

# **ACCESIBILIDAD A CENTROS HISTÓRICOS, EL CASO DE MAJADAHONDA**

**María Cuello León**

Arquitecta, Consultora Alomon, SL. España

**Carlota Espinosa Hernández**

Consultora, Consultora Alomon, SL. España

**José Antonio Sánchez de Toro**

ICCP, Ingeniero Municipal Majadahonda

**Julián Sastre González**

Socio, Consultora Alomon, SL. España

## **RESUMEN**

En la actualidad, en todo el mundo la tendencia está concentrada en lograr Ciudades Accesibles usando un patrón de movilidad basado en un transporte masivo sostenible y accesible para personas con movilidad reducida, con las respectivas implicaciones de tener que adecuar el contexto urbano y de tener que integrar movilidad peatonal y transporte público, en una sinergia que tiene el objetivo principal de devolver los espacios públicos a los ciudadanos.

Del PMUS de Majadahonda se sabe que el reparto modal de todos los viajes diarios en la ciudad, alrededor del 20% son viajes no mecanizados, la gran mayoría a pie. La cuota de reparto modal que tienen los desplazamientos a pie en Majadahonda se sitúa por debajo de las ciudades españolas que suele rondar el 30%.

En esta comunicación se presentan los resultados del Plan de Accesibilidad Peatonal realizado por los autores en la ciudad como consecuencia de una iniciativa del equipo municipal. Incluye:

- Análisis y diagnóstico
- Propuestas

Las propuestas son de tres tipos y van más allá de las comunes de accesibilidad, teniéndose también en consideración otros aspectos:

- Creación de Itinerarios Accesibles: Prever actuaciones en calles que generen itinerarios accesibles.
- Zonas de calmado de tráfico: El estudio de accesibilidad tiene en cuenta los problemas que existen actualmente en relación con la seguridad de los peatones en la vía pública y los problemas que surgen como consecuencia de la excesiva

velocidad de los vehículos a motor, por lo tanto, se deben proponer medidas o soluciones a estos problemas, para ello se propondrán calles, zonas o actuaciones decalmado de tráfico.

- Urbanismo táctico: Se proponen medidas de urbanismo táctico, estas medidas son económicas y a corto plazo, de manera que la ciudadanía pueda ver el cambio en su ciudad casi desde los inicios de la implantación del estudio de accesibilidad.

## 1. ENFOQUE

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. Tal virtud comporta permitir el acceso a las personas a múltiples servicios y equipamientos, posibilitar el contacto con otros y favorecer la libertad de elección; y todo ello en igualdad de condiciones.

Una ciudad debe ser capaz de dar a sus habitantes la capacidad de realizar todas las actividades que en la misma se desarrollan del modo más independiente y autónomo posible.

El espacio público urbano es un elemento dinamizador y fundamental en la sociabilización de las personas, donde se generan espacios de interacción entre los habitantes de la ciudad. El espacio público tiene una clara incidencia y contribución a la calidad de vida social y material en la ciudad, particularmente de los sectores de la población en riesgo de exclusión.

Majadahonda, por su configuración física, sus condiciones climáticas y las previsiones de planeamiento, se presta a la movilidad peatonal para que esta constituya un pilar básico en la construcción de un nuevo modelo urbano. Casi la totalidad del municipio (exceptuando las urbanizaciones situadas más al sur) se sitúa a una distancia de 2,5 kilómetros del centro urbano, una distancia que puede fácilmente ser cubierta andando en unos 30 minutos. Del PMUS se sabe que el reparto modal de Majadahonda indica que, de todos los viajes diarios en Majadahonda, alrededor del 20% son viajes no mecanizados, su gran mayoría son viajes a pie. La cuota de reparto modal que tienen los desplazamientos a pie en Majadahonda se sitúa por debajo de las ciudades españolas.

