



## Plan Estratégico de Accesibilidad e Inclusión. Fase I

Ayuntamiento de Getafe

La Ciudad Accesible



## Plan Estratégico de Accesibilidad e Inclusión

Getafe se adelanta a las necesidades de su ciudadanía con la redacción de este documento que pretende ser un instrumento de planificación que establece lineamientos para la participación, colaboración y compromiso de los actores públicos y privados, para alcanzar las metas de calidad deseadas en accesibilidad e inclusión en el municipio.

**Promotor:** Ayuntamiento de Getafe

**Redactor:** La Ciudad Accesible

**Director del trabajo:** Antonio Tejada Cruz,

**Equipo técnico:**

Charo Pérez Oramas, arquitecta

Ana B. Herruzo García, arquitecta

Lucía Valero Martín, arquitecta

**Getafe 2.017**



**La Ciudad Accesible**  
Accesibilidad Universal, Usabilidad y Diseño para Todos

1. El porqué de un plan estratégico de accesibilidad e inclusión

2. Marco normativo

3. Fases para la elaboración del plan estratégico de accesibilidad e inclusión

4. Estudio y diagnóstico de la situación actual

4.1. Evolución de Getafe en el siglo XX

4.2. Getafe por barrios

4.3. Accesibilidad e inclusión

4.4. Análisis de población

4.5. Ámbitos de actuación

5. Objetivos y estrategias

5.1. Generales

5.2. Específicos

6. Planificación



Plan Estratégico de  
Accesibilidad e Inclusión  
GETAFE





## 1. EL PORQUÉ DE UN PLAN ESTRATÉGICO DE ACCESIBILIDAD





# 1. El porqué de un Plan Estratégico de Accesibilidad.

Un Plan Estratégico de Accesibilidad es un instrumento estratégico, generado a través de un proceso ordenado, dinámico y flexible de reflexión participativa, que pretende definir el futuro de una ciudad destacando, al mismo tiempo, sus singularidades, centrándonos en la accesibilidad universal, la inclusión y la igualdad de oportunidades. Se lleva a cabo con la colaboración y el consenso de todos los agentes sociales y económicos, públicos y privados, relacionados con este ámbito, necesarios para poner en marcha una estrategia de largo recorrido.

Exige una actualización periódica, se materializa en un documento estratégico y es una base necesaria para desarrollar la ciudad en convergencia con otros planes (Planes de Actuación Municipales de la Legislatura, Planes de Ordenación Urbana, Presupuestos Municipales, etc,...)

Uno de sus fines principales es acercar los ciudadanos a su ciudad, a sus representantes y a la realidad de la accesibilidad universal, se trata de generar un proceso de transformación profunda de la ciudad orientado a mejorar la calidad de vida de sus ciudadanos a través de la implementación de la accesibilidad universal.

Las ciudades son un motor importante en el desarrollo socioeconómico territorial y tienen el reto de seguir creando riqueza para mantener y mejorar la calidad de vida de los ciudadanos, adaptándose a la realidad de la población y a los cambios que han ido surgiendo en la geografía humana de la ciudad. Además, el gobierno local

es responsable de consolidar una democracia participativa que fortalezca la vida en comunidad y que implique un debate permanente sobre el modelo de ciudad y los problemas de convivencia.

Es fundamental que el propio proceso participativo aporte un valor añadido al concepto actual de desarrollo de ciudad accesible. Para ello se pueden considerar cuatro elementos importantes en un Plan Estratégico de Accesibilidad:

## 1.-ESTRUCTURA FUNCIONAL PARTICIPATIVA:

Selección amplia, representativa y adecuada de los agentes sociales que se comprometen y aportan su impulso transformador en una dirección común.

## 2.-DINÁMICA DE TRABAJO SISTEMÁTICA:

Metodología clara y con rigor técnico, con cumplimiento de plazos y aportaciones de alto nivel. Apoyo e integración tecnológica adecuada.

## 3.-PROPUESTAS ESTRATÉGICAS VIABLES Y DE VALOR:

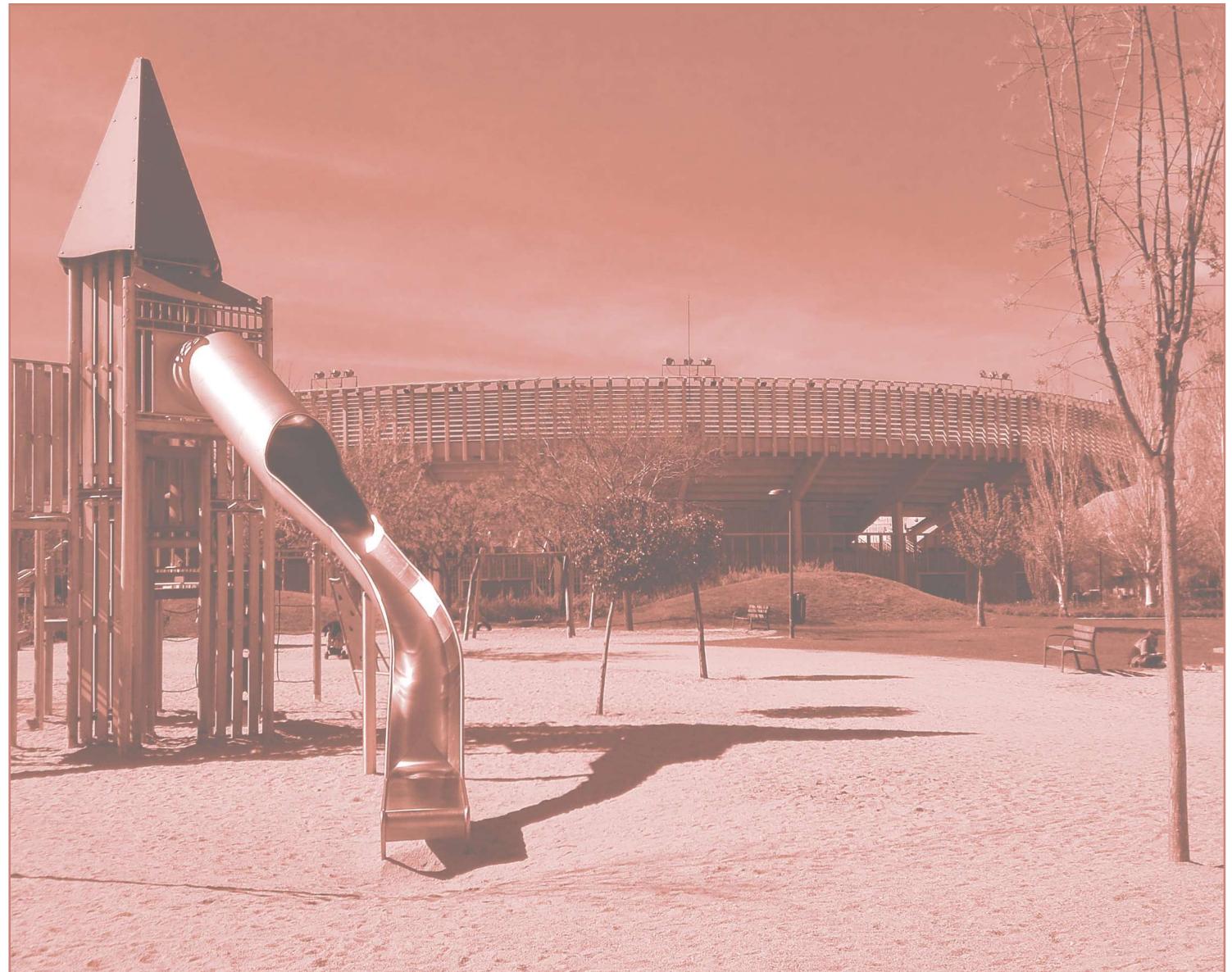
Visión de futuro y estrategias novedosas, viables, prioritarias, consensuadas, eficaces y flexibles para conseguirla. Identificación de escenarios posibles y de aplicación.

## 4.-SEGUIMIENTO PERIÓDICO DE AVANCES Y AJUSTES:

Sistema de seguimiento útil, sencillo y entendible para la sociedad. Plan de información al ciudadano.



Plan Estratégico de  
Accesibilidad e Inclusión  
GETAFE





## 2. MARCO NORMATIVO



Plan Estratégico de  
Accesibilidad e Inclusión  
GETAFE

## Ámbito internacional

- **La Declaración Universal de Derechos Humanos, adoptada por la Asamblea General de Naciones Unidas en 1948**, estableció el punto de inflexión en la promoción de la accesibilidad haciendo referencia al derecho a la igualdad de todas las personas en su artículo 27.1.: "Toda persona tiene todos los derechos y libertades proclamados en esta Declaración, sin distinción alguna de raza, color, sexo, idioma, religión, opinión política o de cualquier otra índole, origen nacional o social, posición económica, nacimiento o cualquier otra condición".

- **La Convención de la ONU sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad, de 13 de diciembre de 2.006**, en su artículo 9 que indica que: "A fin de que las personas con discapacidad puedan vivir en forma independiente y participar plenamente en todos los aspectos de la vida, los Estados Partes adoptarán medidas pertinentes para asegurar el acceso de las personas con discapacidad, en igualdad de condiciones con las demás, al entorno físico, el transporte, la información y las comunicaciones, incluidos los sistemas y las tecnologías de la información y las comunicaciones, y a otros servicios e instalaciones abiertos al público o de uso público, tanto en zonas urbanas como rurales".

## 2. Marco normativo.

El propósito de la Convención es promover, proteger y asegurar el goce pleno y en condiciones de igualdad de todos los derechos humanos y libertades fundamentales por todas las personas con discapacidad, y promover el respeto de su dignidad inherente. Las personas con discapacidad incluyen a aquellas que tengan deficiencias físicas, mentales, intelectuales o sensoriales a largo plazo que, al interactuar con diversas barreras, puedan impedir su participación plena y efectiva en la sociedad, en igualdad de condiciones con las demás.

## Ámbito nacional

- En la **Constitución Española** se recogen todos los aspectos relativos a los derechos de las personas, de todo su articulado, conviene destacar el siguiente:

· **Artículo 9.2.:** "Corresponde a los poderes públicos promover las condiciones para que la libertad y la igualdad del individuo y de los grupos en que se integra sean reales y efectivas; remover los obstáculos que impidan o dificulten su plenitud y facilitar la participación de todos los ciudadanos en la vida política, económica, cultural y social".

· **Artículo 49:** "Los poderes públicos realizarán una política de previsión, tratamiento, rehabilitación e integración de los disminuidos físicos, sensoriales y psíquicos a los que prestarán la atención especializada que requieran y los



ampararán especialmente para el disfrute de los derechos que este Título otorga a todos los ciudadanos”.

**- El Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social** deroga cuantas disposiciones de igual o inferior rango se opongan a lo dispuesto en el texto refundido y en particular porque se han integrado en este texto:

- **La Ley 13/1982**, de 7 de abril, de integración social de las personas con discapacidad.
- **La Ley 51/2003**, de 2 de diciembre, de igualdad de oportunidades, no discriminación y accesibilidad universal de las personas con discapacidad.
- **La Ley 49/2007**, de 2 de diciembre, por la que se establece el régimen de infracciones y sanciones en materia de igualdad de oportunidades, no discriminación y accesibilidad universal de las personas con discapacidad.

Esta norma se dictó en aplicación de lo previsto en la disposición adicional segunda de la Ley 26/2011, de adaptación normativa a la ‘Convención Internacional sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad’.

Esta ley supuso la consolidación de un modelo de intervención en el que la supresión de barreras deja de ser el centro de las políticas a favor de la accesibilidad y se convierte en sólo una parte de una política más amplia, a favor de la integración y no discriminación de las personas con discapacidad. Su finalidad es refundir en una sola ley la normativa dispersa existente sobre los derechos de las personas con discapacidad adoptando la estructura y el contenido a la Convención Internacional de la ONU sobre los derechos de las personas con discapacidad.

Los objetivos de esta ley son principalmente dos:

- a) Garantizar el derecho a la igualdad de oportunidades y de trato, así como el ejercicio real y efectivo de derechos por parte de las personas con discapacidad en igualdad de condiciones respecto del resto de ciudadanos y ciudadanas, a través de la promoción de la autonomía personal, de la accesibilidad universal, del acceso al empleo, de la inclusión en la comunidad y la vida independiente y de la erradicación de toda forma de discriminación, conforme a los artículos 9.2, 10, 14 y 49 de la Constitución Española y a la Convención Internacional sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad y los tratados y acuerdos internacionales ratificados por España.



Plan Estratégico de  
Accesibilidad e Inclusión  
GETAFE

b) Establecer el régimen de infracciones y sanciones que garantizan las condiciones básicas en materia de igualdad de oportunidades, no discriminación y accesibilidad universal de las personas con discapacidad.

Los principios básicos de esta ley son:

- El respeto de la dignidad inherente, la autonomía individual, incluida la libertad de tomar las propias decisiones, y la independencia de las personas.
- La vida independiente.
- La no discriminación.
- El respeto por la diferencia y la aceptación de las personas con discapacidad como parte de la diversidad y la condición humana.
- La igualdad de oportunidades.
- La igualdad entre mujeres y hombres.
- La normalización.
- La accesibilidad universal.
- Diseño universal o diseño para todas las personas.
- La participación e inclusión plenas y efectivas en la sociedad.
- El diálogo civil.
- El respeto al desarrollo de la personalidad de las personas con discapacidad, y, en especial, de las niñas y los niños con discapacidad y, su derecho a preservar su identidad.
- La transversalidad de las políticas en materia de discapacidad.

- **El Real Decreto 366/2007, de 16 de marzo**, por el que se establecen las condiciones de accesibilidad y no discriminación de las personas con discapacidad en sus relaciones con la Administración General del Estado regula las condiciones de accesibilidad y no discriminación que, respecto de las personas con discapacidad, deben presentar las Oficinas de Atención al Ciudadano, impresos y cualquier otro medio que la Administración General del Estado dedica específicamente y en el ámbito de sus competencias a las relaciones con los ciudadanos.

- En el año 2010 se publica el **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 a las personas con discapacidad. Con esta modificación, el requisito básico Seguridad de utilización (SU) pasa a denominarse 'DB-SUA Seguridad de Utilización y Accesibilidad'.

Este Real Decreto, que deroga el Decreto 556/1989 y la Orden del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo de 1980, incorpora las condiciones de accesibilidad y no discriminación de las personas con discapacidad para el acceso y la utilización de los edificios, aunque no lo hace de forma completa.

Este Documento Básico (DB) tiene por objeto establecer reglas y procedimientos que permiten cumplir las exigencias básicas de seguridad de utilización y accesibilidad. Las secciones de este DB se corresponden con las exigencias básicas



SUA 1 a SUA 9. La correcta aplicación de cada Sección supone el cumplimiento de la exigencia básica correspondiente. La correcta aplicación del conjunto del DB supone que se satisface el requisito básico "Seguridad de utilización y accesibilidad".

El ámbito de aplicación de este DB son las obras de edificación. Por ello, los elementos del entorno del edificio a los que les son aplicables sus condiciones son aquellos que formen parte del proyecto de edificación, considerando comprendidas en la edificación sus instalaciones fijas y el equipamiento propio, así como los elementos de urbanización que permanezcan adscritos al edificio.

- En el año 2013 también se promulgó la **Ley 8/2013, de 26 de junio**, de rehabilitación, regeneración y renovación urbanas esta ley con el objetivo de regular las condiciones básicas que garanticen un desarrollo sostenible, competitivo y eficiente del medio urbano, mediante el impulso y el fomento de las actuaciones que conduzcan a la rehabilitación de los edificios y a la regeneración y renovación de los tejidos urbanos existentes, cuando sean necesarias para asegurar a los ciudadanos una adecuada calidad de vida y la efectividad de su derecho a disfrutar de una vivienda digna y adecuada. Por tanto, los objetivos de la ley se pueden resumir en los siguientes:

- Potenciar la rehabilitación edificatoria y la regeneración y renovación urbanas, eliminando trabas existentes y creando mecanismos específicos que la hagan viable y posible.

- Ofrecer un marco normativo adecuado para permitir la reconversión y reactivación del sector de la construcción, encontrando nuevos ámbitos de actuación, en concreto, en la rehabilitación edificatoria y en la regeneración y renovación urbanas.
- Fomentar la calidad, la sostenibilidad y la competitividad, tanto en la edificación, como en el suelo, acercando nuestro marco normativo al marco europeo, sobre todo en relación con los objetivos de eficiencia, ahorro energético y lucha contra la pobreza energética.

En materia de accesibilidad, esta Ley modifica a la citada Ley 49/1960, sobre Propiedad Horizontal (LPH) y contiene toda la información precisa para orientar a los vecinos que tienen su vivienda en inmuebles acogidos a la Ley de Propiedad Horizontal y que pretenden mejorar la accesibilidad del edificio. Además, regula las normas sobre el Informe de Evaluación de los Edificios (IEE) en los que se deben tener en cuenta los diferentes requisitos de accesibilidad, para que supere dicha inspección de forma favorable.

- En el año 2007, se publicó el **Real Decreto 505/2007** por el que se aprobaron las condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación de las personas con discapacidad para el acceso y utilización de los espacios públicos urbanizados y edificaciones.



Con este Real Decreto se regula por primera vez en una norma de rango estatal dichas condiciones, pues hasta entonces sólo las Comunidades Autónomas habían desarrollado una normativa específica relativa al diseño de los entornos urbanos.

Este Real Decreto se desarrolló en el año 2010 con la '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' cumpliendo así con el contenido de la disposición final cuarta del Real Decreto 505/2007 que demandaba la elaboración de un documento técnico de las condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los espacios públicos urbanizados.

El ámbito de aplicación de este documento está constituido por todos los espacios públicos urbanizados y los elementos que lo componen situados en el territorio del Estado español. Las condiciones de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de espacios públicos urbanizados que contiene la Orden se aplican a las áreas de uso peatonal, áreas de estancia, elementos urbanos e itinerarios peatonales comprendidos en espacios públicos urbanizados.

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.

- **El 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 determina las condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para su utilización por las personas con discapacidad para los modos de transporte ferroviario, marítimo, aéreo, por carretera, en autobús urbano y suburbano, ferrocarril metropolitano, taxi y servicios de transporte especial, fijando también su calendario de implantación, en el marco de lo establecido por la disposición final octava de la Ley 51/2003, de 2 de diciembre.

- **Las Normas UNE** no son de obligado cumplimiento pero si son muy recomendables, ya que establecen requisitos muy básicos de accesibilidad en el entorno urbano y edificado que ayudan a comprender su aplicación. Por un lado, la norma 'UNE 170001-1:2007. Accesibilidad universal. Parte 1: Criterios DALCO para facilitar la accesibilidad al entorno' recoge los requisitos DALCO como criterio para implantar y/o reconocer la accesibilidad en cualquier entorno:

- Deambulación. Se establecen los requisitos para la acción de desplazarse de un sitio a otro: espacios de maniobra, pavimentos, iluminación, zonas de circulación, cambios de plano, etc.



- Aprehensión. Se establecen los requisitos para la acción de coger o asir alguna cosa: alcances, elementos de accionamiento y agarre, herramientas para el transporte de productos u objetos, etc.
- Localización. Se establecen los requisitos para la acción de averiguar el lugar preciso en el que está algo o alguien.
- Comunicación. Se establecen los requisitos para la acción de intercambio de la información necesaria para el desarrollo de una actividad: comunicación personal (atención al cliente, lengua de signos, etc.) comunicación unidireccional (pantallas táctiles, teclados, avisos sonoros, etc.), comunicación no interactiva (señales acústicas o luminosas, en papel).

Por otro lado, conviene destacar las siguientes normas que afectan al ámbito de la Edificación:

- **UNE 41524:2010.** Accesibilidad en la edificación. Reglas generales de diseño de los espacios y elementos que forman el edificio. Relación, dotación y uso.
- **UNE-ISO 21542:2012.** Edificación. Accesibilidad del entorno construido.
- **UNE EN 81-70:** Reglas de seguridad para la construcción e instalación de ascensores. Parte 70: Accesibilidad a los ascensores de personas, incluyendo personas con discapacidad.
- **PNE-EN 81- 82.** Reglas de seguridad para la construcción e instalación de ascensores. Ascensores existentes. Parte 82: Reglas para la mejora de la accesibilidad de los ascensores existentes para personas, incluyendo personas con discapacidad.

#### Urbanismo:

- **UNE 41500 IN.** Accesibilidad en la edificación y el urbanismo. Criterios generales de diseño.
- **UNE 41510.** Accesibilidad en el urbanismo.
- **UNE 41512.** Accesibilidad en las playas y su entorno.

#### Ámbito autonómico

**Ley 8/1993, de 22 de junio,** de Promoción de la Accesibilidad y Supresión de Barreras Arquitectónicas. Boletín Oficial de la Comunidad de Madrid, 29 de junio de 1993, nº 152.

#### Desarrollos legislativos

Decreto 13/2007, de 15 de marzo, por el que se aprueba el Reglamento Técnico de Desarrollo en Materia de Promoción de la Accesibilidad y Supresión de Barreras Arquitectónicas. Boletín Oficial de la Comunidad de Madrid, 24 de abril de 2007, nº 96.

#### Régimen sancionador

Decreto 71/1999, de 20 de mayo, por el que se aprueba el Reglamento de Desarrollo del Régimen Sancionador en Materia de Promoción de la Accesibilidad y Supresión de Barreras Arquitectónicas.



## Ámbito local

### A) Urbanismo, edificación y mantenimiento

- Plan General de Ordenación Urbana de Getafe 2.002 (P.G.O.U.) y sus modificaciones
- Ordenanza municipal sobre conservación, rehabilitación y estado ruinoso de las edificaciones. Intranet, texto actualizado 03-08-13 y BOCM nº 183 de 02-08-12.
- Ordenanza municipal reguladora de las condiciones para la instalación de ascensores en edificaciones existentes de carácter residencial. Intranet, texto actualizado 20-06-13 y BOCM nº 25 de 31-01-05.
- Ordenanza municipal reguladora de las condiciones urbanísticas de instalación y funcionamiento de infraestructuras radioeléctricas. Intranet, texto actualizado 20-06-13 y BOCM nº 89 de 16-04-09.

### B) Área social

- Ordenanza municipal por la que se regula la tarjeta de estacionamiento de vehículos para personas con discapacidad con movilidad reducida. Intranet, texto actualizado 05-02-13 y BOCM nº 183 de 02-08-16.

- Reglamento orgánico de Participación Ciudadana y Descentralización del Ayuntamiento de Getafe. Intranet, texto actualizado 14-04-14 y BOCM de 18-10-07 y modificaciones posteriores.

- Ordenanza reguladora de los servicios y prestaciones dirigidos a garantizar la permanencia en el entorno social y familiar de las personas con limitaciones en su autonomía personal. Intranet, texto actualizado 16-11-15 y BOCM nº 40 de 16-02-13, 12-03-13 y 11-11-15.

- Reglamento para la concesión de prestaciones sociales de carácter económico. Intranet, texto actualizado 06-02-13 y BOCM nº 28 de 03-02-99.

### C) Medio ambiente, parques y jardines

- Ordenanza General para la protección del medio ambiente. Intranet municipal y BOCM de 30-06-04.

### D) Administración propiamente dicha del Ayuntamiento

- Ordenanza municipal reguladora de la Administración Electrónica del Ayuntamiento de Getafe. Acceso a Sede Electrónica. Intranet, texto actualizado 05-02-13 y BOCM nº 209 de 01-09-12 y Sede electrónica en Getafe.es

- Portal de Transparencia del Ayuntamiento de Getafe. Web municipal, según Ley 19/2013, de 9 de diciembre



## E) Otros servicios al ciudadano

- Ordenanza municipal reguladora de la instalación de quioscos en el término municipal de Getafe.
- Reglamento regulador del Servicio de alquiler de bicicletas públicas de Getafe.  
Intranet, texto actualizado 07-10-13 y BOCM nº 222 de 17-09-12.
- Ordenanza municipal reguladora de la venta ambulante o no sedentaria en el término municipal de Getafe. Intranet, texto actualizado 23-11-13 y BOCM nº 279 de 23-11-13
- Reglamento del Archivo Municipal de Getafe y sus anexos. Intranet, texto actualizado 13-11-13 y BOCM nº 18 de 22-01-88.

## F) Otras normativas municipales “Indirecta o colateralmente” relacionadas con la accesibilidad.

- Ordenanza reguladora de la intervención administrativa del Ayuntamiento de Getafe en materia de edificación y uso del suelo. Intranet, texto actualizado 15-04-14 y BOCM nº 84 de 09-04-14.
- Plan de Igualdad de Oportunidades entre mujeres y hombres de Getafe.  
Web municipal- Consejo Sectorial de la Mujer, 1989.
- RECURSOS HUMANOS, todos ellos en Intranet municipal:

- Acuerdo de Funcionarios del Ayuntamiento y sus Organismos Autónomos.
- Convenio Colectivo del Ayuntamiento de Getafe y sus Organismos Autónomos.
- Normativas y acuerdos reguladores en materias de personal del Ayuntamiento.
- Normativas sobre Prevención de Riesgos Laborales.
- Comisiones Paritarias Ayuntamiento/ Representantes Trabajadores.
- Plan de Formación 2017 – Acuerdo Regulador de los Planes de Formación, Resolución 14-10-13.
- Ordenanza municipal de Tráfico y Circulación del municipio de Getafe. Intranet municipal y BOCM nº 267 de 08-11-10 y modificaciones posteriores.
- Reglamento del Parque Infantil de Tráfico del Ayuntamiento de Getafe. Intranet municipal, texto actualizado 13-11-13 y BOCM nº 183 de 03-08-95.
- Ordenanza reguladora de la publicidad exterior mediante carteleras. Intranet municipal y BOCM de 08-07-86.
- Instrucción relativa a la incorporación de Cláusulas Sociales en los contratos celebrados por el Ayuntamiento de Getafe, sus Organismos Autónomos y Entidades del sector público municipal. Instrucción-documento interno emitido por la Oficina de la Junta de Gobierno el 02-02-17.
- Mapa de la Discapacidad de Getafe. Web municipal: Getafe.es.



Plan Estratégico de  
Accesibilidad e Inclusión  
GETAFE





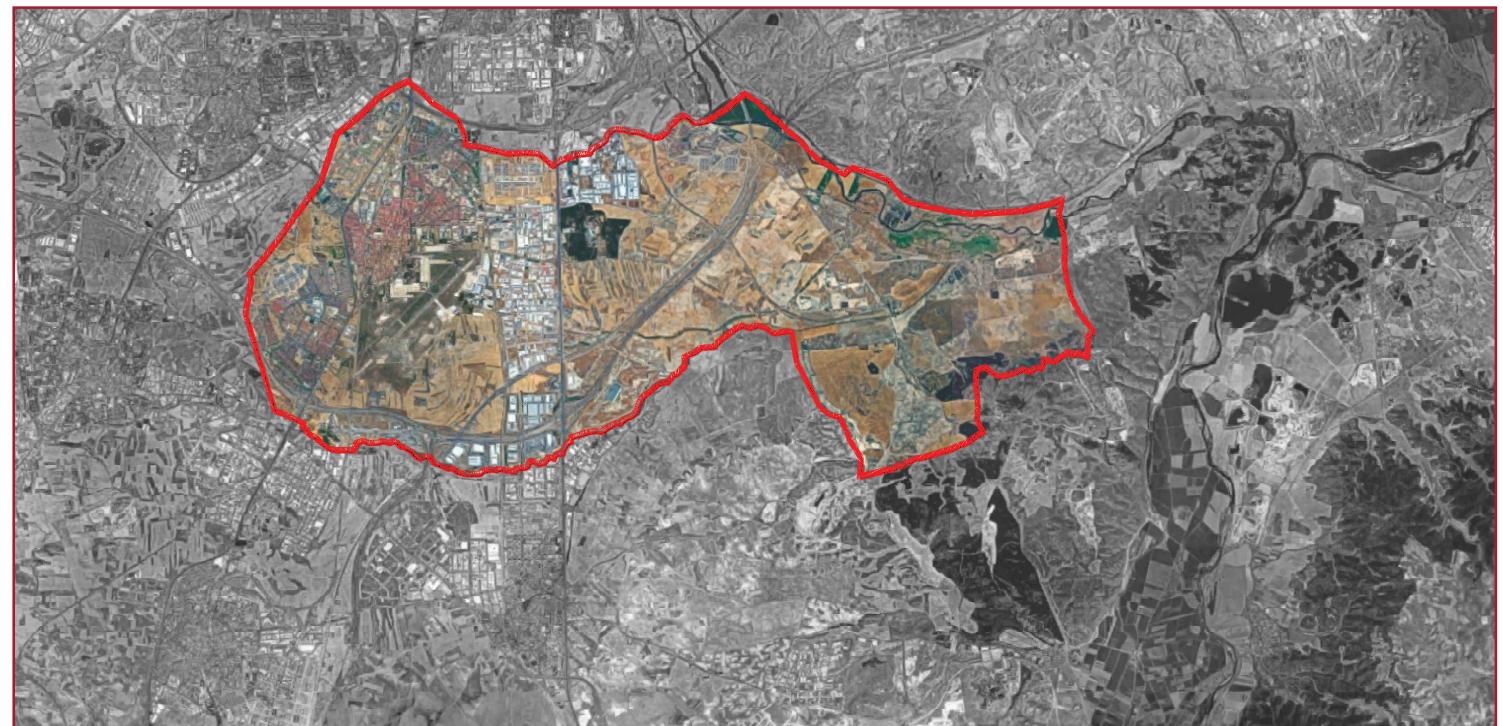
### 3. FASES PARA LA ELABORACIÓN DE UN PLAN ESTRATÉGICO DE ACCESIBILIDAD



### 3. Fases para la elaboración del plan estratégico de accesibilidad



Fuente: "www.codigopostal.org"



Fuente: "google.maps"



Un Plan Estratégico de Accesibilidad e Inclusión es un instrumento fundamental para la gestión municipal de la accesibilidad.

