulos.

Los sitios webs de las empresas prestadoras de servicios de transportes públicos no validan las especificaciones y recomendaciones oficiales del W3C. Se detecta cierto desorden en la presentación de la información, falta de sistemas multimedia que permitan un adecuado uso de los sitios, así como otras posibles ayudas a la comunicación auditiva o visual.

Parece necesaria la mejora de la estructura de los sitios, así como facilitar los aspectos indicados respecto a la accesibilidad.



Conclusiones:

En general, la prestación de servicios de los medios de transporte, en relación con sus condiciones de accesibilidad, es inadecuada.

Las circunstancias de los entornos, edificados o urbanos, desde los que se accede al transporte público, son similares a las señaladas para todos los entornos urbanos, por tanto insuficientes. A este hecho se suma la falta de señalización, información, o atención específica en todas las infraestructuras fijas.

En el ámbito en el que se han producido avances más significativos es en los medios móviles, los vehículos. En este sentido, las empresas han realizado un esfuerzo en la adaptación de su flota a las condiciones de accesibilidad. Aún así, como ocurre en todos los entornos, el esfuerzo se ha orientado a la reducción de las barreras físicas para PMR, no considerando otros parámetros, de comunicación, información, o señalización visual, táctil o sonora.

A su vez, la gestión y prestación de servicios no cuenta con condiciones adaptadas, ni a la hora de ofrecer información en TIC's, ni en lo que respecta a la formación de personal para atender a personas con alguna capacidad diferente.

Analizados los distintos aspectos se evidencia que el nivel de adaptación de los transportes públicos a la legislación vigente en materia de accesibilidad es escasa.

Recomendaciones:

Se detallan algunas recomendaciones para la mejora de las condiciones de accesibilidad en el transporte público.

Elaboración de planes específicos que aborden la accesibilidad a los distintos tipos de transporte público de pasajeros en la ciudad; guaguas, taxis, transporte especial, y vehículo privado, en coordinación con el Plan de Movilidad Urbana.

Promover la implantación de sistemas de gestión de accesibilidad en las empresas que prestan estos servicios, con el objeto de mejorar su prestación de servicios.

Estudiar la posibilidad de puesta en marcha de un servicio de taxi adaptado, con un sistema de gestión unificado que facilite el funcionamiento de unidades adaptadas en horario continuo.

Promover la puesta en marcha de servicios de transporte especial que oferten los servicios de transporte a personas con mayor grado de discapacidad, de modo que puedan realizar sus desplazamientos básicos.

Proponer, cuando sea posible al vehículo privado como recurso más adecuado para muchas personas con movilidad reducida; estableciendo una previsión de plazas de aparcamientos adaptadas, en las futuras intervenciones en entornos urbanos.

Integración de cualquier intervención en un futuro plan de actuación de accesibilidad o PMIA.

3.2.1.4. TIC's .

Todos los ciudadanos tienen derecho a comunicarse. La comunicación, como transmisión de información entre individuos o grupos, por diversos canales; que estos medios sean accesibles es fundamental para que la información llegue a todos.

En una ciudad accesible los ciudadanos pueden comunicarse e informarse con independencia de sus capacidades, pudiendo ejercer este derecho de forma no discriminatoria e independiente a través de la igualdad de oportunidades en el uso de los medios de comunicación e información.

Se considera necesario garantizar las condiciones de accesibilidad y utilización de los distintos medios, para las personas con discapacidad, apoyando su derecho al aprendizaje, conocimiento y uso de distintos lenguajes y medios de apoyo a la comunicación.

En una sociedad en la que cada vez se produce un mayor uso de las tecnologías de la información y comunicación para informarse, estudiar, relacionarse con otros, para el ocio o el trabajo, y en la que aumentan los servicios que se prestan a través de la vía telemática, asegurar la accesibilidad a los nuevos medios tecnológicos, se considera prioritario.

Así, la accesibilidad a todo tipo de interfaces para diferentes sistemas de información (sitios web, intranets, cajeros, telefonía...) siguiendo una metodología de diseño universal, centrada en el usuario, debe considerarse como un recurso imprescindible hacia la igualdad de oportunidades.