Existen una serie de factores o de problemas que frenan el avance de la movilidad peatonal y casi todos se engloban en una causa común: la falta de accesibilidad universal. Por este motivo el Ayuntamiento decidió elaborar el Plan de Accesibilidad Peatonal del casco urbano de Majadahonda:

*“Un Plan de Accesibilidad es un plan de actuación, cuyo objetivo es hacer accesible gradualmente el entorno existente, con el objetivo de que TODAS LAS PERSONAS lo pueden utilizar libre y autónomamente”* Real Patronato de prevención y de atención a personas con minusvalía.

Por lo tanto, un plan de accesibilidad:

- Es un modelo sistemático que se realiza en un entorno concreto con el objeto de encauzar las acciones a acometer: Dirige y organiza
- Es un instrumento dinámico y sujeto a modificaciones: Carácter abierto.
- Las propuestas se definen en estrategias que se estructuran en acciones y proyectos a desarrollar con posterioridad: Precisa de un desarrollo posterior.

## 2. METODOLOGÍA

La **metodología** aplicada se estructura en tres fases: análisis, diagnóstico y propuestas, que se desarrollan a continuación:

<b>FASE 1 Análisis</b>	Interno	Visitas técnicas Toma de datos Participación pública
	Externo	Normativa de aplicación <u>Benchmarkig</u>
<b>FASE 2 Diagnóstico</b>	Causas	Problemas estructurales Problemas de diseño urbano Problemas de mantenimiento y conservación Problemas de control y concienciación
<b>FASE 3 Propuestas</b>	Tipo, Específicas y Complementarias	Presupuesto  Priorización

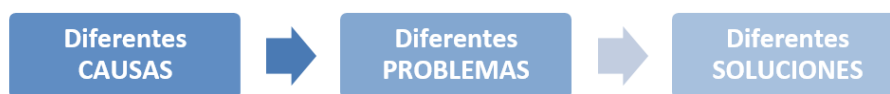
### 3. ANÁLISIS Y DIAGNÓSTICO

A partir de la información disponible, las visitas técnicas, la toma de datos y la participación ciudadana, se ha realizado el análisis de la situación actual que se estructura en tres bloques fundamentalmente:

- Análisis funcional: Estudio funcional de las diferentes áreas de actividad en los itinerarios peatonales. Las tres acciones principales (transitar, descansar y cruzar) se estructuran en los siguientes bloques:
  - Vías de tránsito
  - Zonas estanciales
- Puntos de cruce Análisis tipológico: Este segundo análisis aborda los diferentes elementos urbanos de forma individual, describiendo sus tipologías y características desde la perspectiva de la accesibilidad.
- Análisis sectorial: Un estudio por áreas globales del entorno urbano, abordando la realidad concreta de ese ámbito con la complejidad que motiva la superposición de itinerarios puntuales

El diagnóstico de la accesibilidad en Majadahonda recoge una reflexión, una síntesis y una clasificación de todos los elementos que se han analizado y que se han detectado en la toma de datos realizada previamente, de manera que se puedan valorar y establecer las prioridades de actuación.

Se ha realizado un **diagnóstico en función de las causas**, ya que diferentes causas provocan diferentes barreras urbanísticas y esto da lugar a diferentes soluciones:



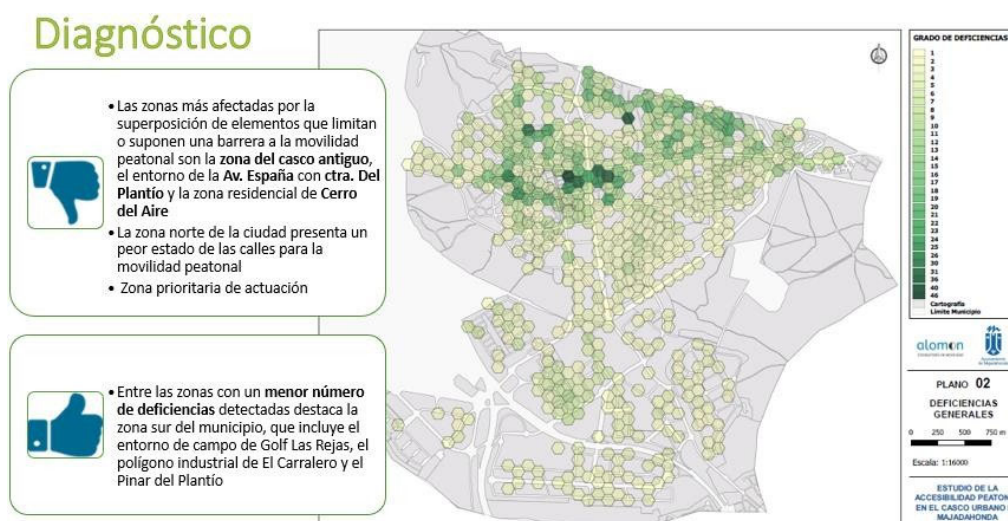
De esta forma, el diagnóstico se ha estructurado en problemas de cuatro tipos diferentes:

