

Movilidad Urbana Accesible

Manfred Breithaupt, 2010

iNUA #6: Movilidad Urbana Accesible: Implementando la Nueva Agenda Urbana

“Promoveremos el acceso de todos/as a los sistemas de transporte terrestre, marítimo y de movilidad urbana, optimizando su seguridad asequibilidad, **accesibilidad** y sostenibilidad, así como también las necesidades de edad y de género, las cuales permitan una participación significativa en las actividades sociales y económicas de las ciudades y otros asentamientos humanos. De esta manera la integración de planes de transporte y movilidad, a las planificaciones urbanas y territoriales, podrán lograr la promoción de una amplia gama de opciones de transporte y movilidad, particularmente mediante el apoyo a:

a) Un crecimiento significativo de las **infraestructuras de transporte público accesibles, seguras, eficientes, asequibles y sostenibles**, así como también opciones no motorizadas como el tránsito peatonal y en bicicleta, a los cuales se dará prioridad frente al transporte motorizado privado”

Nueva Agenda Urbana #114 (a)

La movilidad accesible es una cuestión central para el futuro desarrollo urbano. Para mantener a todos -en particular a las personas con movilidad reducida o con discapacidad sensorial-incluidos en todos los aspectos de la vida social, una movilidad totalmente accesible es un imperativo.

1. ¿Por qué hacer accesible el transporte público urbano?

En todo el mundo, más de mil millones de personas viven con una discapacidad. El cambio demográfico conduce en algunas partes del mundo a una población cada vez más envejecida, mientras que en otras partes las tasas de natalidad siguen estando muy por encima de los cuatro hijos por mujer. Por lo tanto, muchas personas se enfrentan a inmensas barreras para participar en actividades sociales y económicas.

La accesibilidad al transporte público y la facilidad de uso de la infraestructura pública es una condición previa necesaria para una participación equitativa. El desarrollo de infraestructuras accesibles, la movilidad, la comunicación y la información no sólo es una ventaja para las personas con discapacidad o las personas de edad avanzada, sino que beneficia a todas las personas por ejemplo aquellas que

utilizan carritos de niños/as, que llevan equipaje pesado, ciclistas, etc.

La accesibilidad es sostenible y económica:

El transporte accesible puede ser utilizado por todos/as, para todas las áreas de la vida: para llegar al lugar de trabajo, para ir al teatro, para ir de compras, etc. Una accesibilidad completa fortalecerá la economía, debido a que todos/as llegarán a su lugar de destino. Cuanta más gente pueda utilizar el transporte público de forma cómoda, mejor para el medio ambiente. Planificar la movilidad accesible desde el principio es sostenible y ahorrará costos en el futuro.

La Convención de las Naciones Unidas sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad ha sido ratificada por 175 países. Este acuerdo internacional incluye Discapacidad ha sido ratificada por 175 países. Este acuerdo internacional incluye en sus principios la demanda de accesibilidad, así como también la definición del concepto, además de la pretensión de tomar medidas efectivas para asegurar la movilidad personal con la mayor independencia posible para las personas con discapacidad (§20). La mayoría de los países no sólo transfirieron la convención en sus leyes nacionales, sino que también elaboraron planes de acción en diferentes niveles de legislación para implementar la accesibilidad también a nivel regional o urbano.

¿Cómo identificar las medidas más eficaces para la movilidad urbana accesible?

Identifique los grupos meta y defina su concepto:

Categorías de pasajeros

- Usuarios en sillas de ruedas
- Discapacidad auditiva
- Deterioro de la vista
- Deterioro de la movilidad (usuarios/as con andador, ancianos con movilidad reducida, etc.)
- Personas con carga pesada (usuarios/as con niños/as pequeños/as; carga de equipaje pesado, compras, sillas de paseo o cualquier otro obstáculo)
- Personas con dificultades cognitivas
- Persona no discapacitada (todos los demás pasajeros).

Un diseño para todos/as

“Por "diseño para todos/as" o "Diseño Universal" se entiende el diseño de productos, entornos, programas y servicios que puedan ser utilizados por todas las personas, en la mayor medida posible, sin necesidad de adaptación o diseño especializado. "El "Diseño Universal" no excluirá los dispositivos de asistencia para grupos particulares de personas con discapacidad cuando sea necesario (CDPD § 2).

