

## ACCESIBILIDAD UNIVERSAL EN LA EDIFICACIÓN, EL URBANISMO Y EL TRANSPORTE

Accesibilidad y urbanismo.  
Planeamiento y ordenación urbanística



Estudio de la accesibilidad universal en los municipios.  
Problemas de accesibilidad derivados de la  
descoordinación en la gestión  
de la administración local

**Morales Bailón, José Antonio**

*Trabajo final del Curso de Experto en Accesibilidad y  
Entorno Físico de la Universidad de Granada*

### **Resumen**

Acercamiento a los problemas de accesibilidad generados por la falta de coordinación en el engranaje de la administración local. El estudio del funcionamiento de los ayuntamientos y la búsqueda de los componentes sistémicos que originan la mayor parte de las barreras arquitectónicas, permiten la prevención de futuros entornos físicos más hostiles y la aparición de nuevas barreras. Con una coyuntura económica tan adversa, se hace imprescindible el redireccionamiento de las políticas municipales hacia el diseño de ciudades más accesibles y funcionales.

### **Palabras clave**

Administración local, política, coordinación, planeamiento, ordenación, urbanística, accesibilidad

### **Abstract**

Approach to the problem of accessibility caused by lack of coordination in local administrations. Research into town hall functioning and searching for the systemic components which cause most of the architectonic barriers, will enable us to prevent hostile new physical environments and new barriers´ from appearing. In this quite adverse economical situation, it is worth guiding local policies to designing more accessible and functional cities.

### **Keywords**

Local administration, policy, coordination, planning, management, urban planning, accessibility

## 0. Introducción

### 0.1. Presentación

A lo largo de la historia, la definición de ciudad se ha estancado en una mera descripción física o demográfica, y nunca en la relación intrínseca entre el medio físico y quienes lo habitan. Ya desde la antigüedad la polis griega y romana no reconocían a los discapacitados como ciudadanos de derecho pleno y en su culto a la belleza y a la perfección física los discapacitados eran expulsados de las ciudades o exterminados. Hay que tener en cuenta que las ciudades griegas y romanas han dejado una fuerte herencia en nuestras ciudades y por tanto en nuestro urbanismo.

La ciudad es el espacio en el que los individuos adquieren la condición de ciudadanos, esto es, la condición de ser personas titulares de derechos políticos, sociales y culturales. Es por ello que se debe garantizar a los ciudadanos el acceso y el uso en igualdad de condiciones a los edificios, espacios y servicios municipales. El crecimiento y la concentración de la misma en torno a ciudades, suponen un consumo de suelo y la demanda por tanto de más servicios y equipamientos municipales.

Es indiscutible el hecho de que la ciudad actual es un recipiente de usos, actividades y servicios, que debe fomentar el desarrollo personal de todos y cada uno de los ciudadanos y nunca al contrario, mermando o acentuando las discapacidades y falta de adaptación al medio. En ella pasamos la mayor parte de nuestra vida laboral y personal, y es donde nos encontramos a diario con todas y cada una de las barreras arquitectónicas que interfieren en el desarrollo de dichas acciones. Estas barreras o impedimentos configuran un entorno hostil que termina convirtiendo una limitación en una discapacidad y es por tanto, una violación de los derechos de los ciudadanos, al elevar al máximo exponente los diferentes tipos de discapacidad, ya sean de movilidad, sensorial, cognitivas o relacionales.

Hay que tener en cuenta que los Ayuntamientos son la cabeza visible de la administración y por tanto el contacto más directo con el ciudadano. Por ello, recae en la misma la obligación de emprender políticas de igualdad y accesibilidad para hacer cumplir la legislación y normativa estatal y autonómica. Los ayuntamientos son la herramienta más útil para promover dichas políticas y por tanto hacer de las ciudades, entornos físicos y sociales que capaciten a personas con ciertas limitaciones. Es por ello que podríamos decir, que es el entorno físico hostil el que incapacita a las personas con limitaciones.

Se hace imprescindible pues, entender el funcionamiento de los consistorio y el papel de todos y cada uno de las concejalías, trabajadores, organismos y empresas municipales. Esto permite dar una nueva visión de la accesibilidad en el entorno de las ciudades, detectando barreras para así desde el diagnóstico trazar el diseño de un plan de coordinación que permita aportar soluciones universales atendiendo a la diversidad de ciudadanos y sus circunstancias.

### 0.2. Nuevo contexto.

Hasta hace pocas años y aun casi en la actualidad, hay quien sigue teniendo prejuicios sobre las personas con discapacidad o con aquellos que no coinciden con el patrón de la persona "media o estándar".

No queda muy lejos el modelo médico en que la medicina afrontaba la discapacidad como una enfermedad crónica, sobre la cual había que investigar científicamente e intentar encontrar la solución para que esas personas volvieran a encajar en una sociedad en la que los diferentes no tenían sitio. Todo ello significaba el aislamiento de los discapacitados y por tanto la estigmatización de los mismos y la apertura de una brecha con el resto de la sociedad.

Desde Gran Bretaña en el año 1975, surgió el modelo social de la discapacidad,

en el que no obviaba la investigación científica, pero siempre acompañada del componente social como parte necesaria e inseparable de cualquier investigación. Así pues se empezó a trabajar en la Accesibilidad y el Diseño para todos, asumiendo la discapacidad como algo inherente a la sociedad. Se debía trabajar para encontrar respuestas y soluciones a lo que antes eran barreras insalvables. Previamente en los años sesenta en Estados Unidos se había desarrollado el llamado Movimiento de Vida Independiente, que demandaba vivir la vida de forma autónoma y plena.

### 0.3. Marco normativo.

La legislación que afecta de un modo u otro en las materias de accesibilidad y edificación son muchas, desde las que indican las condiciones de integración de las personas con discapacidad, hasta las que especifican el papel de las administraciones en materia de accesibilidad y buenas prácticas. A continuación se desarrolla un listado de las más relevantes.

- Ley 13/1982, de 7 de Abril, de Integración social de los Minusválidos(LISMI)
- Ley 30/1992, de 26 de noviembre de Régimen Jurídico y Procedimiento Administrativo Común.
- Ley 1/1999, de 31 de marzo, de Atención a las Personas con Discapacidad en Andalucía.
- Ley 51/2003, de 2 de diciembre, de igualdad de oportunidades, no discriminación y accesibilidad universal de las personas con discapacidad. (LIONDAU)
- Ley 39/2006, de 14 de diciembre de promoción de la autonomía personal y atención a las personas en situación de dependencia.
- Real Decreto 1414/2006, de 1 de diciembre, por el que se determina la consideración de persona con

discapacidad a los efectos de la ley 51/2003, de 2 de diciembre, de igualdad de oportunidades, no discriminación y accesibilidad.

- Real Decreto 1417/2006, de 1 de diciembre, por el que se establece el sistema arbitral para la resolución de quejas y reclamaciones en materia de igualdad de oportunidades, no discriminación y accesibilidad por razón de discapacidad.
- Real decreto 505/2007, de 20 de abril, por el que se aprueban las condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación de las personas con discapacidad para el acceso y utilización de los espacios públicos urbanizados y edificaciones.
- Ley 49/2007 de 26 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.
- Real Decreto Legislativo 2/2008, de 20 de junio, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Suelo.
- Decreto 293/2009, de 7 de julio, por el que se aprueba el reglamento que regula las normas para la accesibilidad en las infraestructuras, el urbanismo, la edificación y el transporte en Andalucía.
- Orden VIV/561/2010 de 1 de febrero, por la que se desarrolla el documento técnico de condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los espacios públicos urbanizados.
- Real Decreto 173/2010, de 19 de febrero, por el que se modifica el Código Técnico de la Edificación, aprobado por el Real Decreto 314/2006, de 17 de marzo, en materia de accesibilidad y no discriminación de las personas con discapacidad.

#### 0.4. Medidas de fomento y régimen sancionador.

Paso a detallar algunas de las medidas de fomento y sanción del actual marco normativo y legal.

***Orden VIV/561/2010, de 1 de febrero, por la que se desarrolla técnico de condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación acceso y utilización de los espacios públicos urbanizados.***

**Disposición transitoria.** Régimen de aplicación.

2. En relación con los espacios públicos urbanizados ya existentes a la entrada en vigor de esta Orden, los contenidos del Documento técnico serán de aplicación a partir del 1 de enero del año 2019, en aquellos que sean susceptibles de ajustes razonables, mediante las modificaciones y adaptaciones que sean necesarias y adecuadas y que no impongan una carga desproporcionada o indebida.

##### **Artículo 1.** Objeto.

3. Los espacios públicos se proyectarán, construirán, restaurarán, mantendrán, utilizarán y reurbanizarán de forma que se cumplan, como mínimo, las condiciones básicas que se establecen en esta Orden, fomentando la aplicación avanzada de las tecnologías de la información y las telecomunicaciones en los espacios públicos urbanizados, al servicio de todas las personas, incluso para aquéllas con discapacidad permanente o temporal. 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 posible.

##### **Artículo 2.** Ámbito de aplicación.

1. 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 presente Orden se aplican a las áreas de uso peatonal, áreas de estancia, elementos urbanos e itinerarios peatonales comprendidos en espacios públicos urbanizados de acuerdo con lo establecido en los artículos siguientes. Es un documento básico que ha de ser desarrollado y concretado por las CCAA y por eso no tiene especificaciones como la de los art. 134 del decreto 293/2009 de 7 de julio, puesto que el Estado no tiene competencias sobre ello.

***DECRETO 293/2009, de 7 de julio, por el que se aprueba el reglamento que regula las normas para la accesibilidad en las infraestructuras, el urbanismo, la edificación y el transporte en Andalucía.***

Título VI. Medidas de fomento, control y seguimiento.

Capítulo I. Medidas de fomento.

**Artículo 134.** Acciones formativas y de sensibilización.

La Administración de la Junta de Andalucía impulsará, fomentará e incentivará mediante subvenciones y ayudas económicas, las acciones informativas, divulgativas y formativas, como cursos, jornadas, seminarios u otros análogos sobre accesibilidad.

Capítulo II. Medidas de control.

**Artículo 135.** Licencias y autorizaciones.

1. Sin perjuicio de los requisitos o condiciones que vengan exigidos por la normativa sectorial que, en cada caso, resulte de aplicación, el cumplimiento de las previsiones contenidas en el presente Reglamento y de las normas que lo desarrollen será exigible, en su caso, para el visado o supervisión de los proyectos y documentos técnicos, para la aprobación de los instrumentos de planeamiento, proyectos y documentos técnicos, para la concesión de las preceptivas licencias de edificación y uso del suelo, de ocupación, de apertura o funcionamiento, y para el otorgamiento de la correspondiente concesión, calificación o autorización administrativa.