Tras más de 30 años de normativa sobre eliminación de barreras arquitectónicas y accesibilidad, nuestros municipios cuentan con más lugares accesibles y preparados para todas las personas de los que creemos.

La evolución del concepto de accesibilidad hacia un campo más amplio para entender que la accesibilidad es confort urbano, hace que este plan sea un instrumento ideal para poner en valor las virtudes del municipio, su espacio público y sus edificios municipales.

Este Plan plantea varias estrategias de actuación; por un lado se analizará el espacio público, su puesta en valor para las relaciones sociales que se dan en el municipio, se analizará el tráfico en la ciudad para dar soluciones que potencien la movilidad peatonal y la generación de itinerarios peatonales accesibles dentro del municipio, se estudiarán los edificios municipales para establecer estrategias de mejora y se realizará un estudio sobre las mejoras de accesibilidad en atención al público y en las web municipales.

Se trata de un plan que analiza, diagnostica y propone ideas para la transformación de la dimensión urbana y municipal y para mejorar de forma inmediata la accesibilidad a todos los niveles

favoreciendo igualdad de acceso a los servicios municipales para el mayor número de personas.

Este Plan tiene dos escalas diferenciadas, por un lado tiene un análisis global del municipio a gran escala, haciendo especial hincapié en los servicios prestados y en las políticas en materia de accesibilidad e inclusión, servicios generales de atención al público, web, comunicación y estrategias transversales. Este primer documento pretende generar una política estratégica dentro del ayuntamiento de modo que llegue a todos sus servicios. Se darán soluciones concretas que se puedan implementar de forma rápida y económica y se sentarán las bases para que, en una segunda fase encaminada al análisis en menor escala y dividido por barrios para generar acciones concretas, abordar una actuación más ambiciosa tendente a la accesibilidad universal del municipio.

En esta segunda fase se analizarán las características físicas y ambientales de las calles, avenidas y plazas de cada barrio para finalmente enunciar una serie de propuestas que van desde el ensanchamiento de aceras, hasta la plantación de árboles para general nuevas sombras, instalación de fuentes o mejora de la señalización para acceder a centralidades locales situadas en el interior de los barrios. Se trata de un plan de Confort Urbano, que unido a la primera fase de implementación de políticas de accesibilidad e inclusión en la estrategia municipal, se complementan de modo completo. En definitiva, se trata de lograr ciudades más sostenibles y saludables para todas las personas.



Plan Estratégico de  
Accesibilidad e Inclusión  
GETAFE



## METODOLOGÍA DE TRABAJO

Para un municipio como Getafe con una población en torno a 195.535 habitantes y con una superficie de término municipal de 78,83 km<sup>2</sup>, se debe plantear un estudio inicial de zonificación de barrios o entornos de interés y realizar dos fases de trabajo diferenciadas, de modo que por un lado se solucionen los problemas de accesibilidad en diferentes núcleos y centralidades, es decir por barrios, y paralelamente a otra escala la conectividad entre los diferentes barrios.

### FASE I

En un primer momento se realizará un análisis global del municipio, posición, situación geográfica, conectividad, políticas globales de aplicación en todo el municipio, estrategias de inclusión, etc., a nivel global, para posteriormente centrarse en realizar un diagnóstico preciso y un plan de soluciones de las áreas que se consideren prioritarias. Este diagnóstico y planteamiento de políticas es necesario realizarlo previo al de detalle de los barrios.

### FASE II

Tras la primera fase, surgirá de manera natural, la necesidad de soluciones específicas para cada barrio, ya que la accesibilidad está basada en actuaciones de detalle y de 'acupuntura urbana' que necesita desarrollos concretos, que son más



fáciles y más económicos de implementar. De esta manera, el trabajo por barrios constará de un diagnóstico en el que se analizará en profundidad el grado de accesibilidad de los Edificios de uso público, el Espacio público urbano (Zonas de circulación rodada y peatonal, Zonas estanciales y de ocio, Parques infantiles), el Transporte público y la Comunicación y Señalización.

Para esta fase de diagnóstico por barrios es muy importante la opinión de los usuarios y la participación ciudadana de personas de todas las franjas de edad, con y sin discapacidad, y atendiendo a la diversidad de usuario del municipio de Getafe.

En función de lo que resulte de esta fase, se procederá a la elaboración del plan de accesibilidad de barrio propiamente dicho que constará de una serie de objetivos generales a alcanzar, el establecimiento de unas líneas de actuación y la concreción de acciones prioritarias y urgentes. Se analizará la viabilidad técnica y la prioridad de cada una de las actuaciones a llevar a cabo de manera que éstas se implementen de manera coherente huyendo de actuaciones puntuales que, aunque resuelvan un aspecto concreto, es probable que destapen otros problemas. De este modo se pretende propiciar un entorno planificado que canalice las inversiones con un programa factible que justifique y ordene las prioridades.





Plan Estratégico de  
Accesibilidad e Inclusión  
GETAFE





## 4. ESTUDIO Y DIAGNÓSTICO DE LA SITUACIÓN ACTUAL



## 4. Estudio y diagnóstico de la situación actual.

### 4.1. Evolución de Getafe en el siglo XX

En el siglo XX, Getafe ha pasado de ser un pueblo agrícola a convertirse en una gran ciudad industrial, con un gran aumento de la actividad comercial e industrial, de la población, y de la superficie urbana.

Hoy en día, Getafe se divide en once barrios y cinco polígonos industriales, que han ido surgiendo a lo largo del siglo XX, según las necesidades de albergar a la población.

#### Casco antiguo

Comprende el barrio "Centro". El más antiguo de Getafe, y el único existente hasta comienzos del siglo XX.

#### Primer ensanche

La cercanía de Getafe a Madrid proporcionó un fuerte desarrollo industrial a principios del siglo XX, convirtiendo al municipio en ciudad dormitorio y provocando un rápido crecimiento de la población a partir de los años 1950.

Comprende los barrios de vivienda obrera modesta de los años 60-70: "Juan de la Cierva", "La Alhondiga", "Las Margaritas" y "San Isidro".

#### Periferia baja densidad

Comprende dos barrios que se hallan en la

periferia, los más alejados del centro de Getafe: "Sector III" es un barrio de viviendas unifamiliares que data de la década de los 80 y ocupa mayor superficie, y "Perales del Río", considerado más una pedanía, se ubica junto al río Manzanares en el extremo este del término municipal.

#### Ensanches residenciales de los 90 y 2000.

El establecimiento de la Universidad Carlos III y el Hospital Universitario en Getafe propició nuevos crecimientos poblacionales.

Comprende los barrios de "Getafe Norte" y "El Bercial". Ambos han crecido sobre todo en la década de los 90 y en la primera década del nuevo siglo.

#### Nuevos barrios

Se incluyen aquí los dos nuevos barrios de Getafe que han finalizado su construcción y han comenzado a recibir población en los últimos años: "Los Molinos" y "Buenavista".

#### Polígonos industriales

Los cinco polígonos industriales, Los Ángeles, San Marcos, Los Olivos, El Culebro y El Rosón se ubican en zonas periféricas de la ciudad. En la actualidad, se está realizando el polígono más grande de todos, Carpetania.



1950 -1970

Centro, La Alhóndiga, Perales del Río



1970 -1980

San Isidro, Las Margaritas, Juan de la Cierva, El Bercial



1980 -2000

Getafe Norte, Sector III, expansión  
El Bercial y Perales del Río

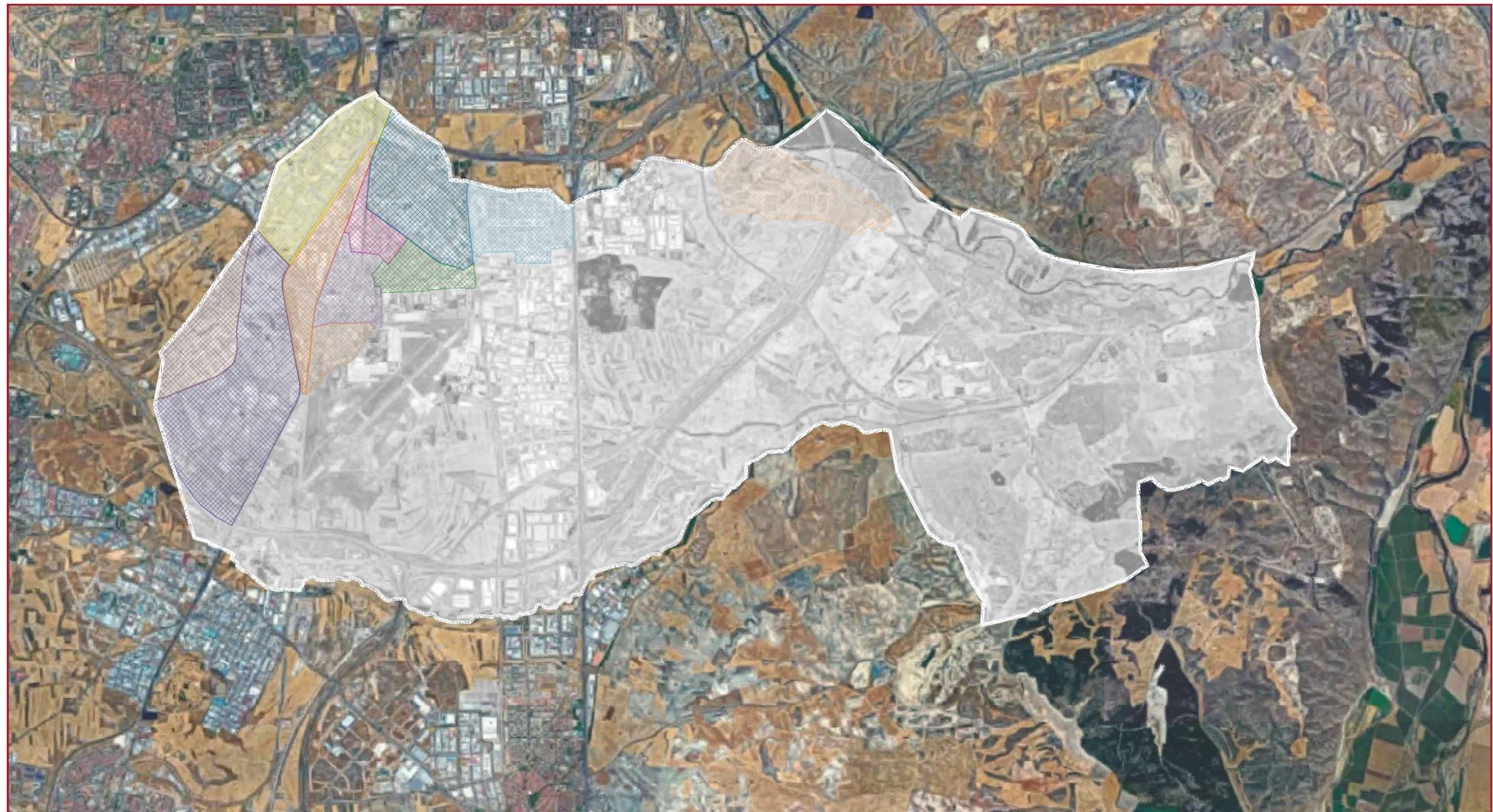


2000 - actualidad

Buenavista, Los Molinos

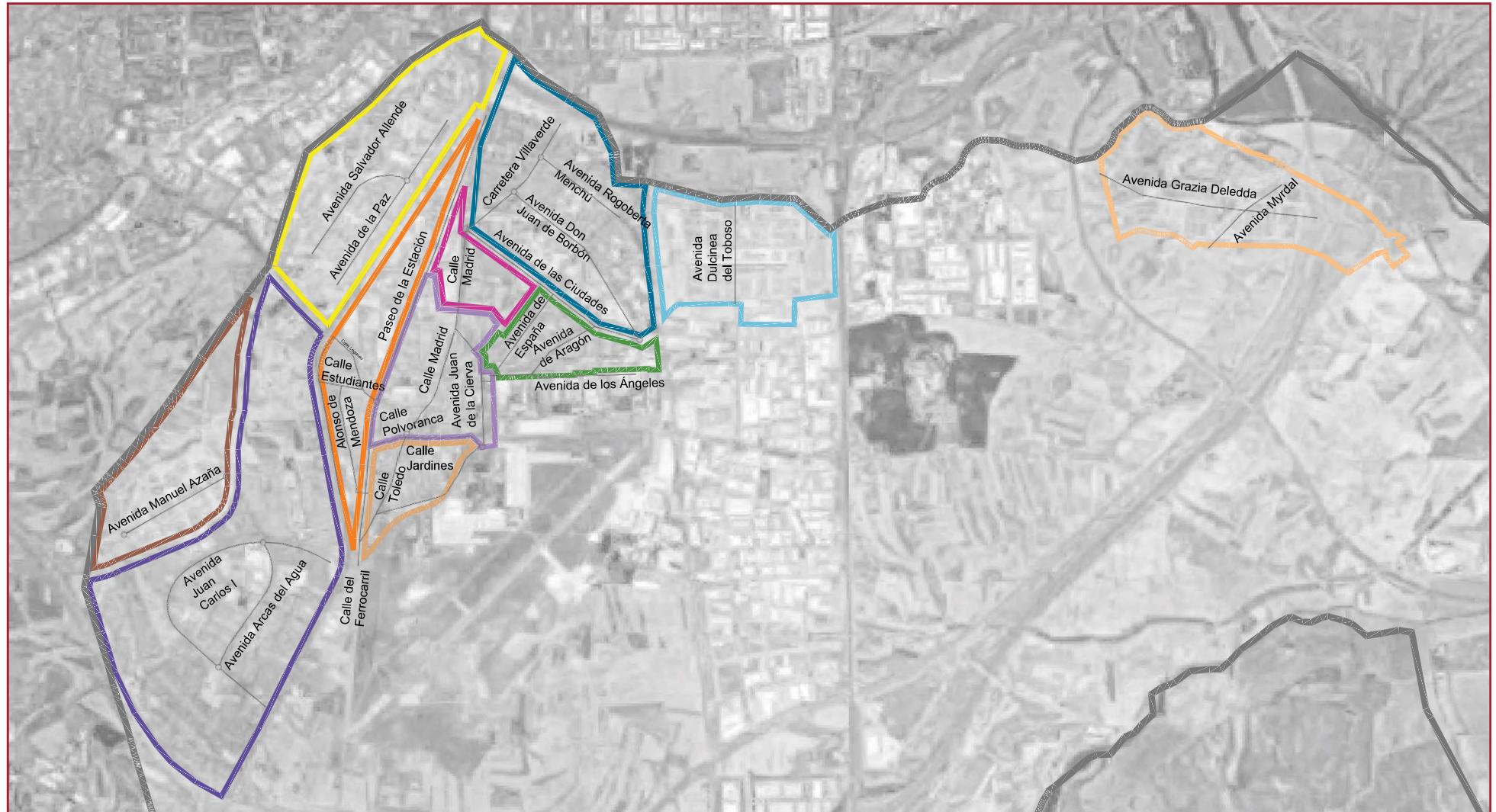


## 4.2. Getafe por barrios



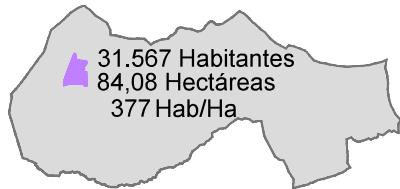


Plan Estratégico de  
Accesibilidad e Inclusión  
GETAFE





Plan Estratégico de  
Accesibilidad e Inclusión  
GETAFE



## CENTRO

Es el barrio más antiguo del municipio. Tiene un marcado ambiente castizo, lleno de calles peatonales y casas antiguas que le dan un ambiente diferente. En él se encuentra el Ayuntamiento de Getafe, la Catedral de Nuestra Señora de La Magdalena y las Escuelas Pías, edificios emblemáticos de la ciudad. Su gran actividad comercial atrae diariamente a muchos getafenses que acuden a la calle Madrid, la más importante de Getafe.



Centro. Calle Madrid



## LA ALHÓNDIGA

Es también uno de los barrios más antiguos, construidos a partir de los años 50, y se sitúa en la zona centro-oeste de la ciudad, limitando con la Autovía de Toledo A-42 y con el Barrio Centro por el lado opuesto. Es quizás el peor cuidado estéticamente.



La Alhondiga. Calle Leganes



## LAS MARGARITAS

Es un barrio construido en los años 70, de poca extensión pero con muchas calles concentradas y varias plazas, destacando la presencia de las instalaciones de la Universidad Carlos III de Madrid. Está situado en la zona centro-norte de la ciudad, junto al barrio Centro.



Las Margaritas. Calle Madrid



Juan de la Cierva. Avenida de



San Isidro. Calle Toledo



Sector III. Avenida Juan Carlos I

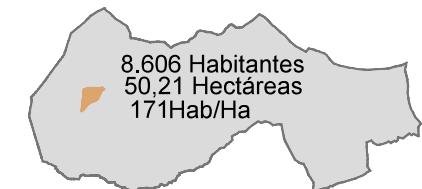
## JUAN DE LA CIERVA

Es el segundo barrio más poblado de la ciudad y uno de los más importantes e influyentes del municipio. Ocupa la zona centro-noreste del municipio y cuenta con avenidas y plazas muy comerciales y concurridas por los getafenses. El barrio se construyó a mediados de los 1970 con el fin de agrandar la ciudad.



## SAN ISIDRO

Es un barrio construido a lo largo de la segunda mitad del siglo XX, muy integrado en el casco antiguo. Se sitúa al sur del Barrio Centro, entre la Autovía de Toledo A-42 y la Base Aérea de Getafe.



## SECTOR III

Es un barrio residencial del municipio de Getafe. Su peculiaridad principal es que está constituido principalmente por viviendas unifamiliares adosadas, divididas y organizadas en urbanizaciones. Es el barrio más extenso de la localidad y uno de los más importantes al tener un índice elevado de población. Está ubicado en el suroeste de Getafe.





Plan Estratégico de  
Accesibilidad e Inclusión  
GETAFE



## PERALES DEL RÍO

Está situado a 5 km al este del centro de Getafe, muy cerca del río Manzanares. Este barrio no está unido a la ciudad, por lo que se puede denominar pedanía. Se puede decir que este es el barrio más antiguo de Getafe, puesto que en esta zona próxima al río se han encontrado restos de villas romanas, visigodas y medievales.

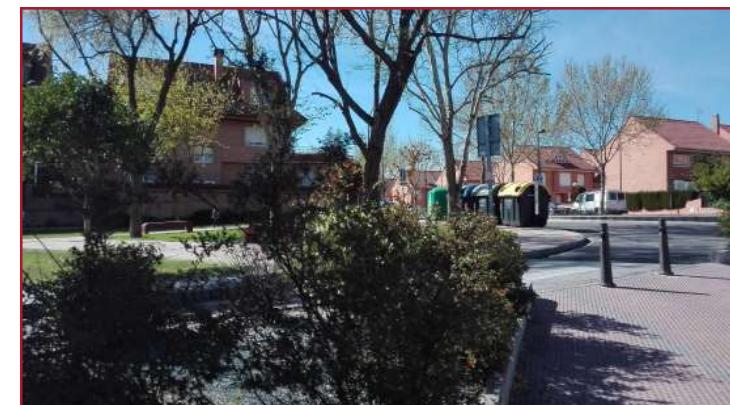


Perales del Río. Avenida Juan Carlos I



## GETAFE NORTE

El barrio está situado en el norte del municipio, limitando con el término municipal de Madrid. Es uno de los más extensos e importantes de la ciudad y tiene bastantes chalets adosados agrupados en cooperativas. El barrio se construyó a mediados y finales de los 1990 como parte de un ambicioso plan urbanístico de Getafe.



Getafe Norte. Avenida Juan Carlos I



## EL BERCIAL

Aunque está situado dentro del término municipal de Getafe, está unido a un polígono industrial de Leganés y alejado dos kilómetros del centro de Getafe. Desde 2007 El Bercial ha experimentado un extraordinario incremento de población llegando a doblarla.



El Bercial. Avenida Trece Rosas



Buenavista. Manuel Azaña



Los Molinos

## BUENAVISTA

Este nuevo barrio se sitúa en la zona noroeste del barrio del Sector III colindando además con la M-50 y el Parque Alhóndiga.



Plan Estratégico de  
Accesibilidad e Inclusión  
GETAFE



6.883 Habitantes  
128,47 Hectáreas  
54 Hab/Ha



6.214 Habitantes  
133,97 Hectáreas  
46 Hab/Ha

## LOS MOLINOS

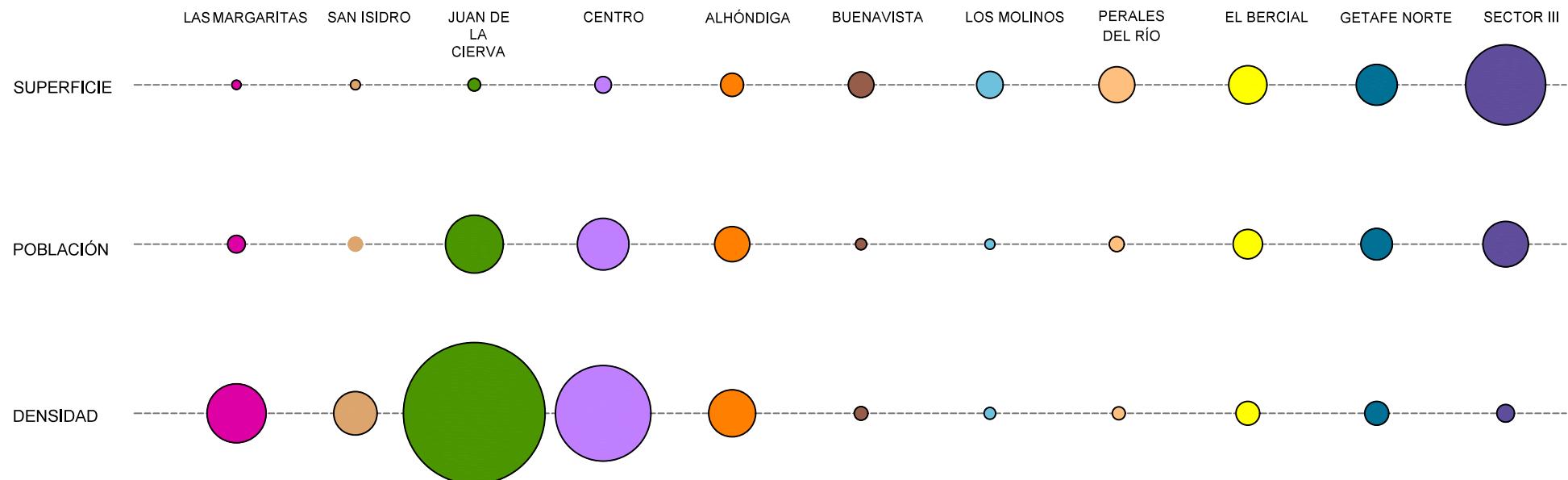
El barrio los Molinos está situado entre el barrio de Getafe Norte, el polígono de Los Angeles y las carreteras A4 y M-45. Al igual que Buenavista el proyecto de urbanización comenzó en 2007 aunque las primeras viviendas se entregaron en el año 2011.

La población de Getafe se distribuye en los 11 barrios descritos de manera muy desigual.

El barrio más poblado es el de Juan de la Cierva con más de 35.000 habitantes, seguido muy de cerca por Centro, con casi 32.000 habitantes. Cabe señalar que respecto a los datos considerados en el año 2014, donde el barrio Centro era el más poblado, en la actualidad ha pasado a contar con mayor población el barrio de Juan de la Cierva, motivado principalmente por las inconvenientes que generan los centros urbanos. Si el total de la población de Getafe es de 195.535 habitantes, en estos dos barrios, ubicados en el centro de la ciudad se reúne el 35% de la población total.

Entre los menos poblados se encuentran los barrios de reciente construcción, Buenavista y Los Molinos, si bien se prevé un gran crecimiento de ellos en los próximos años, siguiendo la línea de barrios tales como El Bercial.

Se observa que la densidad de población disminuye a medida que nos alejamos del centro de la ciudad, donde la tipología edificatoria es de vivienda unifamiliar en los barrios de Getafe Norte, Sector III o Perales del Río, frente a los bloques de vivienda que encontramos en los barrios de Las Margaritas, Juan de la Cierva, La Alhondiga y Centro.



### **4.3. Actualidad de Getafe en materia de accesibilidad**

*"Desde el Gobierno Municipal seguimos trabajando para que Getafe sea una ciudad más inclusiva, en la que no se discrimine a nadie, en la que se respeten los derechos de igualdad para todas y todos. Y dentro de ese trabajo conjunto es muy importante la accesibilidad de nuestras calles y plazas, de los edificios municipales y de todo el entorno que conforma Getafe.*

*Nuestra apuesta es decidida y sin fisuras. Por eso llevamos más de un año trabajando concienzudamente en el que denominamos el Plan de Accesibilidad de Getafe, que marcará la hoja de ruta de nuestras acciones y obligaciones, para que nadie se sienta discriminado porque su propia ciudad no le permita desplazarse libremente"*

*Raquel Alcazar. Concejala de Cultura y Mantenimiento.*



En este contexto de firme compromiso del municipio de Getafe por la accesibilidad e inclusión se han llevado una serie de iniciativas para lograr un Getafe para todas las personas:

Algunas de las actuaciones llevadas a cabo son:

- 1. Mejora de la accesibilidad de la calle Fernando Barrachina.** El gobierno municipal convocó una asamblea pública con los vecinos para consensuar un proyecto que diera respuesta a los problemas de accesibilidad que venía arrastrando esta calle durante décadas.
- 2. Instalación en todos los barrios de 250 nuevos contenedores adaptados** para personas con dificultades de movilidad y adaptación de las aceras en todas las zonas donde no era posible acercar los contenedores al bordillo. Abril 2016.
- 3. Adaptación del parque de La ciudad de los niños mediante la incorporación de herramientas para los niños y niñas con diversidad funcional.** Se incluyeron actuaciones de eliminación de barreras arquitectónicas e incorporación de recursos que fomentan la integración, inclusión y accesibilidad de las personas que tienen alguna discapacidad. Julio de 2016.
- 4. Remodelación integral de los colegios La Alhóndiga y Ciudad de Getafe** por el Ayuntamiento de Getafe para dotarlos de mayor seguridad y accesibilidad. Agosto 2016.





Plan Estratégico de  
Accesibilidad e Inclusión  
GETAFE

**5. Mejora de la accesibilidad de la calle Gaviota.**  
Además de la rehabilitación integral de la calle se ha creado una rampa que permite superar la altura existente entre la Calle Velasco y la Calle Madrid.

**6. Incorporación a la flota del Grupo Avanza de 12 autobuses híbridos más accesibles** que cuentan con nuevas plataformas, así como zonas para colocar maletas, carritos de la compra y otros bultos.  
Febrero de 2017

**7. Nuevo acceso peatonal accesible de la estación de Metro de El Casar** con ascensor y escalera mecánica así como máquinas expendedoras dotadas de navegación por voz y otros elementos que facilitan el acceso a personas con movilidad reducida desde la calle hasta el andén. La estación cuenta igualmente con pavimentos diferenciadores y señalética, así como información en método braille marcado en los pasamanos de la escalera mecánica y en el resto de equipos de la estación.  
Marzo de 2017



Fuente: "Getafe-Radio"



Fuente: "Getafe Diario"



Fuente: "Objetivo Digital"



Fuente: "Ayer-Hoy"



Además de las actuaciones concretas ya ejecutadas se han puesto en marcha algunas iniciativas cuya finalidad es la transformación de la dimensión urbana, municipal e incluso intermunicipal para mejorar la accesibilidad a todos los niveles favoreciendo igualdad de acceso a los servicios para el mayor número de personas.

