



**MEJORA DE LA ACCESIBILIDAD UNIVERSAL DE LAS INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE PÚBLICO ISLA DE LANZAROTE**





## ÍNDICE:

1.	INTRODUCCIÓN.	3
2.	ANTECEDENTES.	5
3.	PRINCIPIOS QUE DEBEN REGIR EN ESTE ESTUDIO. CADENA DE ACCESIBILIDAD	6
4.	IMPACTO SOCIAL: LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD Y OTROS BENEFICIARIOS DE LA ACCESIBILIDAD	8
5.	OBJETO DEL ESTUDIO.	13
6.	ÁMBITO DE ACTUACIÓN.	14
7.	METODOLOGÍA.	15
8.	NORMATIVA DE APLICACIÓN.	18
9.	JUSTIFICACIÓN DE LA OBLIGATORIEDAD DE ADAPTACIÓN A LA NORMATIVA VIGENTE EN MATERIA DE ACCESIBILIDAD Y PLAZOS DE ADAPTACIÓN.	20
10.	DIAGNÓSTICO DEL NIVEL DE ACCESIBILIDAD DE LAS PARADAS DE GUAGUAS	21
10.1	ANÁLISIS DEL ESTADO ACTUAL DE LAS PARADAS DE GUAGUAS	22
10.2	PROPUESTA DE ACTUACIÓN PARA LA MEJORA DE LA ACCESIBILIDAD DE LAS PARADAS DE GUAGUAS.	53
10.3	CUADRO RESUMEN DEL DIAGNÓSTICO Y EVALUACIÓN.	59
10.4	CUADRO DE PROPUESTAS Y VALORACIÓN. RESUMEN DEL PRESUPUESTO.	61
10.5	PLANOS DE UBICACIÓN DE LAS PARADAS	63
10.6	FICHAS INDIVIDUALIZADAS DE CADA PARADA	65
11.	DIAGNÓSTICO DEL NIVEL DE ACCESIBILIDAD DE LAS ESTACIONES DE GUAGUAS Y PARADAS PREFERENTES	67
11.1	ANÁLISIS DEL ESTADO ACTUAL DE LAS ESTACIONES DE GUAGUAS Y PARADAS PREFERENTES.	68
11.2	CRITERIOS PARA LAS PROPUESTAS DE MEJORA DE LAS ESTACIONES DE GUAGUAS Y PARADAS PREFERENTES	70
11.3	RECOMENDACIONES A TENER EN CUENTA EN LAS ESTACIONES E INTERCAMBIADORES	97
11.4	PLANOS DE UBICACIÓN	101
11.5	INFORMES DE CADA UNA DE LAS ESTACIONES DE GUAGUAS Y PARADAS PREFERENTES	103
12.	INFORMES TÉCNICOS SOBRE EL CUMPLIMIENTO DE LA NORMATIVA DE ACCESIBILIDAD DE PROYECTOS Y OBRAS PROMOVIDOS POR LA CORPORACIÓN MUNICIPAL.	105



## 1. INTRODUCCIÓN.

La accesibilidad universal es imprescindible para garantizar la igualdad de oportunidades de las personas con discapacidad, permitiendo el ejercicio del derecho reconocido constitucionalmente de acceso a la formación, al trabajo, la cultura y al disfrute del ocio y el tiempo libre.

Pero, también, para otras personas, que por diversas circunstancias ven reducidas sus capacidades y para las que la accesibilidad se convierte en un elemento esencial para la calidad de vida: ancianos, padres con cochecito de bebe, personas obesas, mujeres en avanzado estado de gestación, personas con bultos o maletas, etc. Se convierte, por tanto, en un factor fundamental que eleva el nivel de confort de las instalaciones e infraestructuras y mejora la calidad de los servicios prestados a todas las personas sin distinción.

De acuerdo al Real Decreto Legislativo 1/2013 , de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley general de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social, ***accesibilidad universal** es la condición que deben cumplir los entornos, procesos, bienes, productos y servicios, así como los objetos instrumentos, herramientas y dispositivos, para ser comprensibles, utilizables y practicables por todas las personas en condiciones de seguridad y comodidad, de la forma más autónoma y natural posible.*

La Constitución Española, en su artículo 14, reconoce la igualdad ante la ley, sin que pueda prevalecer discriminación alguna. A su vez, el artículo 9.2 de la Ley fundamental establece que corresponde a los poderes públicos promover las condiciones para que la libertad y la igualdad de las personas sean reales y efectivas, removiendo los obstáculos que impidan o dificulten su plenitud y facilitando su participación en la vida política, cultural y social, así como el artículo 10 de la Constitución, de los derechos y deberes fundamentales, que establece la dignidad de la persona como fundamento del orden político y de la paz social. En congruencia con estos preceptos la Carta Magna, en su artículo 49, refiriéndose a las personas con discapacidad, ordena a los poderes públicos que presten la atención especializada que requieran y el amparo especial para el disfrute de sus derechos.

En desarrollo del citado artículo 49 de la Constitución se han dictado diversas leyes en favor de la inclusión y la mejora de la calidad de vida de las personas con discapacidad en todos los ámbitos, hoy refundidas en el citado Real Decreto Legislativo 1/2013 , de 29 de noviembre, donde se establece como objeto *“garantizar el derecho a la igualdad de oportunidades y de trato, así como el ejercicio real y efectivo de derechos por parte de las personas con discapacidad en igualdad de condiciones respecto del resto de ciudadanos y ciudadanas, a través de la promoción de la autonomía personal, **de la accesibilidad universal**, del acceso al empleo, de la inclusión en la comunidad y la vida independiente y de la erradicación de toda forma de discriminación, conforme a los artículos 9.2, 10, 14 y 49 de la Constitución Española y a la Convención Internacional sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad y los tratados y acuerdos internacionales ratificados por España.”*

Asimismo en su Artículo 22 cita *“Las personas con discapacidad tienen derecho a vivir de forma independiente y a participar plenamente en todos los aspectos de la vida. Para ello, los poderes públicos adoptarán las medidas pertinentes para asegurar la accesibilidad universal, en igualdad de condiciones con las demás personas, en los entornos, procesos, bienes, productos y servicios, el transporte, la información y las comunicaciones, incluidos los sistemas y las tecnologías de la información y las comunicaciones, así como los medios de comunicación social y en otros servicios e instalaciones abiertos al público o de uso público, tanto en zonas urbanas como rurales.”*

Para hacer efectivo este derecho, el Real Decreto Legislativo, establece unos plazos máximos de exigibilidad de las condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación, para que las infraestructuras y material de transporte existentes sean accesibles, y que finaliza el 4 de diciembre de 2017.

## 2. ANTECEDENTES.

El Cabildo Insular de Tenerife, constituye, en 1993, la Sociedad Insular para Promoción de las Personas con Discapacidad, SINPROMI, S.L., con el fin de emprender iniciativas innovadoras encaminadas a lograr la plena participación y normalización de las personas con discapacidad en la sociedad, siendo uno de los objetivos principales impulsar un cambio en la concepción de los entornos, productos y servicios, donde la accesibilidad universal se incorpore de manera integral y desapercibida, para garantizar el ejercicio de los derechos de las personas con discapacidad y elevar la calidad de vida de todas las personas.

Sinpromi acumula una amplia experiencia en el ámbito de la accesibilidad universal, fruto de su dilatada trayectoria en el desarrollo de sus objetivos, así como en la gestión de diversos proyectos europeos destinados a impulsar prácticas innovadoras en materia de accesibilidad, con el fin de ejercer un efecto tractor para impulsar la accesibilidad, tanto en el ámbito público como en el privado.

En el ámbito del transporte ha realizado varias consultorías y estudios entre los que destacamos:

- Consultoría a Metropolitano de Tenerife para garantizar la Accesibilidad Universal en el Proyecto de Metro Ligero en su Trayecto de Santa Cruz de Tenerife a La Laguna.
- Consultoría a Metropolitano de Tenerife para garantizar la Accesibilidad Universal en la ejecución de la Línea 2 de Metro Ligero en su trayecto de La Cuesta hasta Tíncer.
- Consultoría a Metropolitano de Tenerife para garantizar la Accesibilidad Universal en la Redacción de Proyectos de Intercambiadores del Tren del Sur de Tenerife.
- Estudio de la Mejora de la Accesibilidad a las Paradas de la Red Viaria del Cabildo Insular de Tenerife.
- Consultoría para garantizar la Accesibilidad Universal de los Proyectos y Actuaciones que se promuevan a través del Consorcio Urbanístico de Rehabilitación de Puerto de La Cruz.

Desde el Área de Coordinación de Proyectos, Transportes, Movilidad y Sanidad del Cabildo Insular de Lanzarote, conscientes de la importancia de garantizar la accesibilidad universal para hacer efectiva la igualdad de oportunidades a las personas con discapacidad, se realiza el encargo a Sinpromi S.L., para la realización de un Estudio sobre el nivel de accesibilidad de las infraestructuras de transporte que se gestionan a fin de detectar las deficiencias y planificar las actuaciones de mejora.

### 3. PRINCIPIOS QUE DEBEN REGIR EN ESTE ESTUDIO. CADENA DE ACCESIBILIDAD

Las actuaciones propuestas en este estudio se plantean desde un enfoque **integral**, es decir, permitiendo el acceso y uso a las de todos los servicios públicos puestos en marcha al servicio de los ciudadanos y siempre desde una perspectiva **integradora e inclusiva**, garantizado el principio de **autonomía personal**, para hacer efectiva la **igualdad de oportunidades**.

Las intervenciones que se acometan bajo el paraguas de este estudio deberán plantearse de acuerdo a este enfoque integral, incorporando la accesibilidad universal, bajo la estrategia del diseño para todas las personas, de manera normalizada y desapercibida, asegurando la continuidad de la cadena de la accesibilidad en todos los ámbitos de un espacio instalación o servicio, favoreciendo que no sean actuaciones puntuales garantizando su perdurabilidad en el tiempo y, por tanto, respondiendo al objetivo para el que fueron acometidas. Por ello es necesario establecer unos protocolos en la gestión del mantenimiento de las instalaciones y servicios públicos donde se incorpore el control de la accesibilidad universal.

La accesibilidad universal es un factor transversal que debe cumplirse en todos los ámbitos para que el resultado global sea ACCESIBLE, cada ámbito conforma un eslabón que está conectado con el siguiente, formando la **CADENA DE ACCESIBILIDAD**.



En este sistema que conforma la cadena de accesibilidad, el transporte es un ámbito de suma importancia para facilitar la movilidad de las personas e imprescindible para el desplazamiento de las personas con dificultades de movilidad, incidiendo directamente en las posibilidades de acceso a la formación, el empleo y, el disfrute del ocio, la cultura, el deporte...

Asimismo, garantizar la accesibilidad en el ámbito del transporte, no solo conlleva tener en cuenta el diseño y características de las infraestructuras fijas y del material móvil sino que, además, es necesario que el entorno próximo a las paradas y estaciones sea accesible, así como los medios de información a los viajeros y la actitud de los trabajadores que intervienen en la planificación, organización y prestación del servicio, para que el resultado global sea el óptimo., asegurando la **CADENA DE ACCESIBILIDAD DEL TRANSPORTE**.

Pero además, es importante que coexistan varios sistemas de transporte a la vez con una gestión coordinada, con el objeto de ofrecer servicios adaptados a diferentes situaciones y circunstancias - servicio de transporte en urbano y suburbano, transporte por carretera, transporte en taxi adaptado, servicio de transporte especial - garantizando la accesibilidad universal y la igualdad de oportunidades de forma normalizada e inclusiva, pero a la vez, ofreciendo una oferta de acuerdo a las necesidades específicas de las personas demandantes.

En este sentido, es necesario que los planteamientos y actuaciones en este ámbito, sean acometidos teniendo en cuenta todos estos factores comprendiendo que todos ellos forman parte de un sistema en el que, si uno de ellos falla o no se actúa, no se garantiza la cadena de accesibilidad. Es importante entender y hacer comprender que la existencia de sistemas que mejoren la accesibilidad para las personas con discapacidad beneficia a todas las personas.

Este Estudio se configura como un instrumento de planificación para la realización de actuaciones para la mejora de la accesibilidad de las instalaciones y servicios públicos vinculados con el transporte de la isla de Lanzarote, así como del entorno urbanístico próximo, pero debe servir además, de impulso del **principio de transversalidad**, es decir, del establecimiento de estrategias y políticas generales, donde se incorpore la perspectiva de la discapacidad y de la accesibilidad universal, en todas las áreas de actuación de la corporación insular, garantizando el ejercicio efectivo de los derechos fundamentales a todos los ciudadanos.

#### 4. IMPACTO SOCIAL: LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD Y OTROS BENEFICIARIOS DE LA ACCESIBILIDAD

Como hemos citado al inicio de este documento, la accesibilidad universal es imprescindible para garantizar la igualdad de oportunidades de las personas con discapacidad, permitiendo el ejercicio del derecho reconocido constitucionalmente de acceso a la formación, al trabajo, la cultura y al disfrute del ocio y el tiempo libre, pero, también, para otras personas, que por diversas circunstancias ven reducidas sus capacidades y para las que la accesibilidad se convierte en un elemento esencial para la calidad de vida: ancianos, padres con cochecito de bebe, personas obesas, mujeres en avanzado estado de gestación, personas con bultos o maletas, etc

Según los datos estadísticos, las personas directamente beneficiarias de la accesibilidad ascienden a un 43,50 % de la población total, en este porcentaje se incluye a las personas con discapacidad, que en España suman un 8.50 % de la población (Encuesta EDAD-INE 2008), las personas de edad avanzada, mayores de 65 años, 18.20 %, (INE 2014), y personas que tienen circunstancias transitorias derivadas de actividades o situaciones coyunturales que resultan discapacitantes. (I Plan Nacional de Accesibilidad 2004-2014)

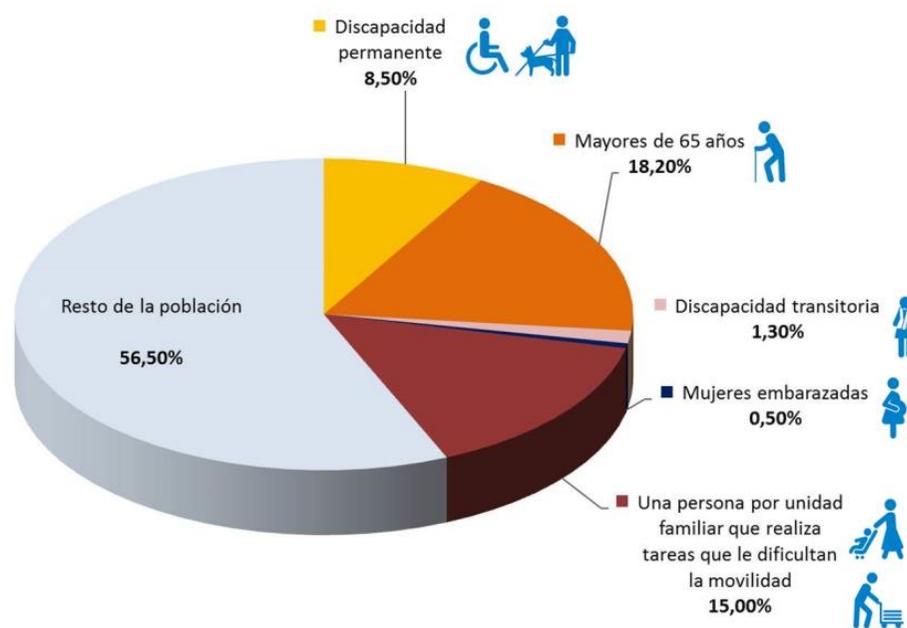
- Personas con discapacidad transitoria física: 1,3 % de la población
- Mujeres embarazadas: 0,5 % de la población
- Resto de la población: 17,7 % de la población.

Teniendo en cuenta estos datos y las situaciones que pueden dificultar la capacidad de movilidad, podemos indicar que todas las personas, en algún momento de sus vidas, pueden pasar por una situación que reduzca temporal o permanentemente su capacidad de movimiento o de comunicación, por lo que las medidas implementadas para asegurar la accesibilidad van a beneficiar a toda la población.

Además, es importante considerar que las actuaciones realizadas para la mejora de la accesibilidad en cualquier ámbito, inciden positivamente en el grado de confort y de seguridad de las instalaciones y servicios elevando la calidad de uso de las mismas.

Otro factor a tener en cuenta es la importancia del sector turístico en la isla de Lanzarote que recibe aproximadamente 3.000.000 millones de turistas al año. Incorporar la accesibilidad universal en las instalaciones y servicios turísticos es un factor indispensable para alcanzar la calidad y la competitividad de la oferta turística y la mejora de las condiciones de vida de ciudadanos y visitantes.

Exponemos a continuación algunos datos estadísticos sobre la población por municipio de la isla, la edad media de la población, e índices de juventud, vejez y dependencia, así como las entradas de turistas a Lanzarote en 2017 y su comparativa con datos de 2016.



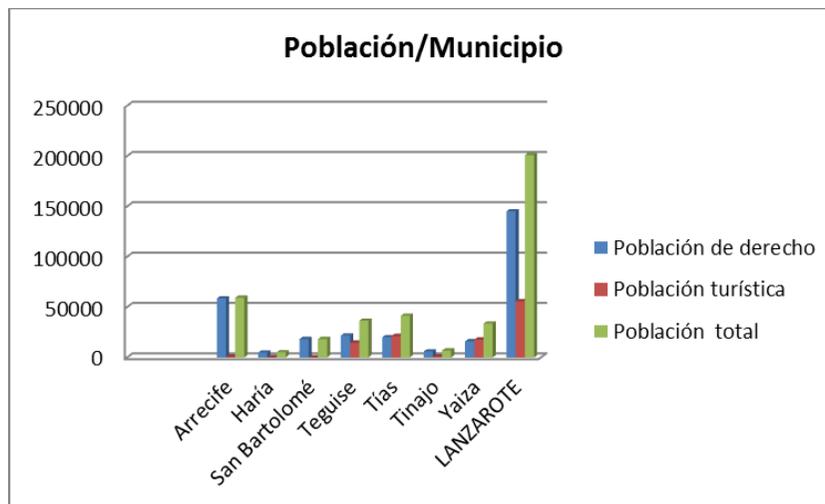
**Población total por municipio**

MUNICIPIO	Población de derecho	Población turística	Población total	Superficie (km <sup>2</sup> )	Densidad de población total
Arrecife	58.537	767	<b>59.304</b>	22,7	2.612,5
Haría	4.767	261	<b>5.028</b>	106,6	47,2
San Bartolomé	18.151	94	<b>18.245</b>	40,9	446,1
Tegüise	21.724	14.694	<b>36.418</b>	264	137,9
Tías	20.037	21.338	<b>41.375</b>	64,6	640,5
Tinajo	5.924	942	<b>6.866</b>	135,3	50,7
Yaiza	15.944	17.673	<b>33.617</b>	211,8	158,7
<b>LANZAROTE</b>	<b>145.084</b>	<b>55.768</b>	<b>200.852</b>	<b>845,9</b>	<b>237,4</b>

FUENTE: Para población de derecho, INE. Para superficie, Instituto Geográfico Nacional.

Para población turística, Instituto Canario de Estadística (ISTAC) y estimación según % de plazas para los municipios de Haría, San Bartolomé y Tinajo.

ELABORACIÓN: Centro de Datos. Cabildo de Lanzarote.



### Edad media de la población por municipio e índices de juventud, vejez y dependencia

MUNICIPIO	Edad media (años)	Índice de vejez (1)	Índice de juventud (2)	Índice de dependencia (3)
Arrecife	37,3	10,02	16,70	36,45
Haría	44,9	20,81	11,58	47,91
San Bartolomé	37,7	9,71	16,96	36,37
Tegüise	39,1	11,74	16,32	39,01
Tías	40,3	13,41	13,95	37,66
Tinajo	38,5	12	16,96	40,78
Yaiza	37,0	9,06	15,67	32,86
<b>LANZAROTE</b>	<b>38,3</b>	<b>11,04</b>	<b>16,02</b>	<b>37,10</b>

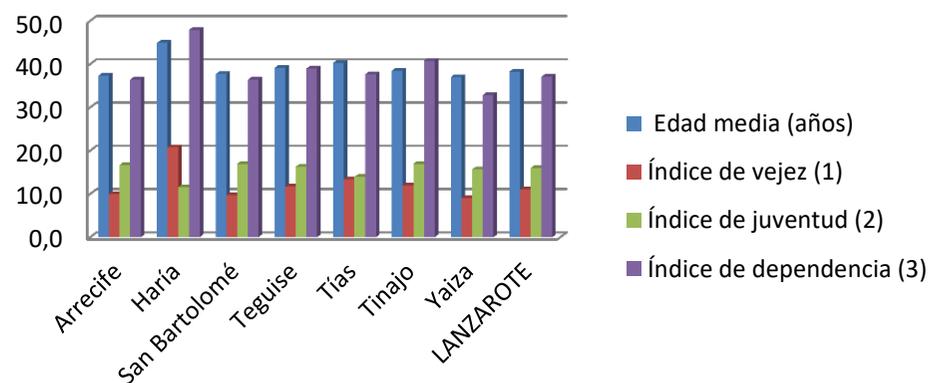
(1) Índice de Vejez: Porcentaje de población de 65 y más años sobre la población total.

(2) Índice de Juventud: Porcentaje de población de 15 a 29 años sobre la población total.

(3) Índice de Dependencia: Porcentaje de población de 0 a 14 años y de 65 y más años sobre la población de 15 a 64 años.

FUENTE: Instituto Canario de Estadística (ISTAC) a partir de datos del Instituto Nacional de Estadística (INE).

### Edad media e índices de juventud, vejez y dependencia



## Entradas de turistas a Lanzarote en 2017. Comparación con 2016

MES	2016	2017	VARIACIÓN (%)	
			Mes anterior	Interanual
Enero	209.529	<b>248.117</b>	0,0	18,4
Febrero	226.621	<b>234.133</b>	-5,6	3,3
Marzo	263.829	<b>272.895</b>	16,6	3,4
Abril	232.550	<b>292.952</b>	7,3	26,0
Mayo	209.171	<b>232.537</b>	-20,6	11,2
<b>Acumulado</b>	<b>1.141.700</b>	<b>1.280.634</b>		<b>12,2</b>
Junio	218.963			
Julio	263.014			
Agosto	269.088			
Septiembre	244.539			
Octubre	278.437			
Noviembre	251.939			
Diciembre	248.047			
<b>TOTAL</b>	<b>2.915.727</b>			

NOTA: Se utiliza la metodología 2016. Datos provisionales.

FUENTE: Instituto Canario de Estadística (ISTAC). FRONTUR-Canarias.  
[Consultar metodología 2016 de FRONTUR.](#)

## 5. OBJETO DEL ESTUDIO.

Mejorar la accesibilidad de las infraestructuras de transporte público de la isla de Lanzarote, para adaptarlas a la normativa vigente y asegurar el uso por todas las personas, independientemente de sus capacidades, mediante la prestación de un servicio de consultoría en materia de accesibilidad universal por SINPROMI, S.L. que abordará las siguientes actuaciones:

- Diagnóstico del nivel de accesibilidad y establecimiento de propuestas de mejora de las infraestructuras de transporte público.
  - A.1. Estación e Intercambiador
  - A.2. Paradas preferentes y Paradas
- Realización de informes técnicos sobre el cumplimiento de la normativa de accesibilidad de otros proyectos y obras promovidos por la corporación municipal.
- Impartición de actividades informativas, formativas y de sensibilización, con el objeto de garantizar la continuidad y el mantenimiento de las acciones emprendidas en el ámbito de la accesibilidad universal.

## 6. ÁMBITO DE ACTUACIÓN.

### Diagnóstico del nivel de accesibilidad y establecimiento de propuestas de mejora de las infraestructuras de transporte público.

El ámbito de actuación para la realización de la propuesta de consultoría se limita a las siguientes infraestructuras, de acuerdo a la petición realizada por el Cabildo de Lanzarote:

- **Estación de Guaguas de Arrecife.** La estación se sitúa en la Vía Medular esquina con calle de La Fermina. En ella se concentran los servicios de salida, llegada y tránsito de guaguas de las líneas regulares interurbanas de viajeros que conforman la red del transporte en la isla de Lanzarote.
- **Intercambiador de Guaguas de Arrecife,** inaugurado en el año 2008, se encuentra ubicado en la entrada sur de la ciudad, en la Avenida Fred Olsen.
- **Estación de Guaguas de Playa Blanca.**
- **Parada Preferente de Puerto del Carmen.** Es una infraestructura de nueva construcción, inaugurada principios de septiembre del año 2013, situada en las Ramblas Islas Canarias de Puerto del Carmen, Término Municipal de Tías.
- **Parada Preferente del Aeropuerto.** Marquesina con display de información para el viajero y paneles de publicidad, situada en la Terminal 1 del Aeropuerto de Lanzarote.
- **Otras Paradas:**

102 Imagen única	52 poste con señalización vertical y horario
3 marquesina de diseño	54 poste con señalización vertical
35 marquesinas de obra	1 poste con horario
8 marquesina metálica verde y blanca	22 con señalización horizontal
25 marquesina metálica verde	2 paradas señalizadas en pared
4 marquesina metálica gris	27 paradas sin señalar
17 con poste redondo con horario "BUS"	

## 7. METODOLOGÍA.

- Fase I. Diagnóstico del nivel de accesibilidad de las paradas de guaguas.**

Se realiza el diagnóstico en base a los requerimientos exigidos por la normativa, tanto de la parada de guaguas, como del entorno urbanístico próximo, a fin de garantizar la accesibilidad hacia la parada de guaguas. Para ello se ha utilizado una ficha de diagnóstico, basada en los requerimientos de la normativa vigente, con el objeto de detectar las deficiencias e incumplimientos respecto a la misma.