En el caso que nos ocupa, recursos municipales, la web es un medio elemental para diferentes aspectos de la vida: educación, empleo, gobierno, comercio, sanidad... Una web accesible proporciona un acceso equitativo e igualdad de oportunidades a las personas con discapacidad. Una página web accesible puede ayudar a personas con discapacidad a que participen más activamente en la sociedad.

La brecha digital y la accesibilidad Web como un aspecto de responsabilidad social de la administración, en este caso municipal, y como requisito establecido por la legislación y políticas de aplicación.

Desde el año 2006, los portales y sitios web de las administraciones públicas, deben ser accesibles por Ley.



METODOLOGÍA

Estudio genérico. TIC's municipales.

Se plantea un análisis genérico que muestre el escenario general de las TIC's del municipio con el objetivo de obtener una referencia su estado y condiciones de accesibilidad.

Los entornos a considerar son:

- **Análisis del nivel de accesibilidad a la información; página web municipal.**
- **Análisis de la accesibilidad a otros sistemas de información y comunicación.**
- **Condiciones de accesibilidad en equipos y programas informáticos municipales.**

Nivel de accesibilidad. Página web municipal.

Proceso de evaluación de accesibilidad:

Revisión manual de la página modelo.

Análisis de conformidad con las pautas WCAG de la WAI.

Contenido: información presente en la página Web.

El Portal Corporativo www.laspalmasgc.es tiene por objeto facilitar a los ciudadanos y al público en general, el conocimiento de las actividades que desarrolla este Ayuntamiento, información sobre la ciudad, así como de la legislación que le afecta. Además sirve como medio de interacción del Ayuntamiento con sus ciudadanos.

Información, noticias y eventos a realizar en el municipio, organizados o promovidos por el Ayuntamiento. Agenda de eventos y documentación de diferentes áreas municipales. Posibilidad de realización de trámites administrativos simples, pago de impuestos y solicitud de certificados.

La información se presenta combinada, en su página de inicio, pudiendo accederse a distintos temas a través de pestañas.

Texto. La página web permite la modificación del tamaño fuente de texto, adaptándose a las recomendaciones oficiales del W3C

Imágenes. La página web no permite la modificación del formato de imágenes. Aparece cierto desorden en la presentación de la información, por combinar diferentes formatos, tipografías y diseños gráficos. En todo caso el contraste entre colores (normalmente de fondo y texto) son los adecuados para su legibilidad (s/Colour Contrast Analyser), adaptándose a las recomendaciones oficiales del W3C

Reproductores multimedia. La página web carece de sistemas de reproducción multimedia y de ayudas a la comunicación para diversidad auditiva o visual; por tanto, en este aspecto la web municipal no se adecua a las recomendaciones oficiales del W3C

Existe la posibilidad de utilización de software, como JAWS (Job Access With Speech), lector de pantalla para invidentes o personas con visión reducida. Su finalidad es hacer que ordenadores personales sean más accesibles para personas con alguna minusvalía relacionada con la visión.

Según se indica en la propia página web; sus páginas están validadas siguiendo las especificaciones y recomendaciones oficiales del W3C.



Nivel de accesibilidad de otros sistemas de información y comunicación.

Ubicados en edificaciones de propiedad municipal y uso público.

Ubicados en entornos urbanos.

Cajeros, telefonía.... Hardware y software

En este sentido indicar que en los entornos edificados municipales no existen elementos de información o comunicación adaptados.

A su vez, tampoco en los entornos urbanos existen elementos de este tipo.

En general, la comunicación o prestación de informacional al usuario se realiza de manera personal no adaptada.

Accesibilidad en equipos y programas informáticos municipales.

No se ha podido analizar este aspecto, en relación con el uso del personal propio del Ayuntamiento. En todo caso, se considera que corresponde al mismo posibilitar la utilización a sus trabajadores de los medios necesarios para el uso de los sistemas de información y comunicación.

Respecto a los servicios TIC's destinados a los usuarios de los diferentes servicios y entornos municipales, no se han detectado sistemas de comunicación e información accesibles.