**1. Puesta en marcha del proyecto 'Getafe, ciudad accesible'. que tiene como objetivo la eliminación de barreras arquitectónicas y la incorporación de recursos para evitar la discriminación de las personas con discapacidad.**

En este contexto se está elaborando un convenio para impulsar acciones, trabajos conjuntos y un Plan de Movilidad con la participación de los foros y colectivos implicados: Consejo de Movilidad; Foro de Discapacidad; Consejo del Mayor y FAPA Junio 2016



Fuente: "Getafe Capital"

**2. Creación de la Red Madrileña de Ciudades Accesibles con el convencimiento de la eficacia del trabajo en red y la municipalización como base de las políticas públicas de igualdad de oportunidades e inclusión social. El objetivo es la promoción de acciones y proyectos que contribuyan a favorecer la accesibilidad. Septiembre de 2016.**

**3. Firma de un convenio del Ayuntamiento de Getafe con la asociación 'La Ciudad Accesible'** para promover acciones que favorezcan la accesibilidad universal. Como parte del proyecto del gobierno Municipal 'Getafe Accesible', que tiene como objetivo no solo la eliminación de barreras arquitectónicas sino también la creación de recursos para evitar la discriminación de personas con discapacidad, personas mayores, etc. Además se intercambiará información, experiencias y conocimiento; se realizará difusión informativa y el Ayuntamiento contará con un asesoramiento técnico para la realización de un plan de accesibilidad eficaz.



Fuente: "Getafe Capital"



## 4.4. Análisis de la población

Más de mil millones de personas viven en el mundo con alguna discapacidad (OMS, 2011), más de 80 millones en Europa (Cermi, 2015) y cerca de cuatro millones en España (INE, 2008), lo que supone un 8,5% de la población española.

Por otro lado, a 1 de enero de 2016 (INE, 2016), en España había 8.657.705 personas mayores, el 18,59% sobre el total.

Si, además, en torno a un 14,5% de personas que por accidentes o circunstancias puntuales son también beneficiarias directas de la accesibilidad, podemos hablar de que la inversión en accesibilidad universal beneficia a más del 40%, cifras que se incrementarán en el futuro por estos tres motivos, entre otros: aumento de personas mayores, siniestralidad en la carretera que multiplican cada año el número de personas con discapacidad, altos índices de siniestralidad laboral.



En definitiva, se puede considerar que el 80% de la población es beneficiaria indirecta de la accesibilidad, mientras que el 100% se aprovecha de la misma al generar espacios y servicios confortables, amigables, seguros e igualitarios.

Se debe empezar a trabajar en los entornos, productos, bienes y servicios de tal modo que cuando se hable de accesibilidad universal, usabilidad, diseño para todos y atención a la diversidad, no se piense exclusivamente en medidas que benefician exclusivamente al colectivo de personas con discapacidad, sino que sean confortables, amigables, cómodos y fáciles de usar por toda la ciudadanía.

Por tanto, los beneficiarios de la accesibilidad somos todas las personas, independientemente de nuestras características propias, diversidad funcional, especificidad o discapacidad.







Plan Estratégico de  
Accesibilidad e Inclusión  
GETAFE



### Discapacidad intelectual

Este tipo de discapacidad se caracteriza por una disminución de las funciones mentales superiores como la inteligencia, el lenguaje, el aprendizaje, entre otros, así como de las funciones motoras, dependiendo mucho de qué tipo de discapacidad se trate.

La discapacidad intelectual, es sin duda alguna un colectivo de los más olvidados a la hora de trabajar en materia de accesibilidad en el diseño urbano, el diseño de edificios, el diseño de productos o servicios e incluso en el diseño web, en la mayoría de los casos por tratarse de un 'gran desconocido'.



### Discapacidad orgánica

La Discapacidad Orgánica, llamada por muchas personas como 'aquella que no se ve' es aquella que afecta a los órganos internos y por eso se asocia a enfermedades que no son perceptibles a simple vista.

Se trata de discapacidades que no se ven pero que repercuten de forma decisiva en el día a día de aquellos que las padecen.

Afectan a menudo a las capacidades de realizar esfuerzos físicos, a la hora de realizar trayectos a pie o alimentarse, en cuestiones como fatiga y dolor crónico... además que, habitualmente, llevan asociados tratamientos médicos prolongados.



### Discapacidad auditiva

La discapacidad auditiva se caracteriza por un déficit total o parcial en la percepción auditiva. Cuando se pierde esta capacidad de forma parcial se denomina hipoacusia, y si se pierde por completo se llama cofosis. Además puede ser unilateral o bilateral.

Por lo general, las personas que sufren esta discapacidad tendrán problemas para oír y se verá afectada su capacidad de comunicación, llegando el caso en el que pueden tener problemas para hablar si no se les ha prestado la atención temprana personalizada necesaria.

Muchas personas de edad avanzada, aunque no tienen reconocido en la mayoría de los casos discapacidad, sufren también de hipoacusia ya que, con la edad, a menudo se pierde 'oído y vista' entre otras muchas cualidades personales.



## Discapacidad visual

La discapacidad visual es la falta o carencia de visión ya que puede ser ceguera total o baja visión. La Organización Mundial de la Salud (OMS) cataloga siete enfermedades como las causantes de ceguera: cataratas, glaucoma, uveitis, degeneración macular, opacidad corneal, tracoma y retinopatía diabética.

Fundamentalmente lo que provoca esta discapacidad es la falta total de visión o una visión baja y distorsionada que nos impide prácticamente utilizar este sentido. Por ello debemos de establecer determinadas medidas para poder permitir que las personas con discapacidad visual sean independientes y autónomas.



## Discapacidad física

La discapacidad física es aquella que provoca dificultades, limita o impide el desempeño motor de la persona, afectando principalmente a los brazos y/o las piernas aunque la parte neurológica también puede verse afectada. En estos casos, decimos que hay una deficiencia neuro-motora. Algunas personas podrán tener dificultades para hablar, para andar, para ver, para moverse, para usar las manos u otras partes del cuerpo, o simplemente para controlar sus movimientos.

También existen dificultades motrices y para desplazarse cuando envejecemos, cuando somos niños, cuando tenemos una lesión temporal, cuando vamos cargados con paquetes, mochilas, etc.



## Enfermedad mental

Se trata de alteraciones de los procesos cognitivos y afectivos del desarrollo, consideradas como anormales con respecto al grupo social de referencia del cual proviene el individuo por causas de origen biológico, genético, neurológico, ambiental, etc. Se puede tratar de alteraciones en el razonamiento, el comportamiento, la facultad de reconocer la realidad o de adaptarse a las condiciones de la vida.



## Personas amputadas

Aunque las amputaciones de cualquier miembro están consideradas como una discapacidad física en la mayoría de los casos ya que afecta por lo general a la movilidad.





Aunque cada vez son menos frecuentes en el mundo occidental las amputaciones de miembros debido al avance médico, es cierto que en muchas ocasiones se puede producir la pérdida de una extremidad por diversos factores. Por un lado tenemos las que son de nacimiento que, aunque no es una amputación en sí misma ya que se produce la falta de extremidades o parte de las mismas por cuestiones congénitas o de gestación, podríamos considerarla como tal ya que la idiosincrasia y necesidades pueden ser las mismas.

órganos, aparatos y sistemas, así como de la capacidad de respuesta a los agentes lesivos que inciden en el individuo, en definitiva es el conjunto de modificaciones morfológicas y fisiológicas que aparecen como consecuencia de la acción del tiempo en los seres vivos.

Con el envejecimiento, comienza una serie de procesos de deterioro paulatino de órganos y sus funciones asociadas. Ciertos tipos de demencia, enfermedades articulares, cardíacas, algunos tipos de cáncer han sido asociados al proceso de envejecimiento, pérdidas de oído y de visión, etc. debidas al desgaste de nuestros órganos y de nuestros tejidos.



#### Personas con obesidad o sobrepeso

La obesidad y sobrepeso es una cuestión que afecta cada día a más personas de nuestro entorno. Depende del grado de obesidad, las dificultades que la persona puede encontrarse pueden ser diferentes, desde dificultades de movilidad, menor agilidad, problemas cardiovasculares, diabetes, osteoartritis, etc.



#### Mujeres embarazadas

El embarazo es el período que transcurre entre la implantación en el útero del óvulo fecundado y el momento del parto.

En este periodo se producen en la mujer cambios fisiológicos, metabólicos e incluso morfológicos encaminados a proteger, nutrir y permitir el desarrollo del feto.

Durante el embarazo(40 semanas), sobre todo en los últimos meses, las mujeres pierden agilidad. Además de otras cuestiones como hinchazón de pies, falta de agilidad para subir y bajar o para agacharse, etc.



#### Personas de edad avanzada

El envejecimiento supone una disminución de la capacidad de adaptación en cada uno de los



## Lesiones temporales

Según la Encuesta de Discapacidad, Autonomía Personal y situaciones de Dependencia, EDAD 2008, el porcentaje de personas que por accidente o circunstancias puntuales son también beneficiarios de las mejoras en accesibilidad, así como todos aquellos que por su trabajo o actividad deben cargar con peso o carguen bultos.



## Cuidadores y cuidadoras

Se trata de los cuidadores y de las personas con algún grado de dependencia. Mucha gente puede pensar que los únicos beneficiarios en este caso serían las personas dependientes, ya que les facilitaría su vida cotidiana.

Si bien es cierto que con medidas de accesibilidad básicas muchas personas que hoy por hoy son dependientes, podrían no serlo, o tener un grado de dependencia menor, debido a que podrían manejarse de un modo más sencillo en sus viviendas o en su entorno, pero también es cierto que muchas de las personas dependientes necesitan un cuidador o cuidadora constante.

En este sentido cabe afirmar que los cuidadores y cuidadoras son unos de los mayores beneficiarios en materia de accesibilidad. Es muy habitual que ciertas lesiones se produzcan asociadas a cuidadores y cuidadoras, debido fundamentalmente a sobre-esfuerzos que hemos de realizar derivados de la falta de accesibilidad.



## Edad escolar

Otro gran grupo que en muchas ocasiones queda excluido de la vida cotidiana de la ciudad es el grupo de los niños ya que éstos, dentro de la ciudad, han ido perdiendo espacio de juego, espacio de independencia y espacio de sociabilización. En general, debido a la pérdida de calidad urbana, al crecimiento de la inseguridad y a la falta de accesibilidad.

La accesibilidad relacionada directamente con la calidad de vida, es un factor muy importante a tener en cuenta a la hora de hablar y de tratar a la población infantil ya que los niños crecen recluidos en espacios y sin conocer lo que jugar en la calle significa como espacio de crecimiento social.



## Viajeros y turistas

Todos en algún momento de nuestra vida hemos sido viajeros, de cortas o largas distancias, a lugares remotos o a zonas cercanas, pero todos estos viajes tienen algo en común, y es que siempre llevamos maletas.

Cuando llevamos maletas nos damos cuenta de lo incómodo que es intentar llegar al alojamiento al que nos dirigimos, donde no paramos de sortear papeleras, bolardos, mesas de terrazas, pavimento en mal estado o poco adecuado, etc.





## Familias

Según la Declaración Universal de los Derechos Humanos, la familia es el elemento natural, universal y fundamental de la sociedad, y tiene derecho a la protección de la sociedad y del Estado. En la actualidad existe una gran variedad de tipologías de la unidad familiar y es habitual que los miembros que componen dichas unidades cuenten con una gran diversidad de personas, tantas como conforman el espectro humano. Desde personas con algún tipo de discapacidad, personas mayores, niños, etc.

Las formas de vida familiar son muy diversas, dependiendo de factores sociales, culturales, económicos y afectivos. La familia, como cualquier institución social, tiende a adaptarse al contexto de una sociedad.



## Carritos de bebe

De acuerdo con los datos del Instituto Nacional de Estadística (INE) con datos del censo a actualizados a 1 de julio de 2016, España cuenta con una población total de 46.468.102 habitantes y la tasa de natalidad es el año 2015 fue en torno al 9%, lo que suponía unos 420.290 nacimientos. Cuando vemos este ícono, representa a los padres de esos, casi medio millón de nacidos, que deben utilizar los carritos de bebé por nuestras ciudades.



## Compras

Realizar la compra es una de las habilidades sociales más complejas de la independencia vital de una persona con discapacidad. Comprar de forma autónoma en un supermercado, en una tienda de ropa, la entrada a cualquier evento, el billete de un autobús, etc., conlleva la implantación de una serie de medidas de accesibilidad que facilitarían el día a día de todas las personas y especialmente las que tienen algún tipo de discapacidad.



## Compras

Las diferentes situaciones que se pueden encontrar durante su día a día los trabajadores, independientemente de que tengan discapacidad o no, requiere la aplicación de una serie de medidas de accesibilidad en todos los entornos que faciliten su trabajo. Para ello no se debe tener en cuenta sólo la accesibilidad en el puesto de trabajo, sino también en el entorno urbano y edificado, de modo que se le facilite su adecuación al mismo y no deba realizar un esfuerzo mayor debido a la falta de accesibilidad.

Hablamos en este caso desde repartidores que tienen que salvar escaleras, persona que permanece en un puesto de oficina con su puesto de trabajo sin adaptar, dependientes de tiendas que deben permanecer siempre en movimiento y desplazando objetos, etc.





Es conveniente tener en cuenta las limitaciones y dificultades más frecuentes que se suelen presentar:

#### Desplazamiento:

Estas dificultades se encuadran dentro de dos grupos:

1. Dificultades de maniobra que limitan la capacidad de acceder a los espacios y moverse dentro de ello. Para ello se definen cinco tipos de clases de maniobra:

- Desplazamiento en línea recta o de avance y retroceso.
- Dotación o cambio de dirección sin desplazamiento o movimiento del centro de gravedad.
- Giro o maniobra de cambio de dirección en movimiento.
- Franquear una puerta. Maniobra específica que incluye los movimientos necesarios para aproximarse a una puerta, abrirla, traspasar el ámbito y cerrarla.

- Transferencia o movimiento para instalarse o abandonar la silla de rueda.
- 2. Dificultad para salvar desniveles: Surgen en el momento en que se pretende cambiar de nivel (bien sea subiendo o bajando) o superar un obstáculo aislado dentro de un itinerario horizontal. Afecta tanto a usuarios de silla de ruedas como a ambulantes. Existen tres tipos de desniveles:
  - Continuos o sin interrupción: se encuentran principalmente en las vías públicas y espacios abiertos y obedecen más a las condiciones topográficas que a una intención proyectual.
  - Bruscos y aislados: que responden generalmente a una clara intención proyectual: evitar la entrada de agua o aire (en los accesos desde el exterior a locales cubiertos), separar y proteger (aceras) o conseguir un determinado efecto compositivo (escalinata, basamento, etc.).
  - Grandes desniveles, que corresponden bien a condiciones topográficas o, más asiduamente, a superposición de desniveles (edificios de más de una planta).



## Uso:

Se encuadran dentro de dos grupos importantes:

1. Dificultad de alcance: Son aquellas que aparecen como consecuencia de una limitación en las posibilidades de llegar a objetos y percibir sensaciones. Afecta sobre todo a usuarios de silla de ruedas y a personas con deficiencias sensoriales. Existen cuatro tipos de dificultades de alcance:

- Manual: afecta sobre todo a usuarios en silla de ruedas.
- Visual: afecta principalmente a personas con deficiencia visual que les genera problemas de deambulación, localización y comunicación y, en menor medida, a los usuarios de silla de ruedas disminuyendo altura y ángulo de visión.
- Auditivo, que incide principalmente en personas con disminución o pérdida de las capacidades auditivas limitando sus posibilidades de comunicarse con el entorno.

- Cognitivo, que afecta principalmente a la orientación y a la percepción de la información.

2. Dificultades de control: Son los que aparecen como consecuencia de la pérdida de capacidad para realizar acciones o movimientos precisos con las extremidades. Se pueden considerar dos tipos:

- Del equilibrio, que se manifiesta tanto en la obtención como en el mantenimiento de una determinada postura, e incide en los usuarios de silla de ruedas y, más intensamente, en los ambulantes como consecuencia de la afectación de los miembros inferiores.
- De la manipulación, que se asocia más a las afectaciones de los miembros superiores, y por tanto, no se manifiestan por la condición de sedente o ambulante de la persona, sino por la limitación en las extremidades superiores.



Fuentes:

Dirección General de Atención a las personas con Discapacidad de la Consejería de Políticas sociales y Familia de la Comunidad de Madrid en el año 2015.

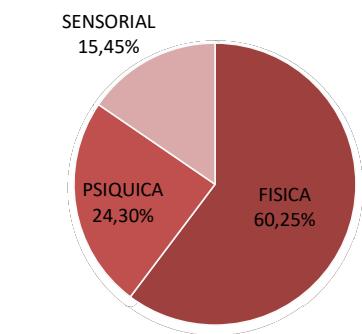
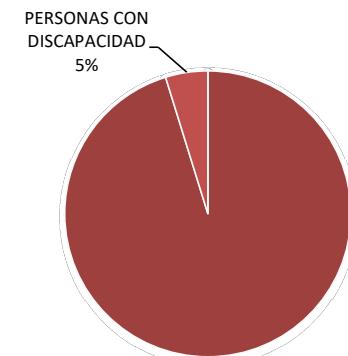
Bases de Datos del Reconocimiento del Grado de Discapacidad 2003-2015 y Padrón de Habitantes INE 2015.

Ayuntamiento de Getafe. Servicio de atención al vecino.  
<http://getafe.es/la-ciudad/poblacion/>

## PERSONAS CON DISCAPACIDAD

En la Comunidad de Madrid, que cuenta con una población total de 6.436.996 habitantes, hay un total de 322.327 personas que sufren algún tipo de discapacidad. Esto supone un porcentaje de 5,00% de la población.

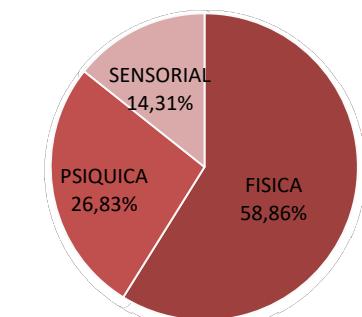
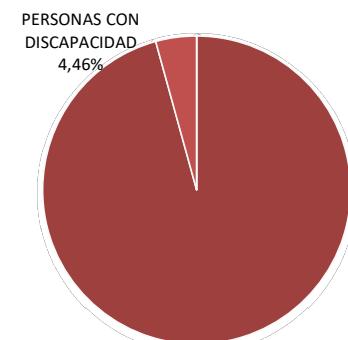
Del total de personas con algún tipo de discapacidad el 60,25% (194.200 personas) tienen una discapacidad física, el 24,30% (78.323 personas) tienen una discapacidad psíquica y el 15,45 % (49.804 personas) sensorial.



Datos de la Comunidad de Madrid

En el municipio de Getafe, que cuenta con una población total de 182.438 habitantes, hay un total de 8.141 personas que tienen algún tipo de discapacidad. Esto supone un porcentaje de 4,46% de la población.

Del total de personas con algún tipo de discapacidad el 58,86% (4.792 personas) tienen una discapacidad física, el 26,83% (2.184 personas) tienen una discapacidad psíquica y el 14,31 % (1.165 personas) sensorial.



Datos del Municipio de Getafe

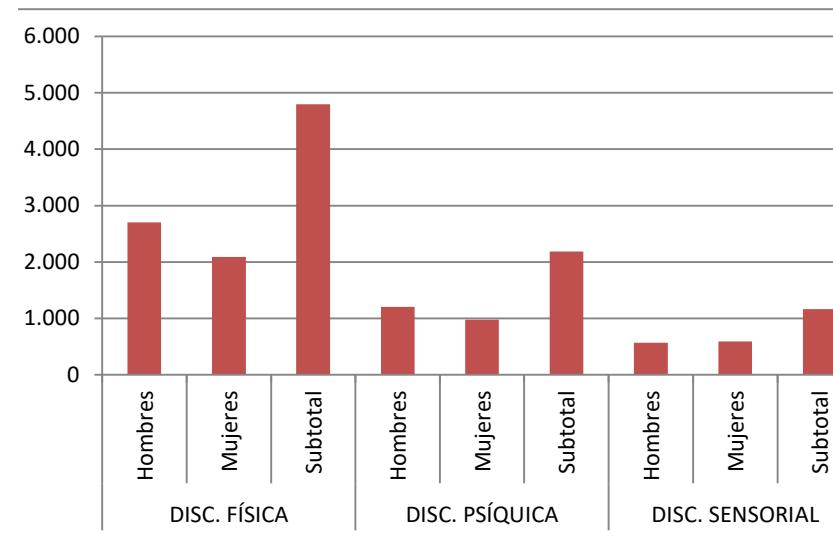


## Discapacidad por sexo

Del total de la población con discapacidad de Getafe (8.141 personas) y si agrupamos a las personas según el tipo de discapacidad y por sexo resulta que los hombres están afectados en mayor porcentaje por discapacidades de tipo físico (56,34%) y psíquico (55,08%) frente a las mujeres que tienen un porcentaje del 43,66 % en discapacidad física y un 44,92 % de Psíquica.

En cuanto a las discapacidades sensoriales la diferencia en porcentajes entre hombres y mujeres es prácticamente inapreciable.

Si bien resulta curioso que, en general, el porcentaje de personas con discapacidad física y psíquica sea mayor en hombres que en mujeres. Éste no nos parece un aspecto relevante pues en ningún caso afectará a las posibles medidas a implementar que se deriven de este análisis.



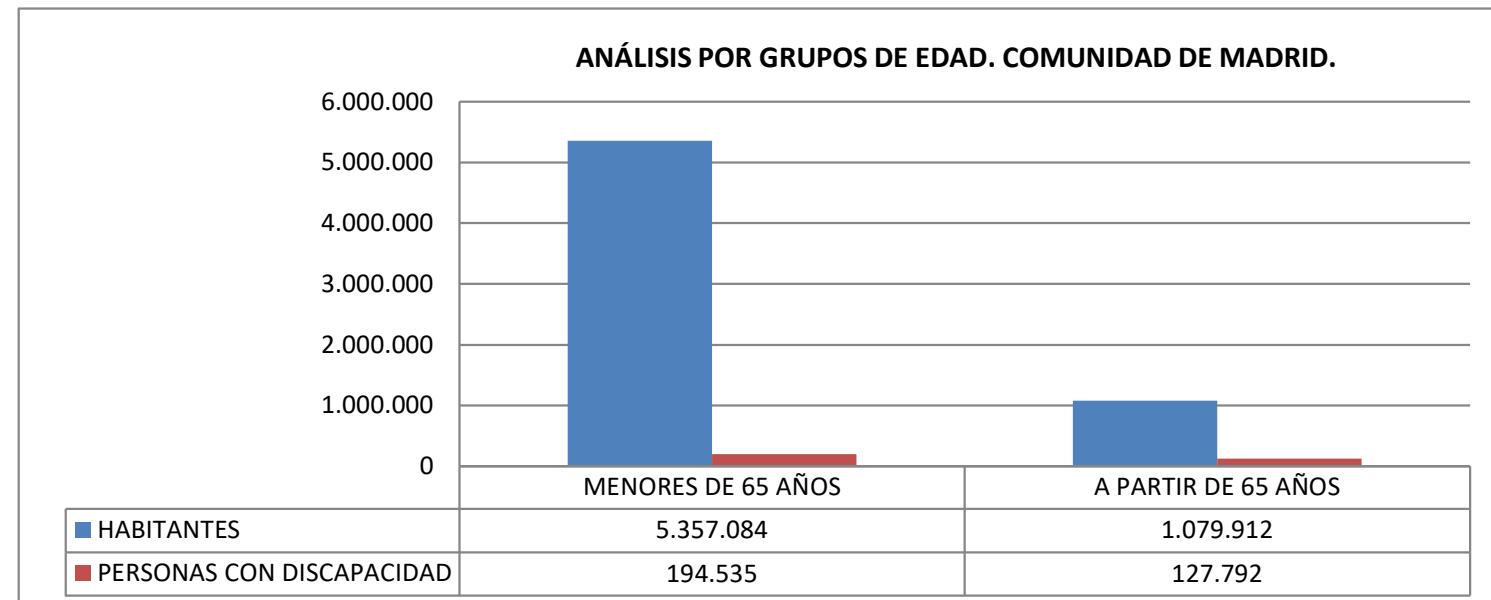
|          | DISC. FÍSICA |         |          | DISC. PSÍQUICA |         |          | DISC. SENSORIAL |         |          | TOTAL        |
|----------|--------------|---------|----------|----------------|---------|----------|-----------------|---------|----------|--------------|
|          | Hombres      | Mujeres | Subtotal | Hombres        | Mujeres | Subtotal | Hombres         | Mujeres | Subtotal |              |
| PERSONAS | 2.700        | 2.092   | 4.792    | 1.203          | 981     | 2.184    | 569             | 596     | 1.165    | <b>8.141</b> |
| %        | 56,34        | 43,66   | 100,00   | 55,08          | 44,92   | 100,00   | 48,84           | 51,16   | 100,00   |              |



## Discapacidad por grupo de edad

Según la pirámide de población en la Comunidad de Madrid hay un total de 322.327 personas con discapacidad de las cuales:

- 194.535 son menores de 65 años. Esto supone que un 3,63 % del total de las personas de este rango de edad tienen algún tipo de discapacidad.
- 127.792 son mayores de 65 años. Esto supone que un 11,83 % del total de las personas de este rango de edad tienen algún tipo de discapacidad.

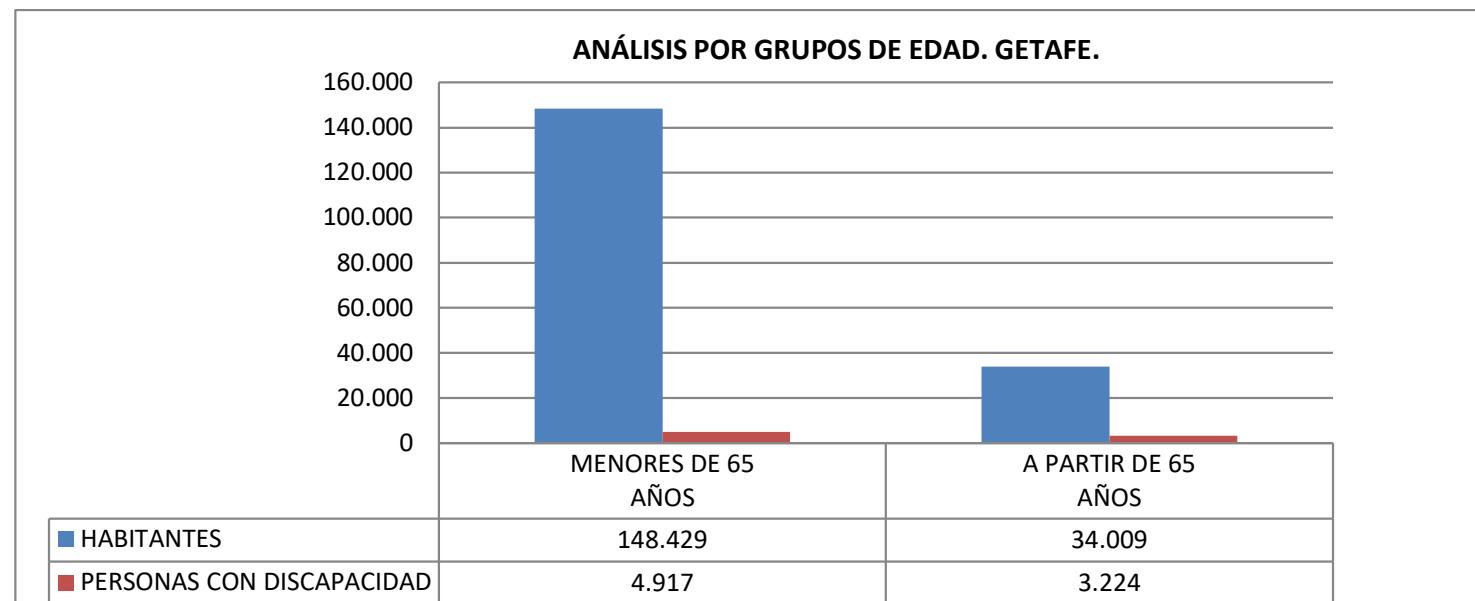




Según la pirámide de población del municipio de Getafe hay un total de 8.141 personas con discapacidad de las cuales:

- 4.917 son menores de 65 años. Esto supone un 3,31% del total de las personas de este rango de edad que tienen algún tipo de discapacidad.
- 3.224 son mayores de 65 años. Esto supone que un 9,47 % del total de las personas de este rango de edad tienen algún tipo de discapacidad.

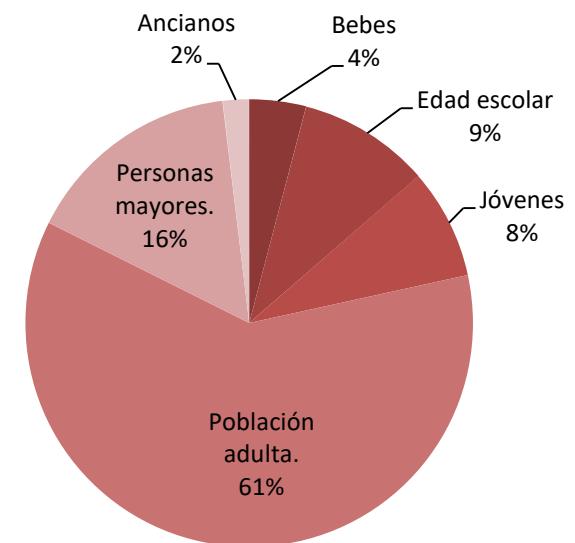
Se observa como la proporción de personas con discapacidad va aumentando progresivamente con la edad.