FICHA PARADA		
NOMBRE ITEM	SIGNIFICADO ITEM	DATOS
ID_PARADA	NÚMERO DE PARADA	1
A_USO	SI LA PARADA SE ENCUENTRA EN USO	SI
A_TIPO	TIPO DE PARADA	MARQUESINA
A_FRAN_DET	FRANJA DE DETECCIÓN TACTO VISUAL ACANALADA DE 1,20 M ANCHO, SENTIDO TRANSVERSAL A LA MARCHA EN TODO EL ANCHO ACERA	SI
A_BDA PARCA	SI HAY BANDA DE APARCAMIENTO, LA ACERA SOBRESALE A RAS DE LA LÍNEA APARCAMIENTO	NO
A_PAV_ANTI	PAVIMENTO DE LA PARADA ANTIDESLIZANTE	SI
A_RESALTE	SI EL PAVIMENTO DE LA PARADA TIENE RESALTES	NO
A_FRAN_40	FRANJA TACTO VISUAL TONO COLOR AMARILLO VIVO DE 0,40 M DE ANCHO, EN BORDILLO DE PARADA	SI
A_PROT	PARADA PROTEGIDA CON ELEMENTOS RÍGIDOS (BOLARDOS)	NO
A_LUMI	PARADA ILUMINADA	SI
A_ACPARADA	ACCESO A PARADA ACCESIBLE	SI
A_TIPO_ACC	TIPO DE ACCESO A PARADA (NIVEL, RAMPA O ESCALÓN)	NIVEL
A_EXT_POST	EXISTE POSTE DE LA PARADA O DE IDENTIFICACIÓN DE PARADA	NO
A_INF_LIN	HAY INFORMACIÓN DE LÍNEAS	SI
A_H_CHARACTER	ALTURA DE CARACTERES DE IDENTIFICACIÓN DE PARADA Y LÍNEAS $\geq 0,14$ M Y CONTRASTADAS CON LA SUPERFICIE	SI
A_INF_BRAI	INFORMACIÓN DEL PUNTO ANTERIOR ESTA EN BRAILLE	NO
A_SONORO	SI HAY PANTALLAS DE INFORMACIÓN, DISPONEN DE DISPOSITIVO SONORO DE INFORMACIÓN PARA INVIDENTES, CON ACCIONAMIENTO MEDIANTE MANDO	NO
A_OTRO_INF	EXISTE OTRO TIPO DE INFORMACIÓN EN LA PARADA (ESQUEMA RECORRIDO LÍNEAS)	SI
A_INFLIGIBL	INFORMACIÓN DEL PUNTO ANTERIOR ES LEGIBLE (TAMAÑO DE LETRA, COLOR, CONTRASTE)	NO
A_MARQUE	EXISTE MARQUESINA	SI
A_TIPOMAR	MARQUESINA CERRADA EN TRASERA Y LATERAL	MARQUESINA EN U
A_HLMARQUE	ALTURA LIBRE MARQUESINA	2,20 m
A_AN_L_D	ANCHO LIBRE DE PASO DERECHA DE LA MARQUESINA	3,00 m
A_AN_L_J	ANCHO LIBRE DE PASO IZQUIERDA DE LA MARQUESINA	3,00 m
A_DIAM150	PERMITE INSCRIPCIÓN DE CÍRCULO 1,50 M	SI
A_PROLONG	MARQUESINA PROLONGADA HASTA EL SUELO O A 0,25 M DE ÉSTE	SI
A_BDSEÑAL	SI HAY PARAMETOS ACRISTALADOS, EXISTEN BANDAS SEÑALIZADORAS DE 0,05 A 0,10 M DE ANCHO A 0,70 Y 1,40 M DES DE EL SUELO DE COLOR CONTRASTADO.	SI
A_EXT_ASIE	EXISTEN ASIENTOS	SI
A_REOBRA	SI EXISTEN ASIENTOS, POSEEN APOYABRAZOS	SI
A_RESPAL	SI EXISTEN ASIENTOS, POSEEN RESPALDO	SI
A_H_ASIE	ALTURA DE ASIENTOS RESPECTO DEL SUELO	0,55 M
A_ISQUIA	EXISTE APOYO ISQUIÁTICO	SI
A_H_ISQUIA	SI EXISTE APOYOS ISQUIÁTICO, ALTURA DE APOYO A 0,75 M	SI
A_PE	PASO DE PEATONES PRÓXIMO A LA PARADA	-
A_VADO	SI EXISTE PASO DE PEATONES, TIENE VADO	-
A_AN_ITI	ANCHO ACERA	$\geq 4,00$ m
A_AN_L_OBT	ANCHO DE PASO	$\geq 4,00$ m
A_PTE_LONG	PENDIENTE	0%
A_EST_PAV	ESTADO PAVIMENTO	BUENO

• Fase II. Análisis y evaluación.

Se analizan los datos extraídos del diagnóstico realizado en cada una de las paradas, y se evalúa el nivel de cumplimiento sobre los parámetros de accesibilidad exigidos por la normativa o aquellos detectados, en base a garantizar la funcionalidad del servicio.

	TIPO	ID_PARADA	GEO_PARADA	PARADA	LOC_CoordX	LOC_CoordY	LOC_Barrío	LOC_Mun	LOC_CodMun	A_EN_USO
1	RED LOCAL	135	128	GUIME III	-13.61170922483	28.97570479768	Calle Guasimeta	SAN BARTOLOME		0 Si N-POSTE COI
2	RED LOCAL	136	129	GUIME III	-13.61153751554	28.97715604791	Calle Guasimeta	SAN BARTOLOME		0 Si MARQUESINA
3	RED INSULAR	0	313	CAMPO DE GOLF II	-13.65772348705	28.93642872471	LZ-505	TIAS		5 No IMAGEN UNIC
4	RED LOCAL	121	114	FRENTE ESTACION DE GUAGUAS	-13.55144114000	28.96652517550	Calle Rambla Medular	ARRECIFE		0 Si N-MARQUESTI
5	RED LOCAL	283	268	REGISTRO	-13.55843762809	28.96596186445	Calle Rambla Medular	ARRECIFE		0 Si N-POSTE COI
6	RED LOCAL	0	314	LEON Y CASTILLO I	-13.54550425292	28.97591340428	LZ-1	ARRECIFE		5 No IMAGEN UNIC
7	RED INSULAR	0	315	CAMPO DE GOLF I	-13.65842510663	28.93561239120	LZ-505	TIAS		5 No IMAGEN UNIC
8	RED LOCAL	0	316	ARRECIFE NUEVA I	-13.54856418269	28.96743376775	Calle Rambla Medular	ARRECIFE		5 No N-MARQUESTI
9	RED LOCAL	2	2	AEROPUERTO TERMINAL T2	-13.60657982020	28.95362643501	Vía interior Aeropuerto	SAN BARTOLOME		0 Si N-MARQUESTI
10	RED LOCAL	3	3	AFRICA MAR	-13.61627200005	29.00344400024	Calle Calderetas	SAN BARTOLOME		0 Si N-POSTE COI
11	RED LOCAL	4	4	AL JIBE DE YAIZA	-13.77147362900	28.95358857535	Calle Vista de Yaiza	YAIZA		0 Si MARQUESINA
12	RED LOCAL	5	5	AL JIBE DE YAIZA	-13.77139200024	28.95379200020	Calle Vista de Yaiza	YAIZA		0 Si N-POSTE COI
13	RED LOCAL	6	6	ALTAVISTA	-13.54617554646	28.97377165893	LZ-1	ARRECIFE		0 Si N-POSTE COI
14	RED LOCAL	7	7	LEON Y CASTILLO II	-13.54498742963	28.97784880468	LZ-1	ARRECIFE		0 Si IMAGEN UNIC
15	RED LOCAL	8	8	APARTAMENTOS CALETON BLANCO	-13.66641700034	28.92117299963	Avenida de las Playas	TIAS		0 Si N-POSTE COI
16	RED LOCAL	9	9	ARRIETA I	-13.46163723267	29.13110148135	C/ Arco Iris	HARIA		0 Si IMAGEN UNIC
17	RED LOCAL	10	10	ARRIETA II	-13.46232388394	29.13195979521	C/ Arco Iris	HARIA		0 Si IMAGEN UNIC
18	RED LOCAL	11	11	AVENIDA DE LAS PALMERAS	-13.61135983199	29.00150636413	Avda. Alcalde Antonio ...	SAN BARTOLOME		0 Si MARQUESINA
19	RED LOCAL	12	12	AVENIDA DE LAS PALMERAS	-13.61150200042	29.00138899990	Avda. Alcalde Antonio ...	SAN BARTOLOME		0 Si N-PARADA C
20	RED LOCAL	13	13	AVENIDA DEL GOLF IDA	-13.50747099999	29.00129500006	Avenida el Golf	TEGUISE		0 Si N-POSTE COI

- **Fase III. Establecimiento de propuestas de actuación y valoración económica.**
  - a. En base a las deficiencias detectadas y a las posibilidades de adaptación se establecen propuestas de actuación genéricas para la mejora de la accesibilidad de las paradas.
  - b. Se elaboran los presupuestos estimativos para la ejecución de las propuestas de actuación. La elaboración de los presupuestos se realiza para cada una de las deficiencias detectadas en cada una de las paradas y un total por parada.
  
- **Fase IV. Edición y presentación de la Mejora de la Accesibilidad a las Paradas de la Red de transporte Urbano y Suburbano del Cabildo Insular de Tenerife.**
  - a. Elaboración del documento final de acuerdo al siguiente contenido:
    - Compilación de referencias legislativas vigentes en materia de accesibilidad de obligado cumplimiento para las paradas de guaguas y el entorno urbanístico.
    - Justificación de la obligatoriedad de adaptación a la normativa vigente en materia de accesibilidad y plazos de adaptación.
    - Selección de las paradas de guaguas ubicadas en carreteras insulares que presten servicio a líneas de transporte urbanas y suburbanas.
    - Ficha-informe de cada una de las paradas donde se identifican los ítems analizados, su nivel de accesibilidad respecto a la normativa, las propuestas de mejora y valoración económica por ítems y total por parada.
    - Cuadro Resumen del Diagnóstico y Evaluación.
    - Cuadro de Propuestas y Resumen del presupuesto.

## 8. NORMATIVA DE APLICACIÓN.

### Unión Europea

- Directiva 2001/85/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de noviembre de 2001, relativa a las disposiciones especiales aplicables a los vehículos utilizados para el transporte de viajeros con más de ocho plazas además del asiento del conductor.
- Reglamento (UE) N°181/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo de 16 de febrero de 2011 sobre los derechos de los viajeros de autobús y autocar y por el que se modifica el Reglamento (CE) n° 2006/2004.

### Nacional

- Constitución Española. Artículos 9, 14, 41, 47 y 49. (B.O.E. de 29-12-78).
- Ley 13/1982, de 7 de abril, de Integración Social de los Minusválidos. (B.O.E. de 30-4-82).
- Ley 51/2003 de 2 de diciembre, de igualdad de oportunidades, no discriminación y accesibilidad universal de las personas con discapacidad. (B.O.E. de 3-12-03). LIONDAU
  - Real Decreto 366/2007, de 16 de marzo, por el que se establecen las condiciones de accesibilidad y no discriminación de las personas con discapacidad en sus relaciones con la Administración General del Estado. (B.O.E. de 24-3-07).
    - Orden PRE/446/2008, de 20 de febrero, por la que se determinan las especificaciones y características técnicas de las condiciones y criterios de accesibilidad y no discriminación establecidos en el Real Decreto 366/2007, de 16 de marzo. (B.O.E. de 25-02-08).
  - 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. (B.O.E. de 11-5-07).
    - Orden VIV/561/2010, de 1 de febrero, por la que se desarrolla el documento técnico de condiciones 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. *“Seguridad de utilización y accesibilidad”*
  - Ley 27/2007, de 23 de octubre, por las que se reconocen las lenguas de signos españolas y se regulan los medios de apoyo a la comunicación oral de las personas sordas, con discapacidad auditiva y sordociegas. (B.O.E. de 24-10-07)

- Real Decreto 1494/2007, de 12 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento sobre las condiciones básicas para el acceso de las personas con discapacidad a las tecnologías, productos y servicios relacionados con la sociedad de la información y medios de comunicación social. (B.O.E. de 21-11-07)
- Real Decreto 1544/2007, de 23 de noviembre, por el que se regulan las condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los modos de transporte para personas con discapacidad. (B.O.E. de 4-12-07)
- 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. (B.O.E. de 27-12-07)

### **Autonómico**

- Ley 8/1995, de 6 de abril, de accesibilidad y supresión de barreras físicas y de la comunicación.
- Decreto 227/1997, de 18 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento de la Ley 8/1995, de 6 de abril, de accesibilidad y supresión de barreras físicas y de la comunicación.
- Orden de 5 de octubre de 1998, de la Consejería de Empleo y Asuntos Sociales, por la que se regula el otorgamiento y utilización del Símbolo Internacional de Accesibilidad.
- Decreto 148/2001, de 9 de julio, por el que se modifica el Decreto 227/1997, de 18 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento de la Ley 8/1995, de 6 de abril, de accesibilidad y supresión de barreras físicas y de la comunicación.

## 9. JUSTIFICACIÓN DE LA OBLIGATORIEDAD DE ADAPTACIÓN A LA NORMATIVA VIGENTE EN MATERIA DE ACCESIBILIDAD Y PLAZOS DE ADAPTACIÓN.

A nivel autonómico, en la Ley 8/1995 de 6 de abril, de accesibilidad y supresión de barreras físicas y de la comunicación, que posteriormente se reglamenta con el Decreto 227/1997, de 18 de septiembre, se establece la obligatoriedad de garantizar la accesibilidad a las personas con limitación, movilidad o comunicación reducida tanto a los transportes públicos como a las infraestructuras fijas del transporte, Capítulo Tercero.- Disposiciones sobre Barreras en los Transportes (BT), por lo que desde la entrada en vigor de la aprobación del Decreto 227/1997, existe una obligatoriedad de garantizar la accesibilidad a las infraestructuras fijas del transporte entre las que se incluyen las paradas de guaguas.

A nivel estatal, el Real Decreto 1544/2007, de 23 de noviembre, por el que se regulan las condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los modos de transporte para personas con discapacidad. (B.O.E. de 4-12-07), que se desprende de la Ley 51/2003 de 2 de diciembre, sobre igualdad de oportunidades, no discriminación y accesibilidad universal de las personas con discapacidad, establece en su Artículo 6. Transporte urbano y suburbano en autobús, lo siguiente:

“... 1. Las paradas existentes de los servicios de transporte urbano y suburbano en autobús se adaptarán a las disposiciones básicas de accesibilidad establecidas en el anexo V en el plazo no superior a dos años, desde la entrada en vigor del presente real decreto, si la parada es utilizada por más de una línea; y en un plazo no superior a cuatro años, en el resto de los casos.

2. Todas las nuevas paradas serán accesibles, cumpliendo el anexo V, a partir del año de la entrada en vigor de este real decreto...”

En base a este artículo, las paradas de guaguas existentes de los servicios de transporte urbano y suburbano, que den servicio a más de una línea, debieran ser accesibles desde el 5 de diciembre de 2009; el resto de paradas existentes debieran ser accesibles desde el 5 de diciembre de 2011.

## 10. DIAGNÓSTICO DEL NIVEL DE ACCESIBILIDAD DE LAS PARADAS DE GUAGUAS



### 10.1 ANÁLISIS DEL ESTADO ACTUAL DE LAS PARADAS DE GUAGUAS

De las 352 paradas, según información proporcionada por el Servicio de Carreteras del Cabildo de Lanzarote, 44 de ellas no se encuentran en uso en la actualidad. Aun así, se realiza el diagnóstico, análisis y evaluación de la accesibilidad de todas las paradas, puesto que en algún momento pueden ponerse en funcionamiento.

Las paradas se ubican por toda la isla de Lanzarote y para este estudio se han relacionado dichas paradas en función de la vía en la que se ubican o están relacionadas. Según información dada por el Servicio de Carreteras del Cabildo de Lanzarote, la estructura viaria de la isla se clasifica en:

- **Red de Interés Regional:** 23 paradas, todas en uso

	ARRECIFE	HARÍA	SAN BARTOLOMÉ	TEGUISE	TÍAS	TINAJO	YAIZA
En uso	3	4	-	8	7	-	1
En desuso	-	-	-	-	-	-	-

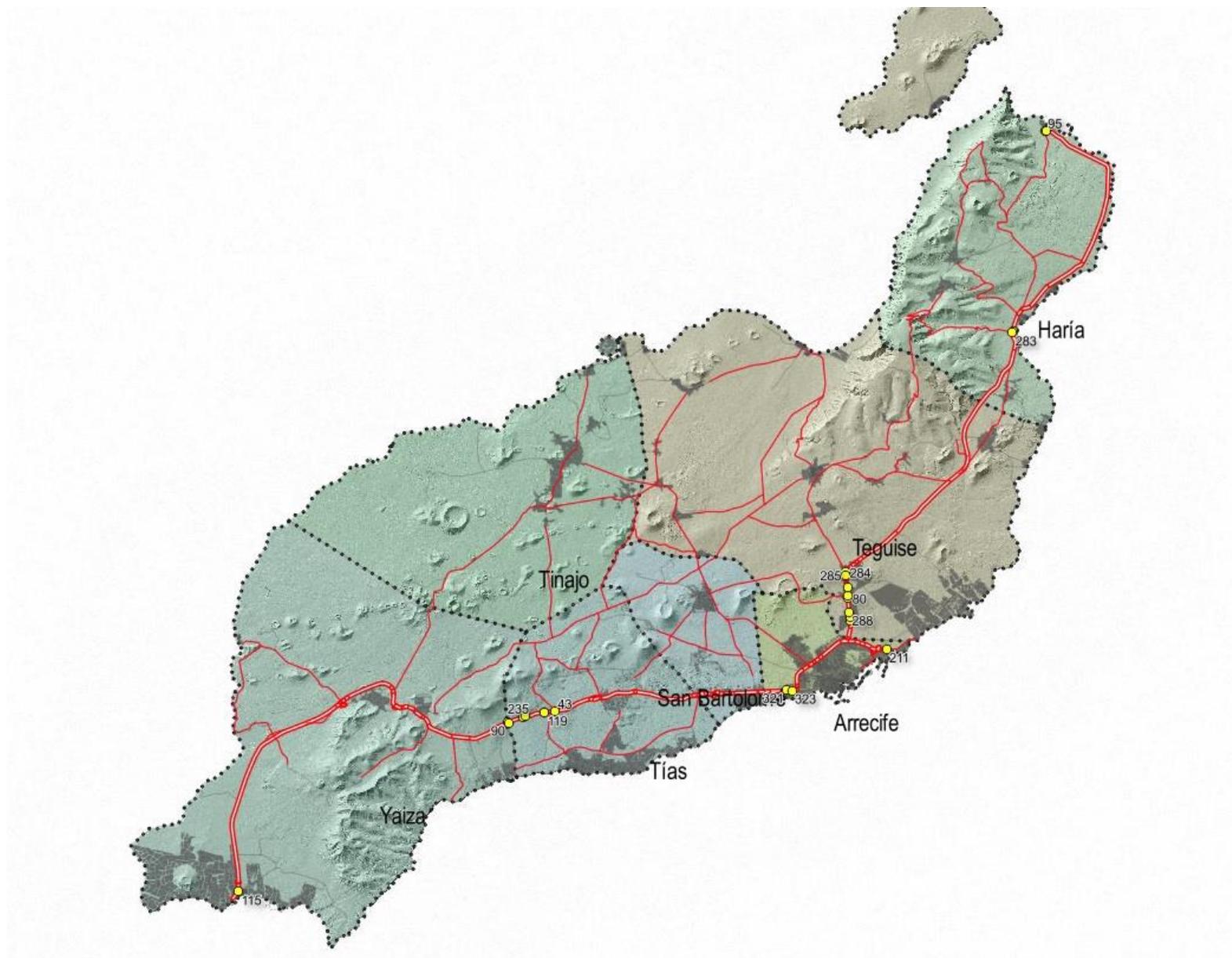
- **Red Insular:** 111 paradas, de las que **8** no están en uso

	ARRECIFE	HARÍA	SAN BARTOLOMÉ	TEGUISE	TÍAS	TINAJO	YAIZA
En uso	5	11	2	38	20	22	5
En desuso	1	3	-	-	4	-	-

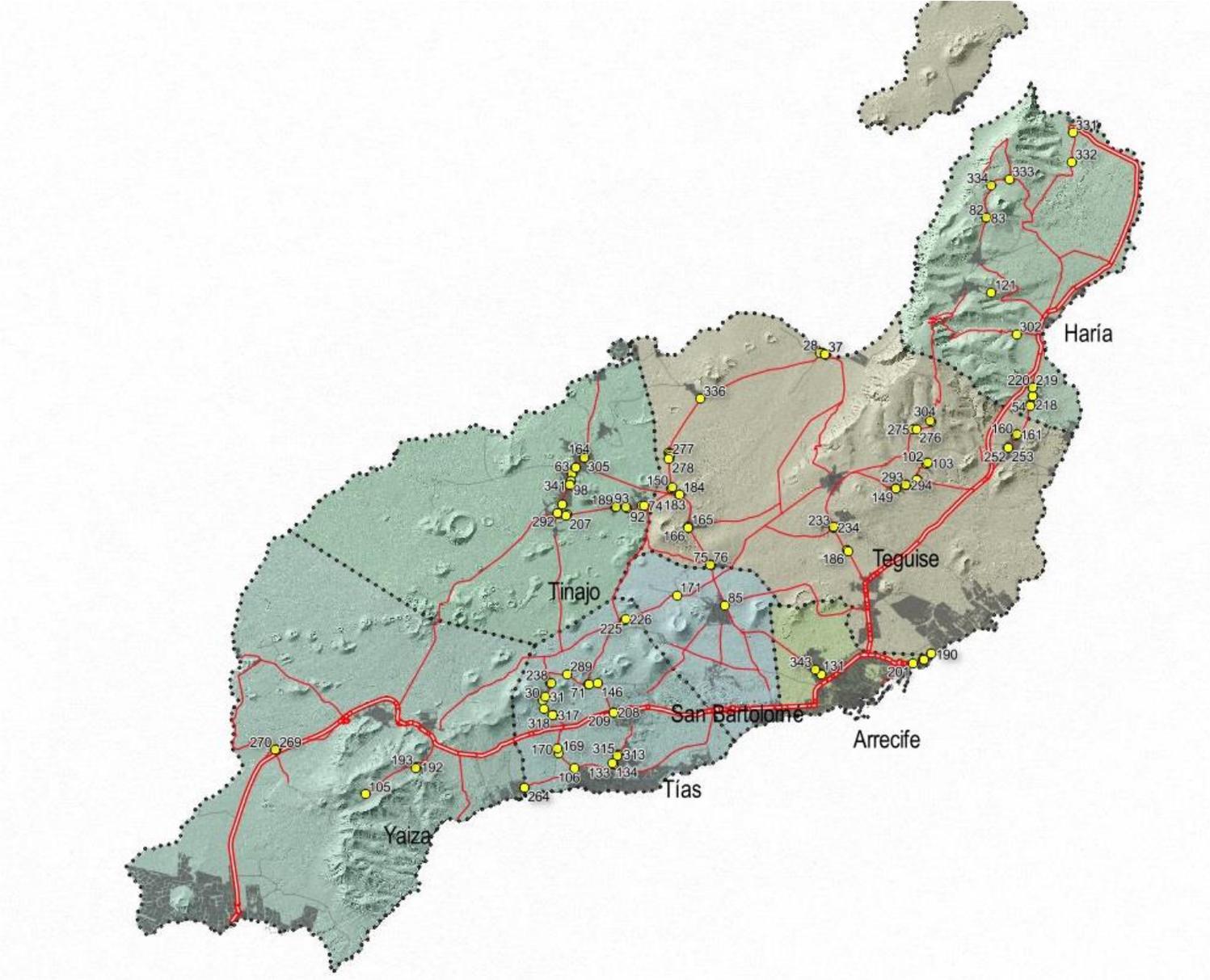
- **Red Local:** 218 paradas, de las que **36** no están en uso.

	ARRECIFE	HARÍA	SAN BARTOLOMÉ	TEGUISE	TÍAS	TINAJO	YAIZA
En uso	18	17	28	24	44	7	44
En desuso	10	1	-	15	2	7	1

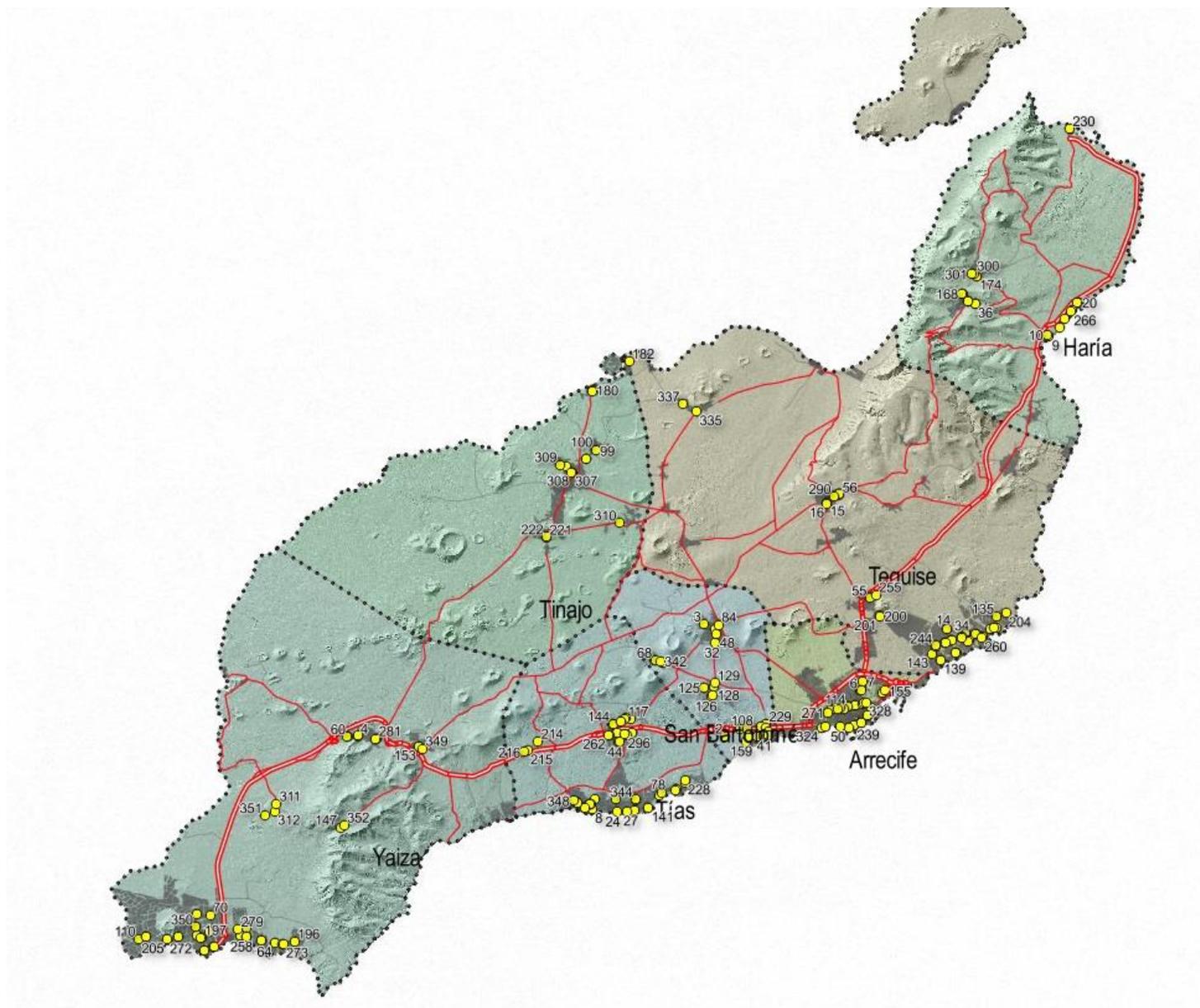
*Paradas en Red de Interés regional*



Paradas en Red Insular



Paradas en Red Local

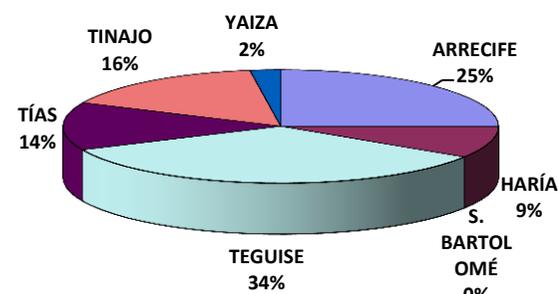
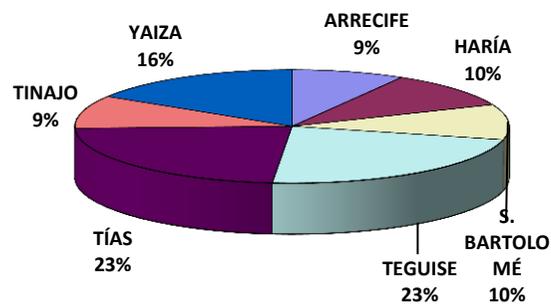