Aspectos a considerar.

Tecnología asistiva; lectores de pantalla, teclados alternativos, intercambiadores, software de escaneo...

Conocimiento de usuarios, experiencias y estrategias de adaptación para la utilización de la Web

Conclusiones:

La página web municipal valida diferentes aspectos de las especificaciones y recomendaciones oficiales del W3C.

En todo caso, otros procedimientos presentan carencias, destacando cierto desorden en la presentación de la información, que combina diferentes formatos, tipografías y gráficos, la falta de documentos y sistemas multimedia, que permitan un adecuado uso del sitio, así como otras posibles ayudas a la comunicación, auditiva o visual.

El portal no considera la totalidad de las recomendaciones W3C, elaboradas por el grupo de trabajo WAI y descritas en los documentos WCAG (Web Content Accessibility Guidelines), a fecha de hoy estimados como estándares internacionales de accesibilidad en webs.

A su vez, no se han considerado diversos criterios y protocolos necesarios para que la navegación sea sencilla e intuitiva, por medio de los estándares XHTML , CSS y WAI-AAA.

Parece necesaria la mejora de la estructura del sitio, así como facilitar los aspectos indicados respecto a la accesibilidad, en este portal municipal.

Recomendaciones:

Adecuación de la presentación de la información, homogeneización de formatos, tipografías y gráficos.

Presencia de documentos y sistemas multimedia, que permitan un adecuado uso del sitio, así como otras posibles ayudas a la comunicación, auditiva o visual.

Consideración y puesta en marcha de las recomendaciones W3C, descritas en los documentos WCAG

Consideración de protocolos necesarios para la navegación cumpliendo con los estándares XHTML , CSS y WAI-AAA.

Todo ello con el objeto de permitir un acceso universal a los contenidos que se publican en la web, de forma que se obtenga una completa integración de todos los usuarios independientemente de cuales sean sus capacidades.

En el caso que nos ocupa, una web que por ley tiene que ser accesible, conseguir su accesibilidad, mejorando su usabilidad y calidad.

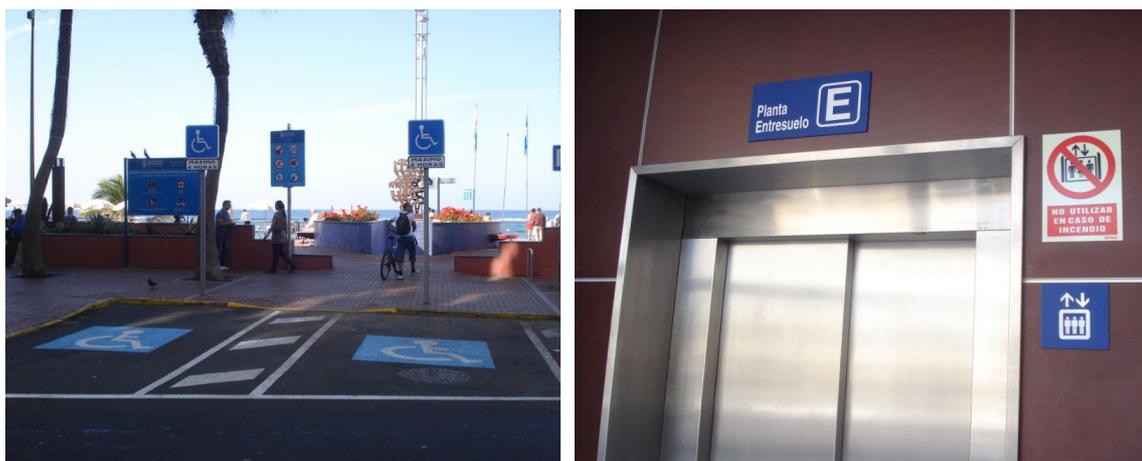
En otro sentido, sería conveniente la creación de un sitio web, vinculado a la página principal, o con acceso desde la misma, que contenga información específica sobre accesibilidad; recogiendo la información municipal referente a este hecho. Un lugar que centralice todos los aspectos relacionados y sea utilizable como enlace entre los usuarios de estos servicios y la administración municipal; como interface para sugerencias, opiniones u otras consideraciones.

