



ACCESIBILIDAD UNIVERSAL EN EL PROYECTO Y EJECUCIÓN DE OBRAS MUNICIPALES



Guzmán Arias García
Ingeniero Civil

Madrid, 17 de diciembre de 2014

Filosofía actual

- Enfoque habitual: *¿CON ESTO CUMPLO NORMATIVA?*
- *La Accesibilidad Universal se considera en la fase de Proyecto al final, no conceptuando el diseño con dicha premisa inicial.*
- *Es fundamental encuadrar geográficamente la obra a ejecutar, y ver cómo hacer que todo el entorno sea accesible, sin que se creen eslabones aislados.*

Puntos de partida de redacción Proyecto (I)

- Características históricas, topográficas, sociales y culturales de la ciudad, y especialmente de la zona dónde se ejecute la obra.
- Diferencias soluciones entre urbanización nueva y viario público consolidado.
- Novedad de las medidas de diseño y de ejecución relacionadas con la AU en los municipios. Falta de experiencia. Numerosa y diversa normativa.

Puntos de partida de redacción Proyecto (II)

- Cada entorno urbano requiere una solución ad hoc.
- Importancia divisiones zonales ciudad.
- Existencia de Planes de Accesibilidad.
- Formación AU técnicos municipales.
- Necesidad estrategia inversiones y diseño AU.

Premisas (I)

- Primer criterio de diseño del viario público: AU. Si lo tomamos, resolvemos también el resto.
- Priorización en el reparto del viario público.
- Crear cultura de AU en los vecinos y en la ciudad.

Premisas (II)



Premisas (III)



Premisas (IV)

- Necesaria la visión panorámica pero imprescindible el zoom en los detalles.
- Mejora seguridad vial e incremento uso modal peatonal.
- Repercusión económica: mayor uso peatonal del viario, menor inversión en transporte municipal.

Estrategia de inversiones (I)

- Planificación a largo plazo y priorización inversiones (creación ejes principales, zonas más antiguas, barrios más turísticos o comerciales, etc.).
- Consecución consenso político en políticas AU.
- Definición criterios técnicos AU entre Departamentos implicados y conocimiento compartido. Transversalidad necesaria.

Estrategia de inversiones (II)

- Coordinación con Asociaciones.
- Homogeneidad de actuaciones y diseño ante los vecinos y las personas con discapacidad.
- Coordinación de las inversiones con los modos de transporte existentes.
- Diseño de zonas estanciales y peatonales ubicadas estratégicamente.

Estrategia de inversiones (III)

Transmitir a los vecinos que el criterio más importante de diseño de la vía pública es la AU.

Importancia de los procesos participativos y de las campañas de comunicación.



Herramientas (I)

- Inventario Barreras Arquitectónicas.
- Sistematización procesos AU. UNE 170001-1 y 170001-2. Cualquier otro modelo que sirva de sistematización.
- Uso indicadores AU (ej.: histórico gasto/habitante, % sugerencias y reclamaciones en AU, % vecinos que conocen políticas AU, etc...).

Herramientas (II)

- Indicadores Madrid Incluye 2014-2015 Ayto. Madrid. Ej: nº documentos planeamiento con perspectiva AU. Anejos.
- Solicitudes inversiones Asociaciones.
- Normativa municipal relativa en AU. ¿Ordenanza de Accesibilidad?

Fase de Proyecto (I)



Fase de Proyecto (II)

- Población residente y usuaria. Características: edad, nivel económico, tipología social, etc.
- Hacer partícipe a las Asociaciones de la redacción del proyecto en casos singulares.
- Diferenciación por barrios o distritos teniendo en cuenta la AU. Ej: tipo de pavimentación utilizada.
- Consideración ubicación entornos escolares, zonas comerciales, etc.

Fase de Proyecto (III)

- Importancia de la máxima precisión en el levantamiento topográfico (ej: batientes)
- Consideración ubicación otros modos de transporte y desplazamiento hacia ellos.
- Proceso participación ciudadana en obras complejas o de gran impacto social. Implicación en la solución. (Ej: eliminación aparcamiento a costa de anchura aceras).
- Elaboración maquetas en eliminación barreras.
- Elaboración de encuestas cualitativas.