En cuanto a las 44 paradas que no se encuentran en uso, se reparten por todos los municipios a excepción del municipio de San Bartolomé, que las tiene todas en uso en la actualidad:

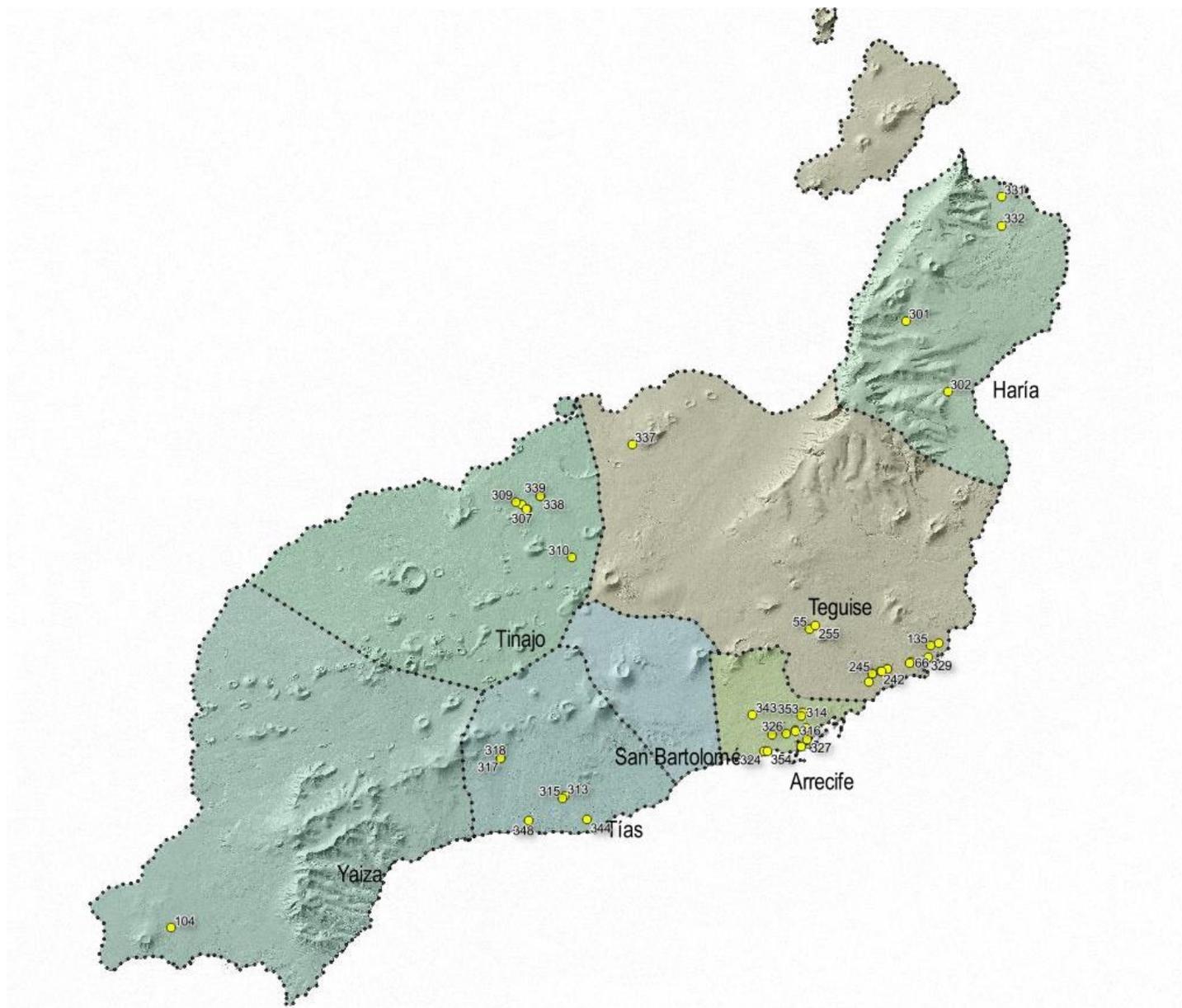
MUNICIPIO	Nº PARADAS EN USO	Nº PARADAS EN DESUSO
ARRECIFE	26	11
HARÍA	32	4
SAN BARTOLOMÉ	30	0
TEGUISE	70	15
TÍAS	71	6
TINAJO	29	7
YAIZA	50	1
<b>TOTAL</b>	<b>307</b>	<b>44</b>

EN USO

EN DESUSO



Paradas en desuso



Listado de las paradas que no se encuentran en uso:

ARRECIFE		
Nº: 314 León y Castillo I	Nº: 316 Arrecife Nueva I	Nº: 322 Arrecife Nueva II
		
Nº:324 Lanzadera I	Nº:354 Lanzadera II	Nº: 325 Frente Policía Local
		
Nº: 326 Centro Comercial Medular	Nº: 327 Instituto Marítimo Pesquero	Nº: 328 Los Mármoles
		

Nº: 343 Hospital	Nº: 353 Hospital Nueva I
------------------	--------------------------



**HARÍA**

Nº: 301 Maguez I	Nº: 302 Tabayesco Pueblo	Nº: 331 Colegio
------------------	--------------------------	-----------------



Nº: 332 Las Quemaditas
------------------------



TEGUISE

Nº: 55 Teleclub



Nº: 66 Colegio Internacional Ida



Nº: 67 Colegio Internacional Vuelta



Nº: 135 Hotel Beatriz



Nº: 143 IES Costa Tegui



Nº: 204 Los Ancones



Nº: 240 Piteras I Ida



Nº: 241 Piteras I Vuelta



Nº: 242 Piteras II Ida



Nº: 243 Piteras II Vuelta	Nº: 244 Piteras III Ida	Nº: 245 Piteras III Vuelta
---------------------------	-------------------------	----------------------------



Nº: 255 Polideportivo	Nº: 329 Avenida Islas Canarias	Nº: 337 Colegio de SOO
-----------------------	--------------------------------	------------------------



**TÍAS**

Nº: 313 Campo de Golf II	Nº: 315 Campo de Golf I	Nº: 317 Colegio La Asomada I
--------------------------	-------------------------	------------------------------



Nº: 318	Colegio La Asomada II	Nº: 267	Rambla Islas Canarias	Nº: 348	THB Flora
---------	-----------------------	---------	-----------------------	---------	-----------



TINAJO					
Nº: 306	La Costa II	Nº: 307	Sin Identificar	Nº: 308	Sin Identificar



Nº: 309	Sin Identificar	Nº: 301	Sin Identificar	Nº: 338	Entrada Cuchillo
---------	-----------------	---------	-----------------	---------	------------------



Nº: 339 Salida Cuchillo



YAIZA

Nº: 104 El Pueblito



De todas las paradas se han analizado diversos aspectos y parámetros que recoge la normativa vigente y que agrupamos conforme a los siguientes apartados:

- Condiciones generales de la parada, donde se analizan el acceso a la parada, el estado del pavimento, su localización con pavimento señalizador, iluminación,...
- Condiciones de accesibilidad del itinerario que comunica con la parada.
- En el caso de disponer de marquesina, características de la misma, su disposición y ubicación.
- Características del mobiliario existente, en algunos casos sin la existencia de marquesina.
- Existencia de información sobre la identificación de la parada, características de la señalización de las líneas que pasan por la misma o plano

esquema de recorridos y sus particularidades.

Se expone a continuación un breve análisis de las condiciones de accesibilidad estudiadas de acuerdo a los apartados anteriores:

- **Condiciones generales de la parada:**

Las características de las paradas son muy diversas, encontrándose paradas con diferentes criterios de señalización, concretamente sobre el tipo de señalización vertical para la identificación de la parada. Además, en algunos casos se acompaña de señalización vial que tampoco sigue unos criterios homogéneos. Por otro lado, existen paradas carentes de cualquier tipo de señalización. La tipología de la señalización existente, en ningún caso, cumple con la normativa vigente en materia de accesibilidad. Concretamente, de las 352 paradas analizadas 296 tienen algún tipo de señal vertical identificativa de la existencia de la parada y 56 no tienen señalización vertical.



*Parada sin señalización*

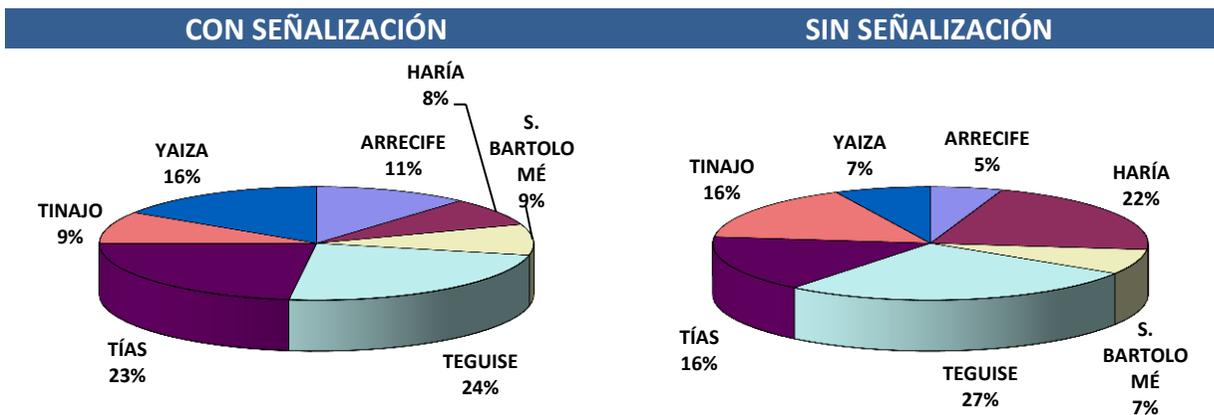
A este respecto la normativa vigente indica:

“... La presencia de las paradas se señalará en el pavimento mediante la colocación de una franja de detección tacto-visual de acanaladura, de 120 centímetros de ancho con contraste cromático elevado en relación con las áreas de pavimento adyacentes. Dicha franja transcurrirá en sentido transversal al de la línea de marcha a través de todo el ancho de la acera, desde la fachada, zona ajardinada o parte más exterior del itinerario peatonal, hasta la zona del bordillo. Los caracteres de identificación de la línea tendrán una altura mínima de 14 centímetros y contrastarán con la superficie en la que se inscriban.

Los postes correspondientes a las paradas contarán con información sobre identificación y denominación de la línea en sistema Braille. Junto al bordillo de la parada, se instalará una franja tacto visual de tono y color amarillo vivo y ancho mínimo de 40 centímetros...”

Paradas con poste de señalización 296 Paradas sin poste de señalización 56

MUNICIPIO	Nº PARADAS CON SEÑALIZACIÓN	Nº PARADAS SIN SEÑALIZACIÓN
ARRECIFE	34	3
HARÍA	24	12
SAN BARTOLOMÉ	26	4
TEGUISE	70	15
TÍAS	68	9
TINAJO	27	9
YAIZA	47	4
<b>TOTAL</b>	<b>296</b>	<b>56</b>



Paradas con y sin señalización



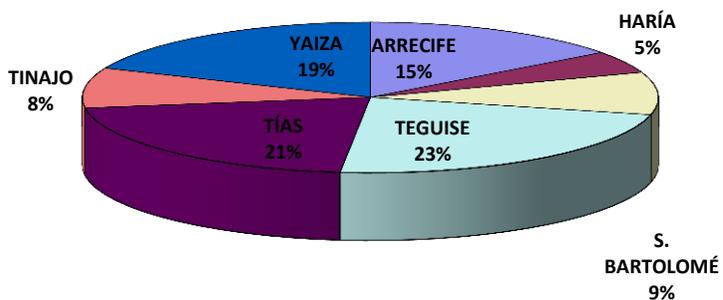
En cuanto a la franja de detección tacto visual acanalada de 120 cm. de ancho que se debe instalar en el sentido trasversal a la marcha, sólo está instalada en 3 paradas, 1 en el municipio de Arrecife y dos en el municipio de Tías.

- **Condiciones de accesibilidad del itinerario que comunica con la parada.**

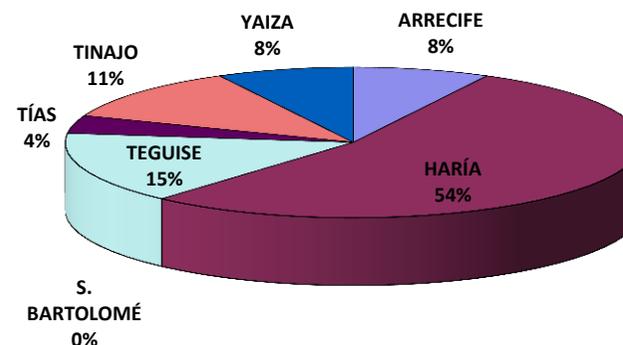
Con respecto a las condiciones de accesibilidad del itinerario que comunica con la parada hay que destacar que en 209 paradas el acceso se realiza a nivel, debido a que, o están ubicadas en aceras y éstas tienen continuidad en el entorno próximo o están ubicadas a nivel de la calzada. En 26 paradas el acceso se realiza mediante rampa, bien porque la parada se encuentra sobreelevada del itinerario peatonal, o bien porque se encuentran aisladas y se ha habilitado una rampa para hacerla accesible. En 64 paradas existe un desnivel para acceder a las mismas, en la mayoría de los casos porque son paradas aisladas no conectadas al entorno mediante un itinerario accesible y con uno o varios peldaños para acceder a la misma. Finalmente, se detectado 53 paradas que no dispone de una zona de espera habilitada, encontrándose muchas de ellas en los arcones de las vías o en acera estrechas.

Con respecto al itinerario la Orden VIV/561/2010 indica “...Las paradas y marquesinas de espera del transporte público se situarán próximas al itinerario peatonal accesible, estarán conectadas a éste de forma accesible y sin invadirlo...”

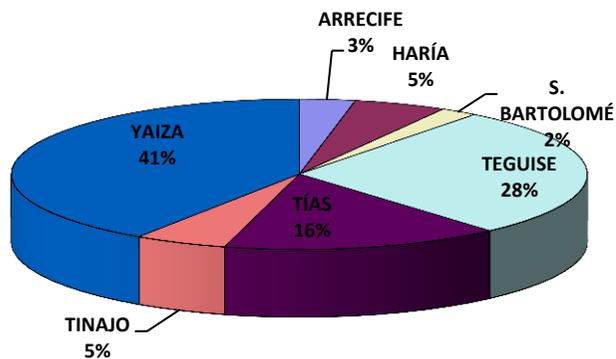
Acceso a la Parada							
A nivel	209	Rampa	26	Desnivel	64	No hay parada	53
MUNICIPIO	A nivel	Rampa	Desnivel	No hay parada			
ARRECIFE	31	2	3	1			
HARÍA	10	14	5	7			
SAN BARTOLOMÉ	19	-	2	9			
TEGUISE	48	4	27	6			
TÍAS	44	1	15	17			
TINAJO	18	3	5	10			
YAIZA	39	2	7	3			
<b>TOTAL</b>	<b>209</b>	<b>26</b>	<b>64</b>	<b>53</b>			



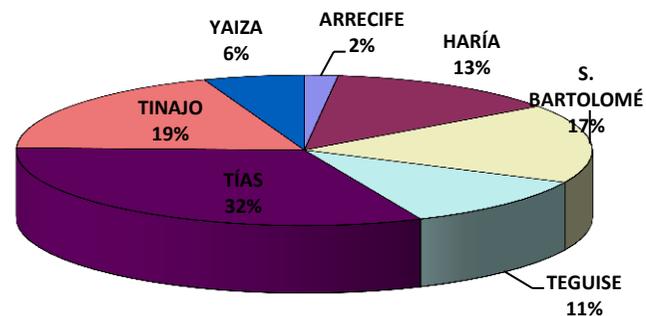
Porcentaje acceso a parada a nivel



Porcentaje acceso a parada en rampa



Porcentaje acceso a parada con desnivel



Porcentaje sin espacio delimitado para parada

Tipos de acceso a paradas



*Paradas con acceso a nivel*



*Paradas con acceso mediante rampa*



*Paradas acceso con desnivel*



*Paradas sin zona de espera habilitada*



- **Disposición de marquesina y características de la misma.**

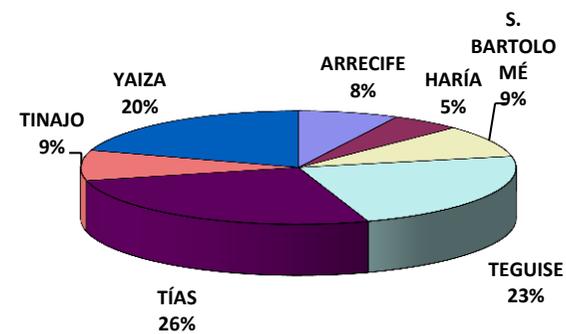
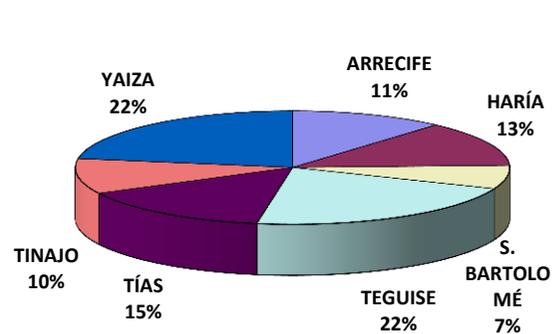
En relación a si disponen o no de marquesina, señalar que 178 de las paradas cuentan con marquesina, frente a las 174 que no disponen de este equipamiento.

La norma establece:

“... La configuración de la marquesina deberá permitir el acceso bien lateralmente, bien por su parte central, con un ancho libre mínimo de paso de 90 centímetros. Asimismo, su espacio interior admitirá la inscripción de dos cilindros concéntricos superpuestos libres de obstáculos, el inferior, desde el suelo hasta una altura de 25 centímetros con un diámetro de 150 centímetros y el superior, hasta una altura de 210 centímetros medidos desde el suelo, con un diámetro de 135 centímetros. Si alguno de los cerramientos verticales fuera transparente o translúcido, éste dispondrá de dos bandas horizontales entre 5 y 10 centímetros de ancho, de colores vivos y contrastados que transcurran a lo largo de toda su extensión, la primera de las bandas a una altura entre 70 y 80 centímetros y la segunda entre 140 y 170 centímetros, medidas desde el suelo. La información correspondiente a la identificación, denominación y esquema de recorrido de las líneas, contará con su transcripción al sistema Braille. Cuando se informe a los usuarios con una pantalla de la situación de los autobuses de las líneas que pasan en esa parada se procurará completar el dispositivo con la información sonora simultánea, a la demanda de un invidente, con un mando de los utilizados para el accionamiento de la sonorización de las señales semafóricas; o sistema alternativo...”



<b>Paradas con marquesina</b>	<b>178</b>	<b>Paradas sin marquesina</b>	<b>174</b>
MUNICIPIO	Nº PARADAS CON MARQUESINA	Nº PARADAS SIN MARQUESINA	
ARRECIFE	24	13	
HARÍA	27	9	
SAN BARTOLOMÉ	14	16	
TEGUISE	45	40	
TÍAS	31	46	
TINAJO	21	15	
YAIZA	16	35	
<b>TOTAL</b>	<b>178</b>	<b>174</b>	
<b>CON MARQUESINA</b>		<b>SIN MARQUESINA</b>	



Paradas con y sin marquesina



*Paradas con marquesina*



*Paradas sin marquesina*

- **Características del mobiliario existente, en algunos casos sin la existencia de marquesina.**

Sobre el equipamiento de las paradas, destacar que el número de paradas que disponen de asiento es de 219, indicando que en este dato se incluyen paradas sin marquesina pero con asiento. El resto de paradas, 133, no dispone de asiento.

Por otro lado, señalar que de las paradas que disponen de asiento sólo en 15 de ellas los asientos instalados tienen respaldo y apoyabrazos, y sólo hay una parada que dispone de 1 apoyo isquiático (Parada Las Vistas), además de la Parada Preferente del Aeropuerto de Lanzarote, que por su importancia, se ha dedicado un estudio individualizado de la misma, junto con las Estaciones, Intercambiadores y Paradas Preferentes de la Isla.

A este respecto la norma establece:

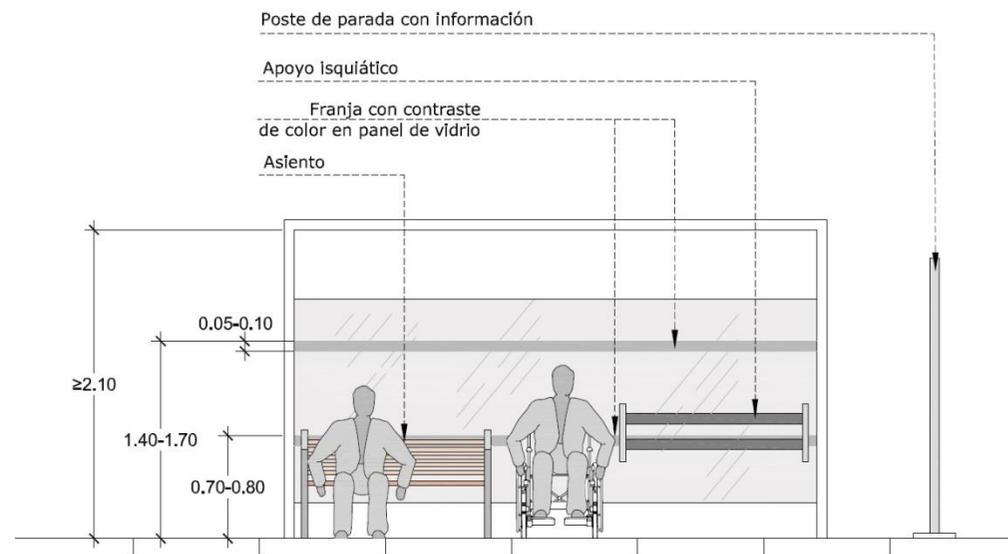
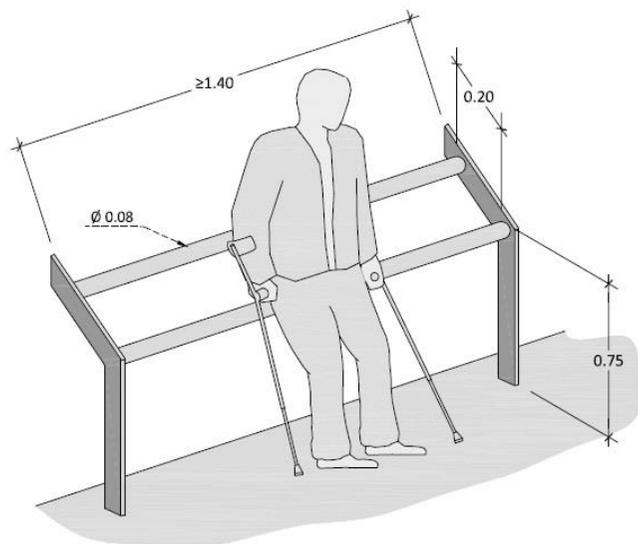
“... Se dispondrá al menos de un apoyo isquiático y algún asiento. Los asientos agrupados o individuales tendrán reposabrazos al menos en su lateral exterior, la altura desde el asiento al suelo será de  $45 \pm 2$  centímetros...”

Los elementos de mobiliario urbano de uso público se diseñarán y ubicarán para que puedan ser utilizados de forma autónoma y segura por todas las personas. En este sentido, para que un banco sea accesible:

- Tendrán diseño ergonómico, la profundidad del asiento será entre 0,40 y 0,45 m, altura entre 0,40 y 0,45 m, respaldo de 0,40 m como mínimo, apoyabrazos en ambos laterales.

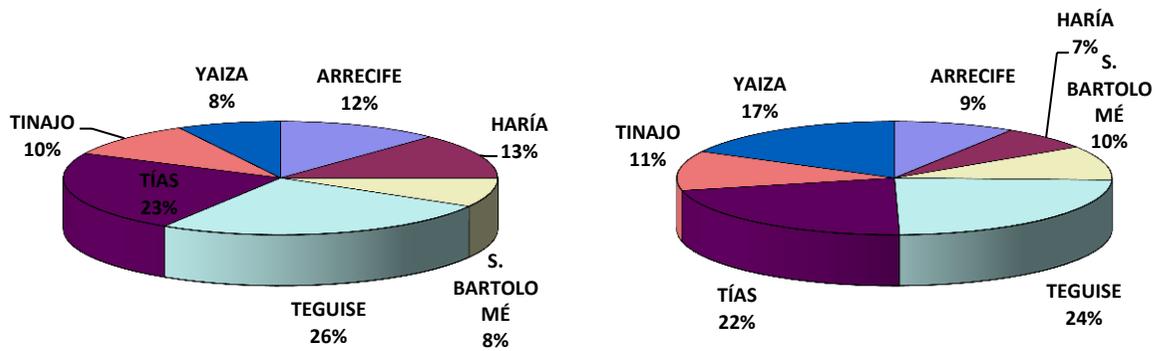
Los apoyos isquiáticos tienen la función de permitir a las personas apoyarse en él y descansar períodos cortos de tiempo, son muy útiles a las personas con dificultades para sentarse y ponerse de pie, ej. las personas mayores y afectadas de polio.





Paradas con asiento		219	Paradas sin asiento		133
MUNICIPIO	Nº PARADAS CON ASIENTO		Nº PARADAS SIN ASIENTO		
ARRECIFE		25		12	
HARÍA		27		9	
SAN BARTOLOMÉ		17		13	
TEGUISE		53		32	
TÍAS		48		29	
TINAJO		21		15	
YAIZA		28		23	
<b>TOTAL</b>		<b>219</b>		<b>133</b>	

CON ASIENTO SIN ASIENTO



Paradas con y sin asiento, tengan marquesina o no





- **Existencia de información sobre la identificación de la parada, características de la señalización de las líneas que pasan por la misma o plano esquema de recorridos y sus particularidades.**

En algunos casos, las paradas cuentan con información detallada de las líneas que pasan por la misma, aunque esta información no cumple unos criterios mínimos de accesibilidad, nos referimos sobre todo al tamaño de la letra y a la dificultad de comprensión que presenta dicha información, puesto que en muchos casos la información se encuentra protegida por un elemento transparente, que dificulta su comprensión por los reflejos que produce.