*Fuentes:*

*Dirección General de Atención a las personas con Discapacidad de la Consejería de Políticas sociales y Familia de la Comunidad de Madrid en el año 2015.  
Bases de Datos del Reconocimiento del Grado de Discapacidad 2003-2015 y Padrón de Habitantes INE 2015.  
Ayuntamiento de Getafe. Servicio de atención al vecino.  
<http://getafe.es/la-ciudad/poblacion/>*



|                                       | HAB            | M             | H             | %             |
|---------------------------------------|----------------|---------------|---------------|---------------|
| <b>GRUPO 0-3. Bebes</b>               | 7.487          | 3.597         | 3.890         | 4,10          |
| <b>GRUPO 4-12. Edad escolar</b>       | 17.363         | 8.366         | 8.997         | 9,52          |
| <b>GRUPO 13-21. Jóvenes</b>           | 14.512         | 7.075         | 7.437         | 7,95          |
| <b>GRUPO 22-64. Población adulta.</b> | 110.925        | 56.026        | 54.899        | 60,80         |
| <b>GRUPO 65-85. Personas mayores.</b> | 28.687         | 15.518        | 13.169        | 15,72         |
| <b>GRUPO &gt; 85. Ancianos</b>        | 3.464          | 2.348         | 1.116         | 1,90          |
| <b>TOTAL</b>                          | <b>182.438</b> | <b>92.930</b> | <b>89.508</b> | <b>100,00</b> |



## BEBÉS Y EMBARAZADAS

Si nos centramos en datos concretos de la población de Getafe por grupos de edad podemos observar que existe un 4,10 % de niños de edades comprendidas entre 0 y 3 años y que son, por tanto, usuarios de carrito de bebé.

Teniendo en cuenta que los nacimientos durante el año 2016 han sido 1.648, podemos extraer que éste es el número de mujeres embarazadas. Esta situación transitoria, sobre todo en los últimos meses de embarazo, produce una pérdida de agilidad y por tanto se considera a este colectivo beneficiario de las medidas de accesibilidad e inclusión.

## NIÑOS

El porcentaje de niños en edad escolar en Getafe es el 9,52%. La población incluida en este rango de edad, si bien no presenta necesidades especiales en cuestiones de movilidad sí que requieren mejoras en temas de accesibilidad relacionada con la calidad de vida y entendiendo la calle y los espacios públicos como espacios importantes de crecimiento social.

## PERSONAS MAYORES Y DE EDAD AVANZADA

En Getafe el porcentaje de personas mayores (65-85 años) es del 15,72 % y de ancianos (>85) es el 1,90. Lo que hace un total del 17,62%. Esta población año a año va aumentando con el incremento de la esperanza de vida.

Y aunque las personas mayores en muchos casos cuentan con una buena movilidad y calidad de vida está claro que el envejecimiento supone una

disminución de las capacidades de las personas y un paulatino proceso de deterioro que hace imprescindible que este colectivo sea tomado en cuenta para implementar medidas de accesibilidad e inclusión y evitar la exclusión social y fomentar su participación de forma activa y completamente satisfactoria en la sociedad actual.

## OTROS GRUPOS DE POBLACIÓN

Otros colectivos de los que no contamos con datos porcentuales del municipio de Getafe como pueden ser las personas que sufren obesidad, los lesionados temporales, los cuidadores de personas en situación de dependencia, los viajeros y turistas y los trabajadores también deben ser tenidos en cuenta a la hora de fomentar la accesibilidad e inclusión pues son beneficiarios directos.

## CONCLUSIÓN

Por tanto, los beneficiarios de la mejora de la accesibilidad en cualquier entorno, servicio, bien o producto son todas las personas, independientemente de sus capacidades, discapacidades, necesidades especiales, especificidades o características personales. No obstante, cabe indicar que dos grupos fundamentales de la población son los que se ven más beneficiados por estas mejoras ya que los dota e iguala en derechos y oportunidades: las personas con discapacidad y las personas mayores.



## 4.5. Ámbitos de actuación

### 4.5.1. Definición de los ámbitos

Un plan de Accesibilidad es un plan de actuación orientado a hacer lo más accesible posible un municipio, esto es, que todos sus ámbitos puedan ser utilizados de manera libre y autónoma por el mayor número de personas.

Las ciudades han sufrido una transformación considerable durante el siglo XX, motivada por la revolución industrial, teniendo que adaptarse a nuevas necesidades que sus ciudadanos han ido generando, siendo cuatro las funciones a desarrollar en ellas y que ya en su momento definió la "Carta de Atenas":

- FUNCIÓN DE HABITAR
- FUNCIÓN DE TRABAJAR
- FUNCIÓN RECREATIVA Y DE ESPARCIMIENTO
- FUNCIÓN DE CIRCULAR

En la estructura de la ciudad actual las funciones de HABITAR Y TRABAJAR se han separado, así como la RECREATIVA Y ESPARCIMENTO, que ha quedado ligada en gran medida a la actividad comercial, lo que ha dotado de un protagonismo absoluto a la función de CIRCULAR, necesaria de manera imperante para conectar a las tres primeras. Si bien, esta lectura de la ciudad para la que actualmente se planifica generaliza de manera exhaustiva el concepto de ciudadano, dejando de lado una diversidad claramente manifiesta. El ciudadano para el que se planifica es adulto de edad media que vive en un punto de la ciudad, trabaja en otro, y busca trasladarse de un lado a otro lo más rápido posible, intercalando las funciones de ocio.

Hoy en día las ciudades no pueden ser pensadas desde este punto de vista ya que existe una diversidad de ciudadanos que viven en ella, al igual que una diversidad de funciones que se pueden realizar, y en base a estos aspectos debe concebirse el nuevo modelo de ciudad.

La planificación de las ciudades debe atender a la diversidad de ciudadanos y funciones que la conforman, ya que no teniendo las mismas capacidades para ejercer las funciones, sí es importante no perder de vista que las oportunidades de todos los ciudadanos, sí deben ser las mismas, pudiendo ser desarrolladas en igualdad de condiciones.

Cuando las cosas se piensan desde la generalidad, y no desde la diversidad, surgen multitud de dificultades en el desarrollo de funciones básicas en la ciudad, que afectan a todos los ámbitos. Son muchas las barreras que se encuentran las personas con discapacidad para llevar una vida normalizada, siendo de tipos muy diferentes, y hay que pensar que su eliminación requiere una actuación integral y planificada que permita una ciudad para todos.

Desde el análisis llevado a cabo, se definen los principales ámbitos en los que se diagnostican los principales problemas y se desarrollan las diferentes estrategias de intervención.

## 1. URBANISMO



En el ámbito urbano se ha de facilitar la movilidad y el desplazamiento de todos los ciudadanos de manera segura y cómoda por la ciudad. Son muchas las barreras urbanísticas, en espacios públicos, viarios, parques y jardines, que las personas con discapacidad encuentran en su día a día y que les impiden llevar una vida normalizada.

Son múltiples y diversas las situaciones que se presentan en el entorno urbano, lo que exige disponer de una globalización de soluciones que permitan hacer accesible el tejido urbano, teniendo en cuenta las distintas capacidades físicas, sensoriales y cognitivas.

En el espacio público son dos las actividades básicas que se desarrollan, la movilidad y la estancia, y en base a ello se definen los espacios.

## 2. EDIFICACIÓN



Este ámbito debe garantizar el acceso y uso de los distintos edificios, empezando por los municipales y continuando por los privados. El entorno edificado, debe ser comprensible, racional e intuitivo, y permitirá la máxima interacción y comunicación con el ciudadano, lo que lleva a una correcta

disposición de sus instalaciones y una efectiva señalización indicativa e informativa.

Toda edificación se compone de dos ámbitos: la propia edificación (que engloba los espacios interiores), y su entorno inmediato (entendido como la conexión entre la vía pública y el interior del edificio), y en base a ello realizaremos el correspondiente estudio.

## 3. TRANSPORTE Y MOVILIDAD



Uno de los aspectos prioritarios para el Plan, debe ser la movilidad de los ciudadanos a través del entorno urbano, y además de lo expuesto en el punto anterior, se traduce también en un transporte público accesible, que pueda ser utilizado por todos los ciudadanos y que incorpore las medidas necesarias para ofrecer un servicio de calidad y para todos.

El transporte urbano accesible permite que las personas con dificultades para acceder a los medios de transporte puedan desplazarse libre y autónomamente por todo el municipio. Son muchos los beneficios que el transporte urbano accesible aporta, entre los que se destacan:

- Mayor libertad de autonomía para muchos ciudadanos
- Mejora del confort para todos los ciudadanos
- Menor necesidad de desplazamientos con vehículos especiales





- Fomento del transporte público al existir traspaso del coche privado al autobús.
- Mejora de la calidad de vida de toda la población

Pero para que el transporte urbano sea totalmente accesible debe serlo toda la cadena de transporte, desde el origen del viaje al propio destino, lo que implica:

- Itinerario accesible desde el origen a la parada
- Parada de origen
- Vehículo
- Parada destino
- Itinerario de parada hasta destino

El transporte privado también ha de ser tenido en cuenta, sobre todo en lo relativo a la reserva de aparcamientos y su correcto diseño.

#### 4. INFORMACIÓN Y COMUNICACIÓN



Cualquier información debe ser accesible a toda persona con discapacidad, y que esta información le sea comprensible garantizando la igualdad de oportunidades para el uso de los nuevos sistemas de información establecidos a través de soportes informáticos, on-line, etc... Es por ello, que la información municipal debe realizarse en soportes, diseños y contenidos que cumplan los criterios de acceso fácil a la lectura y la comprensión.

Asimismo, la accesibilidad en la comunicación es imprescindible para amplios grupos de personas, y de manera general, puede aportar beneficios al resto de la población. Por ejemplo, en entornos suficientemente oscuros, cualquier persona tiene las mismas dificultades que una persona con discapacidad visual, y por tanto, un elemento con buen contraste de color será de gran ayuda para todo el mundo. De la misma manera, en un entorno suficientemente ruidoso, cualquier persona tiene las mismas dificultades que una persona con discapacidad auditiva y, por tanto, cualquier refuerzo de información visual será de beneficio general. En conclusión, una correcta disposición de la señalización es muy importante para evitar problemas de orientación y de movilidad de cualquier persona, tenga o no discapacidad, y así contribuirá a una mejor información del espacio en el que nos desenvolvemos.

#### 5. OCIO Y TIEMPO LIBRE



Los objetivos principales de este ámbito de actuación son garantizar y facilitar la participación de las personas con discapacidad en actividades recreativas, culturales y deportivas que se organicen en el municipio y dar respuesta a sus necesidades y demandas.

Es importante tener en cuenta que para las medidas que deriven de este ámbito de actuación funcionen, es indispensable la colaboración

entre las distintas concejalías del Ayuntamiento, siguiendo el concepto de transversalidad, criterio principal establecido para la elaboración de este plan.

## 6. EMPLEO Y FORMACIÓN



La Convención sobre los Derechos Humanos de las Personas con Discapacidad de las Naciones Unidas aprobada el 13 de diciembre de 2006, es de obligado cumplimiento para los Estados que lo ratifican ya que es vinculante y que España lo hizo el 3 de diciembre de 2007. En ella, el concepto de Accesibilidad Universal incluye que existen barreras y dificultades que impiden el ejercicio y disfrute de derechos de personas en la movilidad, en la comunicación e información, en el acceso a bienes y servicios y actitudinales, como por ejemplo el acceso al empleo. Sin duda, esta es la gran deuda pendiente hacia este colectivo en riesgo continuo de exclusión social y laboral.

Para garantizar una correcta normalización de las personas con discapacidad, una incorporación al mercado laboral, un mayor acceso a la formación superior y una mayor participación en la vida ordinaria, es fundamental erradicar cualquier tipo de barrera que dificulte o demore esta conquista social que se ha convertido ya en deuda histórica con el colectivo de las personas con discapacidad. Está más que demostrado que la falta de accesibilidad universal es el eslabón

perdido de la inclusión social y laboral de las personas con discapacidad, donde hay que incluir también políticas activas de accesibilidad al empleo para impulsar la igualdad de derechos y de oportunidades reales para las personas con discapacidad, ya que sin accesibilidad no hay igualdad.

## 7. CONCIENCIACIÓN SOCIAL



La falta de accesibilidad 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.

Poco a poco se han ido incorporando a la normativa aspectos regulados respecto a la accesibilidad y la igualdad de oportunidades para todos, si bien, es necesario que estos conceptos se adopten en la sociedad de manera natural y debe ir calando como una necesidad en todos los ámbitos y actividades que se desarrollen en el municipio, así como en todos los servicios que se pongan a disposición del ciudadano.





## 4.5.2. Urbanismo.

### 1. Espacios de circulación.

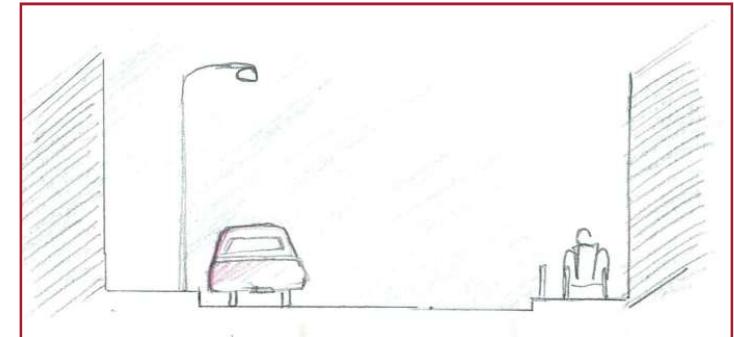
Los espacios de circulación son aquellos que nos permiten desplazarnos a distintos puntos de una ciudad.

Dependiendo de la forma de desplazamiento, con vehículo o a pie, diferenciamos entre tránsito rodado y tránsito peatonal que pasamos a desarrollar en los siguientes puntos.

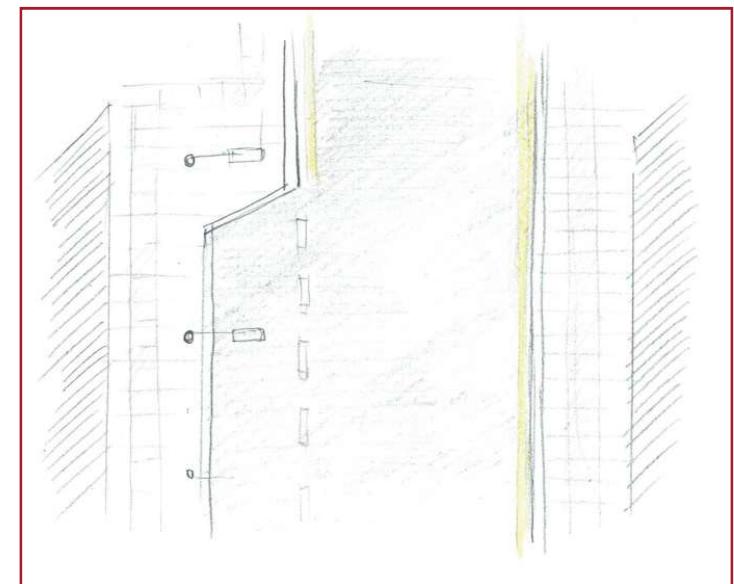
#### 1.1. Tipos de vías.

En el municipio de Getafe encontramos, principalmente, dos tipos de vías de circulación:

- Plataforma separativa. Consiste en la separación en una misma vía del tránsito rodado y el peatonal mediante la diferenciación de los niveles de circulación. Normalmente es la plataforma peatonal (acera) la que se eleva respecto a la calzada. Con ello se consigue que los vehículos no invadan las zonas peatonales y se garantiza la seguridad del peatón en las vías de mayor velocidad. Esta solución suele adoptarse en las zonas con avenidas más amplias donde el tráfico rodado tiene mayor presencia y en el que la velocidad de los mismos es más elevada.



Esquema de sección de calle con plataforma separativa

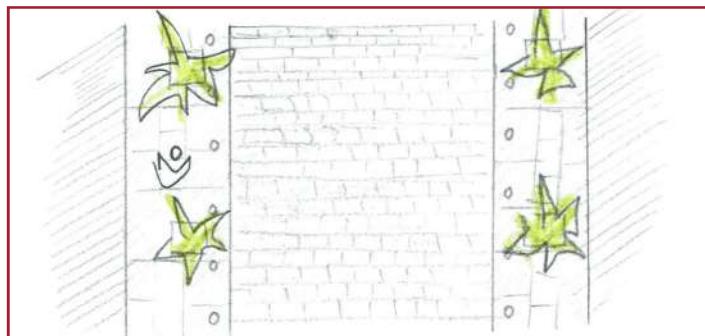


Esquema de planta de calle con plataforma separativa

- Plataforma única. Como su nombre indica, se trata de situar el tránsito rodado y el peatonal en un mismo nivel de circulación. Esta solución es la más utilizada en el centro de la ciudad, donde se trata de dar prioridad al peatón frente al vehículo a motor y en el que la velocidad de los vehículos es limitada para hacer realidad esta prioridad peatonal, en muchos casos en estos entornos el tráfico rodado también es restringido únicamente a residentes y carga y descarga en horas específicas.



*Esquema de sección de calle con plataforma única*



*Esquema de planta de calle con plataforma única*

### 1.1.1. Tránsito rodado.

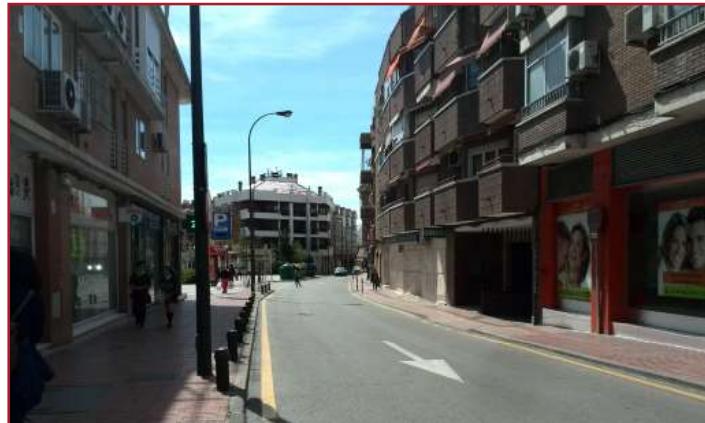
A simple vista podemos observar que los espacios de tránsito rodado en Getafe están destinados básicamente al transporte privado, ya que, a pesar de la existencia de autobuses para transporte público, no se ha detectado la existencia de carril bus, circulando ambos por el mismo espacio. La tipología de calzada va marcada por el ancho de la calle, encontrando desde calles más estrechas con calzada de un único sentido sin aparcamiento hasta amplias avenidas de doble sentido, con varios carriles para cada uno de ellos e incluso amplios aparcamientos.

Son ejemplos de calles con calzada de un único sentido las situadas en los barrios más cercanos al centro de la ciudad, como pueden ser Juan de la Cierva, Alhóndiga y San Isidro.

En las fotos podemos ver como ejemplo la calle Manzana en el barrio Juan de la Cierva constituida por dos plataformas con desnivel diferenciado para el tránsito rodado y el peatonal o la plaza de Colón donde confluyen las calles Fernando Barrachina y Maestro Bretón, ambas de único sentido de circulación, la primera de plataforma única y la segunda de plataforma diferenciada con una hilera de aparcamiento en línea.



Plan Estratégico de  
Accesibilidad e Inclusión  
GETAFE



Calle Manzana. Barrio Juan de la Cierva



Plaza de Colón. Barrio de La Alhondiga

Las calles más amplias las encontramos en los barrios de nueva creación: Las Margaritas, Juan de la Cierva, Getafe Norte o el Sector III. El esquema organizativo de estas avenidas no sigue un mismo patrón, observando diferentes situaciones:

- Avenida con doble sentido, amplia mediana de separación, un carril para cada sentido y aparcamiento a ambos lados del carril. Este es el esquema de la Avenida de España en el barrio Juan de la Cierva.



Avenida de España. Barrio Juan de la Cierva



Calle Madrid. Zona Universidad



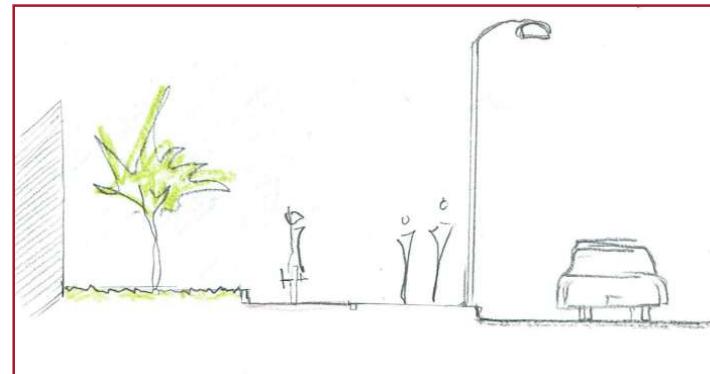
Avenida Juan de Borbón. Barrio de Getafe Norte

- Avenida de doble sentido de circulación sin mediana intermedia, con doble carril para cada sentido y sin aparcamiento. Organización de la avenida de Juan de la Cierva en el barrio del mismo nombre.

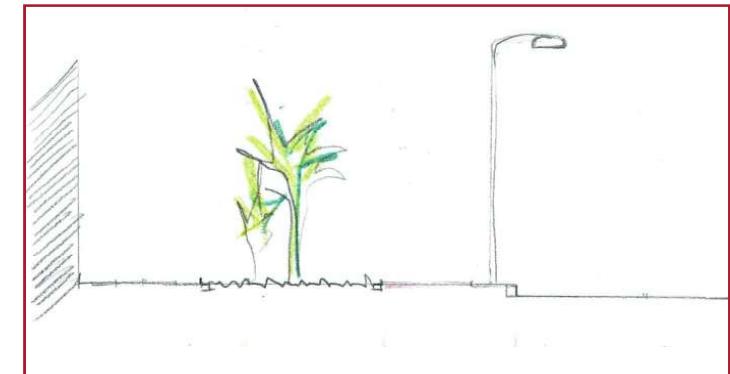
- Calle con doble sentido de circulación, mediana de separación y dos carriles para cada uno de ellos. Caso de la calle Madrid en la zona de la universidad en el barrio de Las Margaritas. Éste es el mismo esquema de la avenida Don Juan de Borbón en Getafe Norte con la salvedad de que ésta incorpora un carril bici de doble sentido anexo a la acera suroeste.



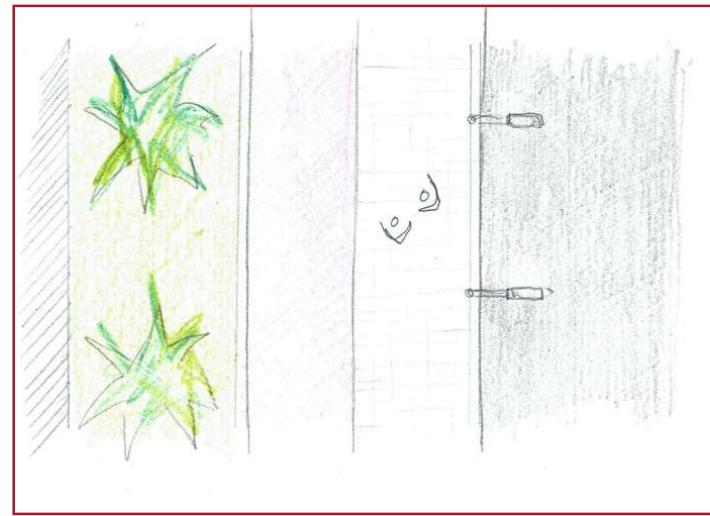
Plan Estratégico de  
Accesibilidad e Inclusión  
GETAFE



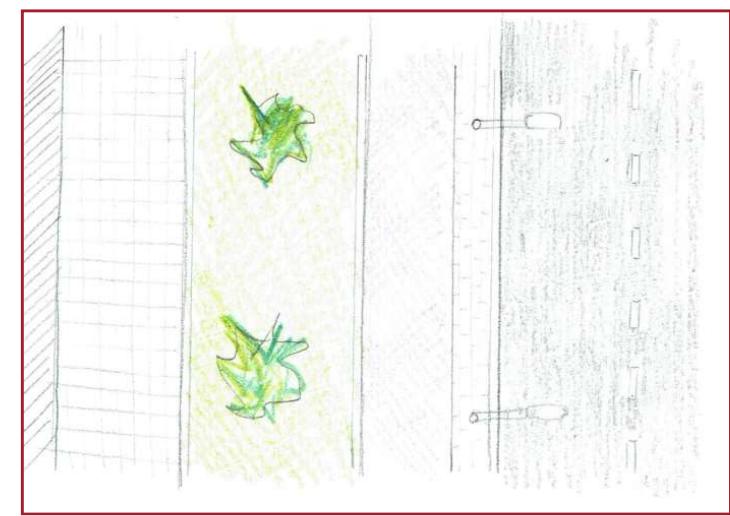
Esquema sección de calle en el barrio de Getafe Norte



Esquema sección de calle en el barrio Sector III



Esquema planta de calle en el barrio de Getafe Norte



Esquema planta de calle en el barrio Sector III

### 1.1.2. Tránsito peatonal.

Al igual que para el tránsito rodado, para el tránsito peatonal encontramos calles de plataforma separativa y de plataforma única.

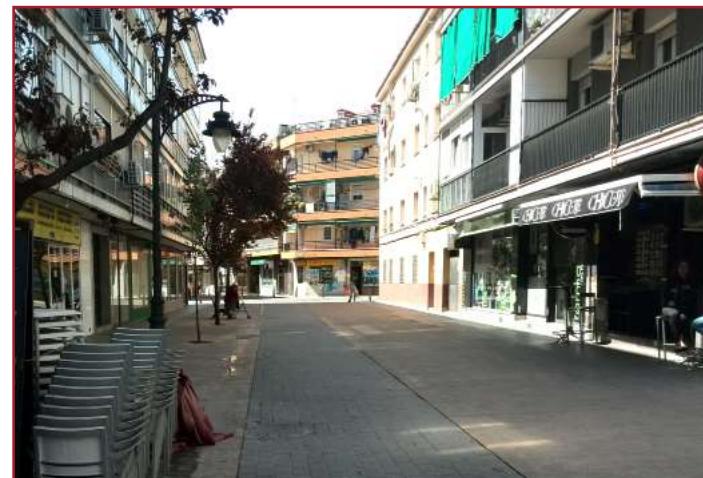
La tipología de plataforma única suele implantarse en zonas preferentemente peatonales como suelen ser los centros urbanos, y sobre todo ligados a la actividad comercial.

Como hemos mencionado anteriormente, la zona centro de Getafe presenta calles más estrechas, lo que implica circulación rodada en un único sentido y ancho de acera ajustado al mínimo para cumplir la normativa vigente en materia de accesibilidad.

En las calles principales de esta zona predomina el uso de la plataforma única, diferenciando el tránsito rodado del peatonal mediante la utilización de diferentes texturas y colores en los pavimentos. Esta tipología es la utilizada en las calles Madrid y Perales, como puede observarse en las fotos.



Calle Madrid. Centro



Calle Perales. Barrio Juan de la Cierva

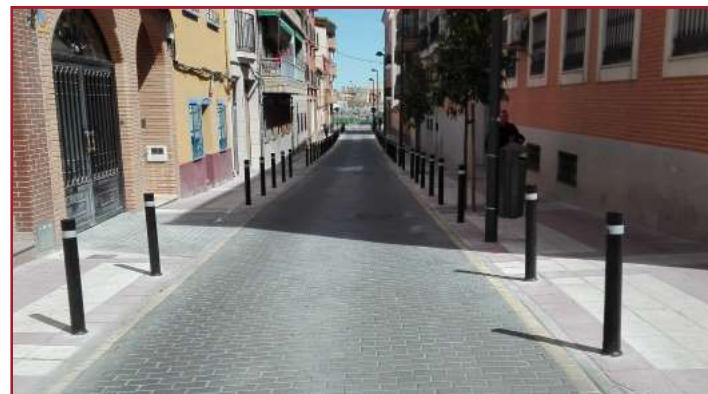


Plan Estratégico de  
Accesibilidad e Inclusión  
GETAFE

Se observa además la excesiva utilización de bolardos en la mayoría de las calles dispuestas con plataforma única para impedir el uso de las aceras como zona de estacionamiento o parada de vehículos. Ejemplo de ello son las calles Egido y Fernando Barrachina.