- Problemas estructurales: Son problemas que no se pueden cambiar, pero podemos convivir con ellos y ofrecer recursos para que la accesibilidad se mejore, el más destacable es la topografía en la zona histórica y la barrera que supone la M-503.
- Problemas de diseño urbano: Son consecuencia de errores de diseño o de ejecución. En este aspecto destaca la falta de accesibilidad de los itinerarios principales del municipio (acerados insuficientes), la discontinuidad de los mismos debido a los puntos de cruce no adaptados, los elementos urbanos mal

localizados (alumbrado y arbolado interrumpe el paso) y las plazas de aparcamiento reservadas a PMR con un diseño incorrecto.

- Problemas de mantenimiento y conservación: Son derivados de la falta de mantenimiento, conservación y limpieza del espacio urbano. Lo más llamativo es el pavimento en mal estado en algunas aceras.
- Problemas de control y concienciación: Derivados de malas conductas por parte de algunos ciudadanos y que precisan del control por parte de las autoridades competentes. Destacan los elementos comerciales invadiendo la acera, en especial las terrazas de bares y restaurantes y los vehículos mal estacionados.

La siguiente ilustración muestra **diagnóstico global de la accesibilidad** según el número de incidencias detectadas:




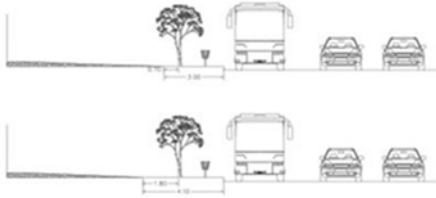
#### 4. PROPUESTAS

En función del tipo de problemática detectada en el diagnóstico de la situación actual de la movilidad peatonal se han considerado **dos tipos de mejoras**:

- Las **propuestas de mejora tipo** se desarrollan para aspectos o problemáticas que sehan detectado de una forma generalizada en el municipio:
  - Red de itinerarios peatonales accesibles.
  - Pasos peatonales accesibles.
  - Estacionamientos reservados para PMR.
  - Mobiliario urbano.
  - Escaleras y rampas.
  - Vados vehiculares.
  - Conexión a paradas de autobús.

- Sin embargo, hay muchas otras deficiencias de accesibilidad detectadas que son concretos en determinadas calles y que requieren de un análisis pormenorizado, en estos casos se realizan las propuestas de soluciones específicas.

En ambos casos, se incluyen fichas resumen de las actuaciones necesarias que incluye un breve diagnóstico, las características de la actuación planteada, una estimación del coste de ejecución de las mismas, el diseño correcto en base a la normativa de aplicación y la priorización de las actuaciones. Se muestra una ficha de actuación específica a modo de ejemplo:

Avenida de España-1				
<p><b>Itinerario peatonal no accesible</b></p> <p>El tramo de la Avenida de España comprendido entre la Av. Rey Juan Carlos I y la Calle Mare Nostrum, tiene un ancho de acera que no cumple con la normativa, debido a la existencia de alcorques en el itinerario peatonal.</p> <p>Con esta actuación se plantea el disponer de 1.80 metros de acera desde el alcorque, eliminando la superficie de jardín que sea necesaria para garantizar la accesibilidad del itinerario.</p> <p>En este ámbito se han registrado un <b>alto índice de siniestralidad vial</b></p>				
<p><b>Diseño de propuesta</b></p> 	<p><b>Presupuesto estimativo:</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li><b>1. Demolición y movimiento de tierras:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- m3 de desbroce de tierra vegetal.</li> <li>- m2 de demolición de solera de hormigón y pavimento hidráulico.</li> </ul> </li> <li><b>2. Pavimentación:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- m1 de suministro y colocación de bordillo de hormigón.</li> <li>- m2 de suministro y colocación de solera de hormigón y pavimento hidráulico.</li> </ul> </li> </ol>			
<table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td style="border: none;"><b>Total:</b></td> <td style="border: none;"><b>4.000 €</b></td> <td style="border: none;"><b>Grado de prioridad:</b> Alta</td> </tr> </table>		<b>Total:</b>	<b>4.000 €</b>	<b>Grado de prioridad:</b> Alta
<b>Total:</b>	<b>4.000 €</b>	<b>Grado de prioridad:</b> Alta		

Una vez creada una red de itinerarios peatonales accesibles es necesario impulsar la movilidad peatonal en el municipio a través de medidas informativas y de concienciación: Elaboración de un plano “Metrominuto” de itinerarios peatonales accesibles y campaña informativa, Medidas de vigilancia y sanción para el estacionamiento ilegal, Medidas de vigilancia y control de terrazas, Elaboración de un estudio de iluminación en el ámbito de los itinerarios peatonales accesibles, Elaboración de un proyecto piloto de mejora del acceso al CEIP El Tejar con medidas de urbanismo táctico.

## 5. CONCLUSIONES

En la actualidad, hay una clara tendencia, en todo el mundo, a lograr ciudades más amables, más sostenibles y más inclusivas. Ha llegado el momento de modificar la estructura urbanística, edificatoria y del transporte en nuestras ciudades y pueblos, potenciando las medidas que facilitan la información, orientación y comunicación para todos los colectivos, suprimiendo las barreras arquitectónicas existentes y buscando la accesibilidad universal; contribuyendo con ello a que todas las personas disfruten de un confort y una calidad de los servicios ofrecidos, y facilitando el desplazamiento y la

integración de las personas con discapacidad, al conseguir una mejora de sus propias cualidades y posibilidades, evitando el aislamiento y la marginación a que se ven sometidos hoy en día.

## REFERENCIAS

ACCEPLAN, Instituto Universitario de Estudios Europeos y Universidad Autónoma de Barcelona. Septiembre, 2005.

ALONSO LOPEZ F. 2013. “El itinerario peatonal accesible: estructurando una movilidad funcional, segura y no discriminatoria en los espacios públicos urbanizados”. Rev. Ciudad y Territorio nº 175. Ministerio de Fomento.

CEAPAT – IMSERSO. Ciudades amigables con la edad, accesibles e inteligentes. Cristina Rodríguez- Porrero (Directora del CEAPAT-IMSERSO), Santiago Gil González (Creador del Portal TecnoAccesible), 2014.

ENERLIS, ERNST AND YOUNG. Libro Blanco. Smart Cities. Enerlis, Ernst and Young, Ferrovial and Madrid Network, 2012.

GEHL J. Ciudades para la gente, Jan Gehl, 2010.

HERNÁNDEZ GALÁN J (DIR) 2011. “Accesibilidad Universal y Diseño para todos; arquitectura y Diseño”. Fundación ONCE –Fundación Arquitectura COAM.

SALA MOZOS E. Y ALONSO LÓPEZ F. La accesibilidad universal en los municipios: guía para una política integral de promoción y gestión. Elisa Sala Mozos y Fernando Alonso López, Equipo

SANTIAGO G. 2016. “Manual de Accesibilidad para espacios públicos urbanizados del Ayuntamiento de Madrid”. Ayuntamiento de Madrid.