En este sentido en 240 paradas disponen de información de las líneas que pasan por dichas paradas, aunque en muchos dicha información no es legible del todo puesto que los paneles presentan un estado de deterioro importante. El resto de paradas, no dispone de ningún tipo de información de líneas

En este sentido, se establece en la normativa:

“... La información correspondiente a la identificación, denominación y esquema de recorrido de las líneas, contará con su transcripción al sistema Braille. Cuando se informe a



los usuarios con una pantalla de la situación de los autobuses de las líneas que pasan en esa parada se procurará completar el dispositivo con la información sonora simultánea, a la demanda de un invidente, con un mando de los utilizados para el accionamiento de la sonorización de las señales semafóricas; o sistema alternativo...”, y, además, para garantizar la lectura de todos los usuarios deberán tenerse en cuenta los siguientes criterios de señalización:

**“... Señalización e información visual**

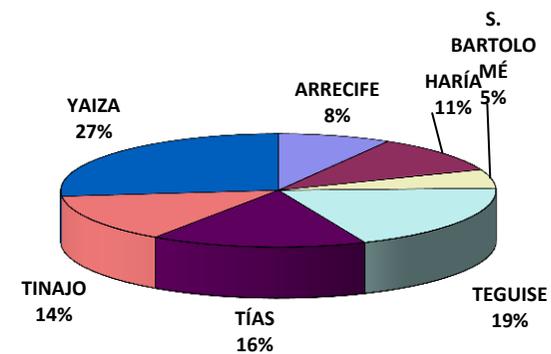
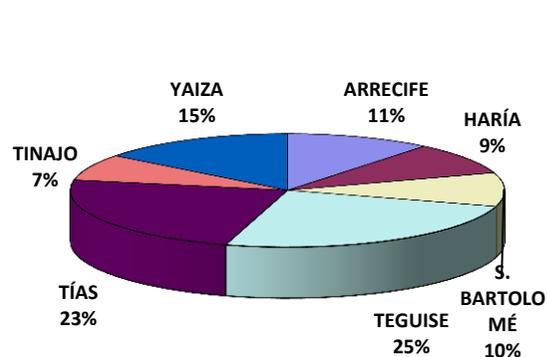
Los carteles de información o señalización, deberán tener en cuenta los siguientes criterios:

- La información debe ser concisa, básica y con símbolos sencillos.
- El tamaño de la letra y el contraste entre el fondo y la figura se acogerán a, fuentes tipo Sans Serif. El tamaño de las fuentes estará acorde con la distancia mínima a que debe leerse.

Distancia (m)	Tamaño mínimo (cm)	Tamaño recomendable
≥ 5,00	7,0	14,00
4,00	5,6	11,00
3,00	4,2	8,4
2,00	2,8	5,6
1,00	1,4	2,8
0,50	0,7	1,4

- El rótulo deberá contrastar cromáticamente. Los caracteres o pictogramas deberán contrastar con el fondo. El color de base será liso y el material no producirá reflejos.
- Siempre que se pueda se debe aportar información de forma visual y táctil (braille y altorrelieve).
- Los rótulos con braille o altorrelieve se deben ubicar en el área de barrido ergonómico, a una altura de 1,40 m. y un ancho de 0,60 m.
- Deberán ubicarse en lugares bien iluminados.
- No colocar obstáculos delante o proteger con cristales.
- Si existen pantallas con información, ésta deberán complementarse con información auditiva...”

<b>Paradas con información</b>	<b>240</b>	<b>Paradas sin información</b>	<b>112</b>
MUNICIPIO	Nº PARADAS CON INFORMACIÓN	Nº PARADAS SIN INFORMACIÓN	
ARRECIFE	26	11	
HARÍA	22	14	
SAN BARTOLOMÉ	23	7	
TEGUISE	60	25	
TÍAS	56	21	
TINAJO	18	18	
YAIZA	35	16	
<b>TOTAL</b>	<b>240</b>	<b>112</b>	
<b>CON MARQUESINA</b>		<b>SIN MARQUESINA</b>	



Paradas con y sin información de líneas



Con el objeto de coordinar las actuaciones de mejora de la accesibilidad con el tipo de vehículo que actualmente presta servicio en la isla de Lanzarote se analizan las características de las guaguas accesibles:

Nº	MARCA	MODELO	PLAZAS SENTADAS	PLAZAS DE PIE	PLAZAS TOTAL	RAMPA / PLATAFORMA	SITUACION DE LA ENTRADA ACCESIBLE
1	SCANIA		22	66	88	RAMPA	PUERTA TRASERA DERECHA
2	SCANIA		22	66	88	RAMPA	PUERTA TRASERA DERECHA
3	SCANIA		53	13	66	PLATAFORMA	PUERTA TRASERA DERECHA
4	SCANIA		53	13	66	PLATAFORMA	PUERTA TRASERA DERECHA
5	SCANIA		22	46	68	RAMPA	PUERTA TRASERA DERECHA
6	SCANIA		22	46	68	RAMPA	PUERTA TRASERA DERECHA
7	SCANIA		22	46	68	RAMPA	PUERTA TRASERA DERECHA
8	MERCEDES		25	4	29	RAMPA	PUERTA TRASERA DERECHA
9	MERCEDES		20	9	29	RAMPA	PUERTA TRASERA DERECHA
10	IRISBUS		53	16	69		PUERTA TRASERA DERECHA
11	SCANIA		53	16	69	PLATAFORMA	PUERTA TRASERA DERECHA
12	IVECO	CROSSWAY	45	34	79	RAMPA	PUERTA TRASERA DERECHA
13	IVECO	CROSSWAY	53	28	81	PLATAFORMA	PUERTA TRASERA DERECHA
14	IVECO	CROSSWAY	53	28	81	PLATAFORMA	PUERTA TRASERA DERECHA
15	MERCEDES		24	4	28	RAMPA	PUERTA TRASERA DERECHA
16	MERCEDES		24	4	28	RAMPA	PUERTA TRASERA DERECHA
17	IVECO	CROSSWAY	45	34	79	PLATAFORMA	PUERTA TRASERA DERECHA
18	IVECO	CROSSWAY	45	34	79	PLATAFORMA	PUERTA TRASERA DERECHA
19	IVECO	CROSSWAY	45	34	79	PLATAFORMA	PUERTA TRASERA DERECHA
20	SCANIA		53	18	71	PLATAFORMA	PUERTA TRASERA DERECHA
21	SCANIA		53	18	71	PLATAFORMA	PUERTA TRASERA DERECHA
22	SCANIA		53	18	71	PLATAFORMA	PUERTA TRASERA DERECHA
23	IVECO	CROSSWAY	56	31	87	PLATAFORMA	PUERTA TRASERA DERECHA
24	IVECO	CROSSWAY	56	31	87	PLATAFORMA	PUERTA TRASERA DERECHA
25	IVECO	CROSSWAY	57	16	73	PLATAFORMA	PUERTA TRASERA DERECHA
26	IVECO	CROSSWAY	57	16	73	PLATAFORMA	PUERTA TRASERA DERECHA
27	IVECO	CROSSWAY	57	16	73	PLATAFORMA	PUERTA TRASERA DERECHA
28	IVECO	CROSSWAY	57	16	73	PLATAFORMA	PUERTA TRASERA DERECHA

29	IVECO	CROSSWAY	57	16	73	PLATAFORMA	PUERTA TRASERA DERECHA
30	IVECO	CROSSWAY	57	16	73	PLATAFORMA	PUERTA TRASERA DERECHA
31	IVECO	CROSSWAY	57	16	73	PLATAFORMA	PUERTA TRASERA DERECHA
32	IVECO	CROSSWAY	57	16	73	PLATAFORMA	PUERTA TRASERA DERECHA
33	IVECO	MICROBUS	25	13	38	PLATAFORMA	PUERTA TRASERA DERECHA
34	IVECO	MICROBUS	25	13	38	PLATAFORMA	PUERTA TRASERA DERECHA
35	IVECO	CROSSWAY	46	37	83	RAMPA	PUERTA TRASERA DERECHA
36	IVECO	CROSSWAY	46	37	83	RAMPA	PUERTA TRASERA DERECHA
37	IVECO	CROSSWAY	57	16	73	PLATAFORMA	PUERTA TRASERA DERECHA
38	IVECO	CROSSWAY	57	16	73	PLATAFORMA	PUERTA TRASERA DERECHA
39	SCANIA		60	6	66	PLATAFORMA	PUERTA TRASERA DERECHA
40	IVECO	MICROBUS	25	13	38	PLATAFORMA	PUERTA TRASERA DERECHA
41	IVECO	MICROBUS	25	13	38	PLATAFORMA	PUERTA TRASERA DERECHA
42	IVECO	CROSSWAY	57	16	73	PLATAFORMA	PUERTA TRASERA DERECHA
43	IVECO	CROSSWAY	57	16	73	PLATAFORMA	PUERTA TRASERA DERECHA
44	IVECO	CROSSWAY	57	16	73	PLATAFORMA	PUERTA TRASERA DERECHA
45	IVECO	CROSSWAY	57	16	73	PLATAFORMA	PUERTA TRASERA DERECHA
46	IVECO	CROSSWAY	58	17	74	PLATAFORMA	PUERTA TRASERA DERECHA
47	IVECO	CROSSWAY	59	18	75	PLATAFORMA	PUERTA TRASERA DERECHA
48	IVECO	CROSSWAY	60	19	76	PLATAFORMA	PUERTA TRASERA DERECHA
49	IVECO	CROSSWAY	59	18	77	PLATAFORMA	PUERTA TRASERA DERECHA

## 10.2 PROPUESTA DE ACTUACIÓN PARA LA MEJORA DE LA ACCESIBILIDAD DE LAS PARADAS DE GUAGUAS.

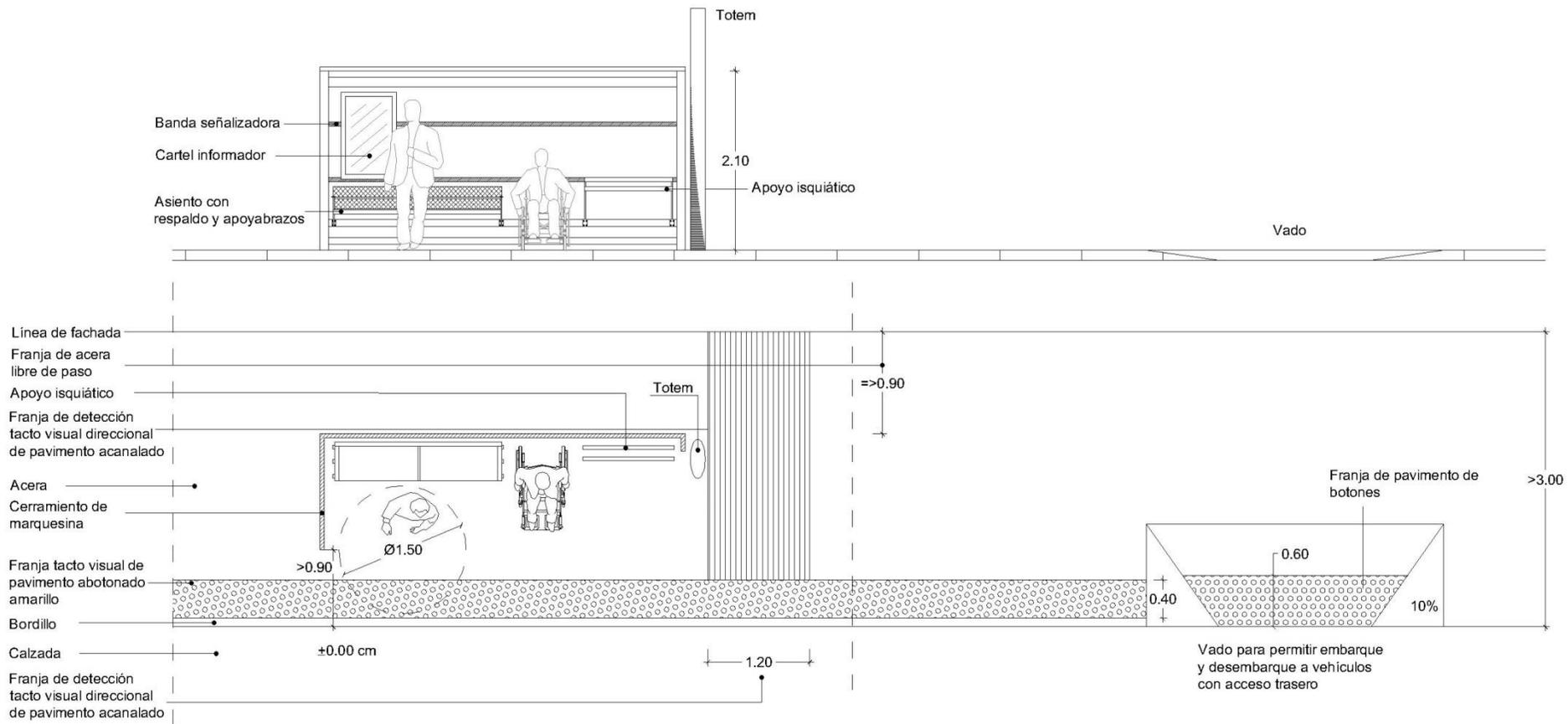
En relación al diagnóstico realizado en las paradas de guaguas y con el objeto de adaptar las paradas estudiadas a la normativa vigente en materia de accesibilidad se establecen las siguientes propuestas de actuación:

- Se señalará la existencia de parada con la señal actualmente homologada por el Código de la Circulación en las paradas que no disponen de esta señal.
- Con el fin de unificar el criterio para la identificación de la parada y, además, disponer de un soporte para la colocación de los requerimientos de señalización, se propone la instalación de un poste de identificación y señalización en cada una de las paradas. Este poste deberá estar identificado con pictogramas que informen sobre la existencia de la parada de guaguas y también deberá ofrecer información de las líneas de guaguas que pasan por la misma, con una altura mínima de los caracteres de 14 cm, que contrastarán con la superficie en la que se inscriban. Asimismo, estos postes contarán con información sobre identificación y denominación de la línea o líneas en sistema Braille.
- En aquellas que cuenten con marquesina se instalará un esquema de las líneas y paradas, con diseño de acuerdo a los parámetros de accesibilidad para la señalización y además en braille. En las que no dispongan de marquesina se instalará el esquema de líneas y paradas en el poste de identificación.
- En el itinerario accesible hacia la parada se señalará la ubicación de la misma mediante la colocación de una franja de detección tacto-visual de acanaladura, de 120 cm de ancho con contraste cromático elevado en relación con las áreas de pavimento adyacentes. Dicha franja transcurrirá en sentido transversal al de la línea de la marcha y a todo el ancho de la acera, desde la fachada, zona ajardinada o parte más exterior del itinerario peatonal, hasta la zona del bordillo. Además, junto al bordillo de la parada, se instalará una franja tacto-visual de tono y color amarillo vivo y ancho mínimo de 40 cm.
- En el caso de paradas aisladas que no formen parte de un itinerario peatonal, se propone la instalación de una plataforma bus o acera postiza delante de la marquesina, para garantizar la accesibilidad hacia la misma desde el entorno próximo, sobre todo en paradas sobre-elevadas, y a la que se le incorporará la marquesina, si la parada no dispone de este equipamiento. Esta plataforma bus favorecerá, asimismo, el embarque y desembarque a la guagua a todos los usuarios al disminuir la altura entre ambos elementos y el despliegue de la rampa lateral o plataforma. Se ha estimado una plataforma bus de 12,00 m de largo x 1,80 m de ancho, que estará dotada de rampas en ambos extremos para garantizar el

acceso a la parada, así como el descenso hacia la calzada si fuera necesario por el tipo de guagua accesible (vehículos con acceso trasero). A cada uno de los lados se incorporará la franja de detección tacto-visual acanalada, de 120 cm de ancho con contraste cromático elevado en relación con las áreas de pavimento adyacentes, así como la franja tacto-visual de tono y color amarillo vivo y ancho mínimo de 40 cm en el borde de la misma.

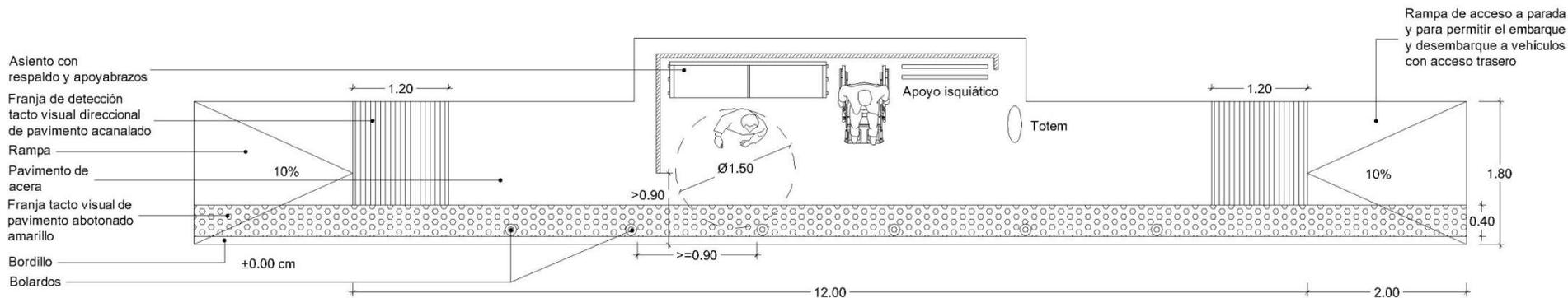
- En paradas ubicadas en aceras con continuidad al entorno próximo, se propone la realización de un vado en las proximidades, haciéndolo coincidir con el paso de peatones si existiera, a fin de garantizar el descenso a la calzada si fuera necesario por el tipo de guagua accesible (vehículos con acceso trasero).
- En las paradas situadas en núcleos consolidados y donde existan posibilidades de la invasión de la misma por vehículos de particulares, se propone la instalación de borlados de diseño adaptado a la normativa y ubicados dejando un paso mínimo entre ellos de 0.90 m.
- Se dotará de marquesina al mayor número de paradas que no dispongan de este equipamiento, siempre que su ubicación y emplazamiento lo permita, garantizando la seguridad y accesibilidad para todos los usuarios.
- Con respecto al resto del equipamiento requerido, se sustituirán los asientos que carezcan de respaldo y apoyabrazos por otros que cumplan con estos parámetros; se instalarán apoyabrazos en aquellos que carezcan del mismo, teniendo respaldo. Se regulará la altura de los asientos que tengan respaldo, pero que la altura del asiento esté por encima de 47 cm o por debajo de 43 cm. Se instalarán asientos isquiáticos.
- Así mismo, se deberá tener en cuenta que el mobiliario urbano no debe entorpecer el itinerario peatonal, por lo que se deben reubicar o eliminar los bancos instalados alrededor de las marquesinas, para mejorar la movilidad.
- Se dotará a la parada de señalización de las líneas que pasan por la misma cumpliendo las características requeridas por la normativa así como el esquema de recorrido de las líneas, cumpliendo los parámetros de accesibilidad de la normativa y con su transcripción al sistema Braille.

ESQUEMA DE LAS PARADAS EN ACERAS SEGÚN NORMATIVA VIGENTE

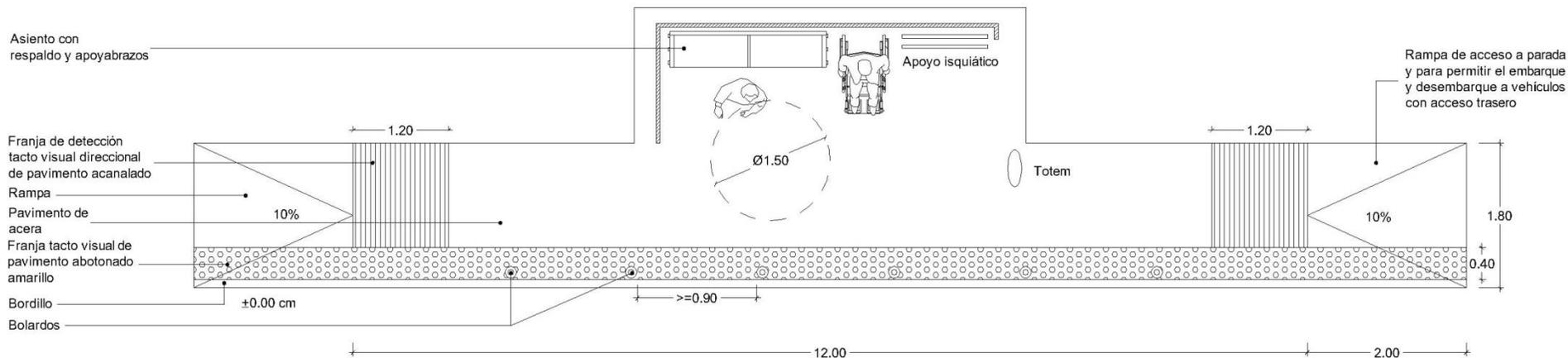


ESQUEMA DE LAS PARADAS CON PLATAFORMA BUS O ACERA POSTIZA

PARADA SIN MARQUESINA

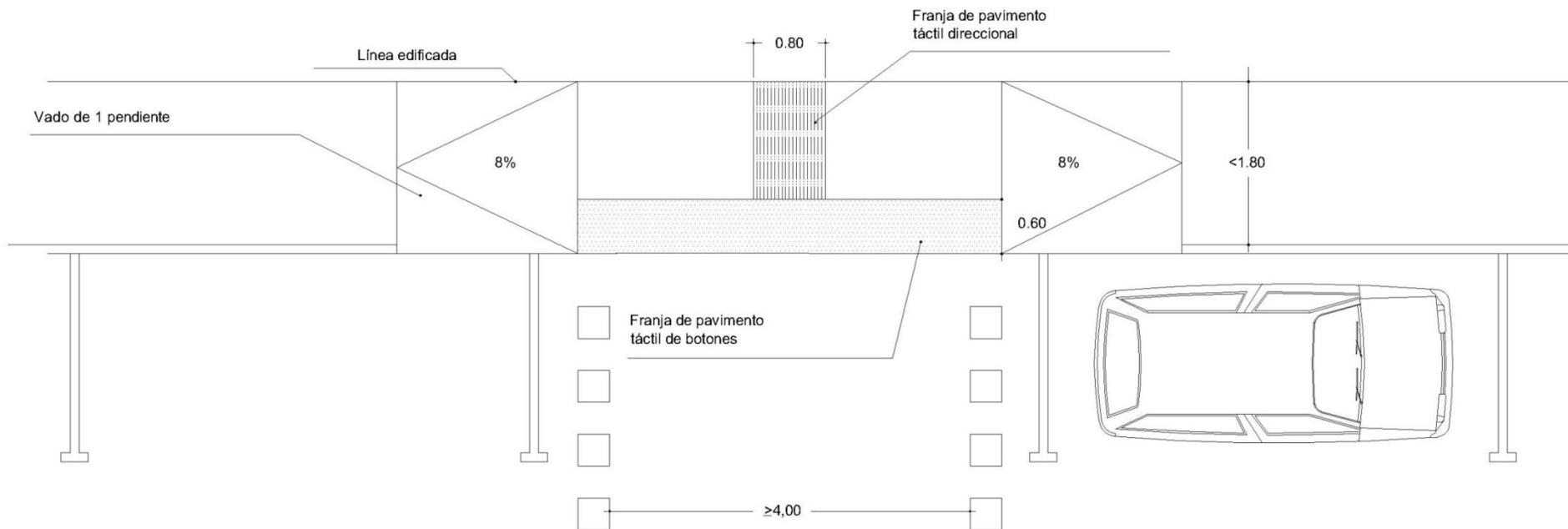


PARADA CON MARQUESINA EXISTENTE

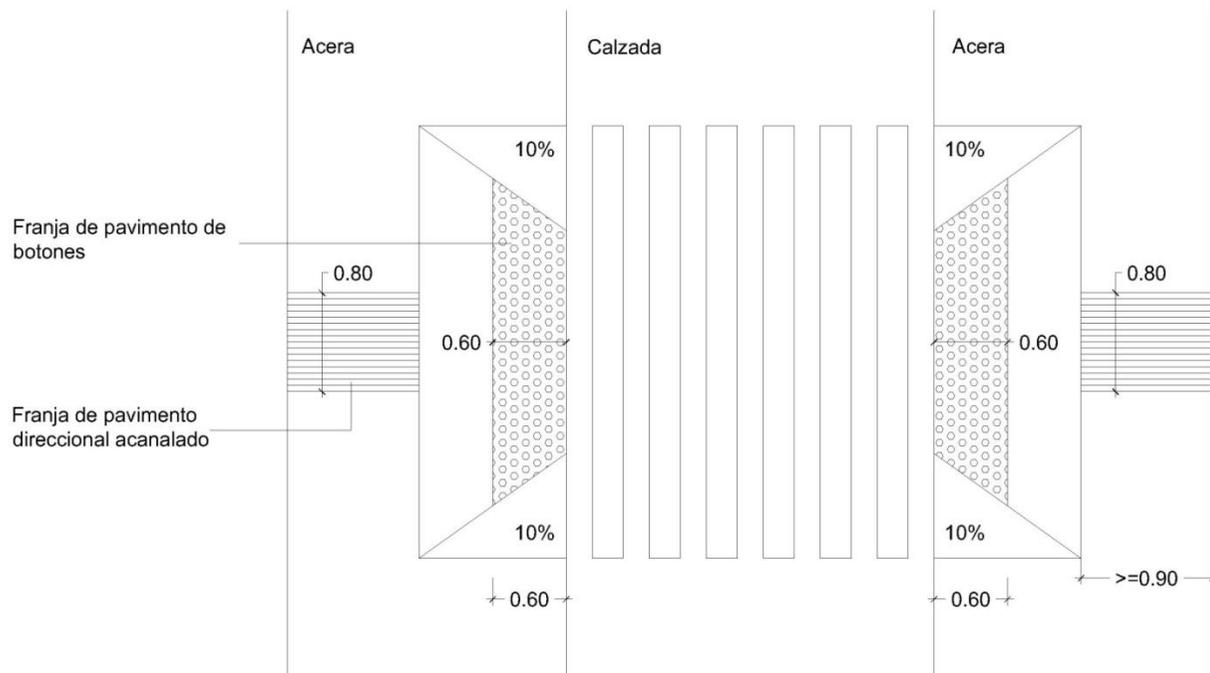


VADOS EN PASOS DE PEATONES

PARA ACERAS < 1,80 M

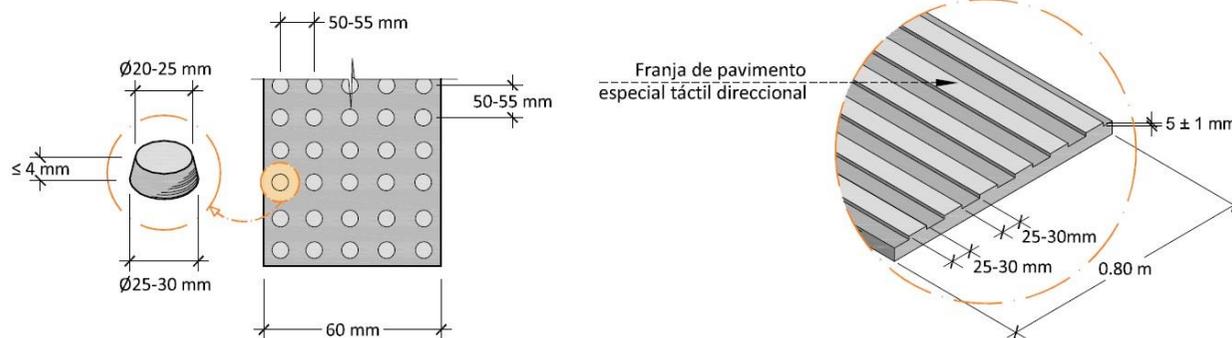


PARA ACERAS  $\geq 1,80$  M



PAVIMENTO TÁCTIL INDICADOR ABOTONADO

PAVIMENTO TÁCTIL INDICADOR ACANALADO



## 10.3 CUADRO RESUMEN DEL DIAGNÓSTICO Y EVALUACIÓN.

PARÁMETROS ANALIZADOS POR PARADA	Nº PARADAS QUE CUMPLEN		% RESPECTO AL TOTAL	
<b>CONDICIONES GENERALES</b>				
Franja de detección tacto visual acanalada de 120 cm de ancho, sentido transversal a la marcha	3		0,85%	
La acera sobresale y ocupa banda de aparcamiento	12		3,41%	
Pavimento de parada sin resaltes	316		89,77%	
Pavimento de parada antideslizante	322		91,48%	
Franja tacto visual tono color amarillo vivo de 40 cm de ancho, en el bordillo de la parada	4		1,14%	
Paradas protegidas con elementos rígidos	1		0,28%	
Parada iluminada	303		86,08%	
Acceso de parada a nivel o en rampa	209 a nivel	26 en rampa	59,38%	7,39%
<b>ITINERARIOS</b>				
Paso de peatones próximo a la parada	195		55,40%	
Paso de peatones con rebaje	137		38,92%	
<b>MARQUESINAS</b>				
Existe marquesina	178		50,27%	
Marquesina cerrada en trasera y lateral	176		50%	
Ancho libre de paso desde la acera mas próxima => 0,90 cm	123		34,94%	
Permite inscripción de un círculo => 150 cm. Ø	152		43,18%	
Marquesina prolongada hasta 25 cm del suelo.	175		49,72%	
Paramentos acristalados con bandas señalizadoras de color contrastado.	10		2,84%	