### **Artículo 136.** Contratación administrativa.

En los pliegos de cláusulas administrativas y de prescripciones técnicas que rijan la adjudicación y ejecución de los contratos del sector público, así como en las normas e instrucciones que se elaboren por los órganos de contratación para la redacción de proyectos y documentos técnicos y para la dirección de obras, entre otros, se recogerá, de modo expreso, la obligación de observar el cumplimiento de lo preceptuado por el presente Decreto y sus normas de desarrollo.

### **Artículo 137.** Inspecciones y supervisiones.

Los órganos de control técnico con funciones de visado, supervisión e inspección en la redacción de proyectos u otros documentos técnicos, así como los que hayan de intervenir en las recepciones, licencias, calificaciones y autorizaciones finales, supervisarán el cumplimiento de lo establecido en el presente Decreto y sus normas de desarrollo, a cuyos efectos deberán llevar a cabo las mediciones y comprobaciones pertinentes.

### **Disposición adicional duodécima.** Órdenes de ejecución.

En caso de constatación de incumplimientos en materia de accesibilidad y supresión de barreras arquitectónicas, las correspondientes Administraciones Locales deberán dictar órdenes de ejecución a los titulares de los bienes en los que tengan lugar los referidos incumplimientos, con objeto de llevar a cabo las actuaciones necesarias encaminadas al cumplimiento de la legislación en materia de accesibilidad.

### **Disposición transitoria primera.** Adaptaciones provisionales.

1. En los accesos y zonas de administración y atención al público de los edificios, establecimientos e instalaciones existentes de las Administraciones Públicas y sus entidades instrumentales, que se destinen a un uso que implique concurrencia de público, con independencia de los planes de accesibilidad a que se refieren las disposiciones adicionales segunda y tercera

y en tanto no se ejecuten obras de reforma ni se altere su uso o actividad, se deberán llevar a cabo, en el plazo máximo de un año desde la fecha de entrada en vigor del presente Decreto, ... Lo dispuesto en este apartado no será de aplicación en el caso de que ya exista un plan de accesibilidad, en cuyo caso se estará a lo dispuesto en el mismo, no siendo de aplicación lo regulado en la disposición transitoria tercera.

2. ..., se procurará, al menos, mejorar las condiciones de accesibilidad existentes. Disposición final primera. Calendario de aplicación a las infraestructuras, los espacios libres y viales, los edificios, establecimientos e instalaciones existentes.

Las condiciones de accesibilidad que se establecen en el Reglamento serán obligatorias a partir del día 1 de enero de 2019, para todas aquellas infraestructuras, espacios libres y viales, edificios, establecimientos o instalaciones existentes, ya sean de titularidad pública o privadas, que sean susceptibles de ajustes razonables.

El ámbito de aplicación de esta norma es más amplio que el de la Orden de Vivienda 561/2010, pues ésta sólo se refiere a espacios públicos. Una licencia que no cumple los requisitos del ordenamiento jurídico es anulable en base al art. 63 Ley 30/1992, de 26 de noviembre de Régimen Jurídico y Procedimiento Administrativo Común.

### **Ley 30/1992, de 26 de noviembre de Régimen Jurídico y Procedimiento Administrativo Común.**

### **Artículo 50.** Recurso contencioso-administrativo.

1. Los actos de las Entidades Locales, cualquiera que sea su objeto, que pongan fin a la vía administrativa serán recurribles directamente ante la jurisdicción contencioso-administrativa.

2. Los actos de aprobación definitiva de los instrumentos de ordenación territorial y de los de ordenación y ejecución urbanísticas, sin perjuicio de

los recursos administrativos que puedan proceder, podrán ser impugnados ante la jurisdicción contencioso-administrativa, en los términos prevenidos por su legislación reguladora.

#### **Artículo 63.** Anulabilidad.

1. Son anulables los actos de la Administración que incurran en cualquier infracción del ordenamiento jurídico, incluso la desviación de poder.

#### **Artículo 62.** Nulidad de pleno derecho.

1. Los actos de las Administraciones públicas son nulos de pleno derecho en los casos siguientes:

Los actos expresos o presuntos contrarios al ordenamiento jurídico por los que se adquieren facultades o derechos cuando se carezca de los requisitos esenciales para su adquisición.

En cuanto a la legitimación activa para recurrir actos administrativos, como regla general se exige ser interesado (art. 31 L 30/92), salvo en los casos en que se concede "acción pública" como es lo que ocurre en el derecho urbanístico al amparo del art. 48 TRLS. Una vez que se pone fin a la vía administrativa, cabe el recurso ante la jurisdicción contencioso-administrativa.

#### **Real Decreto Legislativo 2/2008, de 20 de junio, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Suelo.**

#### **Artículo 48.** Acción pública.

1. Será pública la acción para exigir ante los órganos administrativos y los Tribunales Contencioso-Administrativos la observancia de la legislación y demás instrumentos de ordenación territorial y urbanística.

2. Si dicha acción está motivada por la ejecución de obras que se consideren ilegales, podrá ejercitarse durante la ejecución de las mismas y hasta el transcurso de los plazos establecidos para la adopción de las medidas de protección de la legalidad urbanística.

#### **Artículo 4.** Derechos del ciudadano.

Todos los ciudadanos tienen derecho a:

Ejercer la acción pública para hacer respetar las determinaciones de la ordenación territorial y urbanística, así como las decisiones resultantes de los procedimientos de evaluación ambiental de los instrumentos que las contienen y de los proyectos para su ejecución, en los términos dispuestos por su legislación reguladora.

#### **Ley 51/2003, de 2 de diciembre, de igualdad de oportunidades, no discriminación y accesibilidad universal de las personas con discapacidad.**

#### **Artículo 18.** Tutela judicial y protección contra las represalias.

1. La tutela judicial del derecho a la igualdad de oportunidades de las personas con discapacidad comprenderá la adopción de todas las medidas que sean necesarias para poner fin a la violación del derecho y prevenir violaciones ulteriores, así como para restablecer al perjudicado en el ejercicio pleno de su derecho.

2. La indemnización o reparación a que pueda dar lugar la reclamación correspondiente no estará limitada por un tope máximo fijado a priori. La indemnización por daño moral procederá aun cuando no existan perjuicios de carácter económico y se valorará atendiendo a las circunstancias de la infracción y a la gravedad de la lesión.

3. Se adoptarán las medidas que sean necesarias para proteger a las personas físicas o jurídicas contra cualquier trato adverso o consecuencia negativa que pueda producirse como reacción ante una reclamación o ante un procedimiento destinado a exigir el cumplimiento del principio de igualdad de oportunidades.

#### **Artículo 19.** Legitimación.

Sin perjuicio de la legitimación individual de las personas afectadas, las personas jurídicas legalmente habilitadas para la defensa de los derechos e intereses legítimos colectivos podrán actuar en un proceso en nombre e interés de las

personas que así lo autoricen, con la finalidad de hacer efectivo el derecho de igualdad de oportunidades, defendiendo sus derechos individuales y recayendo en dichas personas los efectos de aquella actuación.

Una vez que se pone fin a la vía administrativa, cabe el recurso ante la jurisdicción contencioso-administrativa. No obstante dispone el art. 50 TRLS

**Ley 1/1999, de 31 de marzo de Atención a las Personas con Discapacidad en Andalucía.**

**TÍTULO IX. RÉGIMEN SANCIONADOR.**

**CAPÍTULO I. INFRACCIONES.**

**Artículo 67. Definición y clasificación.**

1. Constituyen infracciones administrativas las acciones u omisiones que contravengan las obligaciones para con las personas con discapacidad y que estén previstas como tales infracciones en la presente Ley sin perjuicio de las responsabilidades civiles, penales o de otro orden en que se pueda incurrir.

2. Las infracciones se clasifican en leves, graves y muy graves.

**Artículo 68. Infracciones leves.**

Se tipifican como infracciones leves:

El incumplimiento de las normas contenidas en los capítulos II, III y IV del Título VII, siempre que no obstaculicen, limiten o impidan la utilización del espacio, el equipamiento, la vivienda o el medio de transporte para personas con discapacidad.

**Artículo 69. Infracciones graves.**

Se tipifican como infracciones graves:

2. En relación a la accesibilidad urbanística, arquitectónica, en el transporte y la comunicación:

El incumplimiento de las normas técnicas sobre accesibilidad en la planificación, diseño y urbanización de las vías y demás espacios libres de uso público, así

como sobre el mobiliario urbano, que obstaculice o limite su acceso o utilización por las personas con discapacidad.

El incumplimiento de las previsiones efectuadas en el artículo 48.5 en lo referente a la elaboración de los planes especiales de actuación para la adaptación de los espacios urbanos y de sus elementos.

El incumplimiento de la normativa sobre accesibilidad en edificios, establecimientos e instalaciones de concurrencia pública, que obstaculice o limite su acceso o utilización por las personas con discapacidad.

El incumplimiento ...

**Artículo 70. Infracciones muy graves.**

Se tipifican como infracciones muy graves:

En relación a la accesibilidad urbanística y arquitectónica:

El incumplimiento de las normas técnicas sobre accesibilidad en la planificación, diseño y urbanización de las vías y demás espacios libres de uso público, así como sobre el mobiliario urbano, que impida el libre acceso y utilización por las personas con discapacidad.

El incumplimiento de la normativa sobre accesibilidad en edificios, establecimientos e instalaciones de concurrencia pública que impida el libre acceso y utilización por las personas con discapacidad.

El incumplimiento de las normas de accesibilidad reguladas en los artículos 52 y 53, que impida el libre acceso y utilización por las personas con discapacidad.

El incumplimiento ...

**Artículo 71. Responsabilidad.**

1. La responsabilidad administrativa por las infracciones cometidas podrá corresponder, en cada caso, a:

Las personas físicas o jurídicas titulares de los edificios, establecimientos e instalaciones de concurrencia pública.



2. En las obras que se ejecutasen sin licencia o con inobservancia de sus cláusulas serán responsables el promotor, el empresario de las obras y el Técnico Director de éstas.

3. En las obras amparadas por una licencia municipal, cuyo contenido sea manifiestamente constitutivo de una infracción grave o muy grave, serán igualmente responsables el facultativo que hubiese informado favorablemente el proyecto y los miembros de la corporación que hubiesen votado a favor del otorgamiento de la licencia sin el informe técnico previo, o cuando éste fuera desfavorable en razón de aquella infracción, o se hubiese hecho por el Secretario de aquélla la advertencia de ilegalidad.