Calle Ejido. Barrio Juan de la Cierva



Calle Fernando Barrachina. Barrio de La Alhondiga

En calles más amplias, como es el caso de la calle Madrid cerca de la zona de la Universidad, aparece otro espacio de circulación entre la acera y la calzada, el carril bici. Mientras que en otras zonas de la ciudad observamos el uso correcto de éste, en esta calle vemos cómo es invadido por las terrazas de bares y cafeterías, por los peatones, e incluso por vehículos de carga y descarga, siendo esta una evidencia de que la implementación de este vehículo en algunas zonas de la ciudad queda muy lejos de estar consolidada.



Calle Madrid



Aún son muchas las calles con plataforma separada para las distintas circulaciones en los barrios más antiguos cercanos a la zona centro. En ellas observamos cómo se ha ganado espacio al tráfico rodado para ensanchar las aceras, contando la mayoría de estas calles con un único carril de circulación. Además se crean pequeñas isletas en las aceras, en detrimento de la línea de aparcamientos, para colocar los elementos de iluminación y/o mobiliario urbano, liberando de esta forma las aceras de obstáculos.



Calle Doña Romera. Barrio de San Isidro

Como se ha mencionado en apartados anteriores, en los barrios de nuevo crecimiento, con calles más amplias y mayor velocidad de circulación, se diferencian los niveles de la calzada y la acera. En estos casos las aceras son mucho más amplias que en el casco antiguo del municipio y se aprovecha para ubicar en ellas el carril bici, zonas ajardinadas e incluso zonas de estancia.

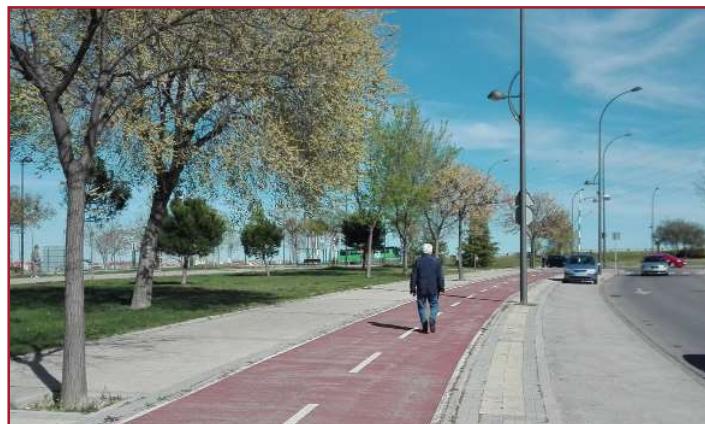
Encontramos varios patrones de organización de estas zonas, considerando la más adecuada la que sigue el siguiente esquema:

- Franja de acera anexa a la calzada reservada para la ubicación de los elementos de iluminación y señalización.
- Carril bici.
- Zona ajardinada de separación entre el carril bici y la zona de tránsito peatonal para garantizar la seguridad de ambos usuarios. En sentido longitudinal puede colocarse zonas de estancia interrumpiendo puntualmente las zonas ajardinadas, aprovechando así las zonas de sombra generadas por éstas.
- Zona de tránsito peatonal y/o itinerario peatonal accesible.

Se observa que los parámetros a tener en cuenta para la ejecución del acerado como son ancho y alto y las pendientes máximas del sentido longitudinal y transversal, se encuentran dentro de los mínimos y máximos establecidos.



Avenida Juan Carlos I. Sector III



Avenida de las trece rosas. El Bercial

### 1.1.3. Cruces entre itinerarios peatonales y vehiculares.

Los cruces entre itinerarios peatonales y vehiculares deben garantizar el tránsito por parte de las personas de forma continua, segura y autónoma en la totalidad de su desarrollo.

Para ello, se regulan cuatro elementos configuradores de los cruces:

- **Vados peatonales.** Los vados peatonales deben estar diseñados y ubicados de forma que no se interrumpa ni obstaculice el itinerario peatonal y además, debe facilitar el encuentro entre la acera y el paso de peatones.
- **Pasos de peatones.** Los pasos de peatones permiten el cruce del itinerario peatonal con el itinerario rodado.
- **Isletas.** Las isletas son lugares de refugio o espera para el peatón ubicados en las medianas de las grandes avenidas en la zona de cruce entre los itinerarios peatonales y vehicular. Según el diseño urbano las dimensiones de las isletas podrán variar, teniendo en cuenta que la anchura de ésta en sentido transversal a la marcha será como mínimo la del paso peatonal.
- **Semáforos.** Los semáforos regulan la alternancia de paso del tránsito rodado y peatonal en la mayoría de los cruces.

En el municipio de Getafe se han detectado tres tipos de cruces:

a) En vías con plataforma única, el cruce entre el tránsito rodado y el peatonal se marca mediante el cambio de pavimento en la acera y el paso de peatones en la calzada realizado con bandas de pintura antideslizante de color blanco.

Podemos ver un ejemplo de este tipo de cruce en la esquina oeste de la calle Ramón y Cajal con la calle Madrid, como muestra la fotografía. Analizando este cruce observamos que, efectivamente, la accesibilidad física está bien resuelta al no existir desnivel entre el itinerario vehicular y el peatonal, pero no es así para la accesibilidad visual y cognitiva. La colocación del pavimento del vado peatonal no es la adecuada, ya que el ancho de la franja del pavimento de advertencia debe de ser el mismo que el del paso de peatones. Además encontramos tapas de registro que invaden la franja de pavimento podotáctil.

Sí se marca el cruce en la zona de la calzada cambiando el sentido de colocación del pavimento, aunque sería recomendable que se marcase más esta diferencia para que fuese más fácilmente detectable para personas con discapacidad visual.

Los semáforos cuentan con señales de advertencia acústicas, pero en su mayoría carecen de pulsador que permita dar prioridad al tránsito peatonal.



Calle Madrid. Cruce con Calle Ramón y Cajal



Calle Ramón y Cajal. Cruce con calle Madrid



b) En vías con plataforma separativa encontramos dos tipos de cruces:

b.1.) Cruce a nivel de la acera. Aprovechando el cruce de itinerarios, se eleva el nivel de la calzada hasta enrasarlo con el de la acera. De esta forma el recorrido peatonal se realiza de forma horizontal, sin necesidad de crear planos inclinados en los vados peatonales. Además, con esta solución, se obliga al tráfico rodado a reducir la velocidad en el encuentro con el paso de peatones.

Esta es la solución más utilizada en el municipio, por lo que podríamos hablar del “Modelo Getafe”. Lo encontramos tanto en el centro como en zonas de expansión de la ciudad.

Una variante de esta tipología se presenta en el barrio de La Alhóndiga, donde se aprovecha para elevar el pavimento de todo el cruce creando una plataforma única en el encuentro entre dos calles perpendiculares y obligando al tráfico rodado a reducir la velocidad.

En las fotografías siguientes podemos ver esta solución en el cruce de la calle Almagro con Eugenio Serrano.



Calle Almagro. Cruce con calle Eugenio Serrano



Calle Almagro. Cruce con calle Eugenio Serrano

En este mismo barrio detectamos ejemplos de vados peatonales con el pavimento podotáctil bien ejecutado y otros en los que no está bien resuelto.

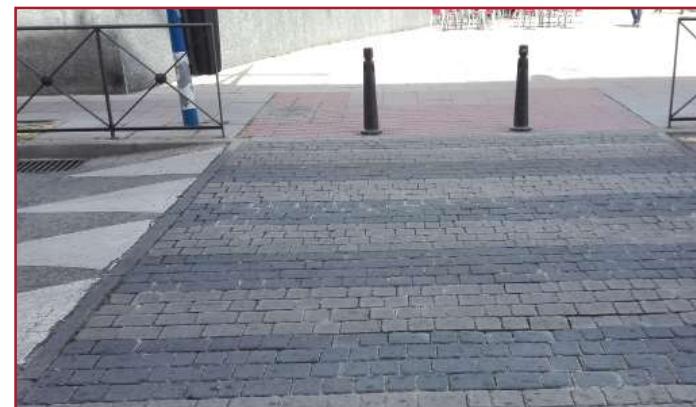
La mayoría de los vados estudiados en el municipio se han realizado tal como se muestra en la fotografía tomada en la calle Leganés. Éstos se han realizado de forma poco adecuada por varios motivos:

- No se detecta diferencia entre el pavimento de advertencia, el situado en el contacto con la calzada, y el pavimento de guía, el que conduce hasta la fachada del edificio más cercano.
- Se realizan dos bandas de pavimento de guía hacia la fachada a modo de cierre del rectángulo configurado por el pavimento de advertencia, cuando lo correcto es situar una única banda continuando el eje del paso de peatones.

En la calle Julián Daviñas encontramos el ejemplo de un vado peatonal con el pavimento correctamente ejecutado. Sería recomendable que el ancho de la banda de advertencia fuese de 60 cm y no superior, tal como podemos ver en los vados de la Avenida de la Segunda República en el Sector III. Para la correcta ejecución de los próximos vados a realizar en el municipio recomendamos seguir este esquema con dos puntuaciones:

- Eliminar el pavimento gris utilizado a modo de contorno del pavimento de advertencia y de señalización.

- Homogeneizar el color del pavimento del acerado utilizando un color que contraste con el del pavimento podotáctil. En este caso se considera adecuado el de color amarillo para el acerado y el rojo para el pavimento de advertencia y guía.



Calle Leganés. Alhondiga

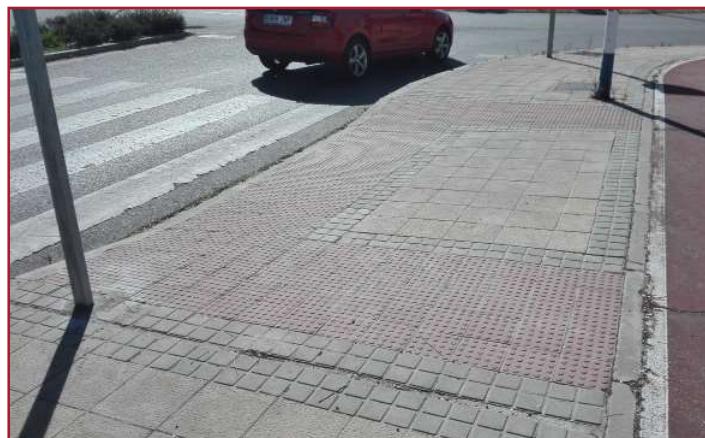


Calle Julián Daviñas. Alhondiga



b.2.) Cruce a nivel de la calzada. Se rebaja el nivel de la acera al de la calzada disponiendo planos inclinados en los vados peatonales utilizando uno o tres planos inclinados según el caso.

En el ejemplo de cruce de la Avenida de las trece rosas observamos un vado peatonal resuelto mediante tres planos inclinados para tomar contacto con la calzada sin ningún tipo de resalte.



Avenida de las trece rosas



Calle Arboleda. Esquina con calle del Maestro

Este mismo caso lo tenemos también en la calle Arboleda en el centro de la ciudad. En ambos casos las pendientes de los vados peatonales están bien resueltas, no siendo así el caso del pavimento de éstos para los que se recomienda seguir los mismos criterios mencionados en el apartado anterior.

## 1.2. Itinerario peatonal accesible.

Son itinerarios peatonales accesibles aquellos que garantizan el uso no discriminatorio y la circulación de forma autónoma y continua de todas las personas. Siempre que exista más de un itinerario posible entre dos puntos, y en la eventualidad de que todos no puedan ser accesibles, se habilitarán las medidas necesarias para que el recorrido del itinerario peatonal accesible no resulte en ningún caso discriminatorio, ni por su longitud, ni por transcurrir fuera de las áreas de mayor afluencia de personas.

Hablar de itinerario peatonal accesible en las vías de circulación rodada es sinónimo de cruce de tránsito rodado y peatonal, por lo que podemos extrapolar a este punto todo lo comentado en el apartado anterior.

En las zonas de tránsito peatonal los itinerarios accesibles deben disponerse colindantes o adyacentes a la línea de fachada o elemento horizontal límite y serán continuos en puntos de cruces con itinerarios de vehículos, carriles bici, pasos subterráneos o elevados, etc.

En el centro de la ciudad, en zonas de plataforma única el itinerario peatonal suele estar garantizado, aunque a veces encontramos estrechamientos puntuales por un alcorque resuelto de forma inadecuada, escalones para acceder a locales comerciales o algún vehículo mal aparcado.



Calle Madrid



Calle Toledo



Es en las calles con plataforma separativa donde hay que poner especial atención para que el itinerario accesible lo sea realmente. Para ello hay que dimensionar correctamente el ancho y la altura de las aceras, vigilar los estrechamientos puntuales y ordenar el mobiliario urbano, así como los elementos de protección e iluminación. Además, en ambos casos, se debe contemplar que la altura libre de obstáculos sea la adecuada, así como las pendientes máximas en sentido longitudinal y transversal del pavimento.

## 2. Espacios de estancia.

Los espacios de estancia de una ciudad son aquellos que permiten a sus habitantes disfrutar de un lugar de encuentro, descanso o juego, de forma que pueda usarse y disfrutar por cualquier persona y ofrezcan la máxima comodidad, confort y accesibilidad.

### 2.1. Tipos de espacios.

#### 2.1.1. Parques y jardines.

Los parques y jardines deberán estar diseñados de tal forma que permitan su uso y disfrute por cualquier persona y ofrezcan la máxima comodidad, confort y accesibilidad.

Para mejorar la accesibilidad en estos espacios se recomienda disponer fuera del itinerario peatonal los árboles, arbustos, plantas ornamentales o ramas de los árboles, dejar una altura mínima libre de paso bajo las ramas, para lo que se debe realizar un mantenimiento adecuado cada cierto tiempo, los caminos o sendas destinadas al tránsito de personas deben contar con un ancho mínimo y todos los accesos, instalaciones, actividades y servicios disponibles estarán conectados mediante un itinerario peatonal accesible.

Además no debemos de olvidar la importancia de la elección del pavimento a colocar. Normalmente en parques y jardines la pavimentación de los caminos



o sendas suele realizarse con arena. Es preciso un grado adecuado de compactación si los mismos forman parte del itinerario peatonal accesible. El municipio de Getafe cuenta con una dotación importante de parques, jardines y espacios verdes. Dentro de ellos podemos diferenciar entre parques de mayor extensión como el parque de Andalucía en Getafe norte, de menor tamaño como el de San Isidro o pequeños parques de barrio como el que vemos en la foto de la calle Toledo.



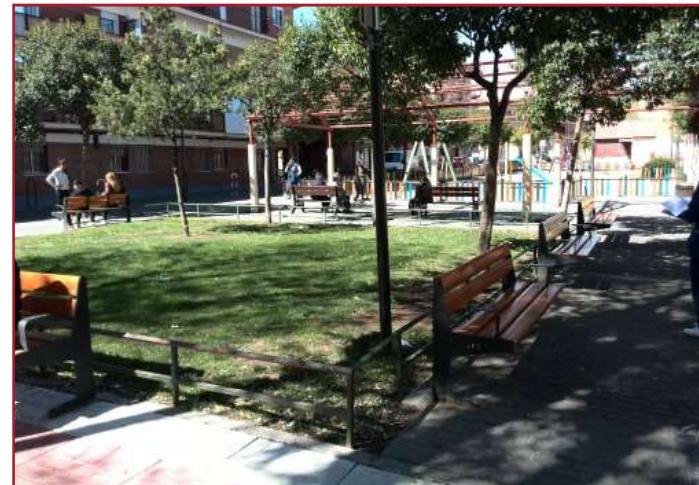
Parque de Andalucía



Parque de San Isidro



Parque de San Isidro



Parque de San Isidro



Plan Estratégico de  
Accesibilidad e Inclusión  
GETAFE

En ellos podemos observar, dependiendo de su extensión, que cuentan con zonas de tránsito peatonal, que pueden ser considerados o no itinerarios accesibles según el caso, zonas de estancia con vegetación que genera zonas de sombra, área de juegos de niños y área geriátrica. Además cuentan con otro tipo de instalaciones como son quioscos, mesas de juego, etc.

Para desarrollar un diagnóstico más detallado de los parques y jardines de Getafe sería necesario realizar un análisis más exhaustivo en cuanto a la accesibilidad de estos espacios, objeto de la segunda fase del plan de accesibilidad.

### 2.1.2. Plazas.

Al igual que los parques y jardines, las plazas de una población deben ofrecer la máxima comodidad y confort y garantizar el uso y disfrute de cualquier usuario.

Para ello se recomienda establecer zonas de estancia y/o descanso dotadas de zonas ajardinadas que permitan disfrutar de zonas soleadas o de sombra en función de la época del año en la que nos encontremos. Además se colocará el mobiliario urbano necesario para dicho menester como son los bancos, papeleras, fuentes de agua potable o farolas que permitan la iluminación adecuada en las franjas horarias de menor visibilidad. Todos ellos teniendo en cuenta las pautas de accesibilidad.

Además estos espacios deben tener un itinerario accesible que conecte las zonas de tránsito peatonal con las áreas de estancia y los diferentes elementos de urbanización como papeleras, fuentes de agua potable, vados peatonales, etc.

En Getafe podemos encontrar amplias plazas como la de La Constitución, donde se ubica el edificio del consistorio, o la del Beso, y la Magdalena, precedidas por edificios singulares como son la biblioteca Ricardo de la Vega y la Catedral de Santa María Magdalena.



Plaza de la Constitución



*Plaza del Beso*

También encontramos pequeñas placitas generadas por ensanchamientos debidos a cruces de calles o retranqueos en los edificios como es el caso de la plaza de las Cuestas en la calle Guadalajara o en el cruce de la Avenida General Palacio con la calle Manzana.



*Plaza de las Cuestas*



*Plaza en la Avenida General Palacio*

En estas plazas detectamos la existencia de zonas de tránsito peatonal, que pueden ser considerados o no itinerarios accesibles según el caso y zonas de estancia cuyo mobiliario urbano no es en todas el adecuado para un espacio accesible.

Es por ello que sería necesario desarrollar un estudio más exhaustivo en cuanto a la accesibilidad de estos espacios, como se ha comentado en el apartado anterior, objeto de la segunda fase del plan de accesibilidad.

### **2.1.3. Zonas de juegos.**

En caso de disposición de área de juego o parque infantil, su entorno, así como los propios elementos de juego deben estar diseñados de tal forma que permita el uso y el disfrute de cualquier persona.



Plan Estratégico de  
Accesibilidad e Inclusión  
GETAFE

Para ello se deben tener en cuenta varios parámetros como la conexión de esta zona con los demás accesos mediante un itinerario accesible, la disposición de instrucciones de uso y ubicación en braille, la disposición de columpios adaptados y el contraste de textura y color de los juegos con el entorno. También deberán ser accesibles las mesas de juego instaladas.

Además, se deberán prever plazas de aparcamiento accesibles en las inmediaciones de los parques con zona de juegos infantiles conectadas con ésta mediante un itinerario accesible para que personas con movilidad reducida puedan disfrutar junto con sus hijos de una tarde de juegos en familia.

El municipio getafense, dentro de su proyecto Getafe Accesible, viene desarrollando una campaña de mejora en las zonas de juegos de parques infantiles promoviendo la incorporación de herramientas para los niños y niñas con diversidad funcional.

A este proyecto se sumó La Ciudad de los Niños, espacio de jardines y parques al aire libre de gran extensión, situada en el Parque de Andalucía. Este proyecto permitió dotar a la zona infantil de un área de juegos accesibles.

Tal como puede observarse en las fotografías se dispuso un pavimento continuo de caucho, el más recomendado en estos casos, dos columpios con

asiento adaptado y arnés de sujeción y un castillo de juegos accesible mediante una rampa, entre otros elementos de juego.

Cabe mencionar la necesidad de conectar esta zona mediante un itinerario accesible con el resto del parque, ya que, como podemos ver en la fotografía, la zona de juegos accesible constituye una isla dentro de una zona de juegos con pavimento de arena sin compactar, no accesible para personas con movilidad reducida.



*Ciudad de los niños. Parque de Andalucía*

Además se ha comprobado que la mayor parte de las zonas de juegos infantiles de la zona centro del municipio cuentan con este tipo de pavimento. Se recomienda la sustitución de éste por pavimento continuo de caucho.



Parque en calle Toledo

No es así en las zonas de nuevo crecimiento del municipio donde encontramos parques accesibles como el de la aviación en el barrio del Bercial.



Parque de la Aviación

Cabe destacar la importante dotación de parques infantiles con la que cuenta el municipio.

## 2.2. Itinerario peatonal accesible.

La definición de itinerario peatonal accesible para espacios de circulación es la misma que para espacios de estancia. Como hemos mencionado en un apartado anterior, en los espacios de circulación este itinerario se reduce básicamente a los cruces entre tránsito peatonal y rodado, teniendo como objetivo que se realice en condiciones adecuadas de confort, autonomía y seguridad.

Además de cumplir los objetivos anteriores, al itinerario peatonal accesible en zonas de estancia se le debe exigir que conecte todas las instalaciones, actividades y servicios disponibles y que se garantice que el uso de los mismos no sea discriminatorio y se produzca de forma autónoma y continua.

Para que el acerado pueda considerarse itinerario accesible debe cumplir unas condiciones mínimas en cuanto a ancho de acera y altura libre de obstáculos, así como un tipo de pavimentación adecuado y sin resalte (alcorques, tapas de instalación, etc.) al tránsito peatonal inclusivo.



Plan Estratégico de  
Accesibilidad e Inclusión  
GETAFE



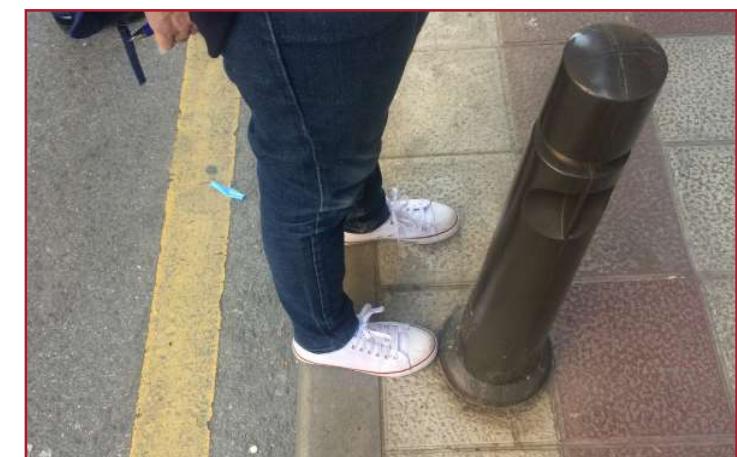
*Itinerario accesible en acerado*

Como se observa en las fotografías, en buena parte de la ciudad encontramos aceras anchas que constituyen un itinerario peatonal accesible, aunque todavía quedan aspectos por resolver, como puede ser la ubicación de los bolardos. En la fotografías podemos ver cómo el itinerario peatonal accesible queda obstaculizado por los bolardos situados en el acceso al garaje de un edificio de viviendas, con el riesgo de caída que puede implicar para los peatones.



*Obstáculo en itinerario accesible*

También queda constancia de la reducción de las aceras por la colocación de bolardos muy separados del borde de la acera.



*Bolardo separado del borde de la acera*

### 3. Elementos de urbanización.

La elección de los elementos de urbanización es uno de los puntos principales a la hora de garantizar la accesibilidad universal en el entorno urbano. Dentro de estos elementos englobamos los pavimentos de calzadas y aceras, rejillas, alcorques y tapas de instalación, aparcamientos, vados vehiculares, papeleras y contenedores, etc.

Además, siempre se debe de tener presente la necesidad de mantenimiento de los elementos de urbanización para garantizar la seguridad, accesibilidad, autonomía y la no discriminación de los elementos de urbanización desde que comienzan a funcionar, para eliminar de este modo los posibles riesgos y accidentes producidos por falta de éste.

#### 3.1. Pavimentos.

El pavimento es uno de los elementos que más importancia requiere en un itinerario peatonal, ya que si no se coloca el adecuado y de la forma correcta, puede suponer problemas de movilidad al usuario. Además de servir de soporte y de unión con la capa inferior, desempeña otras funciones como pueden ser la de información y orientación a personas con discapacidad visual.

Es importante que haya una diferencia detectable de textura y color entre el primer tipo de pavimento y el de información y/o orientación.

Dentro de éste último se debe utilizar un tipo de pavimento diferente para el de guía hacia el paso de peatones y el que advierte del límite de éste con la calzada. Para guía el más adecuado es el de bandas direccionales y para el de advertencia el de botones.

En las fotos adjuntas de la Avenida Segunda República del Sector III tenemos un ejemplo claro de esta falta de diferenciación de color y textura. Como podemos observar el pavimento del acerado tiene el mismo color y un dibujo similar al pavimento de guía hacia la fachada más próxima.



Pavimento con contraste y texturas inadecuadas

Como hemos visto en el apartado de tránsito peatonal, la mayor parte del pavimento podotáctil dispuesto en el municipio de Getafe no diferencia entre información de advertencia y de guía, utilizando para ambas el mismo tipo de dibujo.



Plan Estratégico de  
Accesibilidad e Inclusión  
GETAFE

La falta de uniformidad del pavimento (de soporte y táctil) en diferentes zonas de la ciudad y la dificultad de discriminación entre materiales (colores muy homogéneos, uso de pavimentos con texturas similares a los utilizados en encaminamientos) pueden resultar más estéticas, pero son poco efectivas. La uniformidad y predictibilidad de la señalización ha de ser un criterio fundamental para la autonomía y seguridad de tránsito de las personas con discapacidad visual, de modo que las soluciones que se aplican han de ser de uso lo más universal posible.

Además la profusión de colores y formas en los pavimentos dificultan la utilización del contraste como código de orientación.

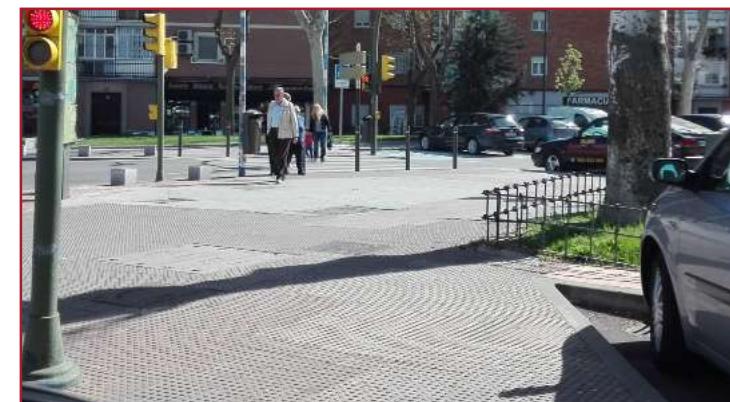


Pavimento no adecuado para código de orientación



Criterios estéticos que dificultan el código de orientación

Un uso excesivo de la pavimentación táctil plantea la cuestión de la pérdida de significado, capacidad efectiva de orientación, coste elevado y discutibles efectos prácticos y estéticos.



Uso excesivo de pavimento táctil

Una pavimentación completa, como la mostrada en la foto siguiente, de la isleta con baldosa de botones puede limitar los beneficios de guía y advertencia de la señalización táctil.



*Pavimentación no adecuada de isleta*

La pavimentación realizada con adoquín, ya sea de granito o piedra natural, mostrada en las fotos es el más utilizado en las calles con plataforma única de la ciudad.

A pesar de tratarse de un pavimento que puede resultar agradable estéticamente, es imprescindible su buena colocación y un mantenimiento continuo. Suele resultar incómodo para transitar a los usuarios de sillas de ruedas, carritos de bebés y bicicletas, además de por el ruido que genera el paso de vehículos a motor.



*Pavimentación con adoquín de hormigón*



*Falta de mantenimiento en pavimento*



*Colocación no adecuada de pavimento*



### 3.2. Rejillas, alcorques y tapas de instalación.

Las rejillas, alcorques y tapas de registro, han de estar diseñadas y colocadas de tal forma que no supongan ningún obstáculo en los itinerarios, por lo que deben quedar correctamente enrasadas con el resto del pavimento.

Las rejillas de recogida de aguas pluviales son elementos clave de cara al funcionamiento de las vías públicas, y la cercanía a pasos peatonales en muchas ocasiones, por la mala ejecución de las pendientes, provoca inundaciones en el encuentro entre la calzada y la acera, imposibilitando su utilización por parte de las personas. Además del riesgo de caída que pudiese implicar el atrapamiento de la rueda de la silla de una persona con movilidad reducida, de un carrito de bebé, anciano o del bastón de una persona con discapacidad visual.

Es por ello que cuando las rejillas de recogida de aguas pluviales se sitúen en la parte inferior de un vado, la distancia mínima a los límites laterales externos del paso peatonal deberá ser de 0,50 metros.

Este ejemplo lo hemos encontrado en un paso de peatones en el cruce de la calle Albeniz con Maestro Bretón en el barrio de la Alhóndiga, como podemos ver en la fotografía. Además, esta misma nos sirve para ilustrar otra mala práctica detectada con frecuencia en el municipio, la ubicación de las tapas de registro en los vados peatonales. Sería

recomendable reubicarlas en zonas de acerado o de la calzada externas a vados peatonales y cruces de itinerarios.