<b>MOBILIARIO</b>		
Existen asientos	219	62,22%
Si existen asientos, tienen reposabrazos	18	5,11%
Si existen asientos, tienen respaldo	202	57,39%
Altura de los asientos respecto al suelo entre 40 y 45 cm	152	43,18%
Existen apoyos isquiáticos	1	0,28%
<b>INFORMACIÓN</b>		
Existe poste de parada o identificación de parada	296	84,09%
Hay información de líneas	240	68,18%
Altura de caracteres de identificación de parada => 14 cm	-	-
Información de líneas en braille	-	-
Existe otro tipo de información en la parada	-	-
Esta información es legible	-	-
Dispone de dispositivos sonoros de información para invidentes	-	-

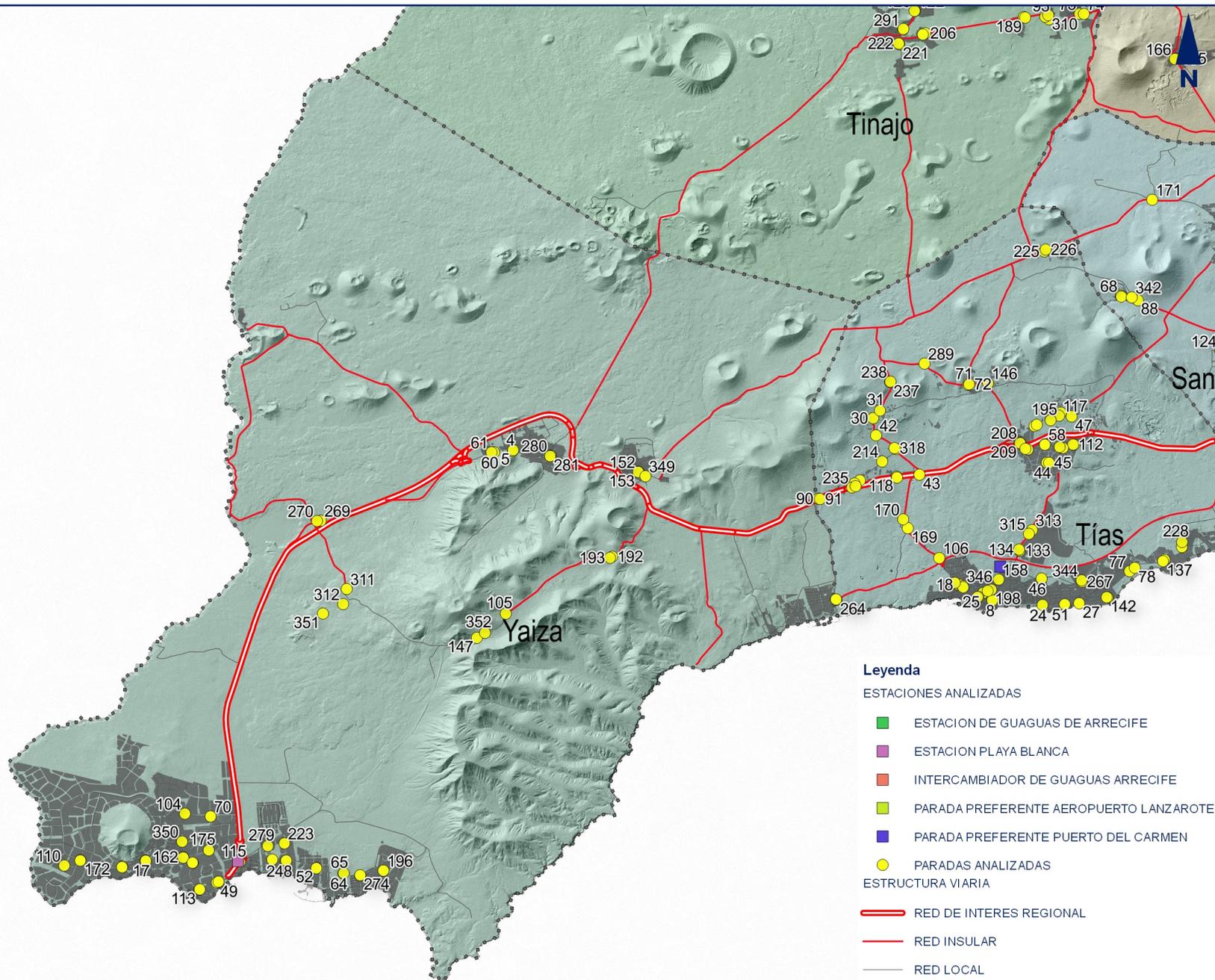
**10.4 CUADRO DE PROPUESTAS Y VALORACIÓN. RESUMEN DEL PRESUPUESTO.**

DESCRIPCIÓN DE PARTIDAS A ACOMETER	Nº DE PARADAS	PRECIO UNITARIO	TOTAL
<b>CONDICIONES GENERALES</b>			
Instalación de franja de detección tacto-visual acanalada de 120 cm de ancho, en el sentido transversal de la marcha y en todo el ancho de la acera.	349	165,70	57.829,30
Instalación de franja tacto-visual amarilla de 40 cm ancho en bordillo de parada	348	221,76	77.172,48
Mejora de iluminación en parada	49	425,84	20.866,16
Instalación de bolardos para protección de parada.	351	583,66	204.864,66
Instalación de plataforma bus de embarque y desembarque, dotada de rampas en extremos, franja de detección tacto-visual acanalada de 120 cm de ancho y franja tacto-visual amarilla de 40 cm ancho.	25	1.540,00	38.500,00
Eliminar desnivel existente, ejecutando una rampa accesible.	63	425,84	26.827,92
Ejecutar plataforma con accesos mediante rampas para la parada.	53	831,25	44.056,25
<b>ITINERARIOS</b>			
Realización de vado en paso de peatones próximo a la parada	157	1.659,45	260.533,65
Realización de vado en parada	58	687,00	39.846,00
<b>MARQUESINAS-MOBILIARIO</b>			
Instalación de marquesina	174	8530,00	1.484.220,00
Instalación de dos bandas de señalización de 5 cm de ancho y color contrastado en elementos acristalados de la marquesina	28	190,00	5.320,00
Instalación de asiento con respaldo y apoyabrazos	133	542,24	72.117,92
Instalación de apoyabrazos	201	135,00	27.135,00
Modificación de la altura en asientos existentes	17	180,00	3.060,00
Instalación de apoyo isquiático	351	448,00	157.248,00
<b>INFORMACIÓN</b>			
Señal vertical en vigor por código de circulación	56	149,25	8.358,00
Señalización de las líneas en parada con altura >= 14 cm y color contrastado	352	25,00	8.800,00
<b>PRESUPUESTO TOTAL</b>			<b>2.536.755,34 €</b>



## 10.5 PLANOS DE UBICACIÓN DE LAS PARADAS

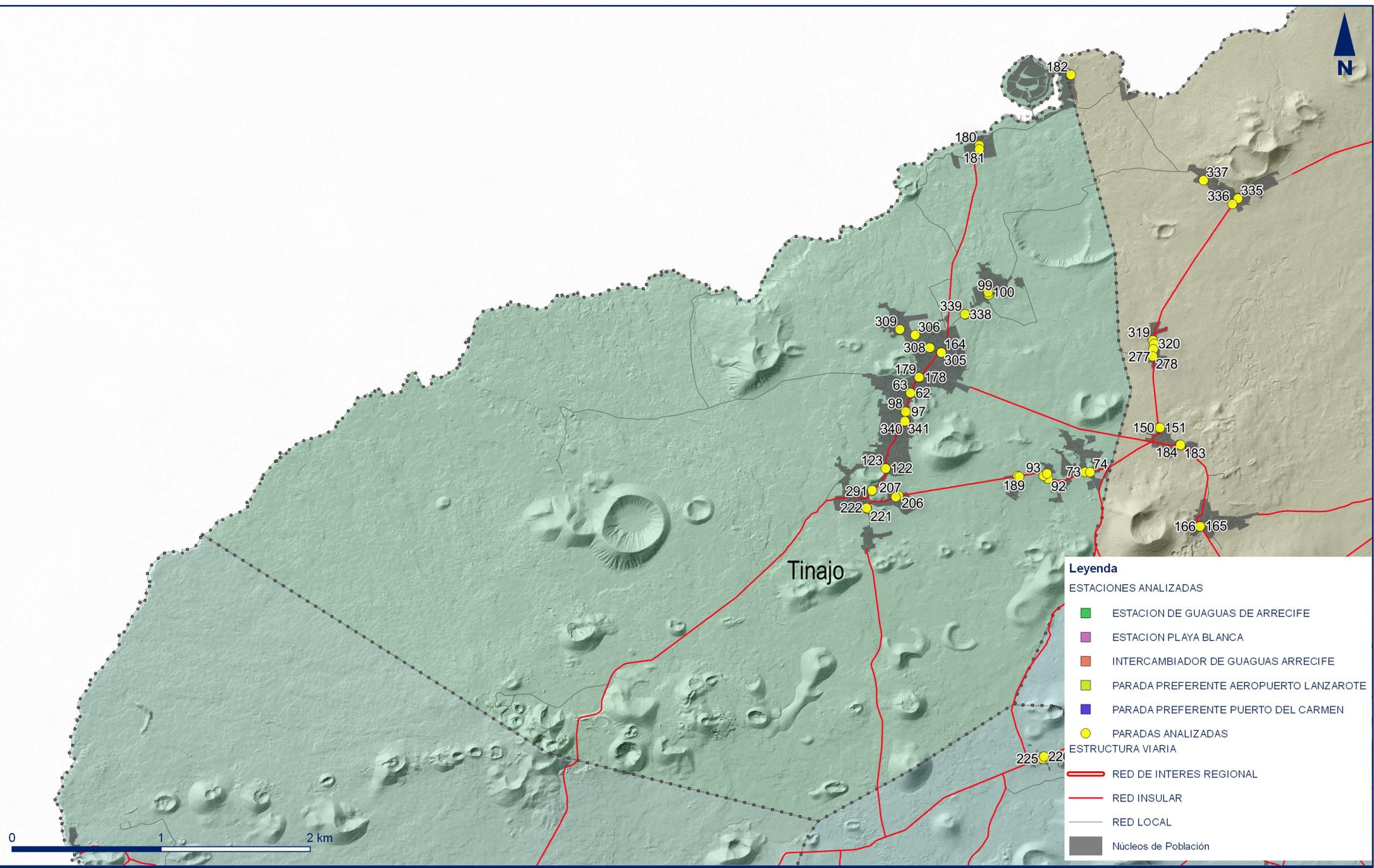




## MEJORA DE LA ACCESIBILIDAD UNIVERSAL DE LAS INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE PÚBLICO ISLA DE LANZAROTE







**Legenda**

ESTACIONES ANALIZADAS

- ESTACION DE GUAGUAS DE ARRECIFE
- ESTACION PLAYA BLANCA
- INTERCAMBIADOR DE GUAGUAS ARRECIFE
- PARADA PREFERENTE AEROPUERTO LANZAROTE
- PARADA PREFERENTE PUERTO DEL CARMEN
- PARADAS ANALIZADAS

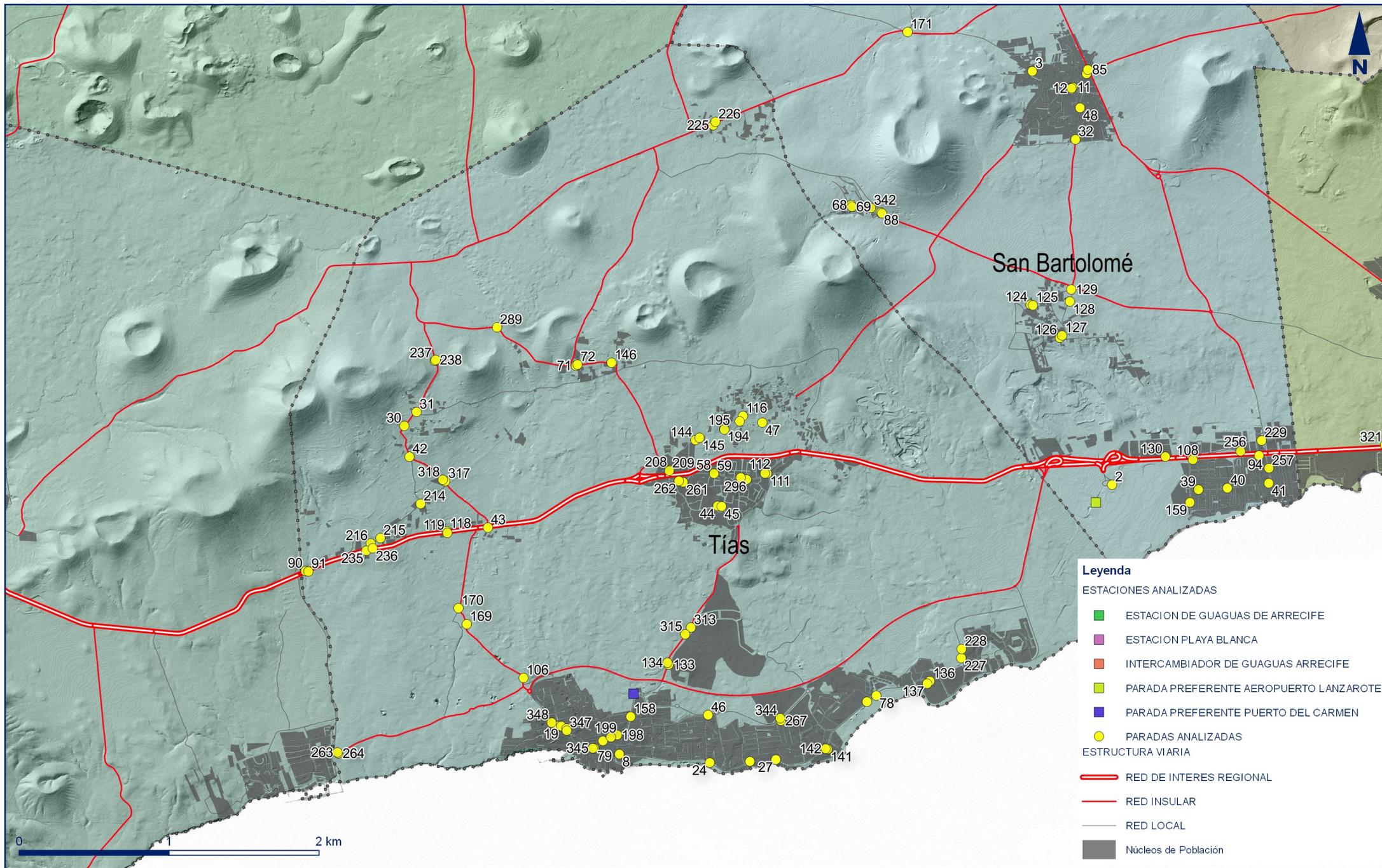
ESTRUCTURA VIARIA

- RED DE INTERES REGIONAL
- RED INSULAR
- RED LOCAL
- Núcleos de Población

**MEJORA DE LA ACCESIBILIDAD UNIVERSAL DE LAS INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE PÚBLICO  
ISLA DE LANZAROTE**



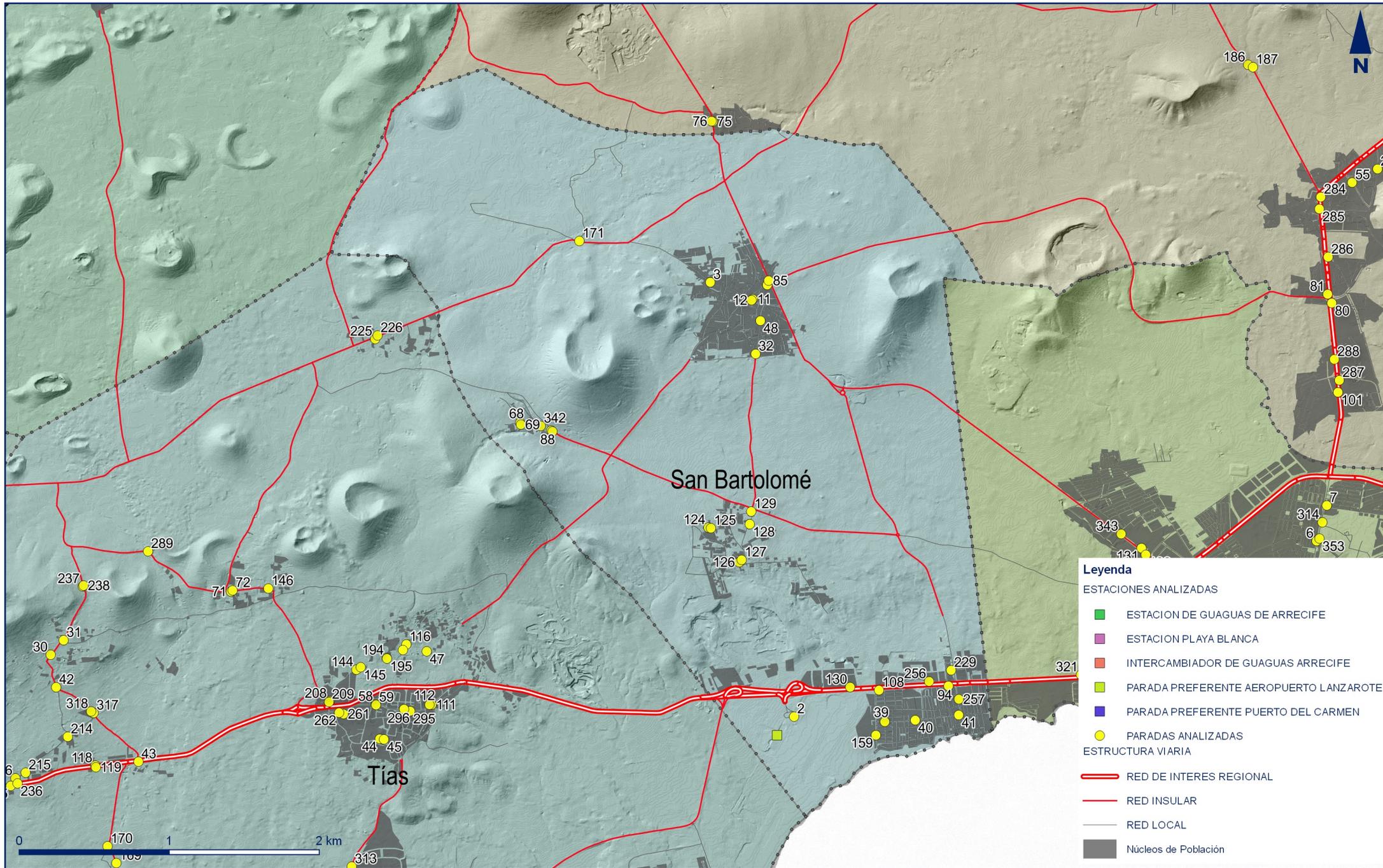




# MEJORA DE LA ACCESIBILIDAD UNIVERSAL DE LAS INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE PÚBLICO ISLA DE LANZAROTE



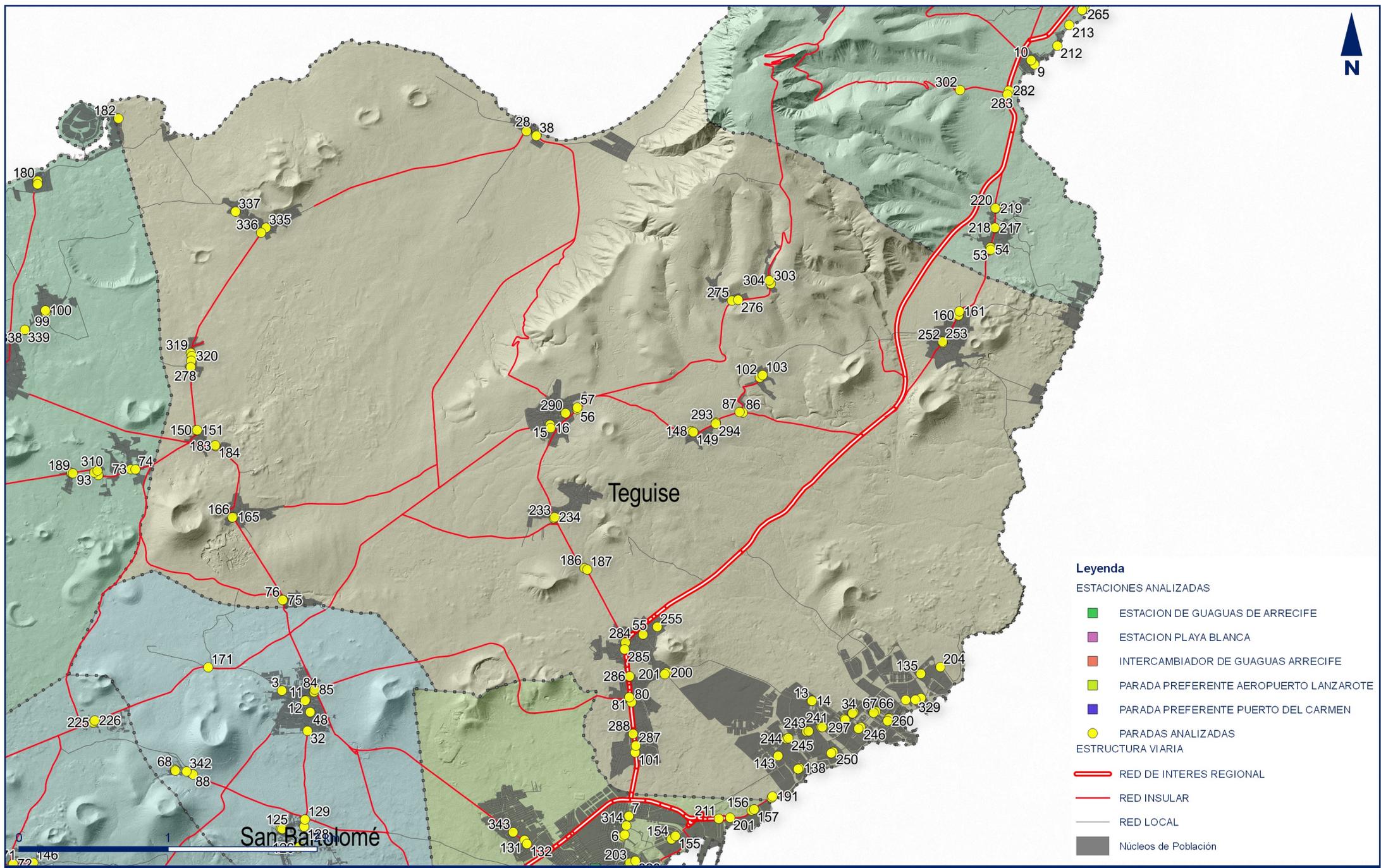




**MEJORA DE LA ACCESIBILIDAD UNIVERSAL DE LAS INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE PÚBLICO  
ISLA DE LANZAROTE**



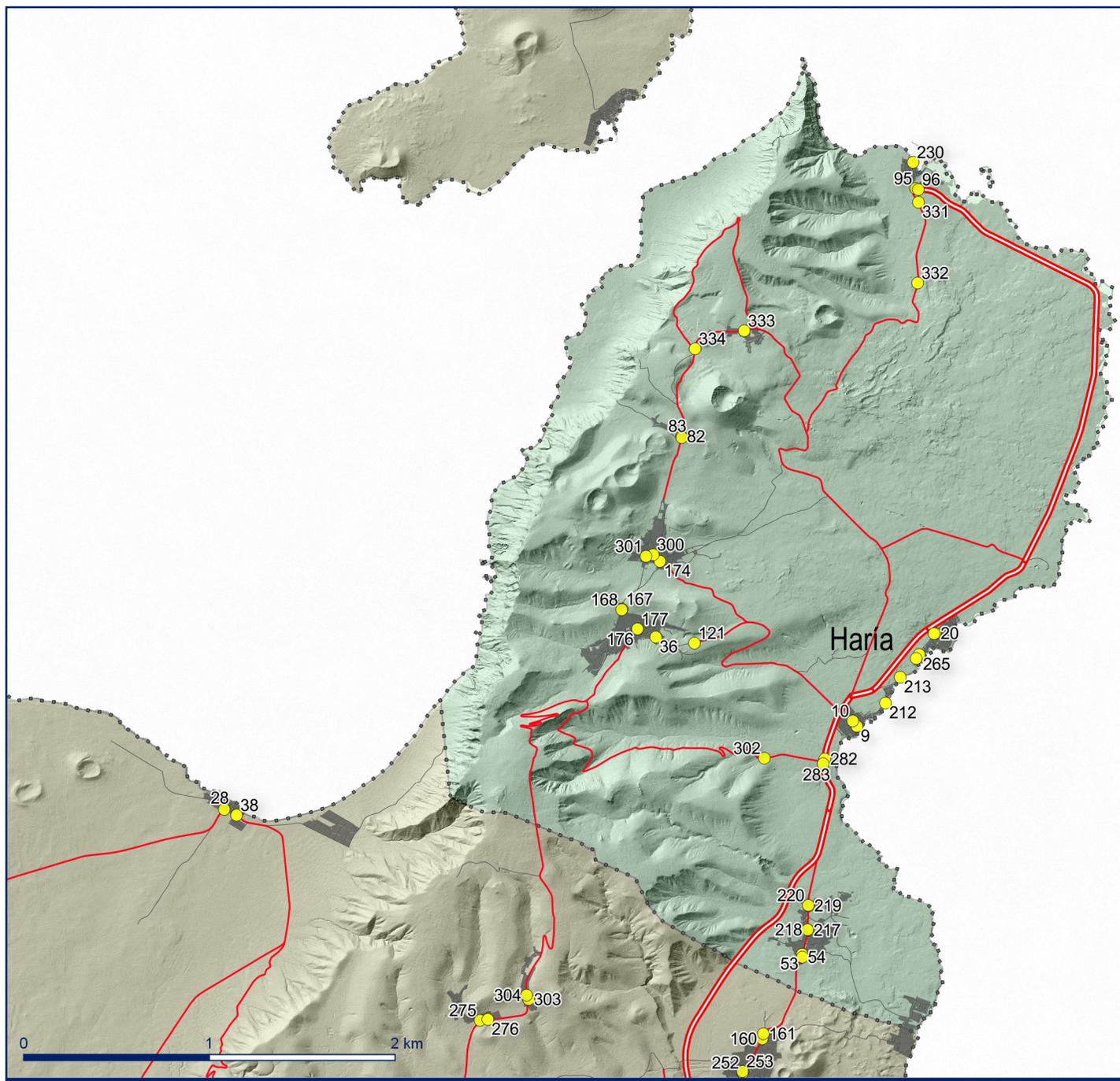




# MEJORA DE LA ACCESIBILIDAD UNIVERSAL DE LAS INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE PÚBLICO ISLA DE LANZAROTE