4. Cuando el cumplimiento ....

**Artículo 72.** Prescripción de las infracciones.

Las infracciones reguladas en la presente Ley prescribirán:

A los seis meses, las infracciones leves.

A los dos años las infracciones graves.

A los tres años las infracciones muy graves.

## 1. Metodología

### 1.1. Objetivos

- Introducción de la coordinación y redireccionamiento en la cadena de producción de las barreras arquitectónicas, entiendo como primer eslabón de la cadena, la Administración Local, y como parte final de la misma, los usuarios de espacios, servicios, equipamientos y productos ofertados y diseñados por la propia Administración.
- Poner de relieve la necesidad de evitar la creación de futuras barreras a través del correcto funcionamiento del engranaje local, sobre todo teniendo en cuenta la coyuntura económica.
- Es necesario hacer énfasis en la necesidad de introducir la Accesibilidad

como materia transversal en todas las áreas de la Administración Local, para evitar la continua deformación del entorno urbano y social, e incrementar por tanto la discapacidad de las personas con algún tipo de limitación.

- La redacción de esta investigación como un proyecto dirigido a los políticos, en el que encontrarán de forma explícita el por qué y las soluciones a diversas barreras arquitectónicas diseñadas, aprobadas y financiadas por la propia administración local.

### 1.2. Metodología de estudio aplicada.

Para el presente estudio se opta por el municipio de Albolote, puesto que el marco socio económico y territorial del mismo es similar al de bastantes municipios de la provincia andaluza de Granada. No obstante cada municipio cuenta con variantes de carácter histórico, social y económico, lo cual haría necesario un estudio independiente de cada uno de los pueblos y ciudades. A continuación expongo cada uno de los puntos que forman parte de mi línea de trabajo:

- Seguimiento de los recorridos analizados en el Plan de Accesibilidad de 2003 del municipio, analizando las causas y el proceso de gestación de las barreras arquitectónicas, teniendo en cuenta todos y cada uno de los agentes intervinientes en mismo. La falta de formación en materia de accesibilidad de quien las ejecuta y la falta de concienciación e involuntariedad de quien las diseña, son los puntos a tratar en el presente estudio.
- Además surgirá el concepto de barreras arquitectónicas temporales, entendiéndose por tales, aquellas de carácter no permanente producidas por los malos hábitos y actitudes de los agentes de mayor riesgo (conductores, agentes de la construcción, trabajadores de los locales de pública concurrencia, etc...) imposibilitando el correcto uso, comprensión y la práctica en los entornos, bienes, procesos, productos y

servicios, en condiciones de seguridad y de la forma más autónoma posible por parte de los usuarios. Todas las barreras serán detectadas y analizadas para que no se vuelvan a repetir en el futuro.

- Para ello se crean unas fichas muy gráficas y prácticas dirigidas al sector político, donde podrán apreciar aquellas barreras originadas desde la administración local por la continua omisión de la accesibilidad en todos y cada unos de sus procesos administrativos, tomas de decisión políticas y proyectos técnicos municipales. En ellas se señalarán los siguientes puntos:

1. Documentación fotográfica y localización.
2. Causas y componentes sistémicos que originan las barreras.
3. Autoridad local.
4. Colectivos de alto impacto.
5. Observaciones.
6. Medidas y soluciones para la mejora de la accesibilidad.
7. Corto y medio plazo.
8. Medio y largo plazo.
9. Incumplimiento del Marco Normativo estatal y autonómico (Comparativa).
10. Normativa que afecta al proceso.

## 2. Resultados

### 2.1. Marco territorial y urbano.

#### 2.1.1. Marco territorial.

Albolote es un municipio perteneciente a la Comarca de Granada, situado al noreste de la misma. Con una vía de comunicación directa que las separa una distancia de 6 km que es la circunvalación de Granada. El Término Municipal tiene un total de 79 Km<sup>2</sup>.

Es un municipio con topografía llana, limitado por los términos municipales de Maracena, al sur: de Atarfe, Sierra Elvira,

Caparacena y Colomera al suroeste; y de Deifontes, Cogollos Vega, Calicasas, Iznalloz y Peligros, al este.

Respecto a los medios de transporte, hay que indicar que posee parada de transporte interurbano que se utiliza con normalidad, como medio de comunicación directa con Granada. Además, este medio de transporte funciona comunicando varios barrios y urbanizaciones del propio municipio, haciendo las labores de transporte urbano. Actualmente se encuentra en vías de desarrollo la línea para el metro ligero entre el municipio y la capital granadina.

#### 2.1.1. Marco urbano

El medio urbano se asienta sobre una trama irregular. Se observan unos ejes claros de desarrollo. Los equipamientos urbanos están dispersos, pero dispuestos en su mayoría a lo largo de los ejes anteriormente mencionados. Las vías más importantes son amplias y normalmente tienen acerado. Las de menos importancia y más estrechas o bien no tienen acerado o sólo cuentan con él en uno de sus lados.

Las tipologías de edificios, en general, se caracteriza por tener no más de cuatro o cinco plantas, una arquitectura no muy bien definida de acuerdo a un modelo claro y están concebidos con alineación a las vías urbanas dentro del municipio, mientras que en el resto de zonas, se retranquean en fachada. Las características de la trama urbana y de la arquitectura de sus edificios no dificulta en su mayoría el planteamiento de soluciones a los problemas detectados.

### 2.2. Marco socioeconómico.

#### 2.2.1. Población.

A través de los datos sobre población aportados por el Ayuntamiento de Albolote obtenemos los datos correspondientes al censo de 2010. En comparación con 2001 se aprecia el desarrollo y evolución demográfica en estos años de expansión urbanística<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> Logos de <http://laciudadaccesible.ideal.es/>.

TABLA DE POBLACIÓN		
POBLACIÓN	CENSO 2001	CENSO 2010
ALBOLOTE	13.877	18.616

### 2.2.2. Población con discapacidad.

Para la obtención de los datos de personas con Discapacidad, se han empleado los datos de encuestas realizadas por INE, sobre Discapacidad, Autonomía Personal y Situaciones de Dependencia de 2008.

La relación de disparidades y deficiencias investigadas en esta encuesta está basada en la Clasificación Internacional de Deficiencias y Discapacidades de la Organización Mundial de la Salud.

**Encuesta de Discapacidad, Autonomía Personal y Situaciones de Dependencia 2008**  
**Limitaciones de niños/as de 0 a 5 años. Resultados nacionales: cifras absolutas**

Niños/as con alguna limitación por tipo de limitación y sexo.  
 Unidades: miles de niños/as de 0 a 5 años

	Ambos sexos
Mantenerse sentado/a sin apoyo	5,7
Permanecer de pie sin apoyo	6,7
Andar solo/a	8,2
Ceguera total	0,2
Ver	2,9
Sordera total	0,6
Oír	6,8
Mover los brazos o debilidad / rigidez en los brazos	7,2
Debilidad o rigidez en las piernas	11,1
Convulsiones, rigidez en el cuerpo o pérdida de conocimiento	7,1
Hacer las cosas como los demás niños/as de su edad	24,5
Niño/a triste o deprimido/a	3,2
Relacionarse con otros niños/as	8,9
Comprender órdenes sencillas	7,1
Reconocer y nombrar por lo menos un objeto	5
Diferencia con la forma de hablar de los niños/as de su edad	19,9
Participa en algún programa de atención temprana, estimulación, logopea	34,2
Otros problemas diagnosticados por el médico (o psicólogo)	32

**Encuesta de Discapacidad, Autonomía Personal y Situaciones de Dependencia 2008**  
**Limitaciones de niños/as de 0 a 5 años. Resultados nacionales: cifras absolutas**

Niños/as con alguna limitación por tipo de limitación y sexo.  
 Unidades: miles de niños/as de 0 a 5 años

	Ambos sexos
Total	60,4

- 1) Una persona puede tener limitación de más de un tipo de discapacidad.
- 2) Los datos correspondientes a celdas con menos de 5 mil personas han de ser tomados con precaución, ya que pueden estar afectados de elevados errores de muestreo.

**Encuesta de Discapacidad, Autonomía Personal y Situaciones de Dependencia 2008**  
**Discapacidades, Deficiencias y Estado de Salud. Comunidades autónomas: cifras absolutas**

**Población con discapacidad según grupo de discapacidad por CCAA, edad y sexo.**  
 Unidades:miles de personas de 6 y más años

	De 6 a 64 años
	Ambos sexos
Andalucía	
Visión	69,4
Audición	57,1
Comunicación	62,6
Aprendizaje, aplicación de conocimientos y desarro	55,9
Movilidad	201,7
Autocuidado	126,7
Vida doméstica	157,2
Interacciones y relaciones personales	64,4

**Encuesta de Discapacidad, Autonomía Personal y Situaciones de Dependencia 2008**  
**Discapacidades, Deficiencias y Estado de Salud. Comunidades autónomas: cifras relativas**

**Tasa de población con discapacidad por CCAA edad y sexo .**  
 Unidades:tasa por 1000 habitantes

	De 6 a 64 años
	Ambos sexos
Andalucía	51,47

- 1) Una persona puede tener limitación de más de un tipo de discapacidad.
- 2) Los datos correspondientes a celdas con menos de 5 mil personas han de ser tomados con precaución, ya que pueden estar afectados de elevados errores de muestreo.

**Encuesta de Discapacidad, Autonomía Personal y Situaciones de Dependencia 2008**  
**Discapacidades, Deficiencias y Estado de Salud. Comunidades autónomas: cifras absolutas**

**Población con discapacidad según grupo de discapacidad por CCAA, edad y sexo.**  
 Unidades:miles de personas de 6 y más años

	De 65 a 79 años
	Ambos sexos
Andalucía	
Visión	71,5
Audición	58,1
Comunicación	31,1
Aprendizaje, aplicación de conocimientos y desarrollo de tareas	29,1
Movilidad	168,9
Autocuidado	123,5
Vida doméstica	136
Interacciones y relaciones personales	23,9



Encuesta de Discapacidad, Autonomía Personal y Situaciones de Dependencia 2008 Discapacidades, Deficiencias y Estado de Salud. Comunidades autónomas: cifras relativas	
Tasa de población con discapacidad por CCAA edad y sexo . Unidades:tasa por 1000 habitantes	
	De 65 a 79 años
	Ambos sexos
Andalucía	267,86

- 1) Una persona puede tener limitación de más de un tipo de discapacidad.
- 2) Los datos correspondientes a celdas con menos de 5 mil personas han de ser tomados con precaución, ya que pueden estar afectados de elevados errores de muestreo.