Fase de Proyecto (IV)

- Aparcamientos reservados (privados y públicos).
- Mejora estética y calidad visual del entorno en el que se eliminan barreras arquitectónicas, aprovechando su ejecución para incluir murales artísticos o graffitis con participación de artistas locales por ejemplo.
- Priorizar el gasto en los materiales empleados en estas zonas (ej: barandillas de aluminio o tipo de jardinería en el entorno), para hacer más representativa la actuación.
- Mobiliario urbano: apoyos isquiaticos p.ej.

Fase de Proyecto (V)



Fase de Proyecto (VI)



Fase de Proyecto (VII)



Fase de Proyecto (VIII)



Fase de Proyecto (IX)



Fase de Proyecto (X)



Ejemplo Proyecto (I)



Ejemplo Proyecto (II)



Ejemplo Proyecto (III)

- Eliminación de una banda de aparcamiento a costa de anchura de aceras.
- Alineación verde con plantas aromáticas.
- Zona 30 con las intersecciones al mismo nivel.
- Participación ciudadana. Elección entre tres diseños con enumeración de sus pros y contras.
- Zona con una población muy envejecida y problemas de movilidad y seguridad vial.

Ejemplo de Proyecto (IV)

Soluciones mejorables



Ejemplo de Proyecto (V)

- Incorrecto diseño a nivel de movilidad y tránsito zonal. Se podía haber convertido una calle del perímetro en coexistencia para dar una movilidad adecuada, sin un aumento de la distancia de recorrido muy notorio. No había accesos a portales en las zonas intermedias.
- Solución clásica de resolver diferencia de cotas entre dos puntos, sin tener en cuenta la solución estética y su impacto en el entorno.
- Eliminación de una zona estancial, que tiene también sus funciones a nivel de AU.

Ejemplo de Proyecto (VI)



Ejemplo de Proyecto (VII)



Ejemplo de Proyecto (VIII)

- Reposición gran % Parque de Cataluña por afección obras de Metronorte.
- Premisa única: accesibilidad universal entre ejes principales municipio con diferencia cotas elevadísicama.
- Uso de paso actual como conexión zonal.
- Aumento utilización del Parque a cualquier hora del día.

Fase de Obra

- Obviedad: Medidas de Seguridad y Salud inmaculadas. Importante: acordes con la solución final.
- Cuanto más impacto tenga la ejecución de la obra, más relevante tiene que ser la campaña de comunicación que se realice.
- Ej: La Zaporra. Influencia política de la oposición, pero el proceso participativo y el apoyo ciudadano impide el cuestionamiento de la obra.

Fase de Recepción de Obra

- Feedback proceso de diseño de la obra. “Knowhow” municipal de problemas en toda las fases.
- Encuestas de satisfacción a posteriori a vecinos en obras complejas o de gran impacto en el municipio, haciendo un comparativo con las realizadas previamente a la redacción del Proyecto.
- Revisión de la obra ejecutada por parte de Asociaciones.
- Seguimiento indicadores AU.
- Campaña de comunicación con las bondades conseguidas, y así seguir creando ciudad.

ACCESIBILIDAD UNIVERSAL

- “ Lograr una ciudad accesible a todos es dotar al espacio físico de un mayor equilibrio entre viandantes y vehículos, crear áreas estanciales, planificar y gestionar la movilidad peatonal considerando las trayectorias de circulación esperadas, para dotar la zona de un transporte colectivo eficaz. Proporcionar plazas de aparcamiento suficientes, templar el tráfico, diseñar y disponer el mobiliario y equipamiento urbano de modo que responda a criterios de utilización y durabilidad”.
- “ Una ciudad para vivir pasa por lograr una ciudad accesible para todos. Ha de optarse por la ciudad acogedora, frente a la ciudad hostil; por la ciudad soñada antes que por la ciudad perdida; por la ciudad que se dinamiza y transforma frente a aquella que pierde su identidad; por la ciudad solidaria y no por la desarraigada; por una recuperación de la ciudad para las personas, eliminando la permanente especulación del ser humano”
- “ La accesibilidad equivale a la posesión de cada instante y su carencia resulta inaceptable”.

Muchas gracias por vuestra atención

Guzmán Arias García

Ingeniero Civil

Ayuntamiento de Alcobendas

garias@aytoalcobendas.org

Tlfno: 916597600 ext. 3640