**Leyenda**

ESTACIONES ANALIZADAS

-  ESTACION DE GUAGUAS DE ARRECIFE
-  ESTACION PLAYA BLANCA
-  INTERCAMBIADOR DE GUAGUAS ARRECIFE
-  PARADA PREFERENTE AEROPUERTO LANZAROTE
-  PARADA PREFERENTE PUERTO DEL CARMEN
-  PARADAS ANALIZADAS

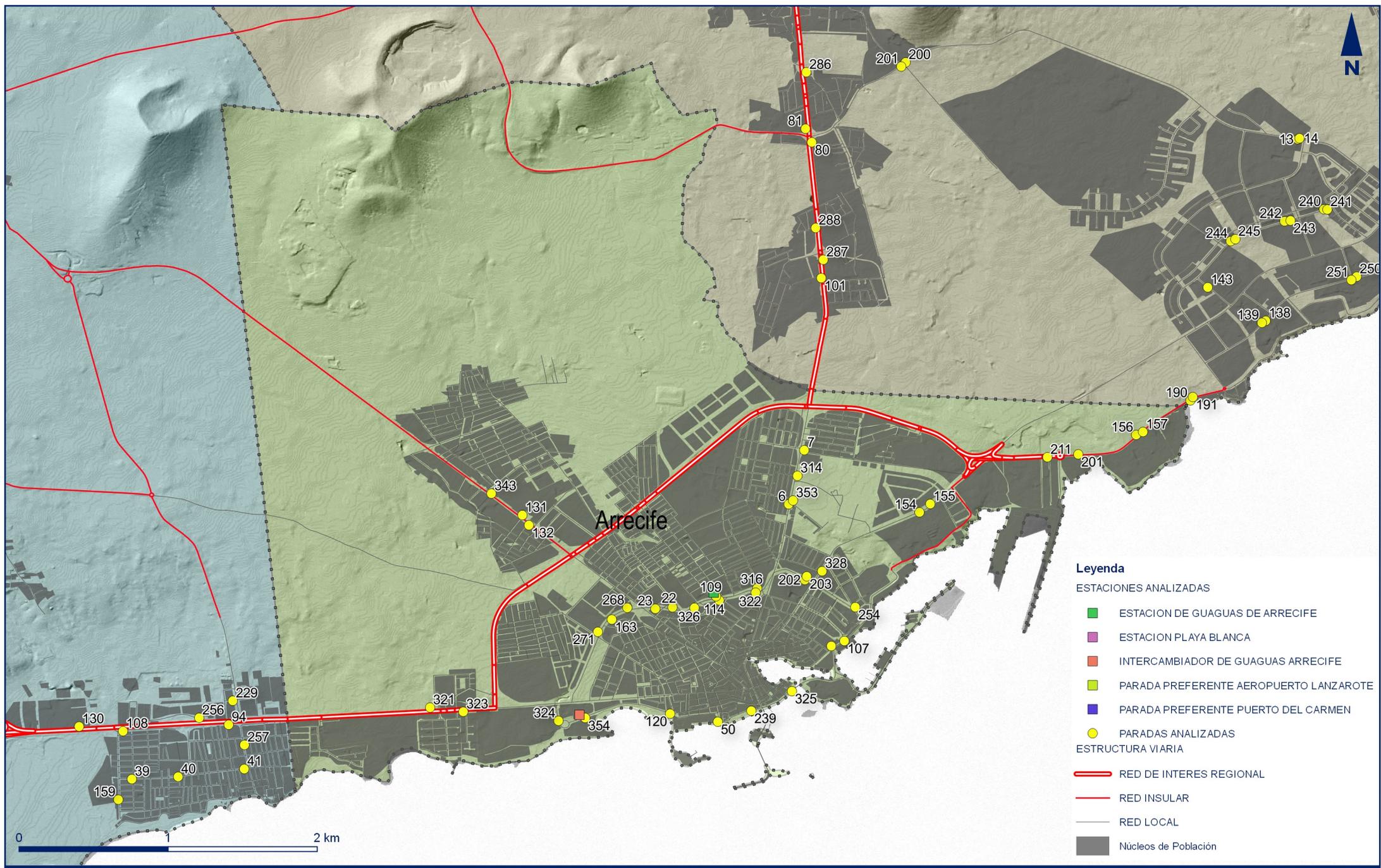
ESTRUCTURA VIARIA

-  RED DE INTERES REGIONAL
-  RED INSULAR
-  RED LOCAL
-  Núcleos de Población

**MEJORA DE LA ACCESIBILIDAD UNIVERSAL DE LAS INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE PÚBLICO  
ISLA DE LANZAROTE**







## MEJORA DE LA ACCESIBILIDAD UNIVERSAL DE LAS INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE PÚBLICO ISLA DE LANZAROTE





## 10.6 FICHAS INDIVIDUALIZADAS DE CADA PARADA



11. DIAGNÓSTICO DEL NIVEL DE ACCESIBILIDAD DE LAS ESTACIONES DE GUAGUAS Y PARADAS PREFERENTES



### 11.1 ANÁLISIS DEL ESTADO ACTUAL DE LAS ESTACIONES DE GUAGUAS Y PARADAS PREFERENTES.

En el estudio del cumplimiento de la accesibilidad de estos edificios y parada preferentes, se ha tenido en cuenta que la accesibilidad de un establecimiento se conforma como una cadena en la que todos los ámbitos o espacios de diferente uso deben ser accesibles para que el resultado global sea **ACCESIBLE**.

Partiendo de esta premisa, se realiza el diagnóstico del nivel de accesibilidad en base a los parámetros establecidos en la normativa vigente, analizando todos los requerimientos de los diferentes ámbitos que componen la edificación, con el objeto de detectar las deficiencias existentes. La toma de datos se ejecuta in situ mediante una ficha de diagnóstico diseñada por Sinpromi.

El diagnóstico se realiza siguiendo la secuencia lógica de llegada hasta el edificio, el acceso al mismo, el desplazamiento interior hacia las diferentes dependencias, la configuración de cada una de las dependencias, las características y ubicación del mobiliario, así como la tipología de la señalización existente para la orientación y, finalmente, el uso de las diferentes dependencias, con el objeto de garantizar la cadena de la accesibilidad.



Los ámbitos analizados han sido los siguientes:

- *Aparcamientos reservados*
- *Recorrido peatonal*
- *Acceso y recorrido interior*
- *Rampa*
- *Escalera*
- *Ascensor*
- *Aseos Uso Público*
- *Punto de Atención al Cliente*
- *Mobiliario. Bancos y Papeleras*
- *Andenes*

Además se dan recomendaciones en relación a:

- *Material Móvil*
- *Señalética y Señalización*
- *Bar-Cafetería*

Tras la toma de datos, se analizan los datos extraídos del diagnóstico realizado, y se evalúa el nivel de cumplimiento de cada uno de los parámetros de accesibilidad en los diferentes ámbitos de las instalaciones.

La evaluación de cada uno de los ámbitos se realiza de manera independiente, pero incide en la evaluación global del establecimiento y de acuerdo al siguiente criterio:



**A- ACCESIBLE**, ámbito o instalación que tiene un nivel alto de cumplimiento de la normativa y garantiza el acceso y uso de los servicios con autonomía y seguridad.



**P- PRACTICABLE**, ámbito o instalación que tiene un nivel medio de cumplimiento de la normativa y no garantiza el acceso y uso de los servicios con autonomía y seguridad a personas con movilidad y comunicación reducida, pero sí con la ayuda de otra persona.

En general se trata de intervenciones fácilmente subsanables, al no requerir la ejecución de grandes obras, como la dotación o sustitución de las barras-asideros en los aseos, cambio del sentido de apertura de la puerta de la cabina, dotación de pasamanos en rampas y escaleras, dotación de señalética accesible para orientación de los usuarios.



**I- INACCESIBLE**, ámbito o instalación que tiene un nivel bajo de cumplimiento de la normativa y no garantiza el acceso y uso de los servicios con autonomía y seguridad a las personas con movilidad y comunicación reducida.

En este caso se valoran como inaccesibles aquellas instalaciones que presentan dificultades en los accesos, desplazamiento horizontal, desplazamiento vertical (no tienen ascensor o el existente tiene una puerta de ámbito menor a lo establecido a la normativa) y no tienen aseos accesibles o los señalizados como accesibles no cumplen en cuanto a las dimensiones de la cabina, requiriendo la ejecución de obras de mayor consideración.

Se ha elaborado un Informe de cada uno de los Establecimientos que se adjunta al final de esta Memoria:

- Estación de Guaguas de Arrecife.
- Intercambiador de Guaguas de Arrecife
- Estación de Guaguas de Playa Blanca.
- Parada Preferente de Puerto del Carmen.
- Parada Preferente del Aeropuerto.

## 11.2 CRITERIOS PARA LAS PROPUESTAS DE MEJORA DE LAS ESTACIONES DE GUAGUAS Y PARADAS PREFERENTES

### A. Aparcamiento reservado para personas con movilidad reducida

Según la normativa vigente en materia de accesibilidad, se reservará, **1 plaza accesible cada 33 o fracción**, en establecimientos de uso comercial, pública concurrencia (cultural: restauración, espectáculos, reunión, esparcimiento, deporte, auditorios, juego; religioso y transporte: **estaciones de guaguas**, intercambiadores, aeropuertos, etc) o Aparcamientos de uso público.

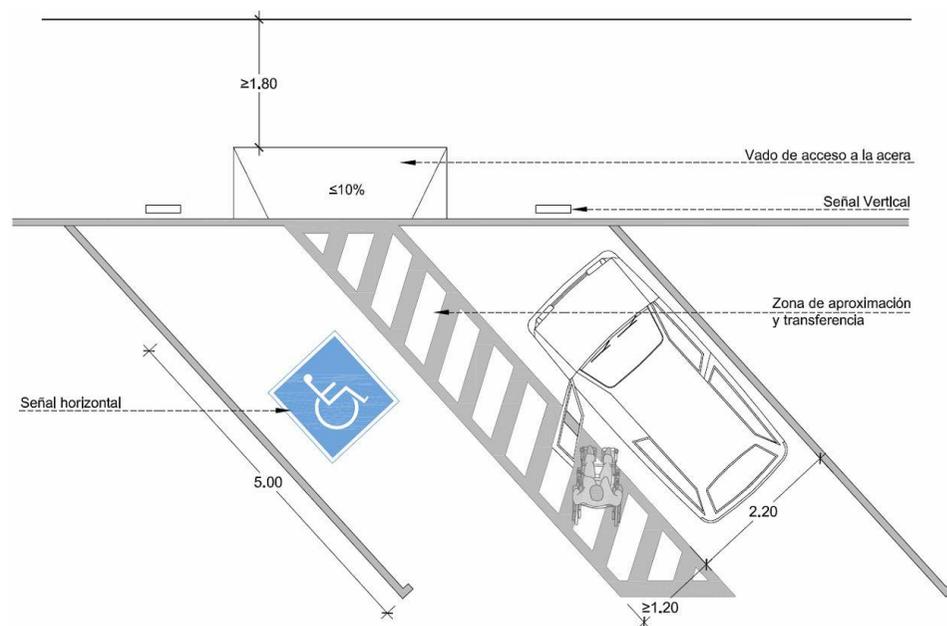
Por lo que se propone en cada uno de los establecimientos, posibles lugares para la señalización de las plazas reservadas que exige la normativa vigente en materia de accesibilidad.

Deberán ubicarse lo más próximas posible a los puntos de cruce entre los itinerarios peatonales accesibles y los itinerarios vehiculares, garantizando el acceso desde la zona de transferencia hasta el itinerario peatonal accesible de forma autónoma y segura. Aquellas plazas que no cumplan con este requisito, deberán incorporar un vado con los requerimientos de la normativa, que permita el acceso al itinerario peatonal accesible desde la zona de transferencia de la plaza. Estas plazas deberán estar situadas lo más próximas posible a las Estaciones.

Las dimensiones de las plazas de aparcamiento reservadas para personas con movilidad reducida serán de 2,20 m de ancho x 5,00 m de longitud, con un espacio de acercamiento lateral de 1,50 m, para las plazas señalizadas en diagonal o perpendicular a las aceras, y de 1,50 m de espacio posterior para las plazas en línea. Entre dos plazas contiguas, se permitirán zonas de transferencia lateral compartidas, estos espacios son necesarios para permitir el acceso, lateral o posterior de Usuarios de Silla de Ruedas (USR) al vehículo.

Los aparcamientos deberán señalizarse, preferentemente en zonas de poca pendiente o en horizontal, para facilitar la maniobra de entrada y salida del vehículo.

Las plazas reservadas deberán estar señalizadas con el Símbolo Internacional de Accesibilidad (SIA) tanto en horizontal como en vertical.

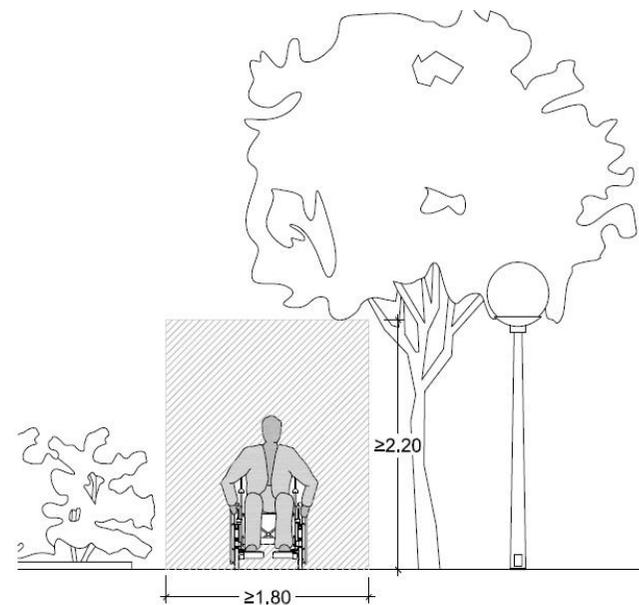


## B. Itinerario peatonal accesible de acceso a la Estación

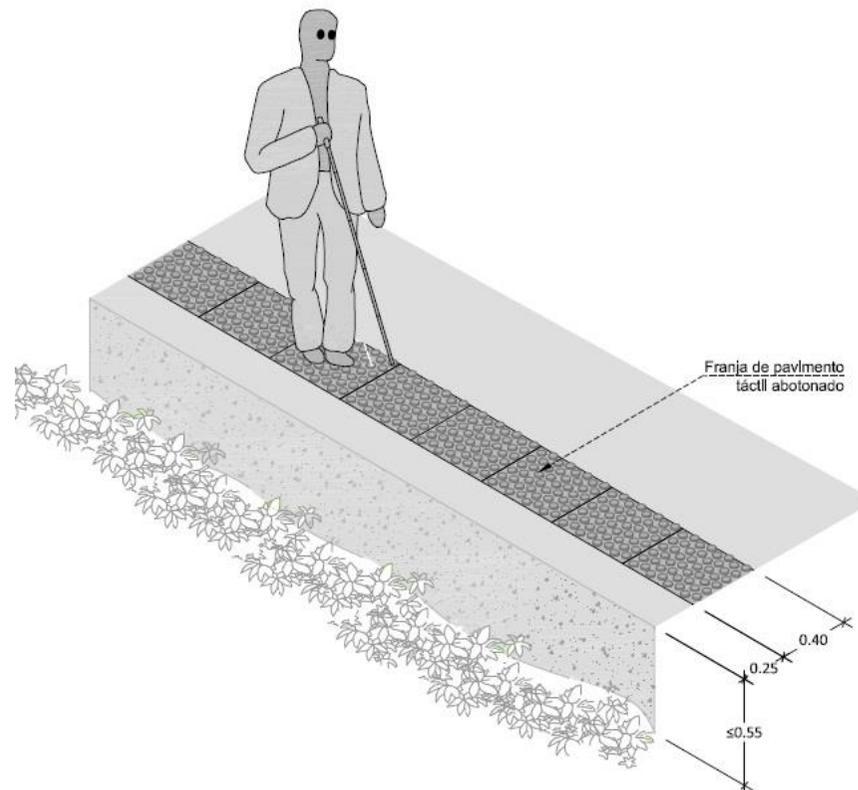
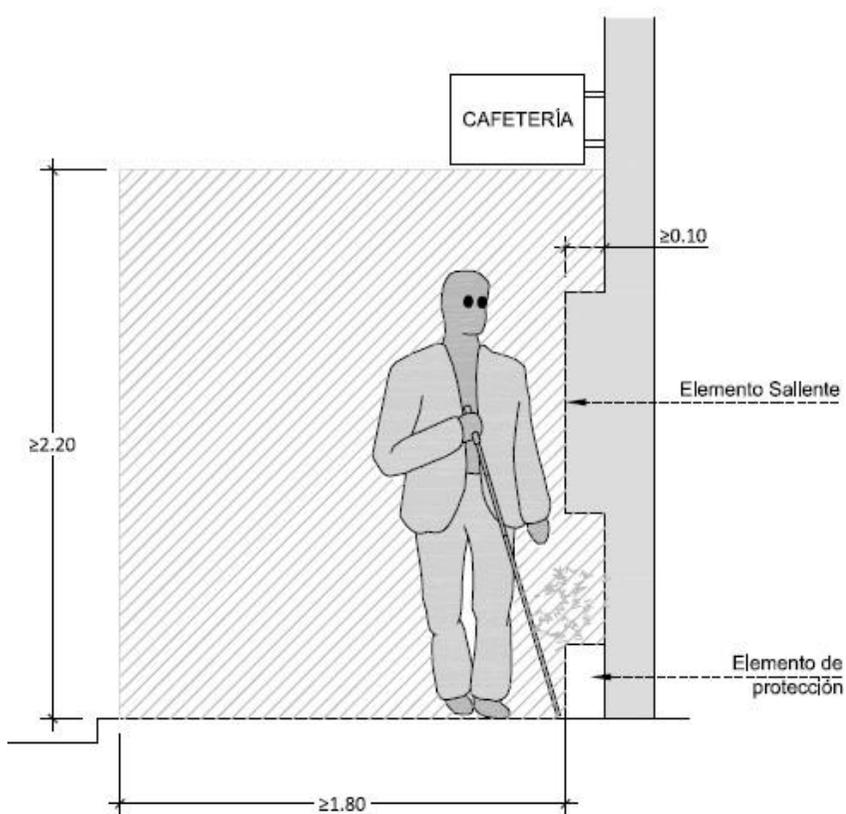
El itinerario peatonal hasta llegar a la Estación debe ser accesible por lo que deben garantizar el uso no discriminatorio y la circulación de forma autónoma y continua de todas las personas. Siempre que exista más de un itinerario posible entre dos puntos, y en la eventualidad de que todos no puedan ser accesibles, se habilitarán las medidas necesarias para que el recorrido del itinerario peatonal accesible no resulte en ningún caso discriminatorio, ni por su longitud, ni por transcurrir fuera de las áreas de mayor afluencia de personas.

Por tanto un itinerario accesible, debe cumplir:

- 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, en caso de que no exista fachada, se colocará un pavimento direccional que indique el límite del itinerario accesible.
- Deberá contar con un ancho de 1,80 m, se permiten estrechamientos puntuales de hasta 1,50 m cuando se intervienen en espacios urbanos consolidados. Con estas dimensiones se pretende garantizar que a lo largo de éste recorrido se puedan cruzar o circular en paralelo, dos usuarios de sillas de ruedas (USR).
- Los elementos de urbanización y el mobiliario urbano nunca invadirán el ámbito libre de paso de un itinerario peatonal accesible, se dispondrá preferentemente alineado junto a la banda exterior de la acera, y a una distancia mínima de 0,40 m del límite entre el bordillo y la calzada.
- En todo su desarrollo poseerá una altura libre de paso no inferior a 2,20 m.
- Los elementos sobresalientes en fachada se colocarán a una altura mínima de 2,20 m.
- Los elementos que sobresalgan de fachada más de 0,10 m por debajo de 2,20 m, deberán ser detectados a una altura mínima de 0,15 m.
- No existirán resaltes, peldaños aislados, ni tramos de escaleras. Con ello se evitarán tropiezos a las personas con dificultades de movilidad, (por ejemplo, personas que arrastran los pies al caminar).
- Su pavimentación debe ser sin resaltes y antideslizante en seco y en mojado.
- La pendiente transversal máxima será del 2%.
- La pendiente longitudinal máxima será del 6%.
- Si existe desnivel lateral  $\geq 0,55$  m, deberá contar con barandilla, las mismas tendrán una altura de 0,90 m cuando la diferencia de cota que protejan sea menor de 6,00 m y de 1,10 m en los demás casos.



- En todo su desarrollo dispondrá de un nivel mínimo de iluminación de 20 luxes, proyectada de forma homogénea, evitándose el deslumbramiento.
- Dispondrá de una correcta señalización y comunicación siguiendo las condiciones establecidas.



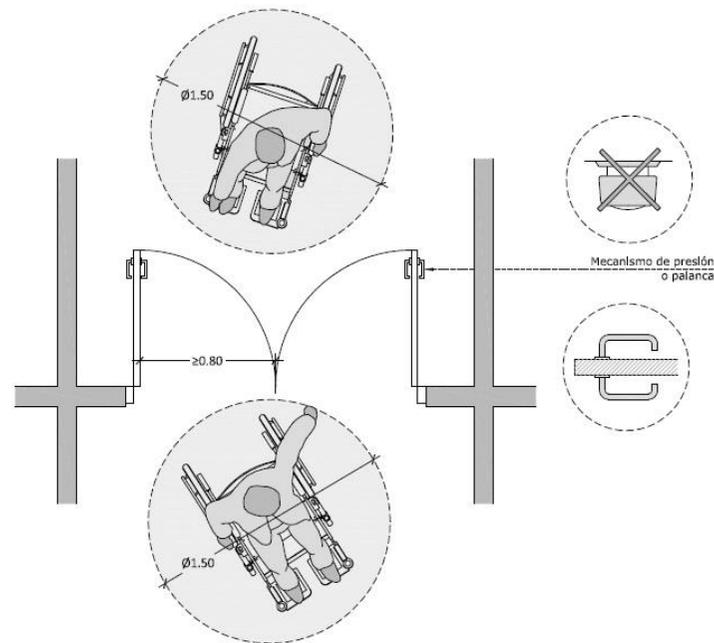
### C. Acceso – Recorrido interior accesible

La normativa vigente establece que todo espacio/establecimiento de pública concurrencia, deberá contar con un acceso accesible.

De la misma forma, todo espacio/establecimiento que esté obligado a disponer de elementos accesibles (aseos, espacio reservado, unidad alojativa, aparcamiento) deberá contar con un acceso accesible.

Por tanto, el acceso a un edificio/establecimiento se considera accesible cuando cumple con los siguientes requisitos:

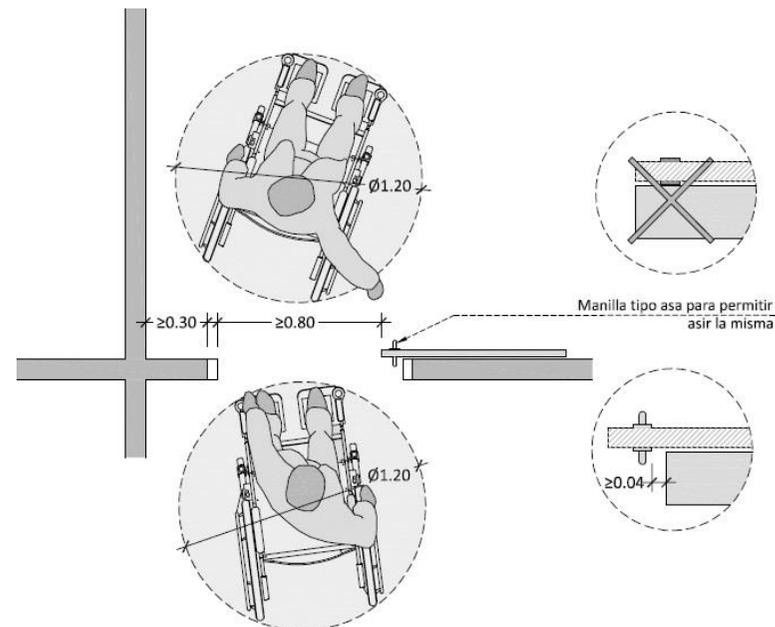
- No existe escalón en el acceso.
- El acceso desde el espacio exterior se desarrolla a nivel o mediante una rampa.
- Delante y detrás de la puerta principal existe un espacio en horizontal, y libre de obstáculos, donde se puede inscribir un círculo de 1,50 m de diámetro, esta condición se cumplirá también, en el caso de la existencia de dos puertas que conformen un vestíbulo cortavientos.
- Las puertas tendrán un ancho libre de paso mayor o igual a 0,80 m, que se podrá reducir hasta 0,78 m, en los casos en el que las puertas sólo abran 90°. Cuando se trate de puertas de doble hoja, al menos una de ellas cumplirá con este requisito.
- Si existe puerta de cristal, al igual que cualquier superficie acristalada, deberá estar señalizada. Esta señalización estará situada a una altura inferior entre 0,85 y 1,10 y superior entre 1,50 y 1,70 m; podrá realizarse con bandas de colores o cualquier sistema que permita visualizar correctamente el paramento o puerta cuando esté cerrada (línea de círculos, logos, serigrafía en general, etc). En superficies acristaladas, si la distancia entre montantes es inferior a 0,60 m la señalización no es obligatoria.
- El mecanismo de apertura de las puertas deberá ser de presión o palanca.
- Si el sistema de apertura es automático, y la puerta está dentro de un recorrido de evacuación, contará con mecanismo que, en caso de falta de energía eléctrica, las puertas se mantengan abiertas.
- Si la puerta de entrada a un establecimiento se sitúa en el lateral de un pasillo, cuyo ancho es inferior a 2,50 m, se retranqueará la puerta de forma que su apertura (siempre que abra hacia el pasillo) no disminuya el ancho de dicho pasillo.
- Si existen felpudos o moquetas deberán estar fijados firmemente al pavimento.
- Dentro de un itinerario accesible no existirán escaleras, rampas y pasillos mecánicos, puertas giratorias o barreras tipo torno. Se podrán



instalar otros dispositivos de control de paso, que garanticen un ámbito libre de paso de al menos 0,80 m, el mecanismo podrá ser abatible o automático, el sistema de apertura y/o cancelación para la apertura cumplirá con los requerimientos de máquinas expendedoras y mecanismos accesibles.