Encuesta de Discapacidad, Autonomía Personal y Situaciones de Dependencia 2008 Discapacidades, Deficiencias y Estado de Salud. Comunidades autónomas: cifras absolutas	
Población con discapacidad según grupo de discapacidad por CCAA, edad y sexo. Unidades:miles de personas de 6 y más años	
	De 80 y más años
	Ambos sexos
Andalucía	
Visión	63,9
Audición	60,9
Comunicación	41
Aprendizaje, aplicación de conocimientos y desarrollo de tare	34,3
Movilidad	129,1
Autocuidado	114,6
Vida doméstica	117,6
Interacciones y relaciones personales	32

Encuesta de Discapacidad, Autonomía Personal y Situaciones de Dependencia 2008 Discapacidades, Deficiencias y Estado de Salud. Comunidades autónomas: cifras relativas	
Tasa de población con discapacidad por CCAA edad y sexo . Unidades:tasa por 1000 habitantes	
	De 80 y más años
	Ambos sexos
Andalucía	556,87

- 1) Una persona puede tener limitación de más de un tipo de discapacidad.
- 2) Los datos correspondientes a celdas con menos de 5 mil personas han de ser tomados con precaución, ya que pueden estar afectados de elevados errores de muestreo.

Para la aplicación de porcentajes de discapacidad a la pirámide poblacional de Albolote, se han tenido en cuenta los siguientes criterios y grupos de

edades similares al Instituto Nacional de Estadística en consonancia con los datos ofrecidos por el Ayuntamiento de Albolote.



TABLA DE POBLACIÓN CON DISCAPACIDAD				
GRUPOS DE EDAD	I.N.E ESTATAL	I.N.E AUTONÓMICO	PORCENTAJE %	TOTAL ( PERSONAS)
0-5 AÑOS	SI		6.04	70
6-64 AÑOS		SI	5.14	796
65-79 AÑOS		SI	26.78	387
80-MÁS AÑOS		SI	55.68	279
<b>TOTAL</b>			<b>100</b>	<b>1741</b>

Junto a las personas con discapacidad ha de tenerse en cuenta otras variables que son de interés para este estudio. Al margen de las discapacidades reconocidas por diferentes organismos públicos o sistemas de protección oficiales tales como la Seguridad Social o Asuntos Sociales, se encuentran otros sectores de la sociedad en los que la Accesibilidad Universal repercute igualmente, bien como una

necesidad básica o bien como una mejora de la calidad de vida.

Es impensable tratar la accesibilidad como algo encaminado a mejorar las condiciones de vida e integración de las personas con discapacidad. Por ello ha de dirigirse igualmente hacia una diversidad de personas entre las que se encuentran las siguientes:

DIVERSIDAD DE POBLACIÓN AFECTADA		
	0-6 años. Niños con o sin discapacidad.	
	6-14 años. Infancia a partir de 6 años con o sin discapacidad.	
	6-14 años. Infancia a partir de 6 años. movilidad vs entorno.	
	6-64 años. Individuo estándar.	
	6-64 años. Individuo estándar. Desplazamiento y movilidad vs entorno.	
	6-64 años. Individuo estándar y actividades de transporte.	
	6-64 años. Mujeres embarazadas.	
	6-64_65-79_80+ años. Desplazamientos con carrito.	
		6-64_65-79_80+ años. Unidad familiar afectada o no por discapacidad directa o indirecta.
		6-64_65-79_80+ años. Labores de transporte, comercio. Desplazamiento vs entorno.
		6-64_65-79_80+ años. Movilidad.
		6-64_65-79_80+ años. Audición.
		6-64_65-79_80+ años. Visión.
		6-64_65-79_80+ años. Discapacidad temporal.
		6-64_65-79_80+ años. Comunicación. Aprendizaje. Vida doméstica. Autocuidado. Interacciones.
		65-79_80+ años. Personas de avanzada edad, con o sin discapacidad.
SECTORES DE POBLACIÓN SIN DISCAPACIDAD RECONOCIDA	PORCENTAJE %	TOTAL ( PERSONAS)
POBLACIÓN INFANTIL DE 0-5 AÑOS	5.91	1.101
POBLACIÓN ENVEJECIDA A PARTIR DE 64 AÑOS	6.86	1.278
MUJERES EMBARAZADAS	1.34	250
PERSONAS CON CARRITO DE BEBÉ	4.02	750
<b>TOTAL</b>	<b>18.13</b>	<b>3.379</b>

Datos cedidos por el Padrón del Ayuntamiento de Albolote. Los datos de mujeres embarazadas son la media de los nacimientos medios anuales, con el consiguiente margen de error por variables. Las

personas con carrito de bebé son el producto de nacimientos anuales por los años de dependencia de los mismos al carrito, para los cuales se suponen 3 años.

SECTORES DE POBLACIÓN ALTAMENTE AFECTADA	PORCENTAJE %	TOTAL ( PERSONAS)
POBLACIÓN CON DISCAPACIDAD	9.35	1.741
POBLACIÓN DE ALTO RIESGO	18.13	3.379
<b>TOTAL</b>	<b>27.48</b>	<b>5.120</b>

*Esta última tabla da una idea de la población directamente beneficiaria de una política que integre transversalmente la Accesibilidad. Igualmente el resto de la población se vería proporcionalmente afectada, mejorando los*

*servicios municipales, los espacios, el comercio, las interacciones sociales, la movilidad y desplazamiento dentro del municipio y por tanto la calidad de vida de aquellos que usan y viven el municipio de Albolote.*

Estudio de barreras. Ejemplos.

**BA\_1:** Ocupación del 100% de la acera por andamios.




Ocupación del 100% de la acera por andamios. Inexistencia de itinerario peatonal alternativo.

Calle Granada

**POBLACIÓN AFECTADA**



El 100% de la población se vería afectada = 18616 habitantes + variables (\*)  
 (\*) Los ciudadanos que viven fuera pero que se acercan por motivos de trabajo, familiares, turismo, etc.

**CAUSAS Y COMPONENTENTES SISTÉMICOS Y ESTRUCTURALES.**

**AUTORIDAD LOCAL**

**NIVEL POLÍTICO**

**Concejalias**

Concejalia de Urbanismo, Obras Públicas, Polígonos Industriales, y Medios de Comunicación	<input checked="" type="checkbox"/>	Concejalia de Seguridad Ciudadana, Movilidad, Participación Ciudadana, Tráfico	<input checked="" type="checkbox"/>
Concejalia de Mantenimiento, Obras, Servicios Urbanos, Medio Ambiente	<input checked="" type="checkbox"/>	Concejalia de Bienestar Social, Salud, Sanidad, Cooperación Internacional, Mujer	<input checked="" type="checkbox"/>
Concejalia de Recursos Humanos, Hacienda, Patrimonio, Régimen Interno, Transportes	<input type="checkbox"/>	Concejalia de Deportes, Urbanizaciones	<input type="checkbox"/>
Concejalia de Cultura, Festejos, Educación, Juventud, Desarrollo Económico	<input type="checkbox"/>		

**Empresas y organismos**

O.A.L. Promoción económica, formación y empleo	<input checked="" type="checkbox"/>	Mancomunidad de Municipios del Polígono Juncaril	<input type="checkbox"/>
Sociedad Mercantil "GRANJA LA CARTUJA DE ALBOLOTE, S.L."	<input type="checkbox"/>	Consortio para el desarrollo de La Vega-Sierra Elvira	<input type="checkbox"/>
Empresa Municipal del Suelo y desarrollo Urbanístico de Albolote S.L. - (EMUSUR)	<input type="checkbox"/>	Consejos Escolares de los colegios Tinar, Abadía, Lucilo Carvajal y San Isidro del Chaparral	<input type="checkbox"/>
Medios de Comunicación Local	<input checked="" type="checkbox"/>		

**TRABAJADORES LOCALES**

Técnicos	<input checked="" type="checkbox"/>	Personal de seguridad y control de accesos	<input checked="" type="checkbox"/>
Administración	<input checked="" type="checkbox"/>	Atención al Público en Gestión de Demandas	<input type="checkbox"/>
Atención al Público en Puntos de Información	<input type="checkbox"/>	Atención al Público casos particulares	<input type="checkbox"/>
Mantenimiento y Cuidado de los espacios	<input type="checkbox"/>	Atención al Público canales no presenciales	<input type="checkbox"/>

**COLECTIVOS DE ALTO IMPACTO**

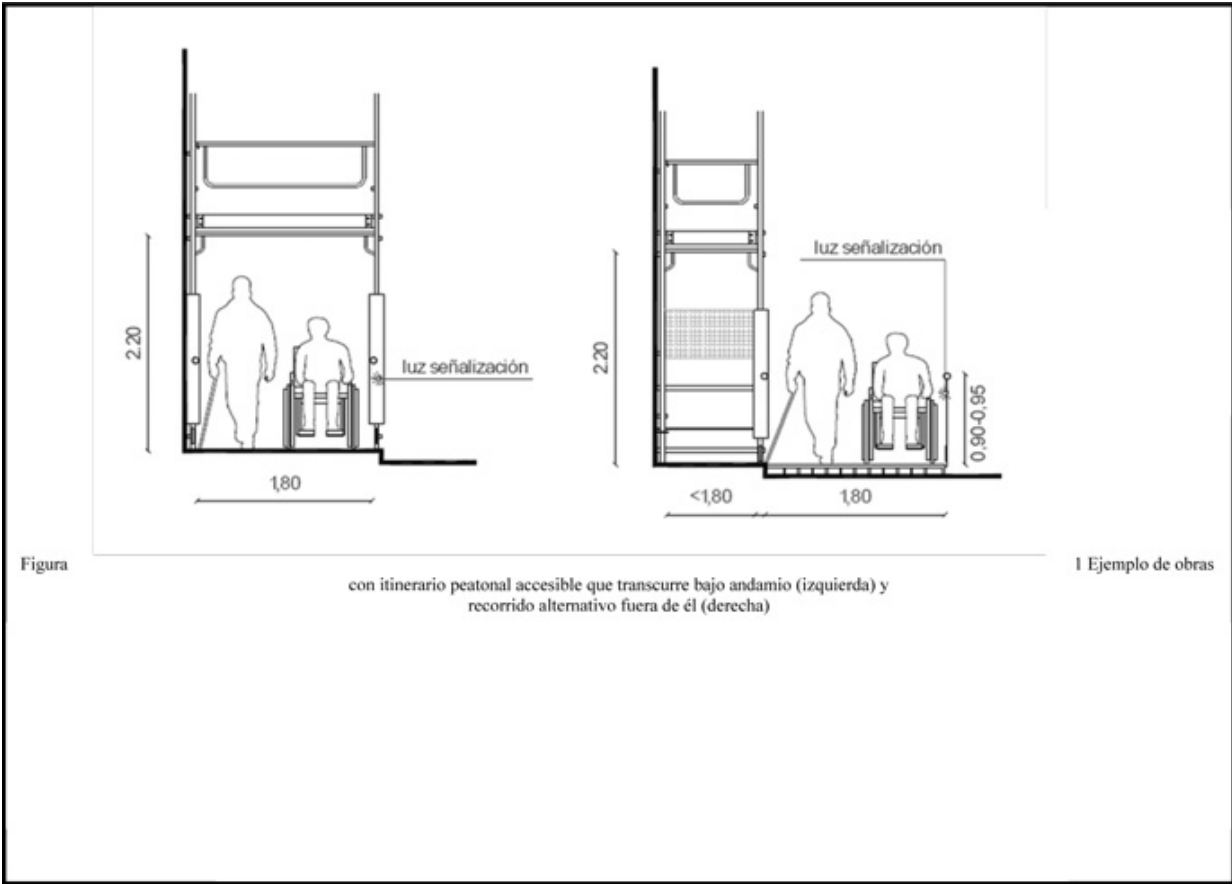
Trabajadores de la Construcción, conservación,...	<input checked="" type="checkbox"/>	Comerciantes y dueños de establecimientos	<input type="checkbox"/>
Automovilistas y motoristas	<input type="checkbox"/>	Promotores, constructores e industriales	<input checked="" type="checkbox"/>