3.2.1.5. COMUNICACIÓN SENSORIAL.

La comunicación sensorial es un factor transversal que afecta a todos los entornos analizados. En diferentes apartados del presente documento se ha tratado de una forma general la comunicación, puesto que se considera un aspecto básico de la accesibilidad, formando parte de las condiciones de accesibilidad en los entornos edificados, urbanos y el transporte.

A continuación se indican, de manera genérica los aspectos más significativos de la comunicación en sus diferentes entornos (edificatorio, urbano y transporte).

Accesibilidad a la información y comunicación:



ELEMENTOS GENERALES

- Franjas táctiles
- Semáforos sonoros
- Franjas-guía
- Contraste cromático
- Señales de orientación
- Altorrelieve
- Rotulación
- Teléfonos

ELEMENTOS URBANOS

- Señalización
- Obras
- Terrazas
- Paneles informativos

ELEMENTOS EN EDIFICACION

- Señalización
- Sistemas de alarma

TRANSPORTE

- Marquesinas
- Vehículos

ATENCIÓN PERSONAL

- Puntos de información
- Adaptación de textos
- Subtitulación

Conclusiones:

Como se ha indicado en los apartados anteriores de este documento, las intervenciones relacionadas con la mejora de la accesibilidad se han centrado en la supresión de las barreras físicas y arquitectónicas, y aunque la legislación establece criterios de intervención en los diferentes entornos que competen a la accesibilidad, la comunicación, ya sea a través de señalizaciones varias, pictogramas u otros medios, no ha tenido la misma consideración como factor fundamental de la accesibilidad, sino que ha sido dejada, sin tener en consideración la exigencia de cumplimiento de la normativa vigente.

Por tanto, existe una insuficiencia significativa en este sentido.

Falta de información y señalización adaptada en los centros y edificaciones analizados.

Carencia de información y señalización en los entornos urbanos.

Insuficiente información adaptada en el sitio web municipal, incumplimiento de protocolos de accesibilidad de información y comunicación.

A su vez, no existe ninguna entidad que centralice la información, que unifique los criterios y procedimientos a la hora de intervenir en estos aspectos.

Recomendaciones:

A partir del análisis realizado, se definen algunas recomendaciones genéricas, necesarias para la correcta ejecución de cualquier actuación relacionada con la accesibilidad, en relación con la comunicación sensorial:

Integración de cualquier intervención en un futuro plan de actuación de accesibilidad.

Establecer una norma municipal, que defina los criterios generales de intervención relacionados con la comunicación sensorial; a partir de la unificación de criterios de actuación para, en el caso de nuevas intervenciones, o adecuación de entornos existentes, permita actuar de manera adecuada y unitaria.

Para futuras actuaciones, determinar las condiciones de señalización de los elementos de los diferentes entornos y servicios, como hecho de la misma relevancia que la supresión de barreras físicas o arquitectónicas; un entorno sin señalización dificulta la posibilidad de realizar un uso adaptado a personas con capacidades diferentes.

La señalización, visual, táctil, acústica, debe entenderse tan necesaria como cualquier otro tipo de intervención, y estar incluidas en cualquier actuación cuyo objeto sea la mejora de las condiciones de accesibilidad.

4. Documento in-formativo

Como elemento complementario a este documento se ha elaborado un folleto o cuaderno destinado a orientar y facilitar el acceso de toda la población al significado de la accesibilidad y el diseño universal. Un cuaderno dirigido a todas las edades, a todos los ciudadanos, más allá de sus capacidades.

“ACCESIBILIDAD. LAS PALMAS DE GRAN CANARIA”

“Hacer accesible la accesibilidad” ese es el objetivo con el que se ha planteado este cuaderno informativo. Destinado al público en general, con un lenguaje comprensible, de manera que pueda ser utilizado en cualquier ámbito social.