Una vez dentro del establecimiento, el recorrido por el interior se considera que es accesible cuando cumple con los siguientes requisitos:

- En todos recorridos accesibles existirá una altura libre de obstáculos de 2,20 m, los elementos adosados a la pared podrán volar hasta 15 cm. En caso de que los elementos adosados superen los 15 cm, en planta existirá algún elemento de protección, de igual proporción, que indique a las personas usuarias de bastones o con dificultades de visión, la existencia de estos elementos volados.
- Los pasillos tendrán un ancho libre mínimo de 1,20 m, permitiéndose estrechamientos puntuales hasta 1,00 m en 0,50 m. En uso residencial vivienda, se admite 1,10 m.
- El pavimento será homogéneo, no deslizante y sin resaltes, no presentará perforaciones o huecos por los que puede introducirse una esfera de 1,5 cm de diámetro.
- Estará dotado de alumbrado de emergencia en todo su recorrido.
- Las puertas tendrán un ancho libre de paso mayor o igual a 0,80 m, que se podrá reducir hasta 0,78 m, en el caso de puertas que no abran 90°.
- El mecanismo de apertura de las puertas deberá estar 0,30 m separado del rincón.
- Delante y detrás de las puertas existe un espacio libre de obstáculos donde se pueda inscribir un círculo de 1,20 m de diámetro.
- Todas las puertas de vaivén deberán ser transparentes, al menos en la altura comprendida entre 0,70 y 1,50 m.
- Delante de los ascensores o espacios en los que se prevé instalarlos, y cuando exista un pasillo, cuyo largo es superior a 10,00 m, al fondo del mismo se deberá poder inscribir un círculo de 1,50 m de diámetro. Esta medida garantiza el giro de una persona usuaria de silla de ruedas delante de los ascensores, así como realizar un cambio de sentido en los pasillos.
- Un recorrido accesible no incluye peldaños aislados o tramos de escaleras, se permitirá una pendiente máxima de un 4 %, en caso de mayor pendiente se cumplirán los requerimientos de las rampas.
- Cuando existan diferencias de nivel que no excedan de 0,55 m, y sean susceptibles de causar caídas, se facilitará su percepción mediante diferenciación visual y táctil (se colocarán bandas de pavimento tipo advertencia a 0,25 m del borde).



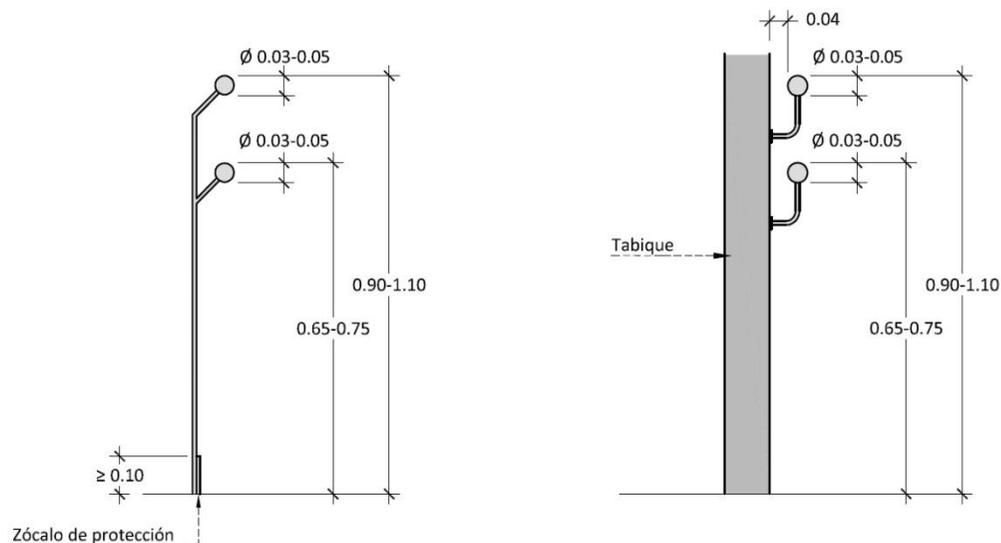


*Señalización de puerta automática de vidrio*

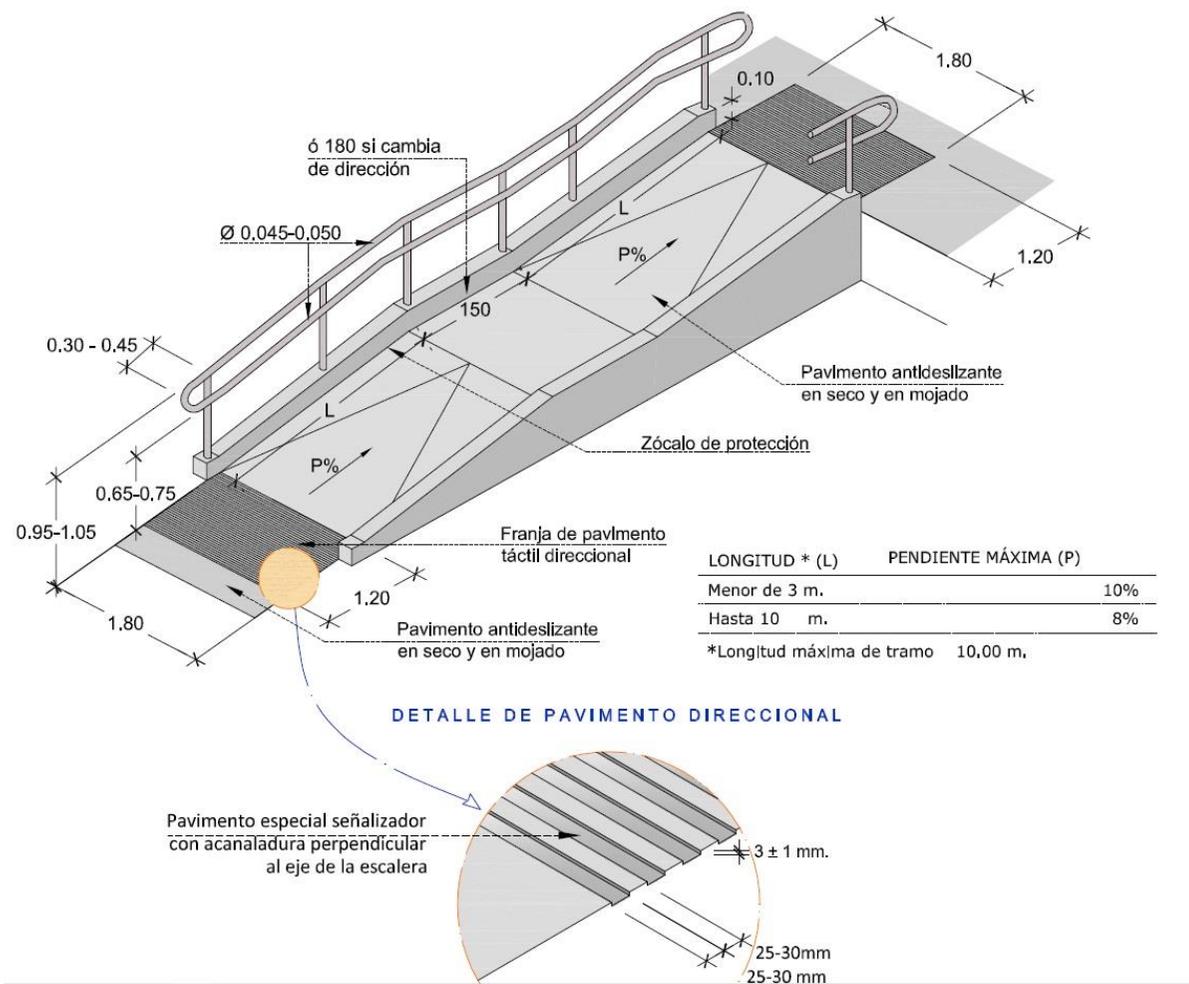
## D. Rampas

Las rampas que formen parte de un recorrido accesible, deberán cumplir con los siguientes requisitos:

- Al inicio y al final de cada tramo existirá una superficie en horizontal de 1,20 m en el sentido longitudinal. En el caso de las mesetas entre los tramos, esta distancia será de 1,50 m. (Una superficie que no exceda una pendiente del 4%, puede asimilarse como horizontal).
- Las rampas tendrán una pendiente longitudinal máxima del 10 % para una longitud menor de 3,00 m, del 8 % para longitud menor de 6,00 m y del 6% para el resto de los casos, si la pendiente es curva, se tomarán los datos en el lado más desfavorable.
- Se admite rampa curva, sólo cuando el radio que la conforma es mayor de 30,00 m.
- La pendiente transversal en ningún caso superará el 2 %.
- El ancho mínimo será de 1,20 m incluidos los pasamanos, si éstos no sobresalen más de 0,12 m del paramento vertical.
- La longitud máxima por tramo será de 9,00 m.
- Cuando existe una rampa delante, o a continuación de puertas automáticas, se puede prescindir del rellano.
- Las rampas con pendiente superior al 6 % que salven una altura mayor de 18,5 cm, dispondrán de pasamanos dobles continuos en todo el recorrido, incluso mesetas, y en ambos lados.
- Los pasamanos se colocarán a una altura entre 0,90 y 1,10 m y 0,65 y 0,75 m. El diámetro de los mismos será entre 0,03 y 0,05 m y estarán separados del paramento vertical 0,04 m.
- Los pasamanos se prolongarán en horizontal 0,30 - 0,45 m al inicio y final de la misma, cuando la longitud de la rampa exceda de 3,00 m.
- Los bordes contarán con zócalo de protección de 0,10 m de alto.
- El pavimento deberá ser antideslizante en seco y en mojado. En zona interiores secas, el pavimento será de Clase 2, y en zonas húmedas interiores y en exteriores, será de Clase 3.
- La normativa vigente no obliga a colocar pavimento especial señalizador al inicio y al final de las rampas, no obstante, y siguiendo el mismo criterio que en otros cambios de nivel como escaleras, recomendamos que los rellanos inicial, final, o intermedios de las rampas



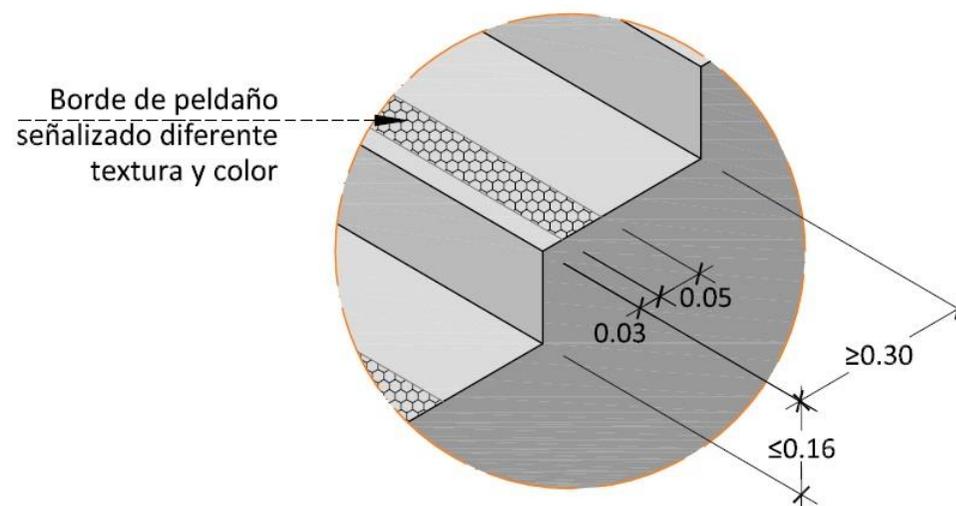
se ejecuten con pavimento señalizador visual y táctil.



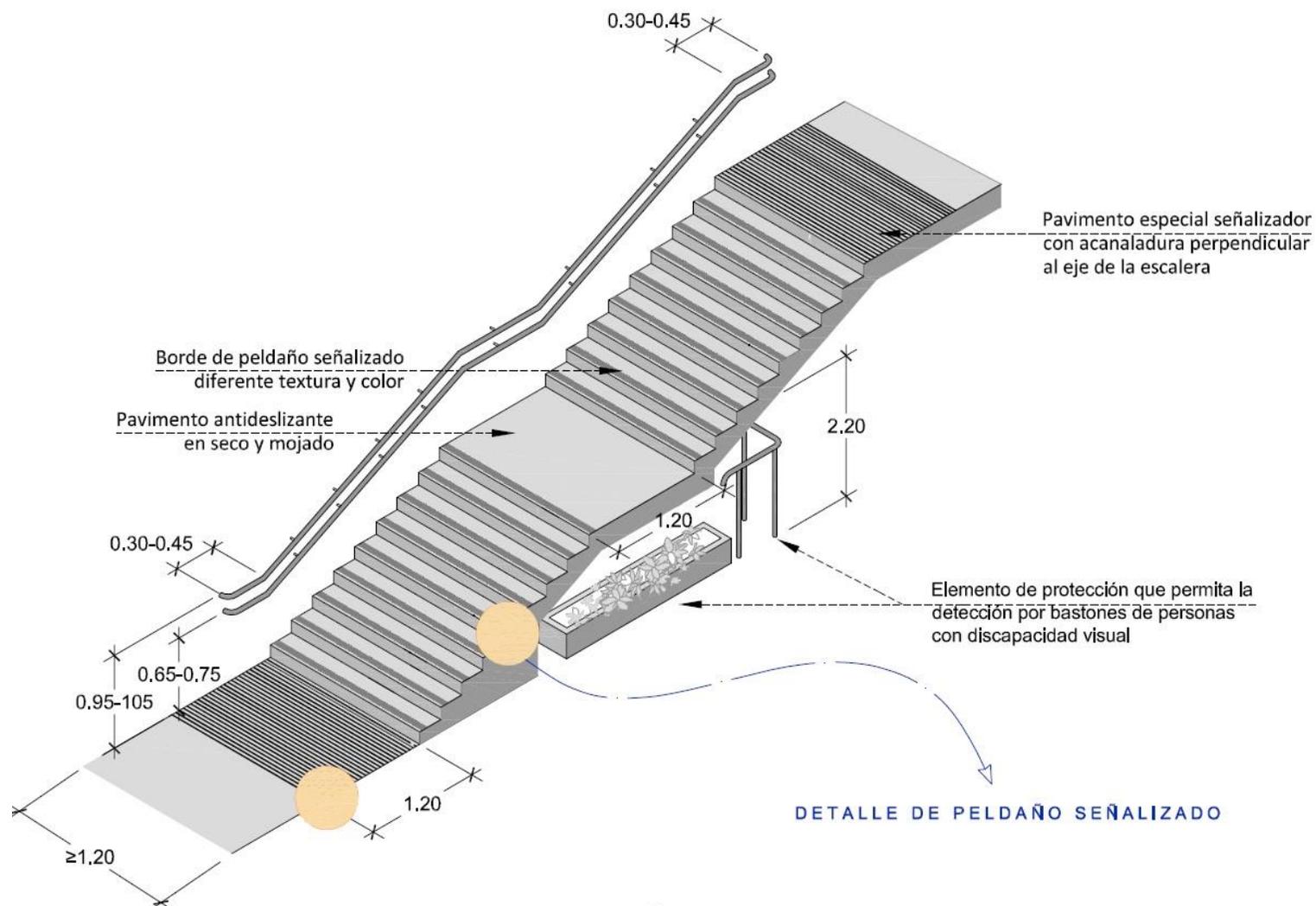
## E. Escaleras

Aunque las escaleras, no forman parte de un recorrido accesible, éstas pueden servir de alternativa a una rampa y deberán situarse próximas a ellas, para que sean utilizadas en condiciones de seguridad, deberán cumplir con los siguientes requisitos:

- Cada tramo tendrá entre 3 y 12 peldaños. Directriz preferiblemente recta.
- Ancho mínimo de 1,20 m y 1,20 m de profundidad en los rellanos.
- Peldaños de huella mínima de 30 cm y contrahuella máxima de 16 cm. Dentro de una misma escalera, todos los peldaños han de ser iguales. Se cumplirá la relación  $54 \text{ cm} \leq 2CH + H \leq 70 \text{ cm}$ .
- No se admite sin pieza de contrahuella, discontinuidad en la huella, o bocel, pues suponen un tropiezo a las personas con dificultades de movilidad. El ángulo formado por la huella y la contrahuella estará entre  $75^\circ$  y  $90^\circ$ .
- Cada escalón se señalará en toda su longitud con una banda de 5 cm enrasada, a 3 cm del borde, contrastada en textura y color con el resto del pavimento, a fin de permitir Visualizar cada peldaño a las personas con dificultades de visión.
- Contarán con pasamanos dobles en ambos laterales, estos pasamanos se prolongarán 0,30 m al inicio y al final de la escalera, siempre que ello no suponga un obstáculo para la circulación, (p. ej. si al final del tramo existe un cambio de dirección).
- Si el ancho es superior a 4,00 m contará con pasamanos doble central.
- El pasamanos superior se colocará a una altura entre 0,95 y 1,05 m, y el inferior entre 0,65 y 0,75 m medido desde la línea inclinada que conforman los vértices de los peldaños.
- Las barandillas no serán escalables, no existirán puntos de apoyo entre los 0,20 y los 0,70 m de alto, los espacios libres entre elementos verticales no superarán los 10 cm.
- La sección de los pasamanos tendrán diseño ergonómico, con ancho entre 4,5 y 5 cm de diámetro, se podrá deslizar la mano de forma continua en toda su longitud y estarán separados del paramento vertical al menos 4 cm.
- Al inicio y al final de la escalera deberá existir pavimento especial señalizador tipo direccional, con acanaladura perpendicular al eje de la escalera de 1,20 m de profundidad



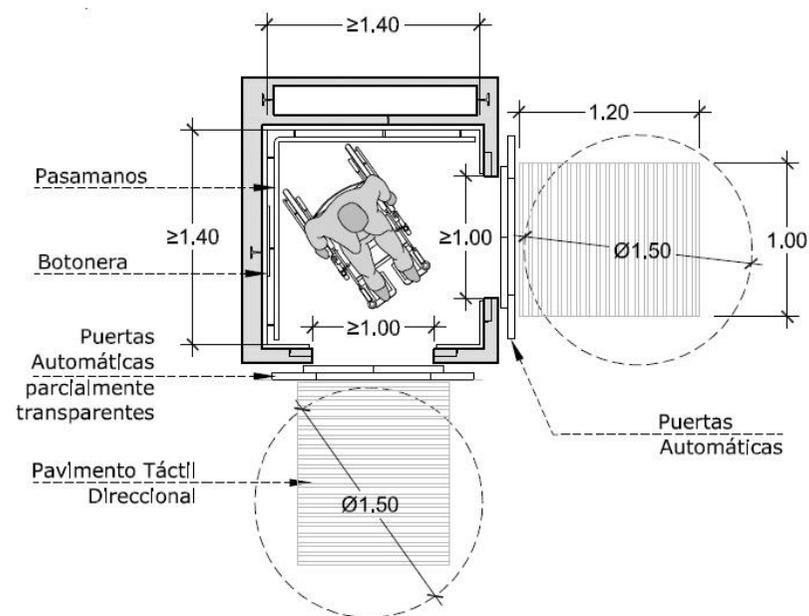
- No se admiten escalones compensados.



## F. Ascensores

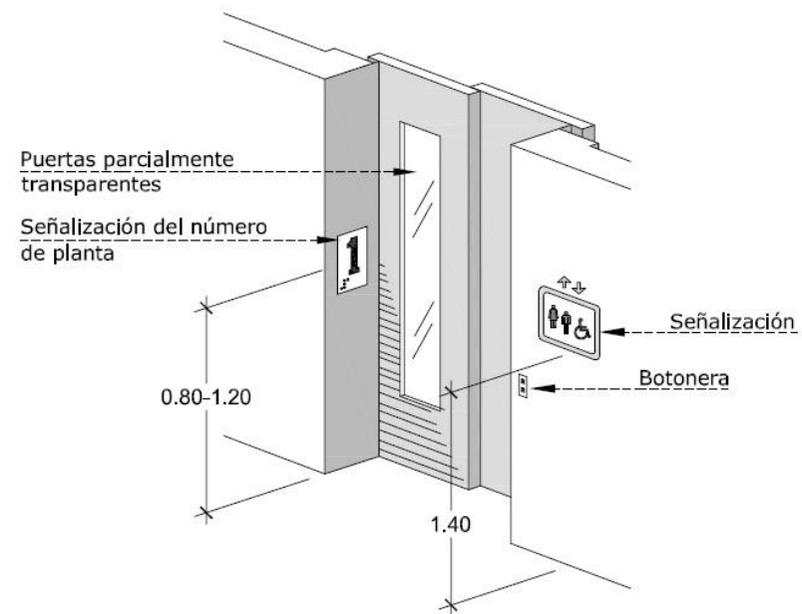
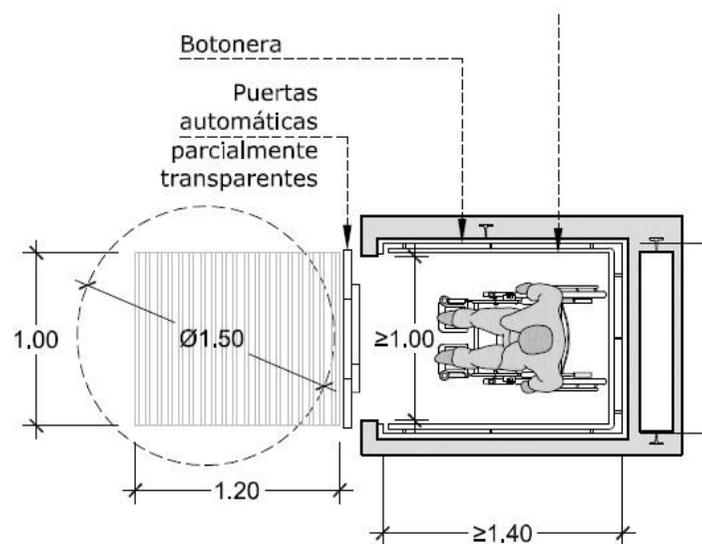
Los ascensores vinculados a un itinerario peatonal accesible deberán garantizar su utilización no discriminatoria por parte de todas las personas, por tanto para que un ascensor sea accesible, deberá cumplir:

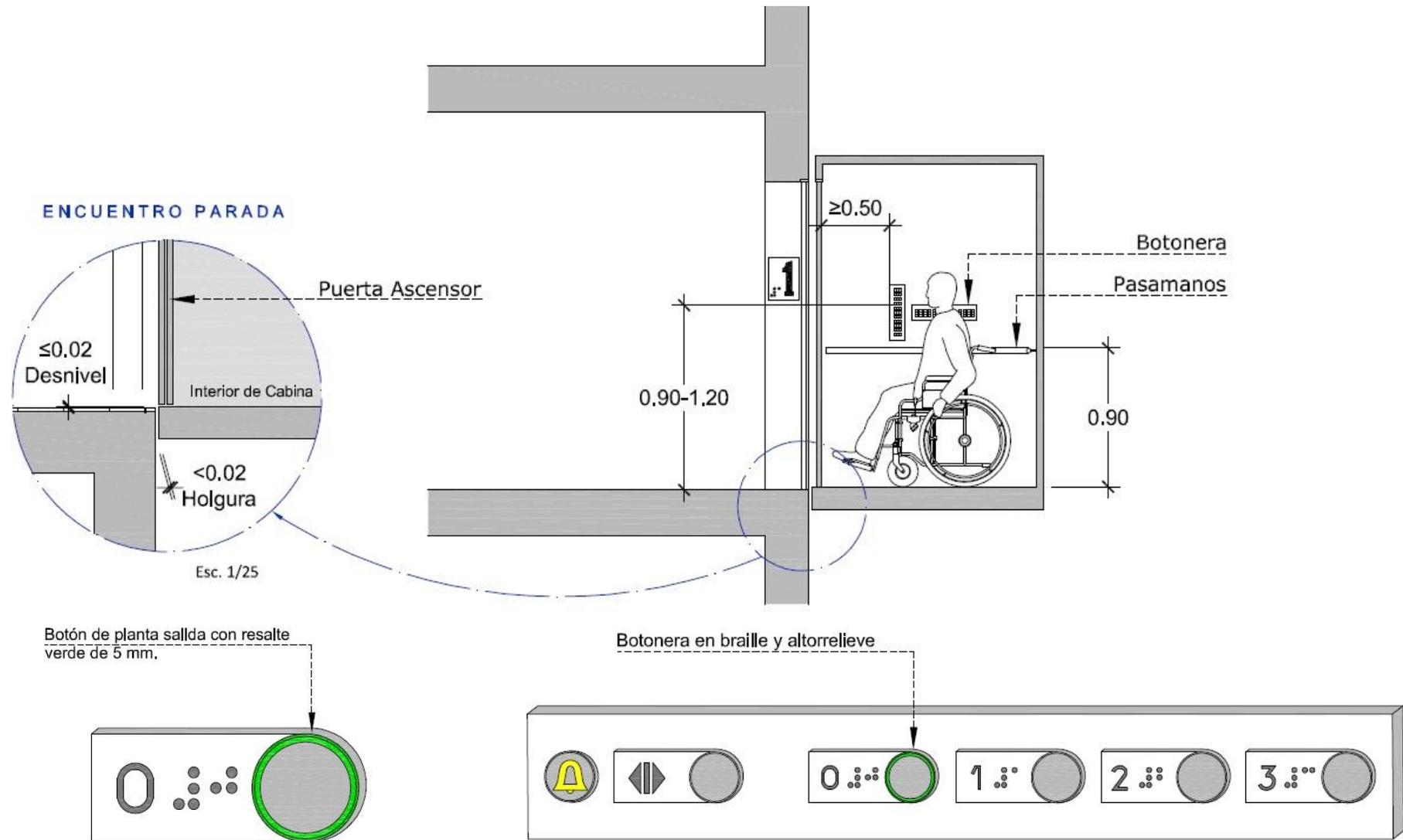
- Entre el suelo de la cabina y el pavimento exterior no podrá existir un espacio superior a 35 mm de anchura.
- Las dimensiones mínimas en el interior de la cabina se calcularán según el número y posición de las puertas de que disponga:
  - Cabinas de una puerta: 1,10 × 1,40 m.
  - Cabinas de dos puertas enfrentadas: 1,10 × 1,40 m.
  - Cabinas de dos puertas en ángulo: 1,40 × 1,40 m.
- Las puertas serán de apertura automática y parcialmente transparentes, de manera que permitan el contacto visual con el exterior. Dejarán un ancho de paso libre mínimo de 1,00 m y contarán con un sensor de cierre en toda la altura del lateral.
- Se colocarán pasamanos en las paredes de la cabina donde no existan puertas.
- La zona de asimiento de los pasamanos deberá tener una sección transversal de dimensiones entre 30 y 45 mm, sin cantos vivos. El espacio libre entre la pared y la zona a asir debe ser de 35 mm, como mínimo. La altura del borde superior de la zona a asir debe estar comprendida entre  $900 \pm 25$  mm medidos desde el suelo de la cabina.
- La botonera exterior e interior del ascensor se situará entre 0,70 m y 1,20 m de altura. En el exterior, deberá colocarse en las jambas el número de la planta en braille, y en el interior, los botones de mando estarán dotados de números en braille. En ambos casos estarán acompañados por caracteres arábigos en relieve y con contraste cromático respecto al fondo. El botón correspondiente al número 5 dispondrá de señalización táctil diferenciada.
- La cabina contará con un indicador sonoro y visual de parada y de información de número de planta. También dispondrá de bucle de inducción magnética.
- En el exterior de la cabina y colindante a las puertas deberá existir un espacio donde pueda inscribirse un círculo de 1,50 m de diámetro mínimo libre de obstáculos, que no invada el itinerario peatonal accesible.
- En el exterior de la cabina se dispondrán franjas de pavimento táctil indicador direccional acanalado, colocadas en sentido transversal a la marcha, frente a la puerta del ascensor. En todos los niveles, el ancho de las franjas coincidirá con el de la puerta del ascensor y



tendrán 1,20 m de fondo.