OBSERVACIONES
<ul style="list-style-type: none"> <li>• La concesión de licencia de obra menor para el mantenimiento y limpieza de una vivienda sita en Calle Granada, supone la interrupción temporal del itinerario peatonal en una de las aceras, de la citada calle. La imagen muestra la necesidad de los transeúntes, en este caso de modo simultáneo, de un usuario en silla de ruedas y otro a pie, de compartir la calzada con vehículos a motor, con el consecuente peligro que la acción entraña.</li> <li>• Una de las principales causas, consiste en la concesión de este tipo de permisos de ocupación de la vía pública a través de un Modelo de obras, (<i>ver modelo en Anexo I</i>) totalmente genérico, donde no se especifica o evalúa la ocupación del acerado. Tampoco se exige la creación de un itinerario peatonal alternativo tal y como el actual marco normativo autonómico y estatal exige (<i>ver normativa</i>).</li> <li>• El grado de concienciación y de formación en materia de accesibilidad es, en mayor o menor medida deficiente por parte de los agentes intervinientes. La sensibilización en materia de accesibilidad por parte de los técnicos del Ayuntamiento es suficiente, pero bien la falta de impulso desde las concejalías anteriormente citadas y la falta de especialización en la materia por parte de los mismos no permiten concretar acciones de mejora.</li> <li>• Del mismo modo la falta de formación en accesibilidad por parte de los promotores, constructores y trabajadores de la construcción, y el no requerimiento por parte del Ayuntamiento del cumplimiento en materia de accesibilidad en estos procesos, se convierte en el origen y confirmación de este tipo de barreras.</li> </ul>
MEDIDAS PARA LA MEJORA DE LA ACCESIBILIDAD
<p><b>A corto y medio plazo:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Sería necesaria la revisión del modelo de Solicitud de Licencias de Obras, diferenciando el tipo de obra y evaluando el impacto sobre la accesibilidad y movilidad en el entorno físico del municipio.</li> <li>• Se deben aportar por los técnicos competentes aquellas soluciones que dentro del marco normativo y legal, mejor se adapte a las distintas situaciones, mediante la descripción en texto y esquemas gráficos de las diferentes soluciones a adoptar.</li> <li>• Habrá que estudiar y clasificar por tanto cada unas de las soluciones, para elaborar un decálogo con las distintas soluciones que mejor se ajusten a cada situación.</li> </ul> <p><b>A medio plazo y largo plazo:</b></p>
<p>El diagrama ilustra una planta de una calle donde una obra de construcción ocupa una parte de la acera. Se muestran los límites de la fachada, la acera, la calzada y la zona de obra. Se indica un espacio mínimo de 1,50 metros para el tránsito de una silla de ruedas y un vehículo. Se menciona que la zona de acera puede estar formada por fábrica de ladrillo, tableros de madera o solera de hormigón. Hay una flecha que indica la dirección del tráfico.</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Una mejora en la coordinación de la Concejalía de Urbanismo con la de Mantenimiento y Obras, la de Movilidad y Tráfico, junto con los técnicos y trabajadores del Ayuntamiento vinculados a dicho proceso, permitirían a corto y medio plazo la eliminación de este tipo de barreras, así como el cumplimiento de la actual legislación y normativa en materia de accesibilidad.</li> <li>• Sería conveniente la redacción de una ordenanza de accesibilidad que podría quedar recogida en el Plan General de Ordenación Urbana de Albolote o bien en coordinación con el mismo, con una inserción de la perspectiva de la Accesibilidad Universal. Esto permitiría que los ámbitos de actuación sean amplios, comprensivos y respondan de forma integral a la totalidad del municipio (equipamientos, servicios públicos y espacios).</li> <li>• Igualmente el O.A.L. es un soporte excelente para la formación de los agentes intervinientes en la construcción, entendiéndose por tales: técnicos, promotores, constructores, albañiles, etc.</li> <li>• Los medios de comunicación pueden promover campañas de concienciación y sensibilización en esta materia. Hay que tener en cuenta que las conductas incívicas provocan a menudo barreras infranqueables.</li> </ul>

INCUMPLIMIENTO DEL MARCO NORMATIVO ESTATAL Y AUTÓNOMICO				
INFRAESTRUCTURA, URBANIZACIÓN Y MOBILIARIO URBANO . CUADRO I.1				
(Aplicación a zonas de uso colectivo en edificaciones privadas y a todas las zonas en edificaciones públicas)		Espacios y elementos de uso público		
NORMATIVA EDIFICIO, ESPACIO O SERVICIO AFECTADO	O.VIV/561/2010	DEC. 293/2009	ORDENANZA	DOC. TÉCNICA
<b>ITENERARIOS PEATONALES ACCESIBLES DE USO COMUNITARIO</b>				
Ancho mínimo.	≥ 1,80 m (1)	≥ 1,50 m (2)		<b>1.20</b>
Pendiente longitudinal.	≤ 6.00%	Ver rampas		-
Pendiente transversal.	≤ 2.00%	≤ 2.00%		-
Altura de los bordillos ( serán rebajados en vados).	--	≤ 0.12 m		0.15 m
Anchura máxima de la malla de alcorques, de rejilla, y rejas en registros.	<input type="checkbox"/> En itinerarios peatonales	Ø ≤ 0.01 m	Ø ≤ 0.02 m	-
	<input type="checkbox"/> En calzadas	Ø ≤ 0.025 m	Ø ≤ 0.02 m	-
Iluminación homogénea	> 20 luxes	--		> 20 luxes
Señalización luminosa con destellos anaranjados	Principio y fin. Cada 50 m.	Durante noche		No
Las vallas serán estables y continuas, ocuparán todo el perímetro de los acopios, zanjas, calicatas u obras análogas (2)	Separada de éstos	-	≥ 0,50 m	No
	Altura mínima	-	≥ 0,90 m	-
	Pasamanos altura	0.90 m	-	No
<b>NOTA:</b>				
(1)	Excepcionalmente, en zonas urbanas consolidadas se permite un ancho ≥ 1,20 m, con las condiciones previstas en la normativa autonómica.			
(2)	En todos los casos en que esto no se pueda cumplir, deberá disponer al menos, de una anchura mínima tal que permita el paso de una persona en una silla de ruedas (1.20 m). Se admitirá en casos puntuales un ancho ≥ 0.90 m. en zonas consolidadas por la edificación y puntos singulares.			
<b>NORMATIVA DEL PROCESO</b>				
<b>DECRETO 293/2009, de 7 de julio, por el que se aprueba el reglamento que regula las normas para la accesibilidad en las infraestructuras, el urbanismo, la edificación y el transporte en Andalucía.</b>				
<i>Título I. Accesibilidad en las infraestructuras y el urbanismo.</i>				
<i>Sección 4.ª Obras e instalaciones</i>				
<b>Artículo 27.</b> Obras y elementos provisionales.				
1. <u>Las obras y elementos provisionales que se sitúen o ejecuten en los espacios exteriores, elementos de urbanización e infraestructuras, se protegerán de forma que se garantice la seguridad de las personas con discapacidad en su desplazamiento.</u>				
2. Las zanjas, andamiajes, ocupaciones provisionales con escombros, acopios u otros elementos análogos que se sitúen o realicen en las aceras, vías públicas e itinerarios peatonales se señalizarán mediante vallas. Las vallas serán estables y continuas, ocuparán todo el perímetro de los acopios de materiales, zanjas, calicatas u obras análogas, irán separadas de éstos al menos 0,50 metros y con una altura mínima de 0,90 metros y con bases de apoyo que no invadan el itinerario peatonal, de color que contraste con el entorno cercano, para que sean fácilmente identificables por personas con visión reducida, y sólidamente instaladas, de forma que no puedan ser desplazadas en caso de tropiezo o colisión con las mismas. Asimismo, <u>las vallas dispondrán de una baliza luminosa intermitente durante las horas en que no haya suficiente luz del día.</u>				
3. En supuestos de andamios o estabilizadores de fachada con túneles inferiores como itinerario peatonal, estarán suficientemente iluminados, y tendrán una anchura mínima libre de 0,90 metros y una altura mínima libre de 2,20 metros para garantizar la seguridad de las personas viandantes.				
4. Los contenedores de obra que se emplacen en vías públicas deben señalizarse, en el contorno superior en todo su perímetro con una franja con una anchura mínima de 10 centímetros de pintura reflectante.				
5. <u>Cuando se interrumpan u obstaculicen los itinerarios peatonales, se dispondrán itinerarios alternativos que reúnan las condiciones establecidas en la Sección 2.ª del Capítulo I del Título I.</u>				
 <b>Orden VIV/561/2010, de 1 de febrero, por la que se desarrolla técnico de condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación acceso y utilización de los espacios públicos urbanizados.</b>				
<b>CAPÍTULO X</b>				
<i>Obras e intervenciones en la Vía Pública</i>				
<b>Artículo 39.</b> Condiciones generales de las obras e intervenciones en la vía pública.				
1. <u>Las obras e intervenciones que se realicen en la vía pública deberán garantizar las condiciones generales de accesibilidad y seguridad de las personas en los itinerarios peatonales.</u>				
2. Cuando el itinerario peatonal accesible discorra por debajo de un andamio, deberá ser señalizado mediante balizas lumínicas.				
3. <u>Cuando las características, condiciones o dimensiones del andamio o valla de protección de las obras no permitan mantener el itinerario peatonal accesible habitual se instalará un itinerario peatonal accesible alternativo, debidamente señalizado, que deberá garantizar la continuidad en los encuentros entre éste y el itinerario peatonal habitual, no aceptándose en ningún caso la existencia de resaltes.</u>				
4. Los cambios de nivel en los itinerarios alternativos serán salvados por planos inclinados o rampas con una pendiente máxima del 10%, cumpliendo en todo caso con lo establecido en el artículo 14.				
5. Las zonas de obras quedarán rigurosamente delimitadas con elementos estables, rígidos sin cantos vivos y fácilmente detectables. <u>Dispondrán de una señalización luminosa de advertencia de destellos anaranjados o rojizos al inicio y final del vallado y cada 50 m o fracción. Se garantizará la iluminación en todo el recorrido del itinerario peatonal de la zona de obras.</u>				
6. <u>Los andamios o vallas dispondrán de una guía o elemento horizontal inferior que pueda ser detectada por las personas con discapacidad visual y un pasamano continuo instalado a 0,90 m de altura.</u>				
7. Los elementos de acceso y cierre de la obra, como puertas y portones destinados a entrada y salida de personas, materiales y vehículos no invadirán el itinerario peatonal accesible. Se evitarán elementos que sobresalgan de las estructuras; en caso de su existencia se protegerán con materiales seguros y de color contrastado, desde el suelo hasta una altura de 2,20 m.				
8. Los itinerarios peatonales en las zonas de obra en la vía pública se señalizarán mediante el uso de una franja de pavimento táctil indicador, siguiendo los parámetros establecidos en el artículo 46.				