Este cuaderno pretende ofrecer una visión amplia de la accesibilidad, tradicionalmente vinculada a las personas con algún tipo de capacidad diferente, extendiendo su utilidad y sus cualidades a toda la ciudadanía, a todas las personas con sus circunstancias, necesidades e intereses diversos. Se trata por tanto de asociar la accesibilidad a valores como la igualdad de oportunidades, la integración y el respeto a la diversidad.

Se parte de una definición sencilla de accesibilidad: “la condición que permite que cualquier persona llegue, use y disfrute de todo tipo de entornos, medios o servicios”. A partir de este concepto se ha construido el hilo argumental del documento.

- En una primera cara, informativa, se exponen la definición de accesibilidad y algunos de los factores más relevantes a tener en cuenta en relación con este concepto.
- En la segunda cara, más visual, se plasman algunas de las ideas que sirven de eje en la propuesta, la ciudad accesible como ciudad de todos, confrontando modelos de entornos; la ciudad con barreras (físicas o sensoriales) frente a la ciudad accesible.

Un cuadernillo para interactuar: “donde un escalón una rampa”, es el juego planteado. A partir del pliegue y despliegue del papel, se trata de acercar a la señora el carro de la compra, al padre el cochecito del bebé, al niño la bicicleta, reconociendo las cualidades de una mejor accesibilidad en los entornos en que vivimos.

Se plantea como documento de inicio, a partir del cual poder realizar las adaptaciones que se estime oportunas, con diversas aplicaciones:

- Material divulgativo relacionado con la accesibilidad.
- Material pedagógico; unidades didácticas de modo que el alumnado pueda conocer las circunstancias y condiciones que genera la accesibilidad.
- Material para la presentación de eventos o jornadas.



5. Recomendaciones de futuro

La mejora de las condiciones de accesibilidad en todos los entornos y servicios parece necesaria en una sociedad que aspira a ser equitativa y solidaria. Las condiciones de funcionalidad de todas las personas se va modificando, no sólo en el caso de limitaciones derivadas de la discapacidad o longevidad, sino por las actividades o acontecimientos vitales; lesiones, embarazos, salidas con bebés, transporte de objetos, etc. Todas estas situaciones ponen a prueba la adaptabilidad de uso y el diseño de los entornos que utilizamos.

Por tanto, parece conveniente y necesario aplicar los parámetros de accesibilidad a todos los ámbitos de la sociedad, como valor orientado, no solamente a las personas con discapacidad, sino como mejora para un amplio colectivo de personas y como cualidad que afecta a la totalidad de la población que reside o visita la ciudad.

Partiendo de esta premisa, y de cara al futuro, se establecen una serie de recomendaciones a considerar en el desarrollo de políticas municipales en trabajos futuros, como base para la optimización de los mismos:

La accesibilidad como eje transversal.

Se debe valorar y reconocer que todas las acciones cuyo fin sea mejorar las condiciones de la accesibilidad, no sólo se debe vincular a la necesidad de un cumplimiento legislativo o normativo, sino que su aplicación redundan en un beneficio general, para la totalidad de la sociedad.

El fomento de la accesibilidad ha de formalizarse a través de medidas concretas programadas a tal fin por los distintos niveles de la Administración.

PMIA (Plan Municipal Integral de Accesibilidad).

La accesibilidad en los productos, entornos edificados o urbanizados, medios de transporte, TIC's, etc. requiere disponer de una legislación adecuada, pero también otros instrumentos y de acciones que exigen formación, concienciación, planificación, desarrollo...

Para ello es necesaria la redacción de un plan que defina todos los objetivos dentro de una estrategia común; la planificación municipal y normativa que patrocinen y velen por la presencia y aplicación de los criterios de accesibilidad.

La redacción de un Plan de Accesibilidad debe permitir un conocimiento exhaustivo del estado actual de las condiciones de accesibilidad en la ciudad y el municipio. A partir de un diagnóstico programar y planificar las estrategias, técnica y económica, de forma que cualquier actuación sea viable, homogeneizando los resultados a partir del establecimiento de criterios técnicos predeterminados y adaptados a las condiciones de cada entorno, y después del establecimiento de prioridades de actuación.