El Diseño Universal es una filosofía de diseño en rápida evolución que tiene sus raíces en el movimiento de diseño sin barreras de las décadas de 1980 y 1990. Mientras que el diseño sin barreras se centraba exclusivamente en proporcionar instalaciones adecuadas para las personas con discapacidad, el Diseño Universal adopta un enfoque mucho más amplio basado en acomodar la diversidad de las características humanas dentro de la población en su conjunto.

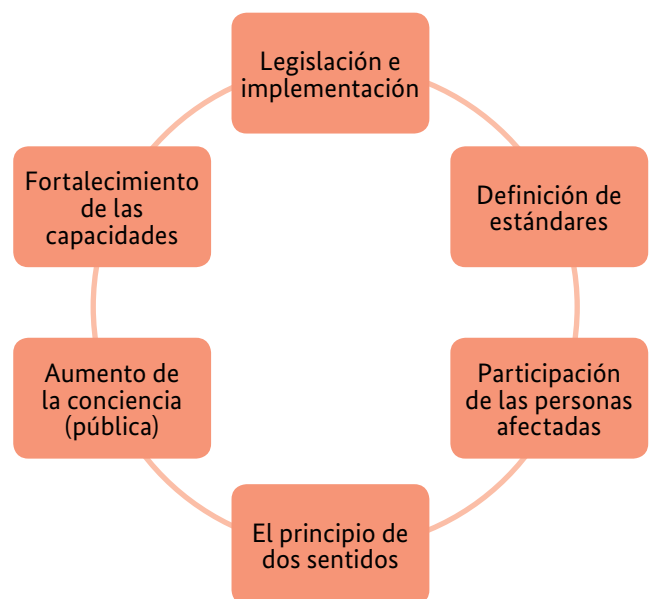


El diseño universal también tiene en cuenta Internet y los sistemas de comunicación y tecnologías inteligentes: se asegura de que la presentación de los contenidos y el diseño de la tecnología sea lo suficientemente flexible para adaptarse a las necesidades de la gama más amplia posible de usuarios/as, independientemente de

su edad, idioma o discapacidad. El Diseño Universal de Sistemas de Comunicación asegura que las comunicaciones sean utilizables por todos/as. Esto puede significar que se ofrecen una variedad de sistemas de comunicación diferentes, sistemas que pueden proporcionar información a personas sordas, con dificultades auditivas, personas con discapacidades del desarrollo del habla, del aprendizaje o cognitivas. Esto es de gran importancia en relación a la accesibilidad de los sitios web de los servicios de transporte público.

¿Qué puedo hacer como alcalde/sa?

A continuación, se presentan seis principios básicos para implementar la accesibilidad:



1. Legislación e implementación:

La accesibilidad forma parte de la UNCRPD y, por lo tanto, representa una acción vinculante para todas las medidas públicas. Para su aplicación, será necesario nombrar un Comisionado para Asuntos Relacionados con las Personas con Discapacidad. La accesibilidad debe ser un requisito para todos los proyectos de construcción y procesos de licitación pública. Para implementar la UNCRPD en su ciudad será útil crear un plan de acción con medidas concretas de accesibilidad (consulte [aquí](#) la Política de Acceso Universal de Cape Town).

2. Definición de estándares:

Es indispensable dar **instrucciones claras** a los urbanistas y arquitectos/as utilizando "su lenguaje". Apoyarlos/as en la distribución de manuales sobre cómo construir una infraestructura accesible, cumplirá con los estándares requeridos para el caso, y les dará a conocer el concepto de accesibilidad, tanto en la ejecución del diseño como en la práctica del mismo (inspírese [aquí](#) del manual de diseño para todos/as de la ciudad de Berlín). Aclarar que la usabilidad de la infraestructura debe ocupar un lugar central.

3. Participación de las personas afectadas:

Desde las primeras fases de planificación se necesitan las experiencias y la contribución de personas con diferentes necesidades. Por lo tanto, involucre organizaciones de personas con diferentes formas de discapacidad, OPD, organizaciones de personas mayores, de ciclistas, etc. A su vez, incluya a los planeadores responsables: Sólo si los clientes con necesidades diferentes, arquitectos, urbanistas y responsables de la administración y de la empresa de transporte se conocen y se sensibilizan sobre las diferentes necesidades, aceptarán compromisos para llegar a un diseño para todos/as, el diseño universal.