Figura

con itinerario peatonal accesible que transcurre bajo andamio (izquierda) y recorrido alternativo fuera de él (derecha)

I Ejemplo de obras

<b>BA_2</b> Plaza de aparcamiento para discapacitados mal ejecutada.			
			
<b>Plaza de aparcamiento para discapacitados mal ejecutada. No cumple dimensiones, espacio de transferencia, número por fracción, señalización, acceso.</b>	<b>Calle Carlos III con Paseo de Ronda</b>		
<b>POBLACIÓN AFECTADA</b>			
			
Personas usuarias de sillas de ruedas + variables (*) (*) Los ciudadanos que viven fuera pero que se acercan por motivos de trabajo, familiares, turismo, etc.			
<b>CAUSAS Y COMPONENTENTES SISTÉMICOS Y ESTRUCTURALES.</b>			
<b>AUTORIDAD LOCAL</b>			
<b>NIVEL POLÍTICO</b>			
<b>Concejalías</b>			
Concejalía de Urbanismo, Obras Públicas, Polígonos Industriales y Medios de Comunicación	<input checked="" type="checkbox"/>	Concejal de Seguridad Ciudadana, Movilidad, Participación Ciudadana y Tráfico	<input checked="" type="checkbox"/>
Concejalía de Mantenimiento, Obras, Servicios Urbanos y Medio Ambiente	<input checked="" type="checkbox"/>	Concejalía de Bienestar Social, Salud, Sanidad, Cooperación Internacional y Mujer	<input checked="" type="checkbox"/>
Concejalía de Recursos Humanos, Hacienda, Patrimonio, Régimen Interno y Transportes	<input type="checkbox"/>	Concejal de Deportes y Urbanizaciones	<input type="checkbox"/>
Concejalía de Cultura, Festejos, Educación, Juventud y Desarrollo Económico	<input checked="" type="checkbox"/>		
<b>Empresas y organismos</b>			
O.A.L. Promoción económica, formación y empleo	<input checked="" type="checkbox"/>	Mancomunidad de Municipios del Polígono Juncaril	<input type="checkbox"/>
Sociedad Mercantil "GRANJA LA CARTUJA DE ALBOLOTE, S.L."	<input type="checkbox"/>	Consortio para el desarrollo de La Vega-Sierra Elvira	<input type="checkbox"/>
Empresa Municipal del Suelo y desarrollo Urbanístico de Albolote S.L. - EMUSUR	<input type="checkbox"/>	Consejos Escolares de los colegios Tinar, Abadía, Lucilo Carvajal y San Isidro del Chaparral	<input type="checkbox"/>
Medios de Comunicación Local	<input checked="" type="checkbox"/>		
<b>TRABAJADORES LOCALES</b>			
Técnicos	<input checked="" type="checkbox"/>	Personal de seguridad y control de accesos	<input type="checkbox"/>
Administración	<input checked="" type="checkbox"/>	Atención al Público en Gestión de Demandas	<input type="checkbox"/>
Atención al Público en Puntos de Información	<input type="checkbox"/>	Atención al Público casos particulares	<input type="checkbox"/>
Mantenimiento y Cuidado de los espacios	<input checked="" type="checkbox"/>	Atención al Público canales no presenciales	<input type="checkbox"/>
<b>COLECTIVOS DE ALTO IMPACTO</b>			
Trabajadores de la Construcción, conservación...	<input type="checkbox"/>	Comerciantes y dueños de establecimientos	<input type="checkbox"/>
Automovilistas y motoristas	<input checked="" type="checkbox"/>	Promotores, constructores e industriales	<input type="checkbox"/>

OBSERVACIONES
<ul style="list-style-type: none"> <li>• En primer el número de plazas de aparcamiento para personas con movilidad reducida no cubre la reserva mínima de 1 cada 40 o fracción. En este caso al tener la calle 53 plazas destinadas al uso de aparcamiento, al menos debería haber una reserva de 2 plazas para discapacitados.</li> <li>• Posteriormente se ha comprobado que las dimensiones de las mismas no cumplen las medidas fijadas por la normativa (ver parte de normativa).</li> <li>• Igualmente no se deja zona de transferencia, por lo que no es necesario hablar de la falta adaptación de la misma con el itinerario peatonal (ver parte de normativa).</li> <li>• No hay existe señalización vertical de la plaza de aparcamiento.</li> <li>• No ha habido un problema de espacio para la reserva de plazas de aparcamiento en la calle, puesto que ésta cuenta con espacio suficiente. El problema se origina en la falta de formación en materia de accesibilidad por parte de los trabajadores y encargados de situar y trazar las plazas de aparcamiento.</li> <li>• Igualmente las concejalías de las que dependen la reserva de plazas de aparcamiento para personas con movilidad reducida no cuentan con un plan de ubicación de dichas plazas de aparcamiento.</li> </ul>
MEDIDAS PARA LA MEJORA DE LA ACCESIBILIDAD
<p><b>A corto y medio plazo:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Localizar las plazas de aparcamiento reservadas para personas discapacitadas, comprobando sus dimensiones, trazado, señalización y conexión con los principales itinerarios peatonales. Verificar que la reserva cumple con lo especificado por la normativa.</li> <li>• Se deben aportar por los técnicos competentes aquellas soluciones que dentro del marco normativo y legal, mejor se adapte a las distintas situaciones, mediante la descripción en texto y esquemas gráficos.</li> <li>• Habrá que estudiar y clasificar por tanto cada unas de las soluciones, para elaborar un decálogo.</li> </ul> <div style="text-align: center;"> </div> <p><b>A medio plazo y largo plazo:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Una mejora en la coordinación de la Concejalía de Urbanismo con la de Mantenimiento y Obras, la de Movilidad y Tráfico, junto con los técnicos y trabajadores del Ayuntamiento vinculados a dicho proceso, permitirían a corto y medio plazo la elaboración de un plan de ubicación y reserva de plazas de aparcamiento para discapacitados, con la consecuente eliminación de este tipo de barreras, así como el cumplimiento de la actual legislación y normativa en materia de accesibilidad.</li> <li>• A través de esta coordinación surgiría la necesidad de redacción de una ordenanza de accesibilidad que podría quedar recogida en el Plan General de Ordenación Urbana de Albolote o bien en coordinación con el mismo, con una inserción de la perspectiva de la Accesibilidad Universal. En ella se trazarían los criterios para la correcta ubicación, trazado y construcción de dicho plan.</li> <li>• Igualmente el O.A.L es un soporte excelente para la formación de los trabajadores del Ayuntamiento en materia de accesibilidad. Deben adquirir los criterios básicos para no incidir de nuevo en el mismo error y tener la capacidad de diseñar y ejecutar dicho plan de ubicación con los criterios marcados por el actual marco normativo.</li> </ul>



INCUMPLIMIENTO DEL MARCO NORMATIVO ESTATAL Y AUONÓMICO				
INSFRAESTRUCTURA, URBANIZACIÓN Y MOBILIARIO URBANO . CUADRO I.2				
(Aplicación a zonas de uso colectivo en edificaciones privadas y a todas las zonas en edificaciones públicas)		Espacios y elementos de uso público		
NORMATIVA EDIFICIO, ESPACIO O SERVICIO AFECTADO	O.VIV/561/2010	DEC. 293/2009	ORDENANZA	DOC. TÉCNICA
<b>APARCAMIENTOS</b>				
Dotación de aparcamientos accesibles	1/40- fracción	1/40- fracción	-	NO CUMPLE
Dimensiones	Batería o diagonal	5. x 2.20m +(1)	5 x 3.60m +(2)	---
	Línea	5 x 2.20m +(1)	3.60x 6.50m +(2)	-
	(1)ZT: Zona de transferencia. - Zona de transferencia de aparcamientos en batería o en diagonal. Zona lateral de ancho $\geq 1,50$ m y longitud igual a la de la plaza. - Zona de transferencia de aparcamientos en línea. Zona trasera de anchura igual a la de la plaza y longitud $\geq 1,50$ m. (2) Se permite que la zona de transferencia -1.40 m ya incluida se comparta entre dos plazas			