*Ubicación no adecuada de rejilla y tapa de instalación*

Los alcorques de los árboles deberán cubrirse con rejillas o se podrán llenar con material compacto permeable quedando enrasado con el pavimento circundante.

En Getafe se utiliza otro sistema, llenar el alcorque con pavimento, ya sea el mismo utilizado en la acera de diferente color o uno distinto al general. El más usado es el adoquín de hormigón. Este sistema da buen resultado cuando los árboles no tienen gran porte, pero no funciona en el caso de árboles grandes, ya que las raíces levantan la pavimentación constituyendo un obstáculo en las aceras con dimensiones ajustadas.



En las siguientes fotografías podemos ver varios ejemplos de las soluciones adoptadas.



*Solución de alcorque en calle Madrid*



*Solución de alcorque en calle Concepción*



*Solución de alcorque en calle Toledo*



*Solución de alcorque en calle Leganés*



### 3.3. Aparcamientos.

El vehículo privado es uno de los medios de transporte más utilizados en la actualidad por parte del colectivo de personas con movilidad reducida, fundamentalmente porque el transporte público no suele ser accesible.

Además la normativa vigente establece una serie de disposiciones obligatorias en cuanto a la dotación y características de las plazas de aparcamientos reservadas accesibles a personas con movilidad reducida.

Para que una plaza de aparcamiento se pueda considerar accesible se deben de tener en cuenta unos parámetros de dotación mínima, situación, señalización y dimensionado mínimo.

Cabe también diferenciar entre aparcamientos accesibles reservados en la vía pública y aparcamientos con vado en el acceso a su vivienda para personas con movilidad reducida (PMR). En Getafe hemos encontrado los dos ejemplos.

En lo referente a plazas de aparcamiento accesibles reservadas en la vía pública observamos que se han realizado de forma adecuada atendiendo a la normativa vigente en lo referente a dimensiones y señalización. Sin embargo no se ha previsto la conexión con un itinerario peatonal accesible. Es por ello que se recomienda la ejecución de rampas que conecten el espacio de transferencia del aparcamiento con la acera.



*Aparcamiento no conectado a itinerario accesible*

En las zonas de crecimiento de Getafe se observan los aparcamientos reservados ejecutados correctamente, conectando el espacio de transferencia con la acera mediante la rampa recomendada en el párrafo anterior.



*Aparcamiento accesible según normativa vigente*

En la fotografía tenemos el ejemplo de plaza de aparcamiento con vado en el acceso a la vivienda ejecutado correctamente con la rampa para salvar el desnivel de la acera y el espacio de transferencia en la parte posterior del vehículo para permitir la carga y descarga del maletero del coche.



*Aparcamiento reservado en acceso a vivienda*



### 3.4. Vados vehiculares.

Es conveniente no confundir los vados vehiculares con vados peatonales, ya que su diseño debe ser diferente, puesto que cumplen funciones distintas y han de ubicarse de forma independiente.

Como criterio principal, se tendrá en cuenta que el itinerario peatonal es siempre prioritario y que no puede verse afectado por cambios de pendientes derivadas del paso de vehículos, por lo que el itinerario peatonal siempre mantendrá su pendiente y ancho mínimo.

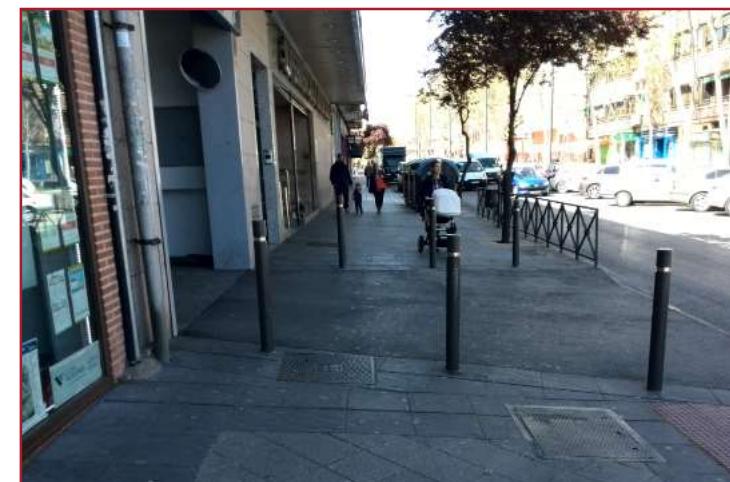
El pavimento del vado será el mismo que el del resto del itinerario y tampoco se colocará ningún tipo de señalización horizontal para evitar que las personas con discapacidad visual lo puedan confundir con un vado peatonal.

Por último, hay que tener en cuenta que el vehículo debe realizar el acceso fuera del itinerario accesible.

En las fotografías se muestra un ejemplo de vado realizado de forma adecuada y otro en el que no lo está, ya que se modifica la tipología de pavimento del itinerario peatonal.



Pavimento adecuado en vado vehicular



Diferenciación no adecuada de pavimento en vado vehicular

### 3.5. Rampas y escaleras.

Las escaleras son uno de los principales obstáculos a salvar para la gran mayoría de las personas con movilidad reducida. A pesar de que son la "barrera arquitectónica" por antonomasia y que por ley tiene que haber una rampa o un acceso accesible alternativo bien señalizado, también se pueden hacer escaleras accesibles. Además hay que tener en cuenta que para algunas personas es más fácil salvar una escalera que una rampa.

Existen parámetros adecuados para hacer las escaleras los más accesibles posibles y también lo más cómodas para todas las personas que pueden utilizarlas.

Para que una escalera cumpla la condición de accesible se recomiendan unos requisitos mínimos de anchura libre, relación entre la altura de la tabica y la anchura de la huella, número máximo de escalones sin mesetas o descansillos, dimensiones de las mesetas, tipo de pavimento y de barandillas de protección y pasamanos.

La rampa es un elemento constructivo que mejora la accesibilidad en caso de ciertos desniveles, aunque también es conveniente que exista junto a la misma una escalera accesible alternativa, que facilite el acceso a aquellas personas que tienen mayores dificultades en salvar la rampa.

Los parámetros a tener en cuenta a la hora de proyectar una rampa accesible es la anchura mínima de ésta, la longitud máxima que puede desarrollar sin disponer descansillo y en función de ésta la pendiente de los diferentes tramos, el tipo de pavimento y de barandillas de protección y pasamanos a colocar.

En las siguientes fotografías tenemos algunos ejemplos de escaleras y rampas no accesibles por presentar pendientes excesivas, carecer de pasamanos a uno o ambos lados, de pasamanos intermedio cuando la anchura de la rampa es superior a 4 metros, de doble pasamanos a distinta altura, o de la anchura mínima recomendada.



Calle Leganés



Plaza del Beso



Calle Béjar



Vegetación en Plaza de Barcelona. Creación de zonas de sombra en las áreas de descanso

### 3.6. Vegetación.

No debemos obviar la importancia del paisajismo para conseguir un estado de confort adecuado en las zonas de estancia de la ciudad, en las plazas, parques o zonas de juego infantiles. Las especies vegetales deben de ser escogidas según el clima del área donde vayan a situarse. En función de las condiciones climáticas se deberán crear zonas de sombra con especies de hoja perenne o caduca, teniendo en cuenta que con árboles de hoja perenne la sombra se mantiene todo el año y con árboles de hoja caduca controlaremos el soleamiento invernal.

Además, con la disposición de la vegetación podremos controlar los vientos, como por ejemplo, creando setos a diferentes alturas.

Los árboles, arbustos, plantas ornamentales o ramas de los árboles, quedarán fuera del itinerario peatonal, por lo que es necesario un mantenimiento adecuado cada cierto tiempo.



### 3.7. Bancos.

Los bancos son elementos del mobiliario urbano que se utilizan para descansar. Es por ello que deben estar debidamente colocados y diseñados para permitir su uso a cualquier persona.

Existen pautas y directrices a seguir a la hora de diseñar y colocar los bancos como pueden ser la altura de asiento, respaldo y reposabrazos, ángulo de inclinación del respaldo respecto del reposabrazos, diseño ergonómico, diferenciación cromática del entorno, etc.



Práctica adecuada de alineación de bancos con arbolado



Banco accesible modelo Getafe



### 3.8. Papeleras y contenedores.

Las papeleras y contenedores para la recogida de residuos deben de ser accesibles en cuanto a su diseño y ubicación.

Para diseñar una papelera accesible se deben de tener en cuenta dos premisas principales, el contraste de color con el entorno y la situación de la altura de la boca de ésta.

En cuanto a la ubicación debemos saber que las papeleras no podrán interferir en el itinerario peatonal accesible, garantizando siempre un ancho de paso mínimo y que existe una separación mínima con respecto al borde de la acera. Los contenedores deben de estar comunicados con el itinerario peatonal accesible sin invadirlo y se dispondrán siempre en un sitio fijo.

Para el diseño de los contenedores se regula la altura de los elementos que requieran manipulación y la altura inferior de la boca de éstos en caso de que sean en superficie. Además se deberá evitar la presencia de desniveles en el entorno.

A pesar de la diversidad de diseños detectados, podemos englobar las papeleras existentes en el municipio de Getafe en dos tipologías básicas: uno, papeleras exentas apoyadas en el suelo y otro, papeleras suspendidas en elementos verticales de iluminación o señalización.

Como podemos observar en las fotografías, se encuentran ubicadas correctamente en lo referente a altura máxima de la boca y a no interferir en el itinerario peatonal accesible, buscando siempre la alineación con elementos de iluminación, señalización o vegetación. Las papeleras situadas en las aceras de calles con plataforma diferenciada también cumplen con la separación mínima de colocación respecto al borde de la acera.



Papelera suspendida



Papelera suspendida



Papeleras exentas

De manera general, se puede concretar que los contenedores instalados en las calles de Getafe son de superficie. Se hace presente la iniciativa del municipio para renovar la flota existente con la adquisición de nuevos contenedores accesibles. Esta renovación es más evidente en la zona centro y las áreas de crecimiento de la ciudad.

En las calles con plataforma separativa se han detectado dos situaciones de ubicación de los contenedores:

- En la calzada. Aunque esta situación pueda parecer adecuada cuando la separación entre el contenedor y la acera es mínima, no lo es. En este caso una persona usuaria de silla de ruedas podría acceder al contenedor utilizando la boca accesible diseñada para tal efecto. Pero no es así para cualquier otro usuario que utilice la boca superior del contenedor, ya que no es posible utilizar la barra inferior del contenedor de ayuda para la apertura de ésta.

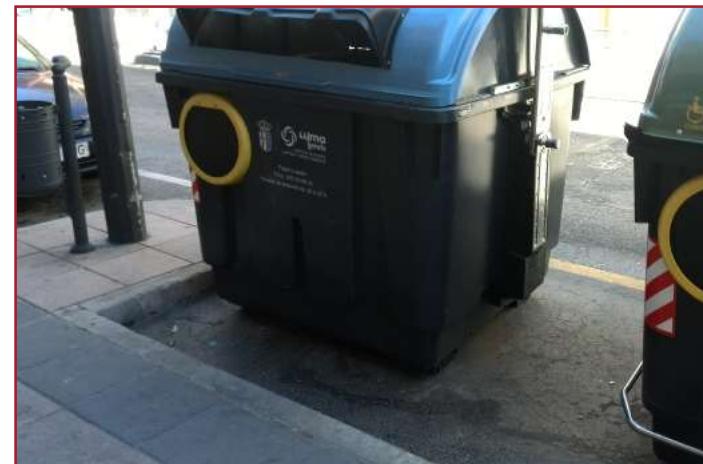
Además tenemos el caso más desfavorable en el que el contenedor se encuentra a 40-50 cm del borde de la acera en el que ya no es accesible para gran parte de la ciudadanía.

- En la acera. Esta es la ubicación adecuada. De esta forma evitamos la presencia de desniveles favoreciendo la aproximación al contenedor. No debemos olvidar que los contenedores deben de estar comunicados con un itinerario accesible

sin invadirlo, por lo que las aceras deben tener mayor anchura en los espacios reservados para la colocación de estos elementos.



*Ubicación accesible de contenedor adaptado*



*Ubicación no accesible de contenedor adaptado*



Plan Estratégico de  
Accesibilidad e Inclusión  
GETAFE

### 3.9. Bolardos.

Un bolardo es un poste de pequeña altura, que puede ser de distintos materiales (aluminio, acero inoxidable, hierro, hormigón o plástico) y se ancla al suelo para impedir el paso a vehículos a determinadas zonas peatonales.

Sin embargo estos elementos pueden suponer un gran problema para los peatones, ya que pueden dificultar su paso, impedírselo y provocarle tropiezos y caídas. También pueden suponer un obstáculo para los vehículos de emergencias en caso de necesitar acceder a determinadas zonas, por lo que lo aconsejable sería evitar la presencia de los mismos. Pero para ello sería necesario una amplia campaña de concienciación ciudadana.

En Getafe encontramos un claro ejemplo del uso abusivo de los bolardos como consecuencia de la necesidad de garantizar la seguridad de los peatones y preservar los itinerarios peatonales libres de obstáculos como pueden ser vehículos estacionados o parados para realizar maniobras de carga y descarga. Lo ideal sería eliminarlos poco a poco mediante una política de educación vial y si es necesario con una campaña de sanciones.

Dado que en la actualidad no se puede prescindir de estos elementos se deben de seguir unas recomendaciones en cuanto a la altura, diámetro, distancia entre ellos, anchura libre cuando se sitúan en los vados peatonales, su diseño y señalización.



Bolardos no adecuados



Bolardos no adecuados



Bolardos no adecuados



Tipología de bolardo recomendado

### 3.10. Elementos de protección al peatón.

Los elementos de protección, como su propio nombre indica, cumplen la función de proteger al peatón en aquellos puntos en los que el tránsito rodado pueda suponer un riesgo para éste. Dentro de éstos se pueden englobar barandillas, pasamanos, vallas o zócalos.

Los más habituales suelen ser las barandillas utilizadas para cerrar zonas de estancia muy próximas a la calzada, o proteger al peatón en calles con aceras muy estrechas y gran densidad de tráfico rodado.

El uso de este elemento se encuentra generalizado en el municipio de Getafe, utilizándolo de forma exagerada a modo de protección en todo tipo de vías (de mayor o menor anchura, con mayor o menor densidad de tráfico rodado,...) como se puede ver en las fotos adjuntas.

A diferencia de los bolardos, en la que se recomienda su eliminación paulatina para mejorar la accesibilidad, la existencia o no de barandillas, siempre que estén bien ubicadas respetando los vados e itinerarios peatonales, se trata más de un tema estético que de accesibilidad.



Barandillas de protección en calle Leganés



Barandillas de protección en barrio de San Isidro



Barandillas de protección en zona de estancia



Plan Estratégico de  
Accesibilidad e Inclusión  
GETAFE

### 3.11. Elementos de señalización e iluminación.

Un adecuado diseño y una buena ubicación de la señalización en nuestra ciudad es de vital importancia para favorecer una adecuada orientación y movilidad dentro de la misma.

Para ello, todo sistema de señalización y comunicación que contenga elementos visuales, sonoros o táctiles, debe incorporar criterios de diseño que garanticen el acceso a la información y comunicación básica y esencial a todas las personas. La señalización visual deberá ser claramente visible y comprensible. Para ello el color de los caracteres debe contrastar con el fondo de la señalización y éste a su vez con el entorno, además de garantizar con la altura del texto que la información que se transmite pueda ser leída a determinadas distancias.

Dentro de este tipo de señalización debemos disponer el Símbolo Internacional de Accesibilidad (SIA) en los itinerarios, aparcamientos y espacios reservados accesibles.



Señalización de plaza de aparcamiento accesible

La señalización acústica dispondrá de una gama audible en las correctas frecuencias e intensidades.

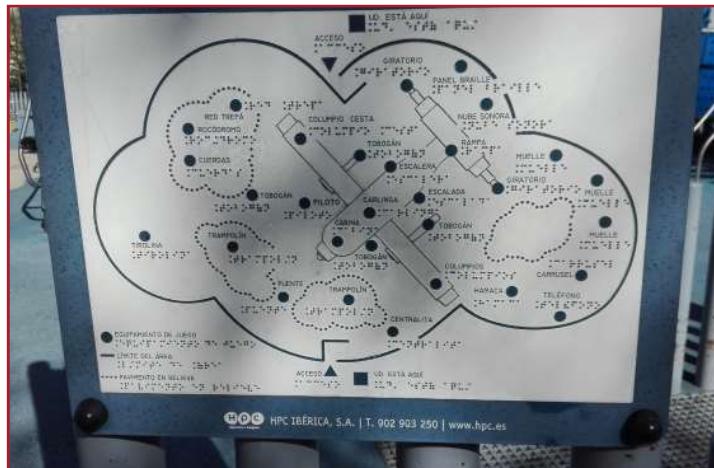
En general, todos los semáforos del municipio cuentan con un sistema de aviso acústico de advertencia dirigido a personas con discapacidad visual.

La señalización táctil más común y que está presente en nuestra vida cotidiana son las bandas señalizadoras que encontramos en los pavimentos de nuestra ciudad. Éstas se utilizan para transmitir información al usuario tanto visual (color y contraste) como táctil (rugosidad y dibujo). Las funciones de estas bandas son encaminar por un itinerario accesible o indicar la presencia de cualquier obstáculo como puede ser el arranque y desembarque de una escalera, rampa o un vado peatonal.

Los elementos verticales de señalización como son los postes, anuncios, puntos de información, etc., deberán agruparse en el mínimo número de soportes y ubicarse de forma que no entorpezcan el paso. En el momento de su colocación se debe atender al cumplimiento de la altura mínima establecida y deben situarse en el sentido perpendicular a los desplazamientos.



El sistema pictográfico utilizado para la señalización e información utilizará símbolos y pictogramas reconocidos universalmente y se contrastará visualmente la figura y el fondo. Cabe destacar el cartel informativo situado en la zona de juego de niños del parque de la Aviación en el barrio del Bercial por la claridad en la transmisión de la información, utilizando sencillos pictogramas, texto y braille.



## *Cartel informativo parque de la aviación*

Cualquier espacio debe contar con un nivel adecuado de iluminación, de forma que no sea escaso ni excesivo. Las fuentes de luz deben colocarse por encima de la línea de visión, de modo que se eviten deslumbramientos directos o indirectos, contraluces y diferencias bruscas de iluminación.

Se tendrá en cuenta que los niveles de iluminación diurna deben ser superiores a los nocturnos.

Se deben dotar de mayores niveles de iluminación en áreas próximas a accesos y en particular en los espacios de salida. Los puntos de interés o de especial peligro como escaleras, sistemas de señalización, etc., se deben resaltar mediante luces directas o aumentando la intensidad lumínica, sin producir reflejos ni deslumbramientos.

Una buena práctica detectada en Getafe es la de crear isletas de ampliación de la acera en la banda de aparcamientos para situar las farolas y los elementos de señalización.



*Isleta en acerado de calle Doña Romera*



Plan Estratégico de  
Accesibilidad e Inclusión  
GETAFE

### 3.12. Fuentes de agua potable.

En la gran mayoría de los itinerarios peatonales nos podemos encontrar con fuentes bebederas que tienen que estar al alcance de cualquier usuario.

Deben de tenerse en cuenta unos requisitos mínimos de accesibilidad para el diseño y la colocación de las mismas como son la altura del vaso y el grifo accesible, el espacio mínimo libre de obstáculos a disponer, así como la franja de pavimento podotáctil y las rejillas de evacuación. En general, se ha detectado la falta de fuentes de agua potable en la zona urbana y espacios de estancia del municipio.

En la foto podemos ver un modelo de fuente no accesible, la del parque de San Isidro. Además tampoco es accesible su ubicación, ya que no hay un itinerario peatonal accesible que llegue a ella.



Fuente de agua potable no adecuada en parque de San Isidro



### 4.5.3. Edificación

El Código Técnico de la Edificación es la normativa que recoge los requisitos básicos de la edificación a cumplir para lograr un entorno de calidad suficiente y necesario para el usuario y las actividades que realice. Estos requisitos son:

**Seguridad** – Además de los relativos a la estructura del edificio y prevención en caso de incendio, se acometen los aspectos orientados a que el edificio proyectado se pueda utilizar de manera segura por todo tipo de usuario.

**Habitabilidad** – Recoge los aspectos relativos a conseguir unas condiciones idóneas de protección frente a los agentes climatológicos externos, cuidando con el diseño, las cuestiones de salud higiene y protección del medio ambiente

**Funcionalidad** – Define las dimensiones y disposiciones correctas de los espacios, para que puedan ser utilizados por todas las personas, además de todos los aspectos referidos a instalaciones que hacen al edificio funcionar.

El requisito de funcionalidad se puede obtener como resultado de los requisitos de seguridad y habitabilidad ya que persigue la máxima adecuación del edificio a sus usuarios, es decir, a hacerlo accesible de manera universal.

Los aspectos de diseño de la funcionalidad han de ser aplicables a todo tipo de edificación, si bien, los relativos a la accesibilidad se han visto relegados al ámbito público, ya que la ley así lo regula.

Sin embargo no se puede dejar de lado responder a las necesidades que cualquier edificación presenta, teniendo que estar preparada para poder ser utilizada por cualquier usuario, independientemente de sus capacidades. Se hace referencia sobre todo a los edificios de viviendas.

La accesibilidad en la edificación se basa en la definición de las condiciones funcionales que han de cumplir los distintos elementos que conforman la edificación para garantizar el acceso y el uso pleno sin discriminación de usuarios en condiciones de seguridad y autonomía. De esta manera se establecen unas exigencias de accesibilidad directas sobre los elementos que conforman los edificios, acometiendo dos ámbitos, el exterior, y el interior del edificio.

Se tendrán en cuenta también los criterios DALCO, de accesibilidad según lo establecido en la UNE 170001 de AENOR, que aún no siendo de obligado cumplimiento, el equipo de la La Ciudad Accesible tiene muy presentes para facilitar la accesibilidad en cualquier entorno. Se refieren principalmente a:

- Deambulación
- Aprehensión
- Localización
- Comunicación



## 1. Interior del edificio

De forma general, los edificios públicos de Getafe construidos bajo la vigencia del Código Técnico de la Edificación, dan cumplimiento a lo establecido en los requisitos de accesibilidad física, no siendo así en lo referente a accesibilidad cognitiva y sensorial. Esto se produce porque el diseño de los edificios se realiza aplicando la normativa en lo estrictamente exigible sin abarcar otras soluciones que facilitan el uso a un tipo determinado de usuario, se piensa el diseño desde la generalidad y no desde la diversidad.

### 1.1. Itinerario accesible

Para garantizar el desplazamiento de todos los usuarios en el interior de una edificación es necesario que entre todas las circulaciones existentes al menos una de ellas sea considerada itinerario accesible, aspecto que se está cuidando en los edificios de uso público de Getafe. Sin embargo, se debe tender a que la totalidad de los edificios de uso público se diseñen bajo la premisa de que todas sus circulaciones sean consideradas itinerarios accesibles.

En los itinerarios accesibles se ha detectado que en lo referente a dimensiones, dando cumplimiento a los anchos mínimos de paso (1,20 cm), y espacios de maniobra (diámetro 1,50 cm), no existen problemas, no siendo así en otros campos.

En lo referente a la aproximación se observan deficiencias, ya que no se reservan espacios sobre todo en los elementos de mobiliario, tales como los mostradores de atención al público. Se señala también la ocupación de los espacios bajo lavabo en los aseos que impiden la maniobra de aproximación a los usuarios de sillas de ruedas.

Los acabados son otro punto a tener en cuenta en los itinerarios peatonales. La resistencia al deslizamiento, es decir, que un pavimento no resbale, y la correcta ejecución sin existir resaltes, así como la estabilidad y dureza del material, son correctos, salvo excepción, en los edificios visitados ya que son aspectos que se regulan bien en normativa y se vigilan durante la ejecución de las obras. Si bien, la elección del material de acabado, sumado a la iluminación, no es del todo correcta, ya que en muchas zonas se producen brillos y reflejos que dificultan la accesibilidad.

Otro aspecto es que no se utilizan los acabados atendiendo a su capacidad señalizadora por ámbitos, a través de su textura, color y contrastes.

### 1.2. Elementos accesibles

En el itinerario accesible existen una serie de elementos de conexión de espacios y plantas del edificio, de protección y seguridad y de uso que también deben ser accesibles.



Al igual que lo indicado en el itinerario peatonal los elementos que la normativa regula, son correctos en los edificios nuevos, o en aquellos que han sido adaptados a la normativa vigente, por ejemplo en lo referente a la colocación de un ascensor.

Otro tema, y es donde se observan la mayor parte de las deficiencias, es en lo relativo a elementos que de alguna manera permiten un diseño más libre ya que por desconocimiento en la mayor parte de las ocasiones, no garantizan la accesibilidad. Englobamos aquí el tema del contraste cromático en puertas, diseño incorrecto de mobiliario que no permite que sea utilizado por todos los usuarios, o aseos, que aunque en su diseño fueron correctos en su ejecución no, presentando por ejemplo problemas con la reserva de espacio de transferencia a ambos lados del sanitario.

Se han punteado algunos aspectos detectados en las vistas realizadas, si bien en próximos documentos en los que se analizarán con detalle las edificaciones públicas de cada uno de los barrios se entrará a detallar qué aspectos podrían ser mejorables en cada uno de los elementos que conforman el itinerario accesible y se listan a continuación:

- Puertas
- Carpinterías
- Pavimentos
- Ascensores

- Escaleras y rampas
- Barandillas y pasamanos
- Mobiliario
- Aseos

### 1.3. Evacuación en caso de emergencia (zona de refugio)

Todos los edificios públicos de Getafe cuentan con las instalaciones y protocolos exigidos por la normativa para la evacuación de sus ocupantes en caso de emergencia.

Pero la evacuación de personas con discapacidad requiere de otras necesidades y requerimientos que aunque el CTE aborda lo hace referido a edificios de gran envergadura, de elevada ocupación y complejos.

Edificios más modestos deben ser igualmente seguros para todos sus usuarios, por lo que todos deben disponer de un protocolo de evacuación de personas con discapacidad, y garantizar la evacuación accesible en tres acciones complementarias:

- Posible uso de ascensores de emergencia
- Zonas de refugio
- Recorridos de evacuación adaptados

## 2. Exterior del edificio

EL entorno inmediato, es decir, el espacio de conexión entre la vía pública y el interior del edificio, debe ser accesible, ya que la accesibilidad a la edificación empieza en este punto, que en

muchas ocasiones no se trata como corresponde. Este punto debe representar la primera facilidad en la accesibilidad al edificio, y no la primera dificultad, como hemos detectado en algunos edificios privados (locales comerciales) donde la existencia de desnivel dificulta el acceso a personas usuarias de sillas de ruedas. En los edificios públicos los aspectos relativos a la accesibilidad física sí están tenidos en cuenta, no siendo así los referentes a la accesibilidad sensorial y cognitiva, ya que, dando un ejemplo, no existen encaminamientos que permitan la orientación para personas ciegas, ni elementos que faciliten la movilidad en los edificios a personas con discapacidad intelectual, como pictogramas.

### **2.1. Itinerario accesible**

De igual manera que se define en el interior del edificio, también en su exterior debe existir un itinerario que pueda ser utilizado por todas las personas. Son dos los factores imprescindibles, la no presencia de desniveles y la necesidad de evitar obstáculos, atendiendo a los mismos criterios expuestos para la urbanización.

En los itinerarios hay que atender a una correcta elección del pavimento, un nivel de iluminación óptimo y acorde al entorno, y una cuidada colocación de elementos de urbanización (rejillas, tapas de registro, imbornales).

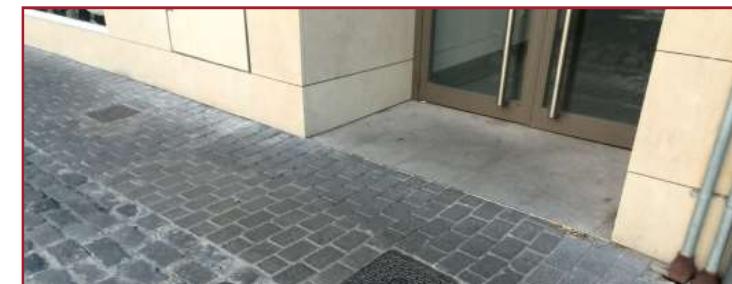
### **2.2. Accesos**

El acceso a la edificación es el punto de conexión entre el entorno urbano y el

edificado, el punto en que los dos itinerarios accesibles confluyen y deben concentrar aspectos de ambos.

Es importante señalar que el acceso debe ser igual para todos los usuarios, principal y accesible, desterrando las ideas de solucionar la accesibilidad con accesos secundarios.

En los accesos se deben considerar especificaciones relativas a diseño, dimensiones, acabados, seguridad, e iluminación. El análisis de cada uno de los edificios públicos se hará en el documento específico por barrio y se abordará con detalle cada uno de estos aspectos descritos.