4. El principio de dos sentidos:

Tenga en cuenta el principio de dos sentidos: las barreras deben ser eliminadas proporcionando información a dos sentidos diferentes. Este principio facilita la orientación al permitir que el oído, la vista y el tacto se compensen entre sí:

- En lugar de la vista: audición y tacto/sensación
- En lugar de oír: vista y tacto/vibración



5. Sensibilización

Sensibilizar al público. La utilización de los presupuestos públicos siempre necesita una justificación. El público debe entender que todos/as se beneficiarán de una infraestructura en la que se ha tenido en cuenta el diseño universal. El trabajo de relaciones públicas, las exposiciones con modelos de la infraestructura prevista o los debates públicos reforzarán la legitimación de la movilidad accesible. Trate de construir un trabajo de educación de manera continua. **Inicie asambleas públicas inclusivas**, para que las personas puedan comentar sobre las nuevas medidas de transporte accesible.

6. Fortalecimiento de las capacidades

El desarrollo de capacidades es la base para un anclaje sostenible de la accesibilidad. La formación en colaboración con los estudios de arquitectura, la cooperación con universidades que ofrecen estudios de arquitectura o urbanismo o el personal que trabaja en los ayuntamientos, son necesarios para adquirir los conocimientos

pertinentes. Todas las diferentes partes interesadas deben ser capacitadas y educadas en este ámbito.

¿A quién se debe capacitar y de qué manera?

- Urbanistas y arquitectos: ¿Cómo diseñar y construir una infraestructura accesible?
- Personal de conducción: ¿Cómo tratar/apoyar a los clientes con movilidad reducida?
- Personal de servicio: ¿Qué información es importante para los clientes con movilidad reducida?

3. ¿Cómo implementar el transporte urbano universal accesible?

Para implementar el transporte urbano accesible universal, debe tener en cuenta todos los aspectos de la cadena de movilidad. La siguiente tabla le ayudará a obtener una visión general sobre todas las medidas relevantes.

1	ELEMENTOS NECESARIOS EN LA ESTACIÓN
	Rampa o superficie a nivel del andén para el acceso a la estación
	Guías de suelo táctiles (recorridos)
	Signos táctiles en letras mayúsculas (pictogramas, texto y/o Braille)
	Puertas de cortesía
	Personal de apoyo
	Botón de llamada
	Información visual
	Anuncios acústicos
	Iluminación interior de la estación
2	ELEMENTOS COMPLEMENTARIOS NECESARIOS PARA EL ACCESO PÚBLICO
	Pasos peatonales señalizados
	Rampa y/o superficie de acera/bordillo a nivel de calle
	Semáforo peatonal audible
	Puentes peatonales o túneles para el acceso a la estación (sólo en ausencia de accesibilidad a nivel de calle).
	Ascensor
	Falta de barreras físicas (obstáculos a la ruta accesible)
	Alumbrado público
3	CARACTERÍSTICAS DEL SERVICIO OPERATIVO
	Nivel de servicio en las estaciones en horas punta
	Nivel de servicio de los vehículos BRT en horas punta
	Distancia entre los vehículos BRT y el andén
4	DISEÑO INTERIOR Y ADAPTACIÓN DE VEHÍCULOS BRT
	Barras de apoyo horizontales o verticales para los pasajeros que viajan de pie
	Información visual y acústica
	Ancho adecuado de puertas y pasillos
	Asientos preferenciales para personas con discapacidades o movilidad limitada, como personas mayores, mujeres embarazadas, personas con discapacidades visuales que usan perros guía y personas que usan sillas de ruedas o cochecitos

5	CONDICIONES DE ACCESIBILIDAD PARA EL TRANSPORTE INTERMODAL
	Existencia de infraestructura para conexiones directas con otras formas de transporte público y/o líneas BRT (rutas accesibles).
	Señalización horizontal o vertical e iluminación durante las horas nocturnas
	Acceso a información visual y auditiva
	Falta de barreras físicas