NORMATIVA DEL PROCESO
<p><b>DECRETO 293/2009, de 7 de julio, por el que se aprueba el reglamento que regula las normas para la accesibilidad en las infraestructuras, el urbanismo, la edificación y el transporte en Andalucía.</b></p> <p><i>Título I. Accesibilidad en las infraestructuras y el urbanismo.</i></p> <p><i>Sección 5.ª Zona de estacionamiento de vehículos..</i></p> <p><b>Artículo 29.</b> Reservas de plazas.</p> <p>1. <u>En todas las zonas de estacionamiento de vehículos en las vías o espacios públicos, estén situados en superficie o sean subterráneos, de titularidad pública o privada, sean o no de horario limitado, siempre que se destinen a uso colectivo o concurrencia pública, de manera permanente o provisional, se reservará, como mínimo, una plaza para personas con movilidad reducida por cada cuarenta plazas o fracción, de manera que cualquier fracción menor de cuarenta siempre requerirá como mínimo una plaza.</u></p> <p>2. En caso de enajenación, cesión o arrendamiento de la totalidad de las plazas de estacionamiento se mantendrán para la venta, alquiler o cesión a personas con movilidad reducida tantas plazas como las inicialmente reservadas. Las plazas de estacionamiento reservadas para personas con movilidad reducida deberán mantener tal condición de reserva en caso de enajenación, cesión o arrendamiento.</p> <p>3. En el supuesto de que una parte de las plazas se destine a la enajenación, cesión o arrendamiento, del resto de plazas resultantes destinadas a concurrencia pública o utilización colectiva se seguirá reservando una plaza por cada cuarenta o fracción.</p> <p><b>Artículo 30.</b> Condiciones técnicas de las plazas reservadas.</p> <p>1. Las plazas reservadas deberán cumplir las siguientes condiciones:</p> <p>a) Estarán situadas tan cerca como sea posible de los accesos peatonales accesibles y de las entradas accesibles a edificios, centros de medios de transporte público y servicios públicos de la zona y se señalizarán de forma visible.</p> <p>b) <u>Estarán señalizadas, horizontal y verticalmente, con el Símbolo Internacional de Accesibilidad establecido en el Anexo IV y la prohibición de aparcar en las mismas a personas sin discapacidad. La señalización horizontal será antideslizante.</u></p> <p>No obstante, en los espacios naturales la señalización se podrá ajustar a las peculiaridades paisajísticas del entorno.</p> <p>c) <u>Sus dimensiones mínimas serán en batería o semibatería de 5 x 3,60 metros y en línea de 6,50 x 3,60 metros, estando incluida en esta última dimensión la zona de transferencia.</u></p> <p>d) <u>La zona de transferencia de la plaza reservada se comunicará de manera accesible con el itinerario peatonal.</u></p> <p><i>Título III. Accesibilidad en el transporte.</i></p> <p><i>Capítulo II. Aparcamientos y plazas reservadas para el transporte privado</i></p> <p><b>Artículo 126.</b> Plazas reservadas.</p> <p>1. Las plazas de aparcamiento reservadas a vehículos que transporten a personas con movilidad reducida serán las que se disponen en los artículos 29 y 30.</p> <p>2. <u>Los Ayuntamientos elaborarán un plan de ubicación de reserva de plazas de aparcamiento públicas para el uso de vehículos que transporten personas titulares de las tarjetas de aparcamiento, distribuidas por las zonas consideradas de interés en los núcleos urbanos. Asimismo, velarán para que se respeten las reservas de aparcamientos de uso público adoptando, para ello, las medidas sancionadoras que procedan.</u></p> <p><b>Orden VIV/561/2010, de 1 de febrero, por la que se desarrolla técnico de condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación acceso y utilización de los espacios públicos urbanizados.</b></p> <p><i>CAPÍTULO IX Elementos vinculados al transporte</i></p> <p><b>Artículo 35.</b> Plazas de aparcamiento reservadas para personas con movilidad reducida.</p> <p>1. Los principales centros de actividad de las ciudades deberán disponer de plazas de aparcamiento reservadas y diseñadas para su uso por personas con movilidad reducida. <u>Como mínimo una de cada cuarenta plazas o fracción, independientemente de las plazas destinadas a residencia o lugares de trabajo, será reservada y cumplirá con los requisitos dispuestos en este artículo.</u></p> <p>2. Deberán ubicarse lo más próximas posible a los puntos de cruce entre los itinerarios peatonales accesibles y los itinerarios vehiculares, <u>garantizando el acceso desde la zona de transferencia hasta el itinerario peatonal accesible de forma autónoma y segura. Aquellas plazas que no cumplan con el requisito anterior deberán incorporar un vado que cumpla con lo establecido en el artículo 20, para permitir el acceso al itinerario peatonal accesible desde la zona de transferencia de la plaza.</u></p> <p>3. <u>Tanto las plazas dispuestas en perpendicular, como en diagonal a la acera, deberán tener una dimensión mínima de 5,00 m de longitud x 2,20 m de ancho y además dispondrán de una zona de aproximación y transferencia lateral de una longitud igual a la de la plaza y un ancho mínimo de 1,50 m. Entre dos plazas contiguas se permitirán zonas de transferencia lateral compartidas manteniendo las dimensiones mínimas descritas anteriormente.</u></p>

<b>BA_3:</b> Ejercicio práctico de la accesibilidad en aparcar coches en una terraza			
			
<b>Ocupación del parcial de la acera por vehículos. Ancho libre de paso inexistente.</b>	<b>Paseo de Colón.</b>		
<b>POBLACIÓN AFECTADA</b>			
			
<p>El 100 % de la población se vería afectada= 18616 habitantes + variables (*)                  (*) Los ciudadanos que viven fuera pero que se acerquen por motivos de trabajo, familiares, turismo, etc.</p>			
<b>CAUSAS Y COMPONENTENTES SISTÉMICOS Y ESTRUCTURALES.</b>			
<b>AUTORIDAD LOCAL</b>			
<b>NIVEL POLÍTICO</b>			
<b>Concejalias</b>			
Concejalia de Urbanismo, Obras Públicas, Polígonos Industriales, y Medios de Comunicación	<input checked="" type="checkbox"/>	Concejalia de Seguridad Ciudadana, Movilidad, Participación Ciudadana, Tráfico	<input checked="" type="checkbox"/>
Concejalia de Mantenimiento, Obras, Servicios Urbanos, Medio Ambiente	<input checked="" type="checkbox"/>	Concejalia de Bienestar Social, Salud, Sanidad, Cooperación Internacional, Mujer	<input checked="" type="checkbox"/>
Concejalia de Recursos Humanos, Hacienda, Patrimonio, Régimen Interno, Transportes	<input type="checkbox"/>	Concejalia de Deportes, Urbanizaciones	<input type="checkbox"/>
Concejalia de Cultura, Festejos, Educación, Juventud, Desarrollo Económico	<input type="checkbox"/>		
<b>Empresas y organismos</b>			
O.A.L. Promoción económica, formación y empleo	<input checked="" type="checkbox"/>	Mancomunidad de Municipios del Polígono Juncaril	<input type="checkbox"/>
Sociedad Mercantil "GRANJA LA CARTUJA DE ALBOLOTE, S.L."	<input type="checkbox"/>	Consorcio para el desarrollo de La Vega-Sierra Elvira	<input type="checkbox"/>
Empresa Municipal del Suelo y desarrollo Urbanístico de Albolote S.L.-(EMUSUR)	<input type="checkbox"/>	Consejos Escolares de los colegios Tinar, Abadía, Lucilo Carvajal y San Isidro del Chaparral	<input type="checkbox"/>
Medios de Comunicación Local	<input type="checkbox"/>		
<b>TRABAJADORES LOCALES</b>			
Técnicos	<input checked="" type="checkbox"/>	Personal de seguridad y control de accesos	<input checked="" type="checkbox"/>
Administración	<input checked="" type="checkbox"/>	Atención al Público en Gestión de Demandas	<input type="checkbox"/>
Atención al Público en Puntos de Información	<input type="checkbox"/>	Atención al Público casos particulares	<input type="checkbox"/>
Mantenimiento y Cuidado de los espacios	<input checked="" type="checkbox"/>	Atención al Público canales no presenciales	<input type="checkbox"/>
<b>COLECTIVOS DE ALTO IMPACTO</b>			
Trabajadores de la Construcción, conservación...	<input type="checkbox"/>	Comerciantes y dueños de establecimientos	<input type="checkbox"/>
Automovilistas y motoristas	<input checked="" type="checkbox"/>	Promotores, constructores e industriales	<input type="checkbox"/>



OBSERVACIONES
<ul style="list-style-type: none"> <li>• El trazado de las plazas de aparcamiento en batería en este tramo de la calle junto a la estrechez del acerado, permiten la ocupación parcial del itinerario peatonal por parte de los vehículos estacionados.</li> <li>• Si a esto sumamos la situación de farolas y señales verticales invadiendo el ancho libre, el tránsito por la acera se hace prácticamente inviable.</li> <li>• La mala planificación y trazado de las plazas de aparcamiento sin tener en cuenta la estrechez de la acera son la principal causa de esta barrera.</li> <li>• El grado de concienciación y de formación en materia de accesibilidad es, en mayor o menor medida deficiente por parte de los agentes intervinientes. La sensibilización y voluntad en materia de accesibilidad por parte de los técnicos del Ayuntamiento es suficiente, pero bien la falta de impulso desde las concejalías anteriormente citadas y la falta de especialización en la materia por parte de los mismos y los trabajadores implicados en el trazado de las plazas de aparcamiento no permiten concretar acciones de mejora.</li> </ul>

**MEDIDAS PARA LA MEJORA DE LA ACCESIBILIDAD**

- A corto y medio plazo:**
- Estudiar de nuevo la situación de las plazas de aparcamiento viendo la posibilidad de aumentar la dimensiones de las mismas o bien la disposición en línea si no es posible en batería.
  - Se deben aportar por los técnicos competentes aquellas soluciones que dentro del marco normativo y legal, mejor se adapte a las distintas situaciones, mediante la descripción en texto y esquemas gráficos de las diferentes soluciones a adoptar.
  - Habrá que estudiar y clasificar por tanto cada unas de las soluciones, para elaborar un decálogo con las distintas soluciones que mejor se ajusten a cada situación.



- A medio plazo y largo plazo:**
- Una mejora en la coordinación de la Concejalía de Urbanismo con la de Mantenimiento y Obras, la de Movilidad y Tráfico, junto con los técnicos y trabajadores del Ayuntamiento vinculados a dicho proceso, permitirían a corto y medio plazo la eliminación de este tipo de barreras, así como el cumplimiento de la actual legislación y normativa en materia de accesibilidad.
  - La redacción de un plan de ubicación de plazas de aparcamiento, estudiando la demanda de las mismas, localización, trazado y reserva para discapacitados.
  - Sería conveniente la redacción de una ordenanza de accesibilidad que podría quedar recogida en el Plan General de Ordenación Urbana de Albolote o bien en coordinación con el mismo, con una inserción de la perspectiva de la Accesibilidad Universal. Esto permitiría que los ámbitos de actuación sean amplios, comprensivos y respondan de forma integral a la totalidad del municipio (equipamientos, servicios públicos y espacios).
  - Igualmente el O.A.L es un soporte excelente para la formación de los agentes intervinientes en la construcción, entendiendo por tales: técnicos, promotores, constructores, albañiles, etc.
  - Los medios de comunicación pueden promover campañas de concienciación y sensibilización en esta materia. Las conductas incívicas provocan a menudo barreras infranqueables.