#### 4.5.4. Transporte y movilidad

La movilidad es un derecho de todos los ciudadanos, por lo debe garantizarse un sistema de transporte y una configuración del tejido urbano accesible y utilizable por cualquier persona, independientemente del problema de movilidad, comunicación sensorial, percepción o de índole cognitiva o mental, que posea.

El transporte público es uno de los elementos que en una ciudad garantiza la igualdad de oportunidades entre los ciudadanos, ya que garantiza que todos puedan llegar y desplazarse entre los diferentes lugares de la ciudad y de su entorno.

La accesibilidad en el sistema de transporte está cada vez más reconocida como de calidad clave en los medios de transporte, y al mismo nivel que la eficiencia y la sostenibilidad del mismo. De hecho, todos los usuarios del sistema de transporte se benefician de un acceso más fácil al propio medio de transporte. Asimismo, los beneficios económicos de una mejor accesibilidad para los operadores de transporte y proveedores de servicios están cada vez más claros, ya que un acceso más sencillo permite mayor rapidez en el embarque y desembarque de pasajeros, algo por todos deseable.

Llegado este punto, es importante destacar que el sistema de transporte no lo forman sólo los vehículos de la flota correspondiente, sino que las infraestructuras del transporte también deben ser englobadas aquí, así lo establece el RD1544/2007.

Surge aquí el concepto de **cadena de accesibilidad** donde el recorrido desde el punto de partida hasta el punto de llegada de cualquier desplazamiento debe producirse de forma continua y sin rupturas.

Los elementos o “eslabones” fundamentales de las cadenas de accesibilidad se pueden resumir como siguen:

- Conexión vivienda - espacio público: desplazamiento desde el hogar hasta el exterior de la vivienda, es decir, salir desde el portal a la calle.
- Conexión espacio público - infraestructura de acceso al transporte (parada o estación): desplazamiento o itinerario peatonal por el espacio urbano hasta llegar a la estación de acceso al transporte público.
- Conexión parada o estación - vehículo - parada o estación: acceso al vehículo, desplazamiento a bordo (condiciones de transporte en el interior del vehículo) y descenso del vehículo.
- Conexión infraestructura de acceso al transporte - espacio público y destino: desplazamiento en las estaciones y paradas del transporte público hasta acceder al espacio público y un destino final.





Plan Estratégico de  
Accesibilidad e Inclusión  
GETAFE

Algunos ámbitos de la cadena de accesibilidad existentes en la ciudad de Getafe no son competencia del Ayuntamiento, por lo que las actuaciones sobre ellos, se ven limitadas, si bien esto no impide que los ámbitos que sean de su competencia dejen de ser accesibles, recordando que todo lo que compete al transporte urbano es responsabilidad municipal y también solicitar a los organismos responsables del transporte interurbano el cumplimiento de la normativa de accesibilidad. Atendiendo a este criterio se han analizado los siguientes aspectos:

### **1. Itinerarios hasta y desde la parada**

Atiende a lo establecido en el ámbito del URBANISMO anteriormente expuesto en el punto 4.5.2

### **2. Paradas de autobús**

Existen distintos diseños de paradas de autobús en Getafe:

**- Existencia de marquesina** – La gran mayoría de paradas cuentan con marquesinas, si bien se detectan paradas que carecen de ellas, coincidiendo principalmente en aquellos puntos donde la acera no cuenta con espacio suficiente para su ubicación, correspondiendo a autobuses interurbanos.



Tipologías de marquesinas en Getafe

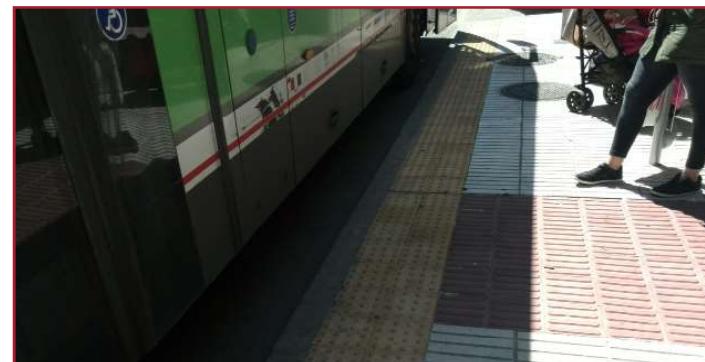


Paradas de autobús sin marquesinas.  
Avenida Juan Carlos I

**- Pavimentos** – en algunas ocasiones se detecta la presencia de parada mediante la colocación de pavimento táctil como en Avenida de España en el barrio Juan de la Cierva, mientras que en otras ocasiones este tipo de señalización no existe (calle Manzana).



Asimismo existen paradas donde el bordillo sí se señaliza con pavimento podotáctil de color amarillo (calle Madrid), y otras que no (calle Arboleda).



La existencia o no de pavimentos podotáctiles es aleatoria, no atendiendo a ningún tipo de criterio el que sea o no colocado, por ejemplo se coloca en las paradas de autobús urbano y en las de interurbano existentes. En las paradas de nueva construcción, aparecen los dos tipos de pavimento.



Plan Estratégico de  
Accesibilidad e Inclusión  
GETAFE

**-Señalización e información** - de forma general todas las paradas cuentan con paneles informativos, si bien ninguna de ellas cuenta con un plano de fácil comprensión, ni con sistema braille.

En algunas de ellas se han colocado pantallas de información visual, pero en ninguna de ellas se ha detectado que se trasmite información de forma sonora.



**-Marquesina-** las marquesinas se ubican cercanas a los itinerarios accesibles sin invadirlos, de forma general.



Las dimensiones indicadas en normativa referentes a altura libre, anchos de paso, espacios libres de obstáculos, a priori, se cumplen.

Los vidrios en la gran parte de ellas están señalizados correctamente.

Todas las marquesinas cuentan con asientos, no pudiéndose decir lo mismo de apoyos isquiáticos, muchas de las marquesinas carecen de ellos. En cuanto a los asientos son pocas las marquesinas que disponen de reposabrazos.

### 3. Paradas de taxis

Las paradas de taxi deben atender a los mismos criterios que los definidos para las zonas de aparcamiento para personas con movilidad reducida

### 4. Aparcamientos

Atiende a lo establecido en el ámbito del URBANISMO anteriormente expuesto en el punto 4.5.2.





Concluyendo, en Getafe existen dificultades en el uso del transporte público. Las principales se presentan en el momento de subida o bajada del vehículo, señalando en menor medida aquellas que tienen que ver con el acceso a las estaciones y la interpretación o comprensión de planos y señalizaciones.

Si bien el Ayuntamiento de Getafe presenta una clara intención de ofrecer a todos los ciudadanos un transporte más accesible, y son varias las medidas que así lo impulsan. La mayor parte de la flota móvil es accesible en silla de ruedas, aunque se requiere un mayor mantenimiento de manera que las rampas extraíbles funcionen en todo momento. Las paradas de autobús (marquesinas), se van adaptando progresivamente a la normativa vigente, pero convendría una revisión de todos los aspectos a tener en cuenta para un correcto diseño, ya que aunque la intención es buena, se observan deficiencias.

En el transporte privado las principales dificultades radican fundamentalmente en poder llegar al vehículo, o llegar a la zona peatonal una vez se ha estacionado.

Se ha detectado que en Getafe se están realizando plazas de aparcamiento específicas para personas con movilidad reducida, reservando los espacios correspondientes de transferencia, y sobre todo colocando rampas que permitan salvar el desnivel de calle a acera.





#### 4.5.5. Información y comunicación.

Un buen marco para ubicar el 'Plan Estratégico de Accesibilidad e Inclusión' es la Convención sobre los Derechos Humanos de las Personas con Discapacidad de las Naciones Unidas aprobada el 13 de diciembre de 2006, y que España ratifica el 3 de diciembre de 2007. Hay que tener presente que es de obligado cumplimiento para los Estados que lo ratifican ya que es vinculante.

El concepto de Accesibilidad Universal incluye en ella que existen barreras y dificultades que impiden el ejercicio y disfrute de derechos de personas en la movilidad, en la comunicación e información, en el acceso a bienes y servicios (cómo pudieran ser formativos, de ocio y tiempo libre...), y actitudinales, como por ejemplo el acceso al empleo que es uno de los más evidentes por las dificultades actualmente y siempre existentes.

Siempre hay que tener en cuenta que cualquier información municipal debe ser accesible a toda persona con discapacidad o con necesidades especiales como pueden ser las personas disléxicas, daltónicas, etc., garantizando que esta información sea comprensible para todos y así impulsar, promover y facilitar la igualdad de oportunidades también de esta manera, teniendo especial cuidado con el uso de los nuevos sistemas de información establecidos a través de soportes informáticos, telemáticos, online, etc. Es por ello, que la información municipal y cualquier mensaje que se lance desde el Ayuntamiento de Getafe, debe tener implementado criterios de accesibilidad y realizarse en soportes, que cumplan los criterios de acceso

fácil a la lectura y la comprensión, así como que también el diseño y los contenidos sean accesibles.

Hay que tener siempre presente que la accesibilidad en la comunicación es imprescindible para gran parte de la población de una ciudad, afectando de manera directa a un amplio sector poblacional. Sin olvidar claro está, que al resto de la población también aporta beneficios.

En esta línea de potenciales beneficiarios que se está tratando en este punto, hay numerosos ejemplos que avalan esta postura como es el uso de un buen contraste cromático ya que facilita la vida y comprensión de un mensaje tanto a una persona con baja visión como a cualquier otra persona; el uso de una tipología de letra accesible que permite que el mensaje sea más entendible por todas las personas; el tamaño de la misma; en entornos oscuros, cualquier persona tiene las mismas dificultades que una persona con baja visión, y si son totalmente oscuros, se podría comparar con una persona ciega, etc.

Siguiendo con ejemplos, igual ocurre en entornos y situaciones excesivamente ruidosas, prácticamente toda la ciudadanía tiene las mismas dificultades que una persona con discapacidad auditiva y, por tanto, cualquier refuerzo de información visual será de beneficio general, incluso cuando es obligatorio guardar silencio por el motivo que sea, esta información visual es de gran ayuda como reforzador.



Por último y no menos importante, una correcta disposición de la señalización es clave y estratégica para evitar problemas de orientación y de movilidad de cualquier persona, tenga discapacidad o no la tenga. Aquí también la accesibilidad cognitiva cobra importancia y protagonismo ya que contribuye a una mejor información y comprensión del espacio en el que nos desenvolvemos y deambulamos.

De hecho, el Ayuntamiento de Getafe ya era consciente de la importancia de la información y comunicación que tiene que estar disponible y al alcance de comprensión de todas las personas. Prueba de ello son las siguientes acciones que están llevando a cabo de modo regular en los últimos tiempos:

- a) La información municipal a todos los ciudadanos se transmite diariamente a través de la página [www.getafe.es](http://www.getafe.es), que a su vez, cada una de las secciones municipales ya sea cultura, mantenimiento, urbanismo, limpieza, etc., posee canales de comunicación interactiva, tales como la presencia e interacción directa con el ciudadano en Twitter, Facebook, etc. Además de este diálogo y búsqueda bidireccional de los mensajes e informaciones, se insertan noticias acerca de las actuaciones municipales de cada sección. También el Portal de Transparencia.
- b) En dicha página, también está instalado el **PERFIL DEL CONTRATANTE**, dirigido a empresas

y profesionales, en materia de contratación pública.

c) También a través de la INTRANET municipal, dirigida a la gestión interna, se insertan los siguientes apartados:

- Perfil del Contratante.
- Oferta Pública de Empleo.
- Normativas y directrices municipales.
- Portal de Transparencia.
- Instrucciones para la gestión interna.
- Actas Plenos, Juntas de Gobierno, Comisiones Paritarias, etc.
- Otros.

d) Las propias páginas de GISA, EMSV, LYMA y ALEF.

e) La comunicación entre Ayuntamiento, vecinos y entidades también se encauza a través de la página web [www.getafe.participa.es](http://www.getafe.participa.es)



#### 4.5.6. Ocio y tiempo libre

Estamos ante algo vital para el desarrollo, normalización y empoderamiento de cualquier persona, independientemente de sus capacidades, discapacidades, necesidades especiales o características personales, ya que el ocio y el tiempo libre siguen siendo valoradas por la población de manera notable por los valores y emociones que aporta al individuo en su desarrollo personal, familiar, etc.

Por ello, siempre también hay que garantizar, impulsar, promover y facilitar la participación de las personas con discapacidad en actividades lúdicas, recreativas, culturales, deportivas, etc., y más cuando éstas se organizan en el municipio y dan respuesta a las necesidades y demandas de la población local, sea la actividad municipal o privada.

Los objetivos que se marcan estas áreas, así como las medidas que se lleven a cabo, para que funcionen y sean viables y eficientes, es indispensable la colaboración entre las distintas concejalías del Ayuntamiento de Getafe por el carácter transversal que tiene. De hecho, la transversalidad queda reflejada en este plan como algo estratégico y fundamental.

Aquí al igual que en el punto anterior, el consistorio getafense también ha tenido presente la importancia del ocio inclusivo y el tiempo libre para todos, realizando algunas incursiones tales como:

a) El Área de Festejos del que dependen las Fiestas Patronales, Fiestas de barrios, Cabalgatas, Navidad, Bajada Virgen, Carnaval, Desfiles de Carrozas, Semana Santa, El Rocío, Ferial, Mercadillos Temáticos, Fiestas de Mayores así como eventos diversos, publica también en la web municipal cada uno de los actos y conmemoraciones que a lo largo del año realiza la Delegación de Cultura y Mantenimiento.

b) También el Área de Juventud con sus programas de Getafe Joven-Alcohol 0.0; el SIAJ con asesoramiento juvenil en materia de estudios, empleo, campamentos, conciertos, intercambios juveniles, cursos de monitores de tiempo libre, becas, acceso al mercado de la primera vivienda, etc.

c) El Área de Deportes con sus campeonatos diversos, apertura de Piscinas Municipales, Cursos de Natación, Carreras Populares, Deporte Escolar, Ligas deportivo-escolares intercentros, Gimnasia Mantenimiento Adultos, etc.

#### 4.5.7. Empleo y formación

Sin duda, esta sigue siendo la gran deuda pendiente hacia el colectivo de personas con discapacidad ya que en pleno año 2017, aún están en riesgo continuo de exclusión social y laboral a pesar de la Convención sobre los Derechos Humanos de las Personas con Discapacidad de las Naciones Unidas.

Para garantizar una correcta normalización de las personas con discapacidad, una incorporación al mercado laboral, la consecución de un empleo cualificado y estable, un mayor acceso a la formación superior y especializada, así como una mayor participación en la vida ordinaria, es fundamental erradicar cualquier tipo de barrera que dificulte o demore esta conquista social y laboral que se ha convertido ya en una de las grandes rémoras y barreras que impiden el desarrollo de una grandísima parte de las personas con discapacidad. Se podría decir que estamos ante una cita histórica con las personas con discapacidad ya que podemos solventar y poner solución al tema de la formación atendiendo a las capacidades de los individuos, y a una posterior inclusión laboral que es imprescindible y necesaria para empoderar y aumentar de autoestima y la igualdad de oportunidades.

Está más que demostrado que la falta de accesibilidad universal es el eslabón perdido de la inclusión social y laboral de las personas con discapacidad, donde hay que incluir también políticas activas de accesibilidad al empleo para impulsar la igualdad de derechos

y de oportunidades reales para las personas con discapacidad, ya que sin accesibilidad no hay igualdad.

En este sentido, el Ayuntamiento de Getafe también posee de planes propios en materia de empleo y formación para personas con discapacidad así como para otros sectores de la población que también están en riesgo de exclusión. Entre ellos destacan dos tipos de programas:

a) Los concretos de formación que son programas desarrollados por ALEF (auténtica Oficina de Empleo de Getafe), para desempleados de larga duración, discapacitados, programas de reinserción social, mujeres de violencia de género, inmigrantes, etc.

b) Los programas que también lleva a cabo tanto ALEF como GISA, en el marco de Convenios suscritos con el tejido empresarial de los polígonos industriales, como es el caso de los espacios Coworking, programas para Emprendedores, Rutas del Puchero, Tapas, etc.





#### 4.5.8. Concienciación social

Aunque la sociedad lleva concienciando en estas materias varias décadas, es destacable que no ha propiciado el objetivo esperado. Es importante que la Administración Pública, la sociedad ordinaria, el mundo empresarial, los medios de comunicación, las asociaciones y entidades del Tercer Sector así como la propia ciudadanía y las propias personas con discapacidad, sean conscientes de la necesidad de seguir visibilizando la problemática existente que discrimina y excluye todavía a personas con discapacidad. Sólo así se puede avanzar y normalizar una mayor participación de este colectivo en las actividades ordinarias.

Además, cada vez está más demostrado que la falta de accesibilidad universal limita tanto la autonomía de las personas, como su capacidad de independencia, de elección e interacción con el entorno, productos bienes y servicios, y sus oportunidades de participación en la vida social.

Poco a poco se han ido incorporando a la normativa aspectos regulados respecto a la accesibilidad y la igualdad de oportunidades para todas las personas, pero es necesario que estos conceptos se adopten en la sociedad de manera natural y sin ningún tipo de debate, excusa o justificación. Sólo así conseguiremos que vaya calando como una necesidad básica, justa y equitativa en todos los ámbitos y actuaciones que se desarrollen en el municipio, así como en todos los servicios que se pongan a disposición del ciudadano, con independencia de la diversidad que posea.

En esta línea de participación y concienciación, el Ayuntamiento de Getafe está a la vanguardia y no escatima en dar voz activa y la posibilidad de estar implicados e involucrados en las políticas de mejora a nivel municipal. Entre ellas destacan las siguientes:

a) Se está trabajando en la actualidad para la elaboración del 'Plan de Convivencia' del municipio, que albergará la integración e interacción social de todos los grupos humanos que participen a través de la [www.participa.getafe.es](http://www.participa.getafe.es) y por cualquier otro medio o foro, para que realicen sus aportaciones, en virtud de las diferentes sensibilidades ciudadanas, de tal forma que dicho Plan desemboque en la Ordenanza Municipal de Convivencia, mediante convocatorias de las Mesas de Convivencia, así como también la participación de las Asociaciones de Vecinos, Federación de Asociaciones, Foro de Discapacitados, Mesa de la Movilidad, Mesa de Mujer e Igualdad, Colectivos LGTB, Foro del Mayor, Foros de Salud (donde hay personas con diferentes tipologías de discapacidad como la comunidad sorda, personas con movilidad reducida, etc.), entre otros. También el proyecto para la elaboración del Plan Antirumores podía verse representado en sección de concienciación social.

b) Igualmente, se está trabajando de forma transversal en materia de Cooperación al Desarrollo, que además de contemplar la integración de los ciudadanos extranjeros en la



vida de la ciudad, trabaja mediante programas que favorecen la sensibilización y la convivencia mutuas, teniendo en cuenta sus diferentes identidades, origen, raza, religión, lengua, etc. También Programas de Atención al Refugiado y Proyectos de Cooperación con otros países con el intercambio de culturas, raíces, etc. (como puede ser el caso del Sáhara, Cuba, Polonia o Ecuador), hechos que provocan que se lleven a cabo Encuentros Interculturales de gran importancia para generar la empatía necesaria que favorece la inclusión.

c) Asimismo, en el Área de Mujer e Igualdad, se trabaja en programas diversos que favorezcan la integración de la mujer en todos los ámbitos y la ejecución de proyectos en igualdad de oportunidades: Día de la Mujer, Programas de Prevención en Salud, Programas de Emprendedoras, Proyectos Concienciación contra la Violencia de Género, Programas de ayudas a la inserción de personas LGTB, etc.

d) En el Área de Servicios Sociales, también destacan Programas de Inserción Social de Personas en Riesgo, Programas para Centros de Día, Programas para la Tercera Edad como los relacionados con la Teleasistencia, Talleres de Estimulación Cognitiva, Ayuda a Domicilio, etc. También existe de manera activa una política de Ayudas a Asociaciones de Discapacitados u Oficina de Atención y Asesoramiento en Materia de Desahucios y Ejecuciones Hipotecarias.

e) En Urbanismo y Sostenibilidad también existen a nivel municipal Programas de Ayudas a la Rehabilitación de Edificios, convocatorias de ayudas para la instalación de ascensores en edificios con lo que se mejora la accesibilidad en el parque de viviendas de Getafe, etc.

f) Por último, también la Policía Local de Getafe es protagonista junto al tráfico, la señalización y los transportes a través de los Programas de Educación Vial en la Escuela. También el Plan de Movilidad tiene su importancia en este apartado de concienciación social ya que se activan numerosos convenios con las empresas de transporte urbano e interurbano. También la Visibilidad ante el Acoso Escolar y la Visibilidad ante la Violencia de Género tiene una dedicación por parte del Ayuntamiento de Getafe, la puesta en marcha de la nueva Línea Circular de Autobuses de Getafe, las Rutas de Carril-Bici, el Día de la Bicicleta, las diferentes charlas sobre seguridad que se llevan a cabo en los distintos barrios, el acercamiento al ciudadano de la 'Policía de barrio' o el Plan de Alquiler de Bicicletas, entre otros.



Plan Estratégico de  
Accesibilidad e Inclusión  
GETAFE





## 5. OBJETIVOS Y ESTRATEGIAS



## 5. Objetivos y estrategias



## 5.1. Generales.

### Objetivos

Conseguir un Getafe accesible para todas las tipologías de usuarios desarrollando políticas trasversales entre las distintas Áreas Municipales y Organizaciones Sociales a través de líneas concretas de actuación en los distintos ámbitos.

### Estrategias

**E.-1.** Entender que las actuaciones para la accesibilidad conllevan una mejora sustancial del espacio urbano.

**E.-2.** Integrar el criterio de accesibilidad como mejora de la calidad y sostenibilidad de los edificios municipales.

**E.-3.** Promover la movilidad integral en el municipio.

**E.-4.** Hacer accesible a toda persona cualquier información, y que ésta le sea comprensible.

**E.-5.** Garantizar y facilitar la participación de todas las personas en actividades recreativas, culturales y deportivas que se organicen en el municipio.

**E.-6.** Promover la igualdad de oportunidades para todos en el acceso al empleo y la formación

**E.-7.** Sensibilizar a la ciudadanía y tomar conciencia del concepto de accesibilidad universal. (concienciación social)



## 5.2. Específicos.

### URBANISMO

#### Objetivo general

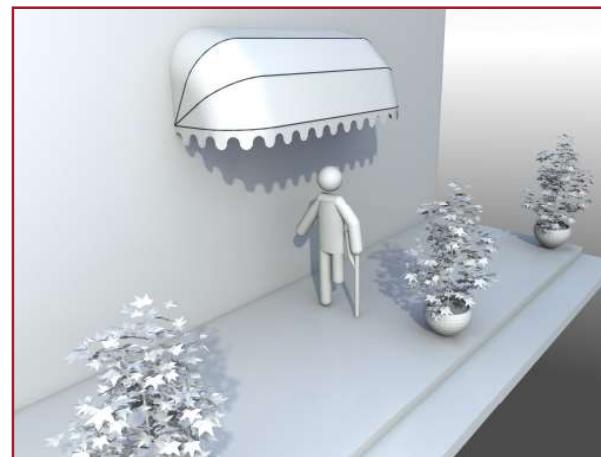
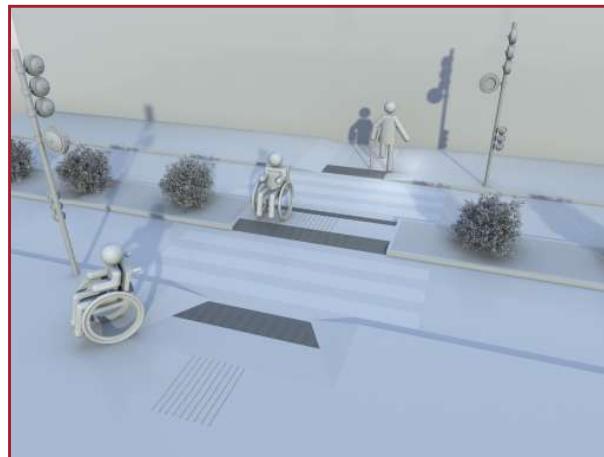
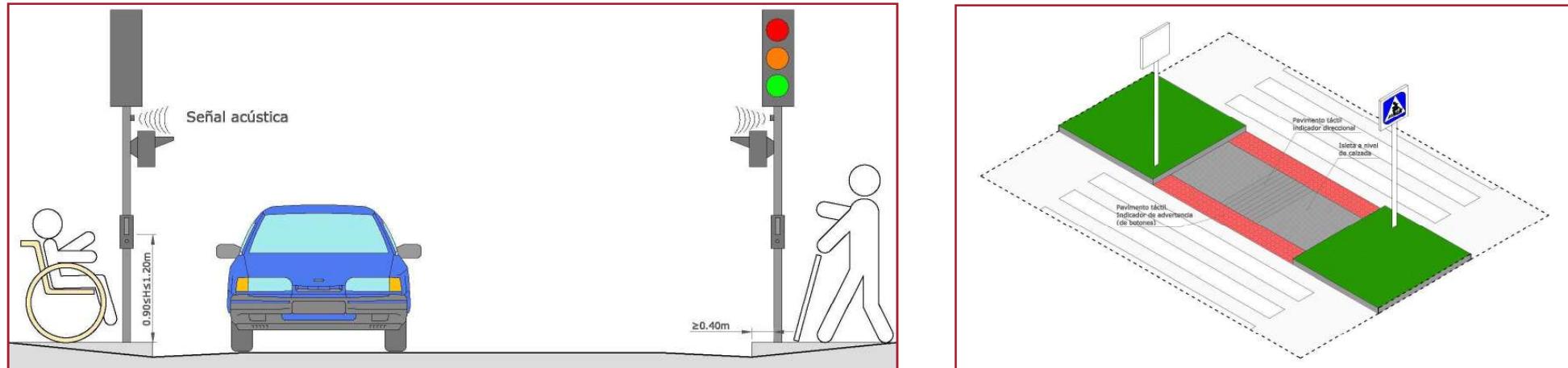
Garantizar la accesibilidad universal en el espacio público urbano

#### Estrategias

##### **E.1. Facilitar los desplazamientos accesibles en la ciudad mediante la adecuación de la red viaria**

#### Medidas

- Diseñar y ejecutar correctamente los cruces de itinerarios peatonales y rodados atendiendo a normativa y buenas prácticas de accesibilidad.
- Reformar los pasos y vados peatonales existentes que no cumplan con criterios de accesibilidad.
- Ubicar y diseñar adecuadamente las plazas de aparcamiento reservadas a personas con movilidad reducida.
- Asegurar el ancho mínimo libre de obstáculos mediante la eliminación de elementos en el itinerario peatonal accesible.
- Tender a plataforma única en calles estrechas.
- Eliminación progresiva de bolardos y barandillas, y en caso de colocarlos, hacerlo de manera adecuada buscando la seguridad del peatón.
- Garantizar la seguridad en los acerados cuando existan obras de edificación con un diseño adecuado de andamiaje y vallado.