Desafíos en la planificación de la movilidad accesible

- 1. La accesibilidad es un tema transversal.** Por esta razón, debe ser coordinada desde posiciones de alta función. La movilidad accesible será implementada por las autoridades de la construcción y el transporte y, por lo tanto, deberá contar con personal allí y no (sólo) en el departamento social/sanitario.
2. Cuando busque una renovación de la accesibilidad de una infraestructura ya existente, comience con una pequeña cantidad de entidades. **Es mejor hacer menos en la buena práctica que tener muchos ejemplos de malas prácticas.**
- 3. Encuentre ideas creativas que se adapten a su ciudad.** No todas las soluciones para una ciudad con acceso universal son compatibles para su ciudad. Sea creativo para llegar a un diseño para todos/as.
- 4. La accesibilidad se refiere a todo el camino.** Una barrera en el camino, por ejemplo a la estación de autobuses, hace que todo el sistema de autobuses accesible sea inútil.
- 5. La accesibilidad puede crear conflictos** Las personas con diferentes necesidades tendrán diferentes demandas en el sistema. A veces las demandas son contradictorias y es necesario encontrar soluciones creativas.
6. Un obstáculo que a menudo se presenta para invertir en infraestructura accesible son las **demandas de gastos públicos que compiten entre sí y, en este sentido, una comprensión poco clara de los beneficios económicos de la mejora de la accesibilidad.** El seguimiento y la evaluación ayudarán a obtener una visión clara de las inversiones y los beneficios de la accesibilidad.

4. ¿Dónde aprender más?

Lecciones aprendidas en diversos contextos de países y ciudades:

Zero Project - Accessibility <https://20cxh614hon119kmcx49v25h-wpengine.netdna-ssl.com/wp-content/uploads/2018/02/Zero-Project-Report-2018-on-Accessibility.pdf>

Inglés

Evaluación de los sistemas BRT de México en materia de accesibilidad - Una revisión

<http://elpoderdelconsumidor.org/transporteeficiente/los-sistemas-de-transporte-publico-brt-no-cumplen-al-100-con-condiciones-para-facilitar-el-acceso-a-personas-con-discapacidad/>
Español

Access Exchange International (AEI) – Mejores Prácticas

<https://www.globalride-sf.org/>
Inglés | Español

Improving Accessibility to Transport for People with Limited Mobility (PLM) - A Practical Guidance Note

<http://documents.worldbank.org/curated/en/575221468278939280/Improving-accessibility-to-transport-for-people-with-limited-mobility-PLM-a-practical-guidance-note>

Inglés



GAATES: Bridging the Gap

<https://drive.google.com/file/d/0B2c3Xbwb7aY3R1BGOTdHNGZRQ1E/view>
Inglés

Berlin - Pursues entire accessibility until 2020, worked out the concept „Barrier-free City for All“:

<http://www.stadtentwicklung.berlin.de/bauen/barrierefreies-bauen/en/handbuch.shtml>

Inglés

Lyon - Winner of the European Access City Award 2018 for putting accessibility at the heart of its city life:

<http://ec.europa.eu/social/main.jsp?langId=en&catId=89&newsId=9019&furtherNews=yes>

Inglés

Windhoek/Northern regions of Namibia (Ohangwena, Omusati, Oshana And Oshikoto) - Basándose en las experiencias positivas del proyecto Move Windhoek, se elaboró un nuevo proyecto "Transport4People" que se refiere a la inclusión de las personas con discapacidad en el sector del transporte. Un taller organizado en cooperación con el "Centro para el Desarrollo Rural" (SLE HU Berlin) sobre el tema "Eliminación de barreras en el transporte para personas con discapacidad" incluyó a las OPD y organizaciones para las personas afectadas e identificó las barreras y las posibles soluciones para superarlas. Talleres como este pueden aportar la información necesaria sobre el estado de la accesibilidad en tu ciudad y pueden dar la oportunidad de encontrar soluciones creativas.

<http://www.movewindhoek.com.na/>

Publicado por:
Deutsche Gesellschaft für
Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH

Domicilio social
Bonn y Eschborn, Alemania

Dirección
Dag-Hammarskjöld-Weg 1-5 65760 Eschborn/Deutschland
T +49 61 96 79-2650
I www.sutp.org y sutp@sutp.org

Eschborn 2018

Autores:
Gabriele Weigt, Jelena Auracher

Enlaces URL:
Responsabilidad por el contenido de las páginas web externas enlazadas en esta publicación siempre recae en sus respectivos editores. GIZ se disocia expresamente de dicho contenido.
GIZ es responsable del contenido de esta publicación.

GIZ-SUTP se enorgullece de ser socio de:



Transformative Urban Mobility Initiative

Para apoyar la transición global del transporte, el BMZ inició el TUMI como contribución a la implementación de la Nueva Agenda Urbana en conjunto con 10 instituciones socias fuertes.

Más información: www.transformative-mobility.org