Un Plan, como referencia básica e instrumento de trabajo de los servicios municipales encargados de acometer o conceder licencias.

Implantación de un Sistema de Gestión de Accesibilidad.

A nivel municipal, en diferentes entornos, edificado, urbano, transportes públicos; un Sistema de Gestión de la Accesibilidad, que contemple los procedimientos y actuaciones necesarias para adecuar los servicios y recursos municipales a las condiciones establecidas en la legislación, valorando instalaciones, satisfacción de las necesidades de los usuarios, la mejora de servicios, y la gestión de recursos .

Renovar la imagen de la accesibilidad.

Favorecer la accesibilidad a todos los espacios, bienes y servicios es un objetivo global que se debe incorporar en las políticas públicas, y también en los comportamientos privados. La accesibilidad es un derecho, pero también un factor de calidad, sostenibilidad, e incluso de rentabilidad, en la medida en que aumenta el número de usuarios potenciales de los servicios.

Vincular los valores de la accesibilidad a la mejora de la calidad de vida de diversos grupos ciudadanos, pero además, como hecho significativo para la mejora de la imagen de la ciudad, y de su calidad, hacia los ciudadanos y los visitantes, desvinculándolo de su visión únicamente vinculada a personas con discapacidad.

Para modificar la imagen de la accesibilidad es necesario potenciar la participación de la sociedad, con la intención de asumir la accesibilidad como eje de la política municipal. Implicar a la sociedad en el diseño de una ciudad para todos a través de la representación asociativa y/o la participación ciudadana.

Visibilidad de la accesibilidad.

Para modificar la imagen de la accesibilidad, y para generalizar los trabajos y servicios relacionados con la misma, es necesario un cambio de mentalidad, el cual debe ser resultado de políticas activas y compromisos concretos.

Las consecuencias de nuestra creciente diversidad funcional (envejecimiento, discapacidad, consecuencias de accidentes...) deben proyectarse en muchos ámbitos, más allá del marco social en que se han desarrollado.

La formación de profesionales de las empresas y entidades públicas en la importancia de la accesibilidad en la mejora de la calidad de vida, a través de cursos o talleres de formación, o acciones de sensibilización.

Talleres participativos.

Campañas de concienciación e información sobre accesibilidad.

Publicación de documentación relacionada con la accesibilidad.

Preparación y publicación de documentos que permitan abastecer a la sociedad de conocimientos y estrategias que posibiliten el conocimiento y aplicación de protocolos convenientes para garantizar el trato adecuado de a accesibilidad.

Manuales de entornos accesibles.

Referidos a los distintos entornos; natural, edificado, urbano, tecnológico.

Manuales de buenas prácticas en temas específicos.

Manual de RSE y accesibilidad.

Que promuevan herramientas para que la administración, y las empresas valoren la calidad de sus actuaciones en materia de RSE y accesibilidad.

Promover la normalización.

Toda persona puede y debe contribuir al progreso social, por ello, que las personas con discapacidad accedan en igualdad de condiciones a la educación, al empleo, la cultura y el ocio es el primer paso para crear una sociedad plural e igualitaria.

En este sentido, conviene plantear la normalización del lenguaje. En el tratamiento de la accesibilidad y su vinculación con las personas con capacidad diferente. Promover la normalización del lenguaje, de los términos utilizados para referirse a las personas y medios y también a los elementos o entornos accesibles y al tema en común.

Accesibilidad en la página web del Ayuntamiento.

Dotar a la página web, como elemento de acceso a la información generada por el municipio, de las condiciones necesarias para su uso para personas con diferente capacidad, a partir de los protocolos normalizados establecidos para este fin.

Todo ello con el objeto de permitir un acceso universal a los contenidos que se publican en este sitio, haciendo posible una completa integración de todos los usuarios, independientemente de cuales sean sus capacidades.

Creación de un vínculo de accesibilidad en la página web del Ayuntamiento.

Creación de un ámbito de información, en relación con la accesibilidad; ayudas, noticias, inserción laboral o vivienda, en el entorno web del Ayuntamiento, una vez que se adecuen sus condiciones de accesibilidad.