Plan Estratégico de  
Accesibilidad e Inclusión  
GETAFE

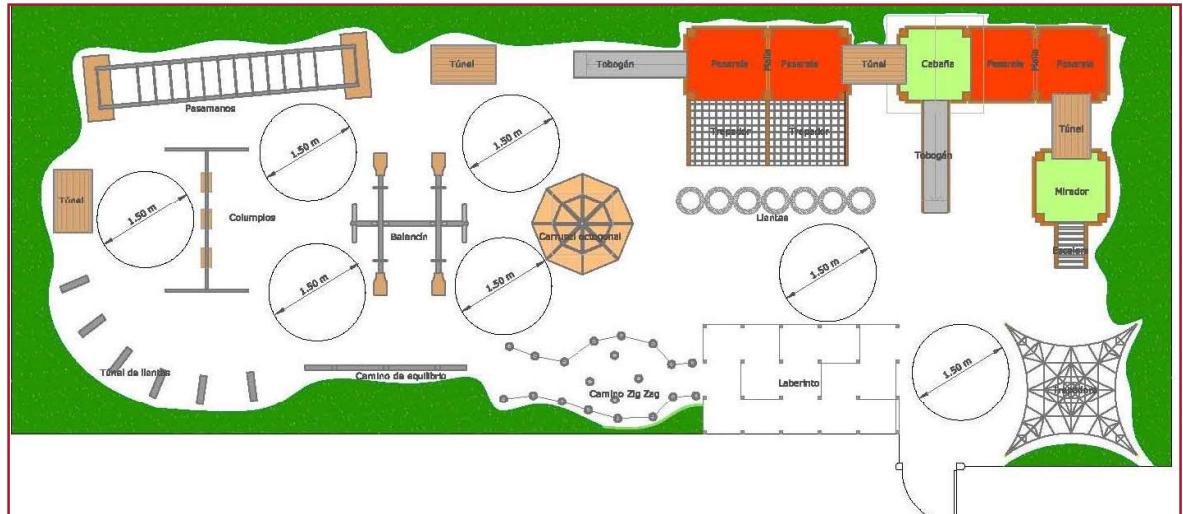
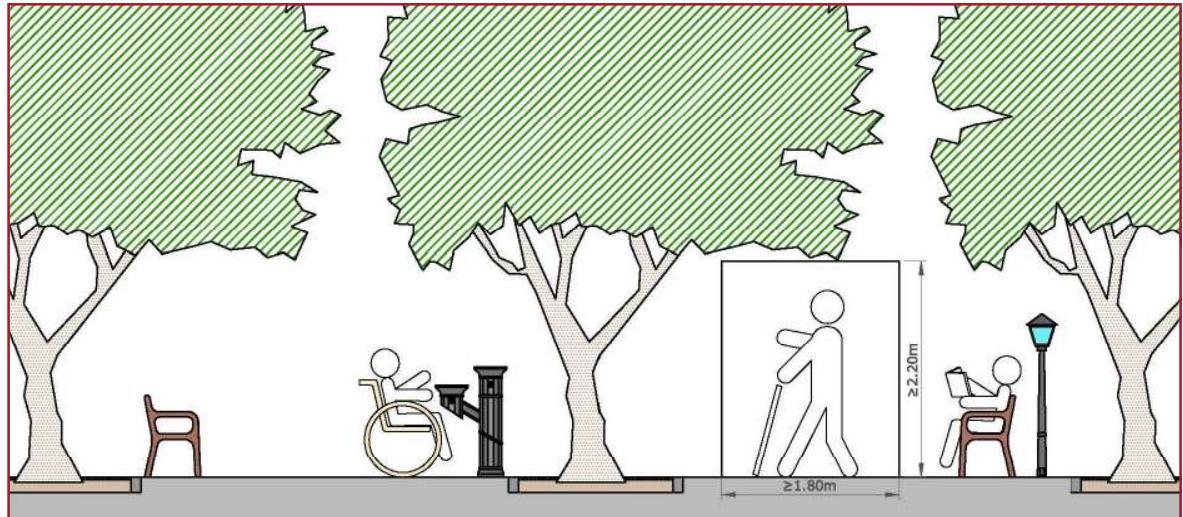
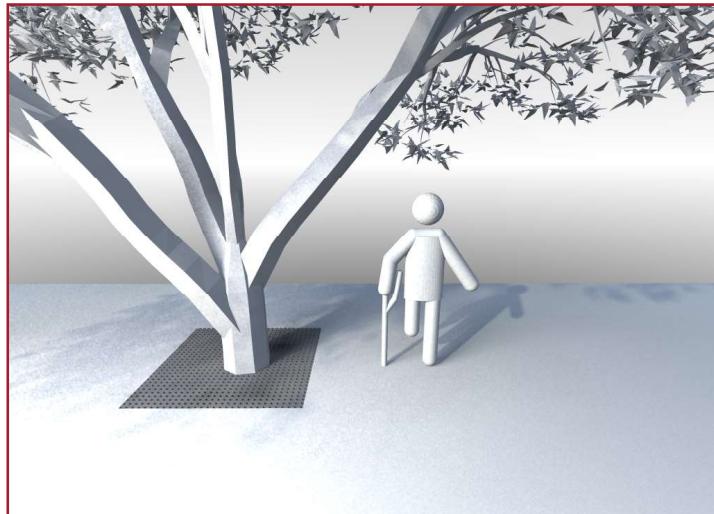
## E.2. Conseguir las mejores condiciones de accesibilidad en los espacios estancia de la ciudad

### Medidas

- Garantizar itinerarios accesibles conectando las distintas instalaciones de los espacios estancia: zona de juegos infantiles, áreas de descanso, kioscos.
- Sustitución de pavimentos no adecuados para cumplir los criterios de accesibilidad, como por ejemplo la utilización de arena en parques infantiles.
- Dotar progresivamente a todos los parques infantiles del municipio de columpios adaptados.
- Colocar en las áreas de estancia mobiliario accesible (bancos, papeleras, fuentes) y garantizar su conexión con un itinerario libre de obstáculos.
- Prever la implantación de plazas de aparcamiento reservado a personas con movilidad reducida próximos a accesos a los parques y jardines municipales.
- Elección adecuada de los elementos vegetales en función de su ubicación y mantenimiento.



Plan Estratégico de  
Accesibilidad e Inclusión  
GETAFE





### **E.3. Mejorar la movilidad en los recorridos peatonales mediante la elección adecuada de los elementos urbanos**

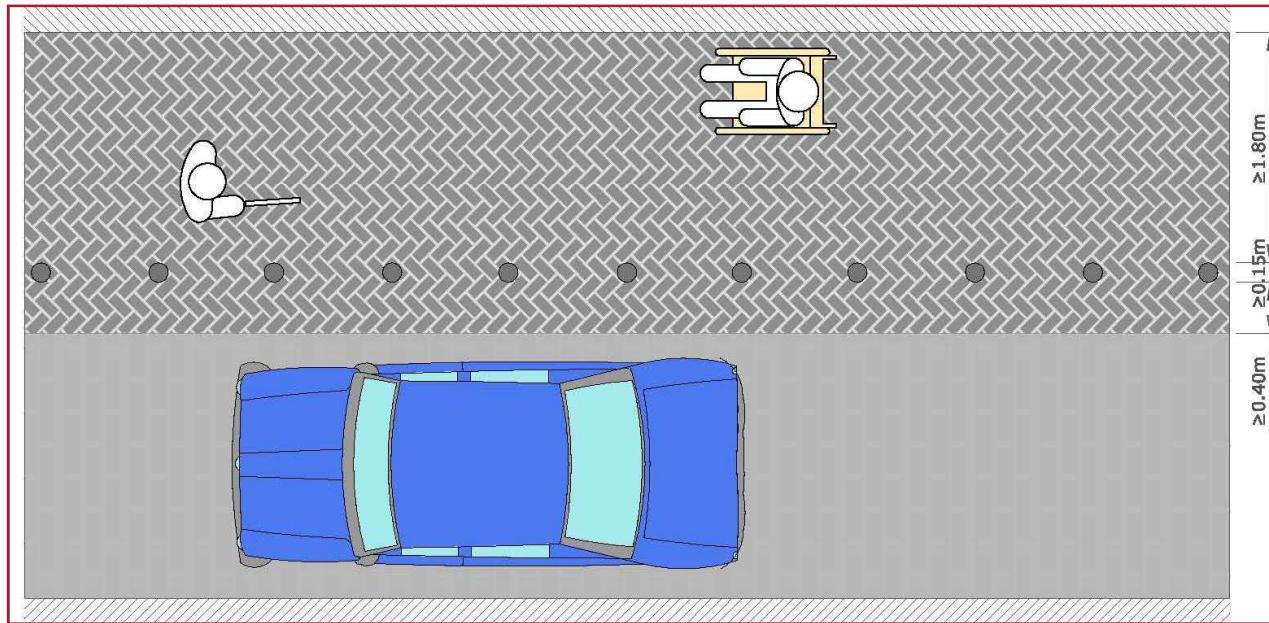
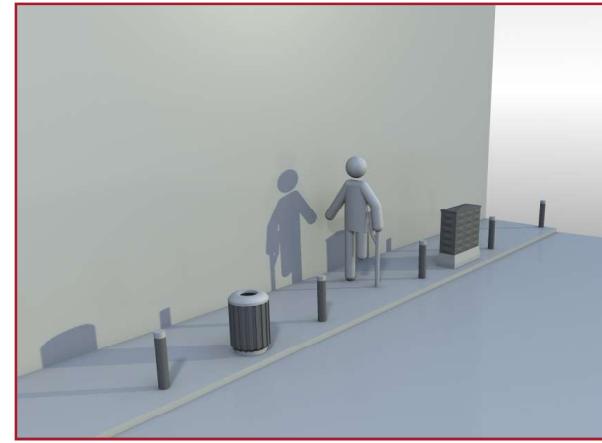
#### **Medidas**

- Cuidar la colocación de los elementos urbanos de manera que no invadan el itinerario peatonal accesible tanto en anchura como en altura.
- Implantar progresivamente mobiliario urbano accesible: bancos, contenedores, papeleras, etc., y ubicarlos de forma correcta para su uso.
- Ubicar y elegir atendiendo a criterios de accesibilidad los elementos tales como rejillas, tapas de registro, etc.
- Aplicar la normativa vigente en materia de accesibilidad en el diseño de rampas y escaleras.
- Generalizar la buena práctica detectada de ubicación de farolas y señales en isletas.
- Señalar los itinerarios accesibles mediante el símbolo internacional de accesibilidad y localizarlos en la página web.
- Colocación de paneles informativos accesibles.
- Dotar de un nivel adecuado de iluminación los distintos espacios urbanos.

### **E.4. Mentorizar y concienciar a los ciudadanos para conseguir un espacio público accesible e inclusivo.**

#### **Medidas**

- Educar mediante campañas de concienciación a la ciudadanía en política de educación vial y accesibilidad universal.
- Elaboración de un dossier de buenas prácticas en materia de accesibilidad en el urbanismo dirigido a técnicos municipales
- Impartir cursos de formación en materia de accesibilidad a los operarios encargados de la realización de obras municipales.





## EDIFICACIÓN

### Objetivo general

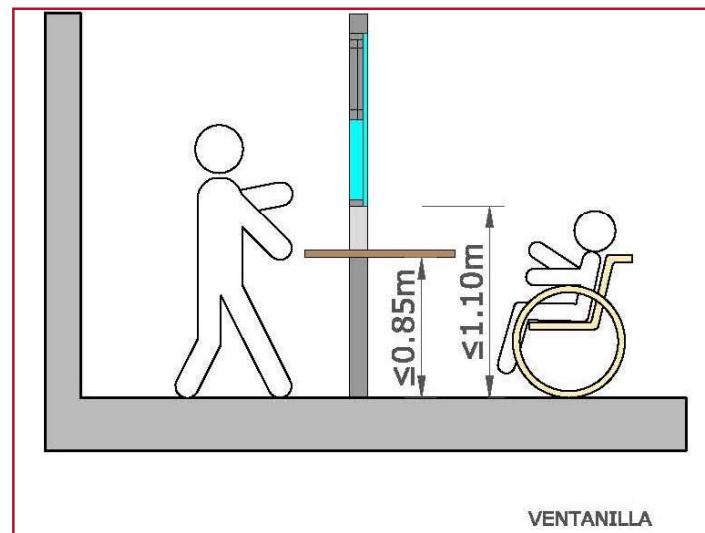
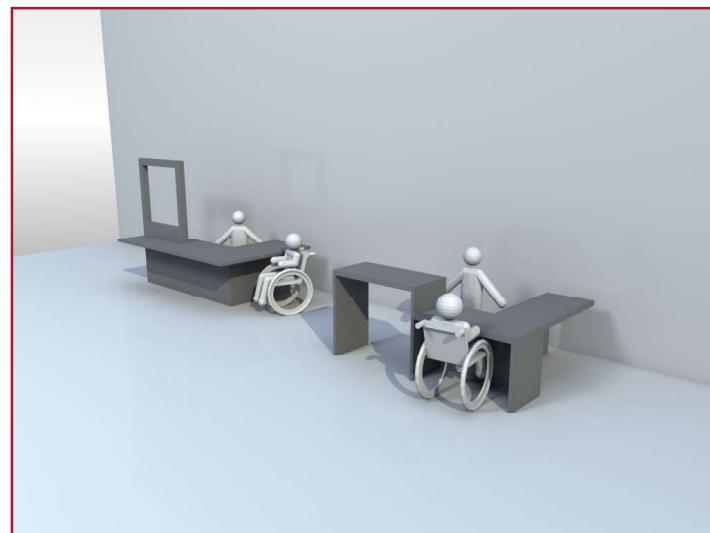
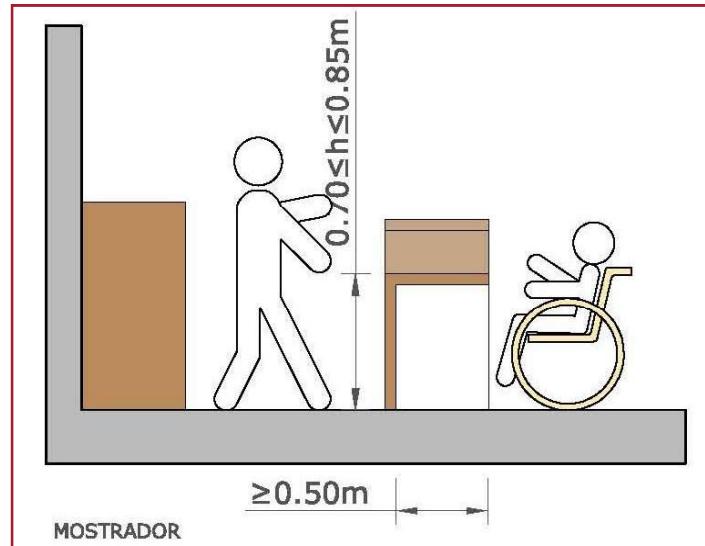
Promoción de la accesibilidad en edificios tanto de titularidad pública como privada.

**E.1. Proyectar y diseñar los nuevos edificios y las reformas de los edificios de titularidad municipal teniendo en cuenta todos los criterios de accesibilidad.**

#### Medidas

- Garantizar que el acceso principal del edificio sea accesible y que éste esté comunicado con un itinerario accesible fácilmente localizable.
- Señalización clara con texto y pictogramas en el acceso y en todo el edificio.
- Instalación de bucles magnéticos en zonas de atención al público y estancias destinadas a conferencias o eventos públicos.
- Prever la reserva de espacios para personas con movilidad reducida, así como aparcamientos en cercanos al acceso del edificio.
- Diseño de aseos que cumplan con los requisitos de accesibilidad establecidos en la normativa.
- Disposición de plazas de aparcamiento reservadas y accesibles para personas con movilidad reducida junto a la entrada accesible del edificio.
- Utilización de pavimentos que no produzcan deslumbramientos, que sean antideslizantes en seco y en mojado y que no carezcan de elementos sueltos.

- Instalación de aviso sonoro, células fotoeléctricas y botonera en braille en ascensores.
- Previsión de avisador luminoso y acústico para casos de emergencia cuando sea obligatoria la instalación de sistema de alarma.
- Disposición de encaminamientos que faciliten la autonomía y movilidad a personas con discapacidad visual.

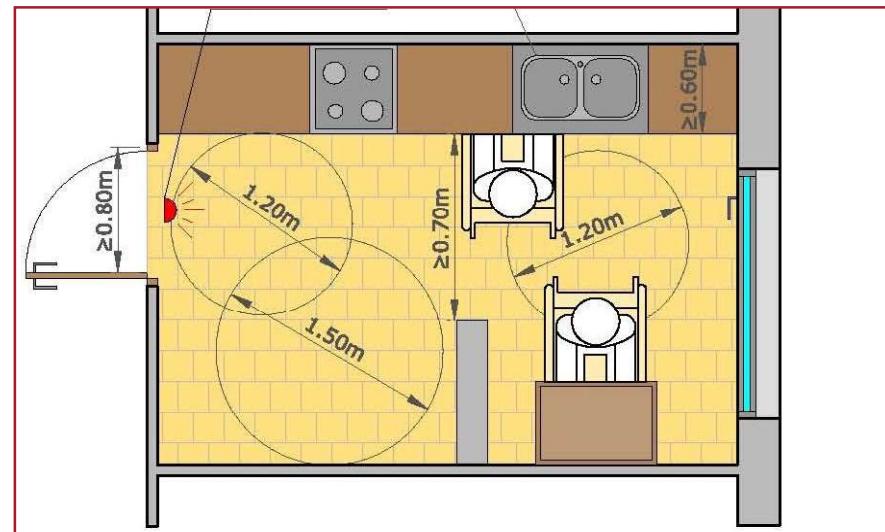
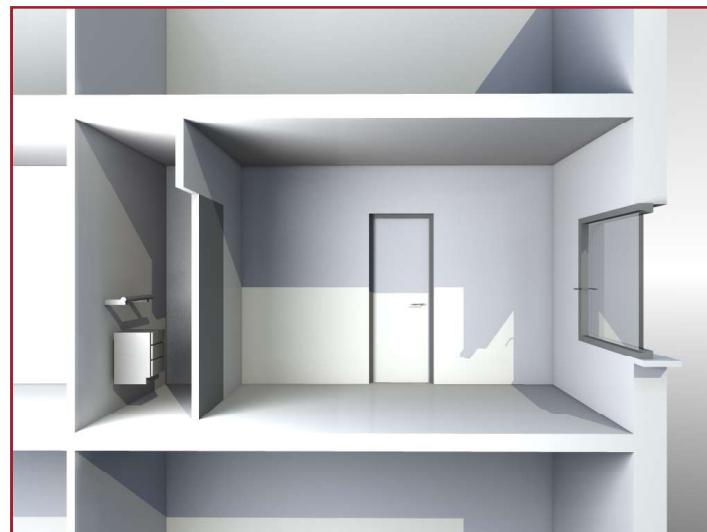
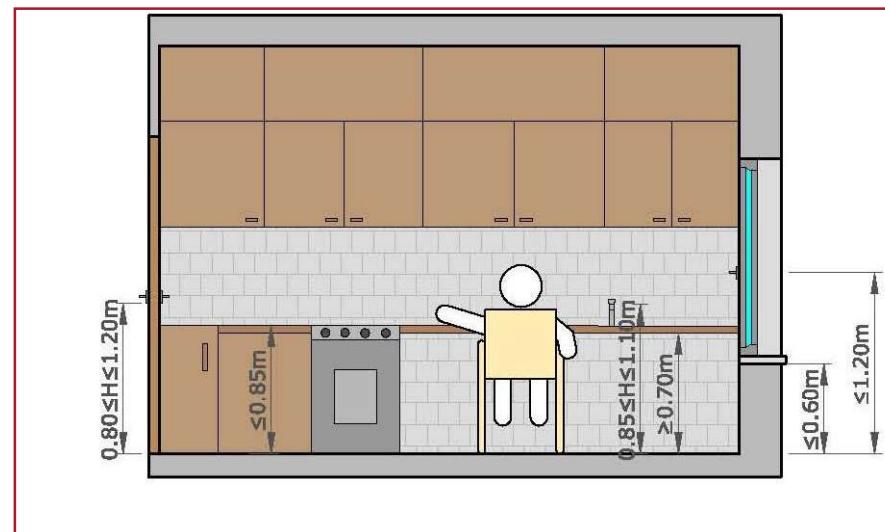




## **E.2. Facilitar el acceso a viviendas adaptadas para personas con discapacidad**

### **Medidas**

- Promoción de medidas que garanticen el acceso a la vivienda a las personas con discapacidad.
- Respetar el porcentaje de reserva de viviendas adaptadas e incrementarlo si fuera posible.
- Fomento de las ayudas para adaptación de viviendas con necesidades funcionales específicas.
- Redacción de pliegos técnicos de contratación con criterios que garanticen la accesibilidad no solo de las viviendas si no también de su entorno.
- Promoción de las viviendas tuteladas.
- Incremento de las ayudas a comunidades de propietarios para mejora de la accesibilidad en las zonas comunes.
- Campañas de información sobre ayudas para eliminación de barreras arquitectónicas tanto en comunidades de propietarios como en las propias viviendas.





## MOVILIDAD Y TRANSPORTE

### Objetivo general

Mejorar la movilidad urbana, proporcionando un transporte accesible, de calidad y con amplia cobertura que garantice el derecho de todo ciudadano a desplazarse de manera autónoma en el municipio.

### Estrategias

#### **E.1. Incorporar la perspectiva de accesibilidad universal en el transporte público.**

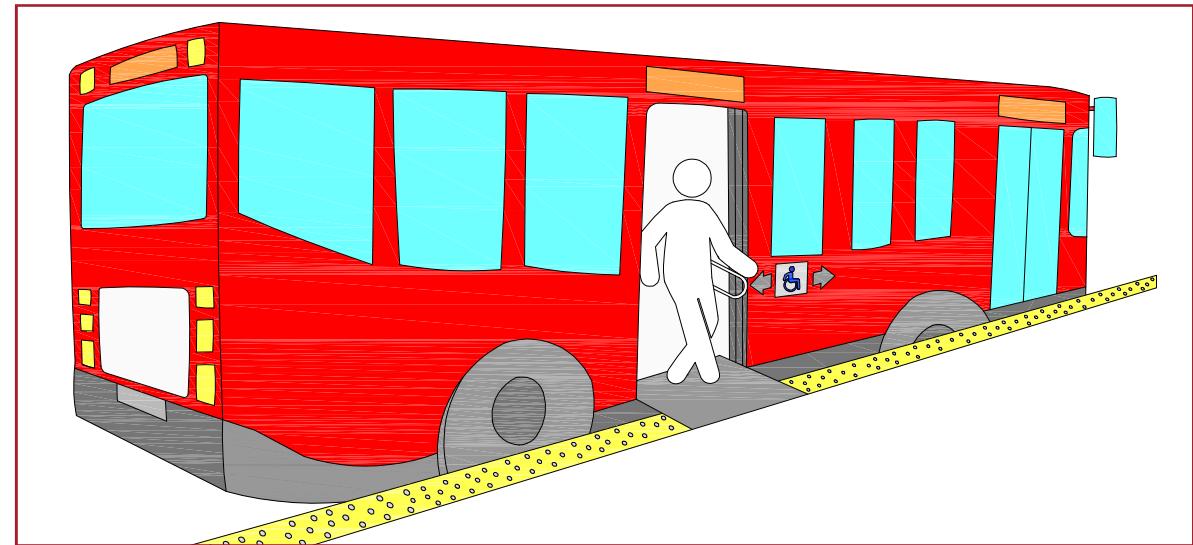
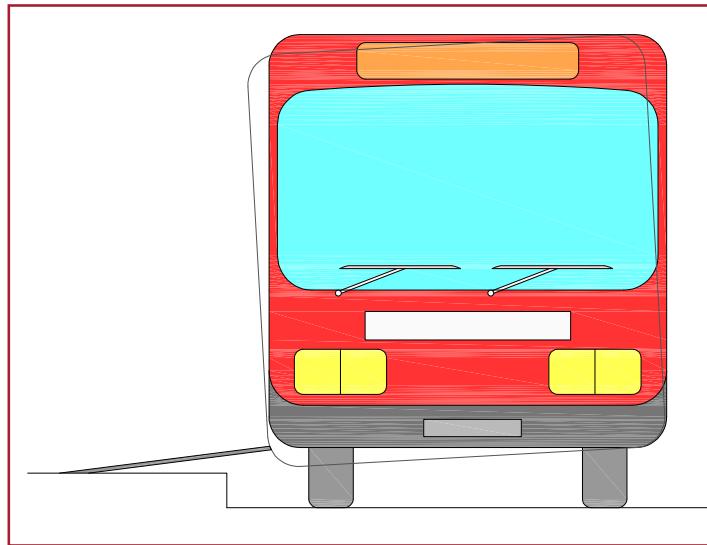
##### Medidas

- Difundir el grado de accesibilidad con el que cuentan los modos de transporte del municipio: líneas, paradas, taxis...
- Creación de un canal de comunicación municipal con sugerencias y reclamaciones relativa a la accesibilidad en el transporte.
- Promover un estudio de la demanda actual de líneas de autobuses frecuentadas por personas con discapacidad.

#### **E.2. Mejorar las condiciones de accesibilidad en la flota de autobuses urbanos.**

##### Medidas

- Alcanzar en los próximos años que el 100% de los autobuses sea accesible.
- Dotar progresivamente a los vehículos de sistemas de información oral y visual de información de paradas y líneas.





### E.3. Fomentar el uso de taxi adaptado

#### Medidas

- Alcanzar en los próximos 5 años que el 5% de la flota total de taxis sea adaptado.
- Facilitar ayudas para la adquisición de taxis adaptados.
- Garantizar un servicio permanente de taxis adaptados mediante establecimiento de turnos de trabajo.
- Concesión de ayudas económicas para la utilización de taxis adaptados.

### E.4. Facilitar el uso del transporte privado a las personas con discapacidad.

#### Medidas

- Ampliar el número de plazas públicas de aparcamiento reservadas a personas con discapacidad.
- Diseñar correctamente las plazas de aparcamiento destinadas a personas con movilidad reducida, localizándolas cercanas a pasos de peatones y edificios de uso público.
- Difundir la localización de plazas de aparcamiento accesibles mediante la web municipal.

- Adaptar progresivamente las máquinas reguladoras de pago de estacionamiento a personas con discapacidad.

### E.5. Adecuar las paradas de autobús a criterios correctos de accesibilidad

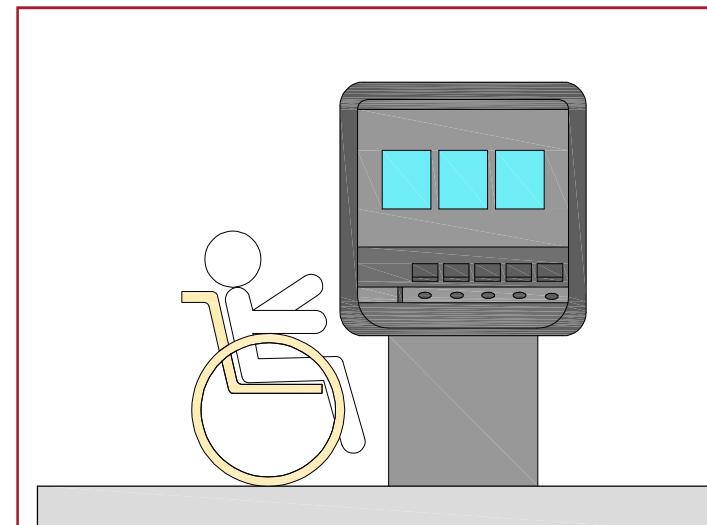
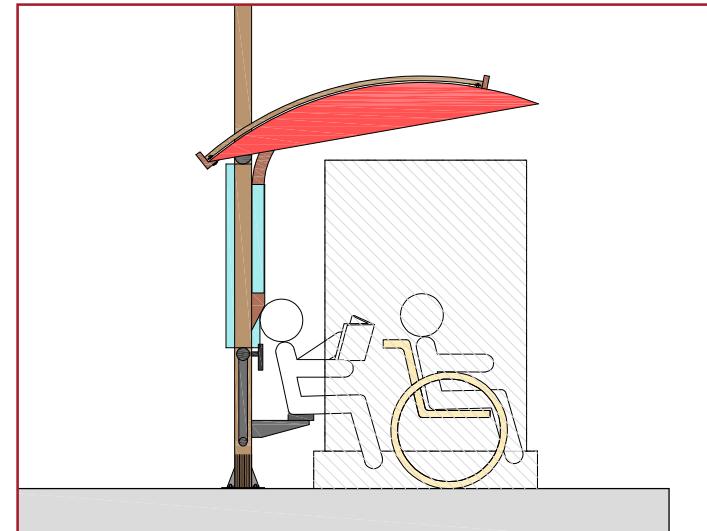
#### Medidas

- Desplazamiento de elementos de mobiliario urbano que obstaculicen las maniobras de embarque y desembarque de los autobuses.
- Colocación de banda de pavimento podotáctil que localice la parada.
- Señalización de bordillos donde se localiza la parada con pavimento podotáctil de color amarillo.
- Dotar a las paradas de planos accesibles indicando líneas y frecuencias de paso.
- Colocación de apoyos isquiáticos en las paradas.
- Incorporación progresiva de paneles de información visual y sonora en las paradas.

## E.6. Promover programas de formación para los trabajadores ligados a la red de transporte

### Medidas

- Formación de técnicos municipales en materia de accesibilidad
- Promover un programa de formación en accesibilidad dirigido a las empresas que realizan las obras de implantación paradas.
- Promover un programa de formación en accesibilidad y trato a personas con discapacidad dirigido a los conductores de autobús y taxis adaptados
- Elaborar campañas de concienciación ciudadana para el uso correcto de los elementos reservados a personas con discapacidad en la red de transporte.





Plan Estratégico de  
Accesibilidad e Inclusión  
GETAFE





## 6. PLANIFICACIÓN



A partir de la primera fase que desarrolla este documento se prevé el impulso de la planificación de actuaciones concretas coordinadas entre sí de modo que no de lugar a incongruencias.

En este sentido se dará prioridad a los barrios con mayor porcentaje de personas beneficiarias y que presentan mayores dificultades como son el Centro, Juan de la Cierva, La Alhondiga, Las Margaritas y San Isidro.

Una vez establecidas las prioridades se realizará un estudio exhaustivo barrio a barrio donde se establecerán actuaciones concretas en las que priorizarán unas sobre otras, se presupuestarán y se incluirán en un cronograma temporal realista. Esta planificación deberá ser evaluada periódicamente con el objeto de verificar el presupuesto asignado, el cumplimiento de los objetivos planteados, la idoneidad de las actuaciones llevadas a cabo y el índice de satisfacción de los beneficiarios.

La planificación se consensuará con el Ayuntamiento para establecer una línea de trabajo coordinada.





Plan Estretegico de  
Accesibilidad e Inclusión  
GETAFE