INCUMPLIMIENTO DEL MARCO NORMATIVO ESTATAL Y AUONÓMICO				
INFRAESTRUCTURA, URBANIZACIÓN Y MOBILIARIO URBANO . CUADRO I.1				
(Aplicación a zonas de uso colectivo en edificaciones privadas y a todas las zonas en edificaciones públicas)		Espacios y elementos de uso público		
NORMATIVA EDIFICIO, ESPACIO O SERVICIO AFECTADO	O.VIV/561/2010	DEC. 293/2009	ORDENANZA	DOC. TÉCNICA
<b>ITENERARIOS PEATONALES ACCESIBLES DE USO COMUNITARIO</b>				
Ancho mínimo.	≥ 1,80 m (1)	≥ 1,50 m (2)		<b>0.80 m</b>
Pendiente longitudinal.	≤ 6.00%	Ver rampas		-
Pendiente transversal.	≤ 2.00%	≤ 2.00%		-
Altura de los bordillos ( serán rebajados en vados).	--	≤ 0.12 m		CUMPLE
Anchura máxima de la malla de alcorques, de rejilla, y rejas en registros.	<input type="checkbox"/> En itinerarios peatonales <input type="checkbox"/> En calzadas	Ø ≤ 0.01 m Ø ≤ 0.025 m	Ø ≤ 0.02 m Ø ≤ 0.02 m	- -
Iluminación homogénea	> 20 luxes	--		> 20 luxes
NOTA:				
(1) Excepcionalmente, en zonas urbanas consolidadas se permite un ancho ≥ 1,20 m, con las condiciones previstas en la normativa autonómica.				
(2) En todos los casos en que esto no se pueda cumplir, deberá disponer al menos, de una anchura mínima tal que permita el paso de una persona en una silla de ruedas (1,20 m). Se admitirá en casos puntuales un ancho ≥ 0.90 m, en zonas consolidadas por la edificación y puntos singulares.				
<b>NORMATIVA DEL PROCESO</b>				
<b>DECRETO 293/2009, de 7 de julio, por el que se aprueba el reglamento que regula las normas para la accesibilidad en las infraestructuras, el urbanismo, la edificación y el transporte en Andalucía.</b>				
<i>Título I. Accesibilidad en las infraestructuras y el urbanismo.</i>				
Sección 2.ª Itinerarios peatonales accesibles				
<b>Artículo 15.</b> Condiciones generales.				
<u>Los itinerarios peatonales accesibles públicos y privados, de uso comunitario, de utilización y concurrencia pública se diseñarán de forma que sus trazados, dimensiones, dotaciones y calidades de terminación permitan el uso y circulación, de forma autónoma y en condiciones de seguridad, a las personas con discapacidad, a cuyos efectos cumplirán las siguientes condiciones:</u>				
a) <u>El ancho mínimo libre de obstáculos será de 1,50 metros de manera que se garantice el paso, el cruce y el giro o cambio de dirección, de personas, independientemente de sus características o modo de desplazamiento.</u> En el caso de que en viales existentes no sea posible, se resolverá mediante plataforma única en la que quede perfectamente diferenciada en el pavimento la zona preferente peatonal, así como la señalización vertical de aviso a los vehículos.				
<u>De existir elementos puntuales tales como señales verticales, papeleras o elementos de jardinería, se dejará un ancho libre mínimo de 0,90 metros en ese punto y una altura mínima de 2,20 metros libre de obstáculos.</u>				
b) Las pendientes transversales y longitudinales se atenderán a lo dispuesto en el artículo 22.				
c) La altura máxima de los bordillos será de 12 centímetros, debiendo rebajarse a nivel del pavimento de la calzada en los pasos peatonales o mediante la creación de vados lo más cercano posible a las esquinas de la calle, cuando no existan aquéllos.				
<b>Orden VIV/561/2010, de 1 de febrero, por la que se desarrolla técnico de condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación acceso y utilización de los espacios públicos urbanizados.</b>				
<b>CAPÍTULO III</b>				
<i>Itinerario Peatonal Accesible</i>				
<b>Artículo 5.</b> Condiciones generales del itinerario peatonal accesible.				
1. <u>Son itinerarios peatonales accesibles aquellos que garantizan el uso no discriminatorio y la circulación de forma autónoma y continua de todas las personas.</u> 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.				
2. <u>Todo itinerario peatonal accesible deberá cumplir los siguientes requisitos:</u>				
a) Discurrirá siempre de manera colindante o adyacente a la línea de fachada o elemento horizontal que materialice físicamente el límite edificado a nivel del suelo.				
b) En todo su desarrollo poseerá una anchura libre de paso no inferior a 1,80 m, que garantice el giro, cruce y cambio de dirección de las personas independientemente de sus características o modo de desplazamiento.				
c) En todo su desarrollo poseerá una altura libre de paso no inferior a 2,20 m.				
d) No presentará escalones aislados ni resaltes.				
e) Los desniveles serán salvados de acuerdo con las características establecidas en los artículos 14, 15, 16 y 17.				
f) Su pavimentación reunirá las características definidas en el artículo 11.				
g) La pendiente transversal máxima será del 2%.				
h) La pendiente longitudinal máxima será del 6%.				
i) En todo su desarrollo dispondrá de un nivel mínimo de iluminación de 20 luxes, proyectada de forma homogénea, evitándose el deslumbramiento.				
j) Dispondrá de una correcta señalización y comunicación siguiendo las condiciones establecidas en el capítulo XI.				
3. Cuando el ancho o la morfología de la vía impidan la separación entre los itinerarios vehicular y peatonal a distintos niveles se adoptará una solución de plataforma única de uso mixto.				
4. En las plataformas únicas de uso mixto, la acera y la calzada estarán a un mismo nivel, teniendo prioridad el tránsito peatonal. Quedará perfectamente diferenciada en el pavimento la zona preferente de peatones, por la que discurre el itinerario peatonal accesible, así como la señalización vertical de aviso a los vehículos.				
5. Se garantizará la continuidad de los itinerarios peatonales accesibles en los puntos de cruce con el itinerario vehicular, pasos subterráneos y elevados.				
6. <u>Excepcionalmente, en las zonas urbanas consolidadas, y en las condiciones previstas por la normativa autonómica, se permitirán estrechamientos puntuales, siempre que la anchura libre de paso resultante no sea inferior a 1,50 m.</u>				

### 3. Conclusiones

#### 3.1. Exclusión de la accesibilidad en la gestión municipal.

Tras dicho estudio y análisis de un cierto número limitado de barreras, teniendo en cuenta la carestía de espacio del presente trabajo, es suficiente para darse cuenta de la producción sistemática de ciertas barreras que depende en mayor medida de un desajuste en el funcionamiento de la administración local y de una falta de formación en materia de accesibilidad de sus trabajadores. Simplemente algunas de ellas necesitan una revisión de los procesos administrativos, tales como la concesión de licencias, adaptándolos al marco normativo y legal en materia de accesibilidad.

#### 3.2. Inexistencia de cursos y campañas de concienciación promovidos por el ayuntamiento.

La mayoría de las barreras dependen directamente de los malos hábitos y falta de concienciación de la población del municipio. Son barreras que podrían ser subsanables desde el punto de vista económico, puesto que no requiere una gran inversión de dinero. La apuesta por una inversión en formación de sus trabajadores y la concienciación de los colectivos de alto impacto a edades tempranas, supondría la eliminación de gran parte de estas barreras.

#### 3.3. Necesidad de la inclusión de la accesibilidad en la normativa urbanística y en las ordenanzas reguladoras del municipio.

Pero para eliminación total y la prevención en la creación de nuevas barreras en el futuro, sería necesaria la redacción de una Normativa de Accesibilidad, la cual debería quedar integrada en el Plan General de Ordenación Urbana del Municipio, con el objeto de establecer las medidas necesarias para la accesibilidad en las infraestructuras, el urbanismo, la edificación y el transporte, con el fin de garantizar a las personas afectadas con algún tipo de discapacidad física o sensorial, permanente o circunstancial, la accesibilidad y utilización de los bienes y servicios municipales, evitando y suprimiendo las barreras y obstáculos físicos o sensoriales que impidan o dificulten su normal desenvolvimiento. Así mismo debería recoger los procesos para favorecer la participación ciudadana, jornadas de formación y campañas de concienciación para los ciudadanos.

### 4. Bibliografía

- “La Accesibilidad Universal en los Municipios: guía para una política integral de promoción y gestión”. Autores: Elisa Sala Mozos y Fernando Alonso (Equipo Aceplan). Disponible en: <http://www.imsero.es/InterPresent1/groups/imsero/documents/binario/guiaaccesmuni.pdf>
- “Plan Provincial de Accesibilidad de Granada. Municipio Albolote”. Autores: Delgado del Moral Arquitectos, S.L.



## Anexo 1

# LICENCIAS URBANÍSTICAS

### DATOS DEL SOLICITANTE:

NOMBRE

APELLIDOS

DNI

DIRECCION

POBLACION

TFNO

REPRESENTANTE

DOMICILIO PARA NOTIFICACIONES

### DATOS DE LA OBRA SOLICITADA:

SOLICITA

SITUACIÓN

REFERENCIA CATASTRAL

OCUPARÁ LA VÍA PÚBLICA CON ESCOMBRO O MATERIALES

SUPERFICIE QUE SE OCUPARÁ DE LA VÍA PÚBLICA (M2)

TIEMPO QUE DURARA LA OCUPACION (DIAS)

IMPORTE TOTAL PRECIO PÚBLICO (0,32€/M2/DIA)

AVAL:

PRESUPUESTO INICIAL (AUTOLIQUIDACIÓN):

TIPO DE GRAVAMEN: 4% S/PRESUPUESTO:

TASAS: CUOTA: 1,2% S/PRESUPUESTO:

IMPORTE TOTAL:

**SOLICITO:** Se me conceda la Licencia Municipal para la realización de las obras antes mencionadas.

Albolote, a

FIRMA:

SR. ALCALDE-PRESIDENTE DEL AYUNTAMIENTO DE ALBOLOTE.

Nota: La presente solicitud no implica la concesión de la licencia solicitada.