Creación de un “buzón de accesibilidad”, dentro de este contexto, un lugar para demandas, denuncias, sugerencias o aportaciones entorno a este contenido.

Mejora y adecuación de los sistemas de comunicación.

La utilización de las nuevas tecnologías como un instrumento de mejora e integración de las condiciones de uso para las personas con discapacidad, por medio del fomento de medidas que mejoren la comunicación sensorial, apoyados en planes y proyectos de info-accesibilidad (PMIA)

Potenciar el uso de las nuevas tecnologías como elemento favorecedor de la accesibilidad en todos los ámbitos.

Turismo accesible

Vincular los valores de la accesibilidad a la mejora de la calidad de vida de diversos grupos ciudadanos, pero además, como hecho significativo para la mejora de la imagen de la ciudad, y de su calidad, también hacia el turista, el visitante, de diversa funcionalidad; ser un destino turístico accesible.

El turismo y el ocio son actividades que constituyen un derecho para las personas, tener en cuenta este hecho y sumarlo a la oportunidad de negocio que supone el poder ampliar cuota de mercado considerando a las personas con movilidad reducida y a sus acompañantes, a la vez que se obtiene mayor nivel de satisfacción entre todos los clientes.

Colaboración con otras instituciones y entidades.

Potenciar la relación con otras administraciones e incentivar la adecuación y mejora de sus recursos dentro del municipio. Implicar a otras administraciones, y también a las entidades privadas en el proyecto de una ciudad accesible.

En este sentido, sería conveniente promover la adecuación (revisión) de normativa Autonómica vigente.

Se considera que el 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, se encuentra, en algunos aspectos, obsoleto, en catorce años las cuestiones relacionadas con la tecnología como algunos aspectos normativos se han apreciado, o no aplicables, o desfasados desde el punto de vista tecnológico.

Parece conveniente promover desde la administración local, la revisión de este documento normativo, de manera que se adecua a la posterior legislación de otro rango, que hayan aparecido desde el momento de su redacción.

En todo caso, sería beneficioso disponer de un cuerpo conceptual de accesibilidad, de criterios unificados, de consenso suficiente para que todos hablemos de lo mismo, al tiempo que entendemos que se trata de un proceso dinámico.

Exigencia del cumplimiento normativo.

Mientras se adecuan o modifican las normas vigentes, se debe poner énfasis en el cumplimiento normativo de la legislación vigente. Hasta la fecha se consideran, habitualmente, los aspectos relacionados con la supresión de barreras físicas y arquitectónicas, pero no se exige de igual manera el cumplimiento de otros aspectos relacionados con la accesibilidad; señalización, información, aprehensión, de manera que las edificaciones, los entornos urbanos, los medios de transporte o las TIC's redefinen sin un cumplimiento de la norma de aplicación.

Promover la creación de una guía de recursos accesibles (privados)

Promover por parte del Ayuntamiento, en convenio o acuerdo con asociaciones comerciales u otras entidades de carácter privado, la creación de una guía que incluya los establecimientos privados, de acceso público (comercio, ocio, hostelería) que cumplan las condiciones de accesibilidad, de manera que permita conocer dichos establecimientos a sus posibles usuarios, mejorando la información al respecto y fomentando la adaptación de estos y otros establecimientos para conseguir su presencia en dicha guía

A su vez, existe la posibilidad de vincular este documento con una Guía de turismo accesible, que relaciones turismo, comercio y ocio, con accesibilidad.

Seguimiento del Convenio de Colaboración Imserso / Fundación ONCE (2.012)

Seguimiento, y en lo posible, adhesión, por parte del Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria, al convenio Imserso/Fundación ONCE, con el objeto abordar temas relativos a la accesibilidad, tales como el PMI, o proyectos de accesibilidad, a través de la obtención de fondos de dichas entidades.

Preparación de documentos propositivos con el fin de presentar ante dicho convenio en el momento de su convocatoria.

Promoción de eventos.

Por último, tras las recomendaciones propuestas, parecería adecuada la promoción y realización de algún evento; congreso, o jornadas; a nivel nacional o internacional, en relación con la accesibilidad.