- Cumplirán con los requisitos esenciales de seguridad y salud relativos al diseño y fabricación de los ascensores y de los componentes de seguridad.
- Se recomienda la instalación de cámara de seguridad, así como de un dispositivo de comunicación visual y sonora que garantice la comunicación, en caso de emergencia, las personas con dificultades de comunicación, ej. las personas sordas. Es decir, mediante la
- instalación de una pantalla de comunicación audiovisual, garantizar que las personas se puedan comunicar en caso de emergencia, a través lengua de signos, diferentes idiomas, etc.)





### G. Aseos de Uso Público

Siempre que sea exigible la existencia de aseos, existirá, al menos 1 aseo accesible por cada 10 unidades o fracción, pudiendo ser de uso compartido por ambos sexos.

Puede existir una cabina accesible en cada uno de los núcleos de aseo femenino y masculino, pero también un aseo accesible unisex, polivalente, con entrada independiente, aneja al resto de aseos. Este tipo de aseo, de uso polivalente permitirá la ayuda por una persona de diferente sexo, así como su uso por adultos con cochecitos de bebés, y por menores que necesiten acompañamiento.

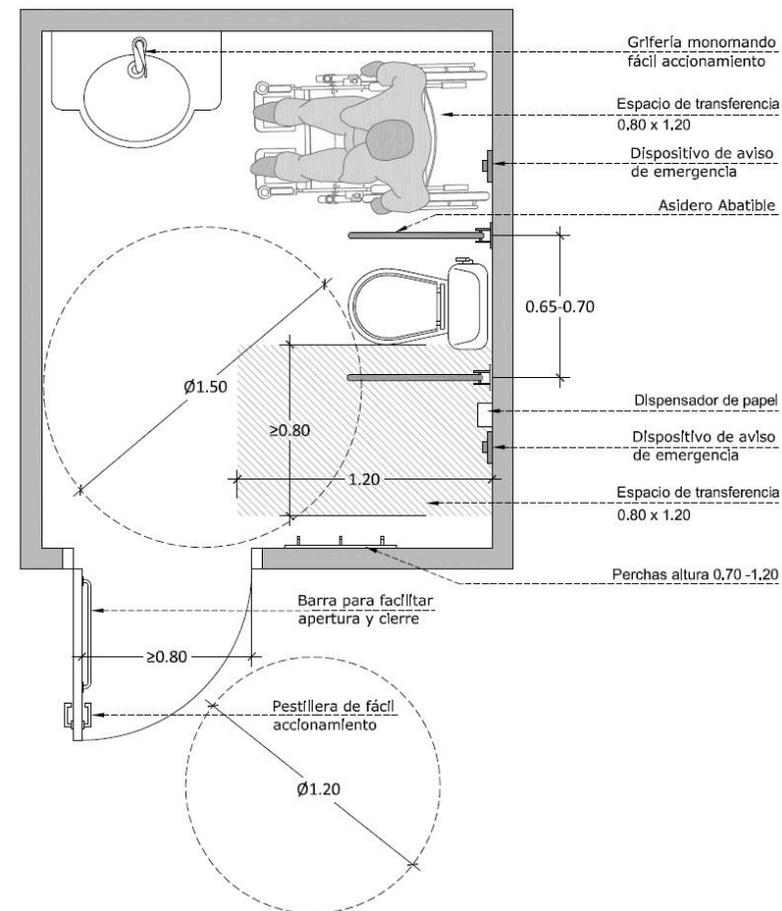
Los aseos accesibles estarán siempre abiertos y señalizados con el Símbolo Internacional de Accesibilidad (SIA).

#### En el exterior:

- La puerta de acceso a los núcleos de aseo deberá tener un ámbito de paso mínimo de 0,80 m.
- Delante y detrás de la puerta de acceso al núcleo de aseos, se podrá inscribir un círculo de 1,20 m de diámetro, sin contar el espacio barrido por la puerta.
- El mecanismo de apertura de la puerta estará separado de cualquier elemento transversal a la puerta, al menos 30 cm, con el objeto de garantizar el acercamiento de usuarios de sillas de ruedas hasta el mecanismo de apertura.

#### Cabina de aseo:

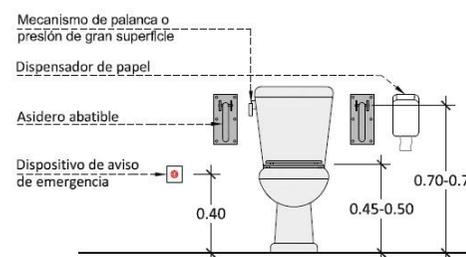
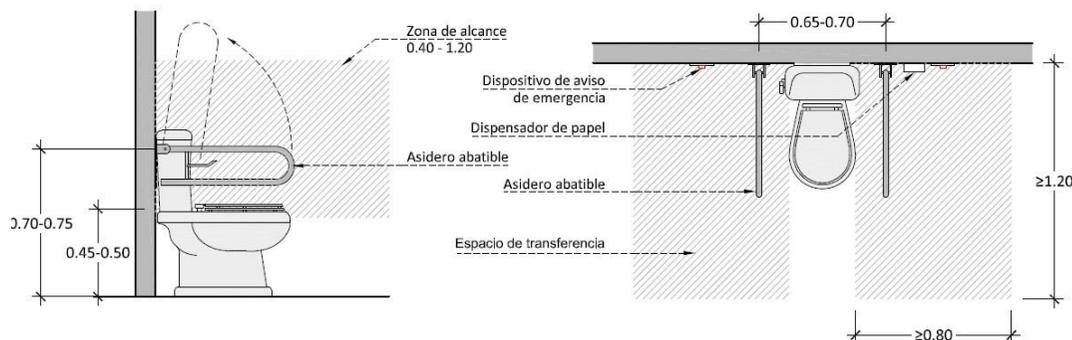
- Delante de la puerta de acceso a la cabina de aseo accesible, se podrá inscribir un círculo de 1,20 m de diámetro, sin contar el espacio barrido por la puerta.
- La puerta de la cabina tendrá un ámbito de paso mínimo de 0,80 m y abrirá hacia afuera o será de corredera por motivos de seguridad, favoreciendo el auxilio del usuario en el caso de que caiga en su interior.
- El sistema de apertura de la puerta será de presión o palanca.
- El cerrojo o pestillo será de gran superficie y fácilmente manipulable con la palma de la mano.



- Por el interior de la puerta, existirá una barra en horizontal de, al menos, 0,40 m de longitud, colocada a una altura entre 0,80 y 1,00 m.
- En el interior del aseo se podrá inscribir un círculo de 1,50 m de diámetro.
- El pavimento será antideslizante en seco y mojado. Según el DB SUA, será de Clase 2.
- En el interior de la cabina de aseo accesible deberá existir necesariamente lavabo e inodoro.

**Inodoro:**

- A ambos lados del inodoro existirá un espacio libre de obstáculos de 0,80 x 1,20 m que permitirá la ubicación de un usuario de silla de ruedas para realizar la transferencia hacia el aparato sanitario, se colocarán dos barras de ayuda abatibles, instaladas a una altura entre 0,70-0,75 m, separadas entre sí entre 0,65 y 0,70 m.
- El borde superior del inodoro estará entre 0,45-0,50 m de altura para equipararse con la altura del asiento de una silla de ruedas y facilitar la transferencia.
- La cisterna será de tanque bajo y el mecanismo de descarga de pulsador de gran superficie.



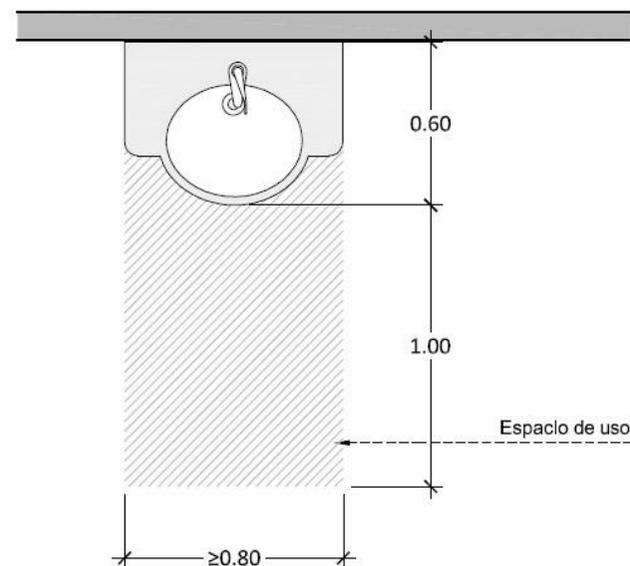
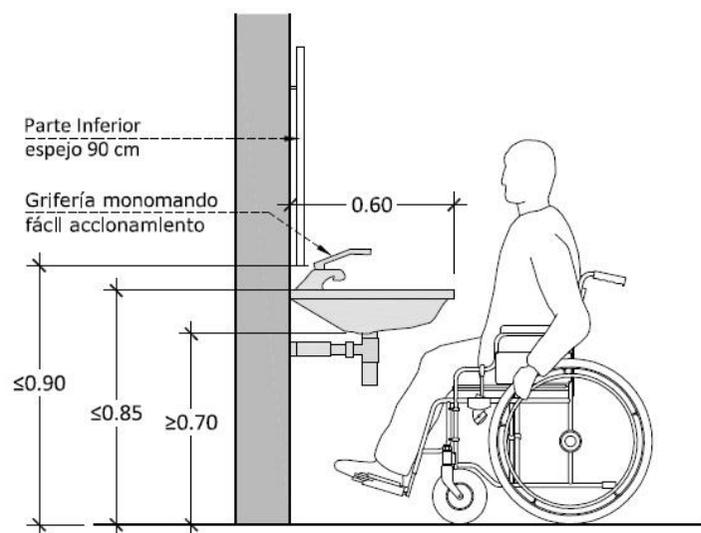
**Lavabo:**

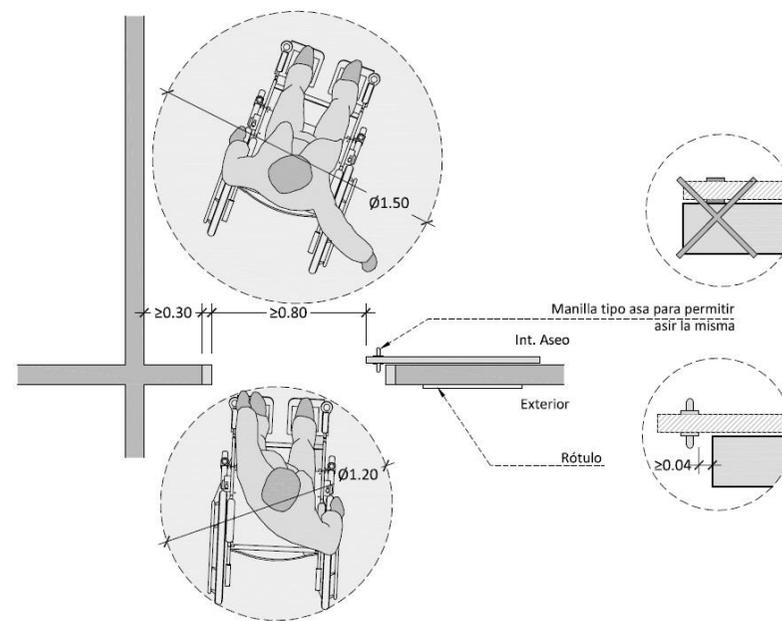
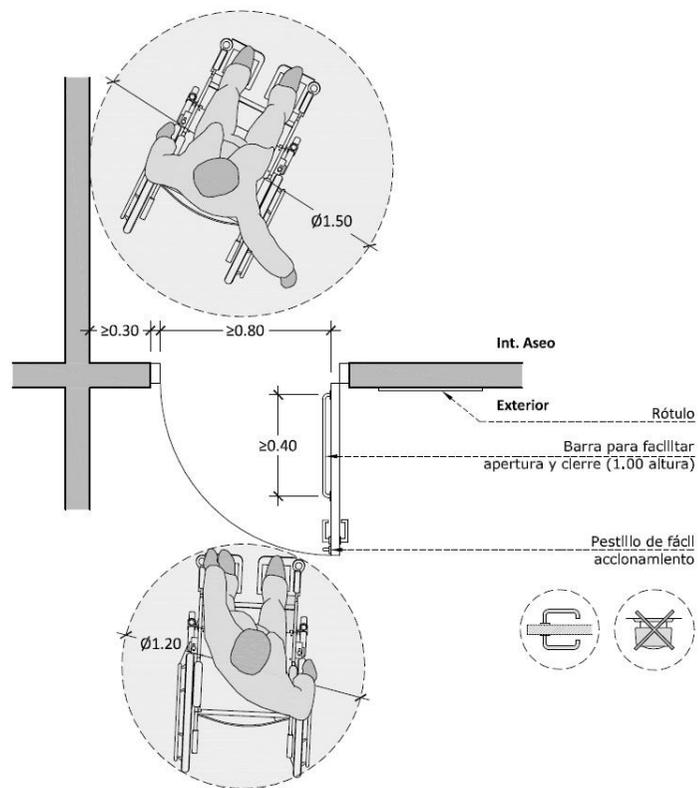
- El lavabo no tendrá pedestal para facilitar el acercamiento de un usuario de silla de ruedas, tendrá un fondo mínimo de 0,60 m, altura superior de  $\leq 0,85$  m y una altura libre bajo el mismo de 0,70 m.
- El borde inferior del espejo estará colocado a 0,90 m del suelo, permitirá la visión a todas las personas, tanto desde la posición sentado como de pie.
- La grifería será automática, con detección de presencia, o en su defecto será manual monomando con palanca alargada.
- Se dispondrá una jabonera fácilmente accionable con la palma de la mano y a una altura de 1,00 m cerca del lavabo.
- Se deberá instalar secamanos o dispensador de servilletas de mano, colocado igualmente cerca del lavabo, para facilitar esta acción por usuarios con dificultades de manipulación.
- No se colocarán papeleras de pedal, podrán ser de tapa basculante, con apertura por sensor o pulsador, o simplemente sin tapa.

**Instalaciones:**

- El control de la iluminación estará en el interior y no será de temporizador. Los accesorios (perchas) se colocarán a una altura entre 0,70 y 1,20 m.

Los aseos accesibles dispondrán de un dispositivo de emergencia, intercomunicador, que transmita una llamada a la recepción o seguridad. Este sistema permitirá la llamada y puesta en conocimiento en el exterior de una situación de peligro o emergencia que se esté produciendo en el interior de la cabina. Desde dentro de la cabina se podrá saber, mediante sistemas de feedback lumínico-acústicos, que este sistema de aviso ha entrado en funcionamiento y que en el exterior ya se conoce esta situación de emergencia. Los interruptores se situarán entre 0,40 y 1,20 m, preferiblemente a 0,40 m, con el objeto de poder pulsar en caso de haberse producido una caída.

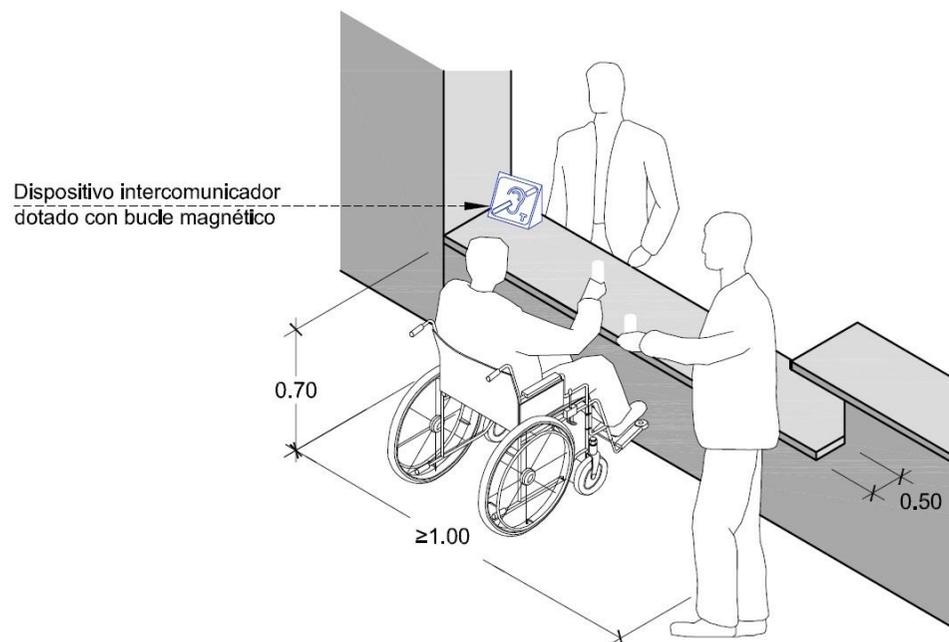




## H. Puntos de atención al Cliente

Los puntos de atención al público como ventanillas, taquillas de venta al público, mostradores de información, barras de bares y cafetería, cajas de supermercados, etc. Deberán cumplir con las siguientes condiciones:

- Deberán estar comunicados a través de un itinerario accesible con el acceso al edificio.
- El plano de trabajo tiene 0,80 m de ancho, situado a una altura de 0,85 m como máximo y tiene un espacio libre inferior de 0,70 x 0,80 x 0,50 (alto x ancho x profundidad).
- Si en las barras de bares y cafetería se atiende al público, que se ofrezca el servicio en las mesas, no exime el cumplimiento de la norma.
- En las cajas de supermercados, deberá existir una de cada modalidad (atendidas por personal y de uso autónomo por los clientes), que tenga un ámbito de paso mayor o igual a 1,20 m y tanto antes como después de dichas cajas se podrá inscribir un círculo de 1,50 m de diámetro
- Si dispone de dispositivo de intercomunicación, éste estará dotado con bucle de inducción magnético o similar.

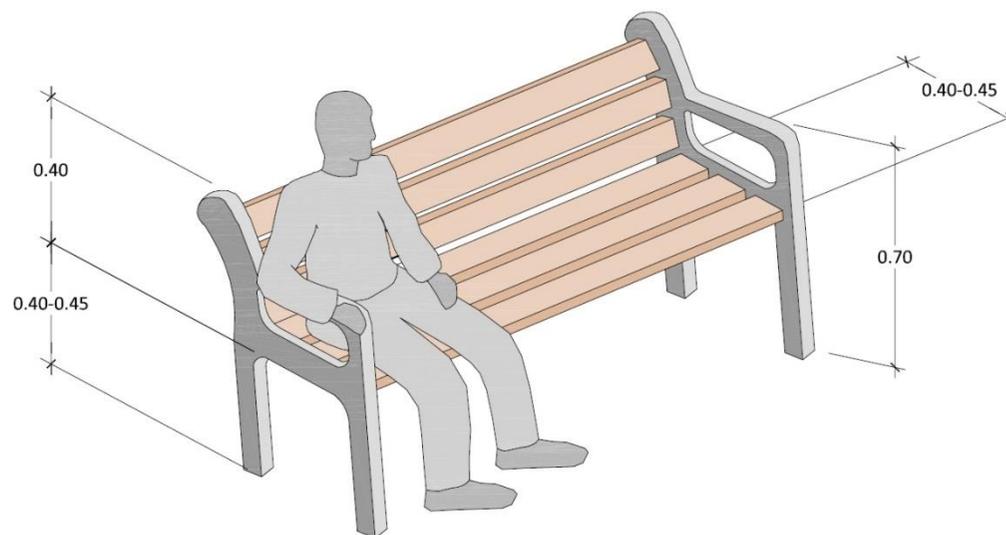


## I. Mobiliario. Bancos, Apoyos Isquiáticos, Papeleras y Bolardos

Los elementos de mobiliario urbano de uso público se diseñarán y ubicarán para que puedan ser utilizados de forma autónoma y segura por todas las personas.

Su ubicación y diseño responderá a las siguientes características:

- Su instalación, de forma fija o eventual, en las áreas de uso peatonal no invadirá el itinerario peatonal accesible. Se dispondrán preferentemente alineados junto a la banda exterior de la acera, y a una distancia mínima de 0,40 m del límite entre el bordillo y la calzada.
- El diseño de los elementos de mobiliario urbano deberá asegurar su detección a una altura mínima de 0,15 m medidos desde el nivel del suelo. Los elementos no presentarán salientes de más de 10 cm y se asegurará la inexistencia de cantos vivos en cualquiera de las piezas que los conforman.



### **Bancos.**

Tendrán diseño ergonómico, la profundidad del asiento será entre 0,40 y 0,45 m, altura entre 0,40 y 0,45 m, respaldo de 0,40 m como mínimo, apoyabrazos en ambos laterales.

En el frente de los bancos se garantizará un espacio libre de 0,60 m que no invada el recorrido accesible, con el objeto de que una persona sentada no dificulte la circulación de las demás, asimismo se deberá disponer de un espacio en uno de los laterales donde se pueda inscribir un círculo de 1,50 m de diámetro a fin de garantizar la estancia de un USR sin invadir el recorrido.☒

### **Apoyo Isquiático.**

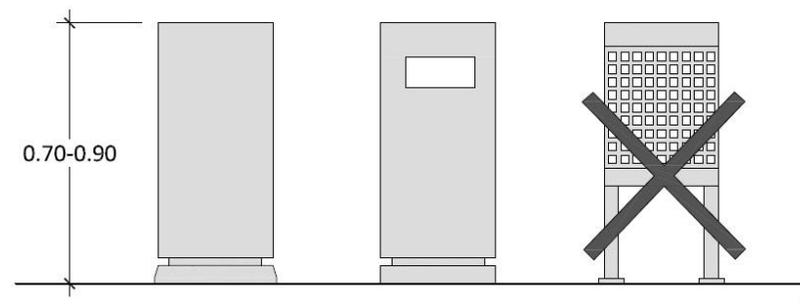
Estos elementos tienen la función de permitir a las personas apoyarse en él y descansar períodos cortos de tiempo, son muy útiles a las personas con dificultades para sentarse y ponerse de pie, ej. las personas mayores y afectadas de polio.

Se recomienda su instalación en áreas de descanso dentro de parques, senderos o recorridos, con una distancia entre ellos, no mayor de 50 m, siempre vinculados a otras unidades de bancos.

### **Papeleras.**

La altura de la boca de las papeleras estará situada entre 0,70 y 0,90 m, deberán tener un color contrastado con el entorno que permita su fácil identificación.

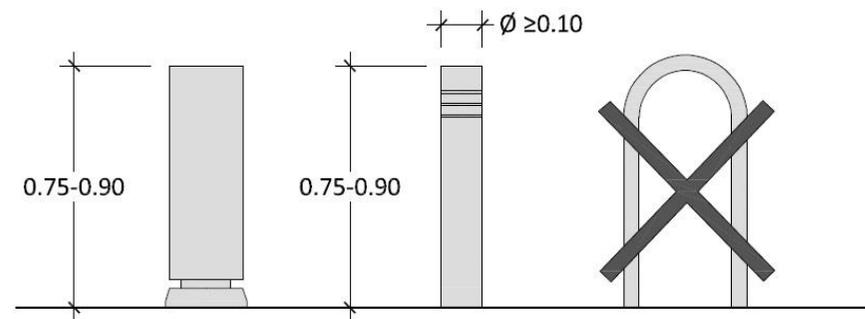
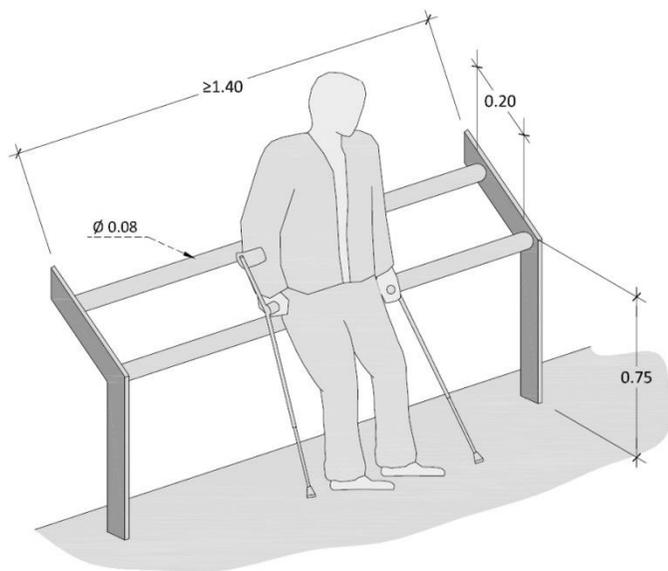
Deberán contar con el mismo perímetro en base y coronación, aun cuando estén empotradas o sean de pedestal.



**Bolardos.**

Los bolardos tendrán una altura entre 0,75 y 0,90 m, un diámetro mínimo de 10 cm, redondeados y sin aristas, color contrastado con el pavimento, al menos en la parte superior.

Se ubicarán de forma alineada, no invadiendo ni reduciendo el itinerario peatonal accesible.



## J. Andenes

El Real Decreto 1544/2007, de 23 de Noviembre, por el que se regulan las condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los modos de transporte para personas con discapacidad, establece que los andenes deben disponer de una banda de pavimento táctil indicador de botones de color amarillo, que advierta a las personas con discapacidad visual el límite entre el espacio peatonal y la zona vehicular de espera de las guaguas.

Por tanto en la zona de andenes se deberá colocar una **franja de pavimento táctil abotonado de color amarillo**, bordeando las diferentes zonas de espera de las guaguas.

Así mismo, desde la puerta de salida de las Estaciones a la zona de los andenes se debe instalar una **franja de pavimento táctil acanalado de 0,40 m** de ancho para guiar a las personas con discapacidad visual hasta cada una de las paradas, que se señalará con un pavimento táctil de botones.

En los andenes las condiciones básicas que especifica el **Real Decreto 1544/2007**, de 23 de Noviembre, son:

**Intercomunicación.** La intercomunicación del edificio principal hasta cada una de las dársenas y andenes se realizará a través de itinerarios accesibles.

**Pavimento.** El pavimento de las superficies pisables de los andenes será de un acabado superficial antideslizante, en mojado. Se emplearán franjas de pavimento especial, de acabado táctil-visual, para ayuda de las personas con discapacidad intelectual.

**Asientos y apoyos isquiáticos.** Se han de disponer asientos y, especialmente indicados para este lugar, apoyos isquiáticos en número y lugar adecuados. Su diseño será el normado específicamente al respecto.

**Alumbrado:** Toda la superficie pisable de estos ámbitos tendrá un nivel de iluminación de al menos 100 luxes, y en el borde de los andenes, en el lugar de embarque y desembarque de los autocares, será al menos de 150 luxes y con luminarias de al menos 6.000.<sup>º</sup> K de temperatura de color.

**Señalización e información:** Se dispondrá de los elementos normalizados expresamente para auxiliar al máximo a las personas con discapacidad visual o auditiva en la señalización de horarios, salidas y llegadas por andenes y dársenas, incidencias, situaciones de emergencia, etc.



## K. Material Móvil

El material móvil cumplirá las condiciones básicas que establezca la normativa de la Unión Europea en la materia así como las correspondientes disposiciones de transposición y complementarias.

Condiciones básicas de accesibilidad en las líneas regulares de transporte interurbano en autobús:

- Todos los servicios de transporte público regular permanente de viajeros de uso general interurbanos deberán reunir, en todas sus expediciones, las siguientes condiciones de accesibilidad:
  - Posibilidad de adquisición electrónica de billetes por Internet en las líneas que tengan 10 ó más vehículos adscritos.
  - Reserva de plazas para personas con discapacidad cercanas a los accesos al vehículo.
  - El piso del vehículo no podrá ser deslizante.
  - Habrá barras, asideros u otros elementos destinados a facilitar desde el exterior las operaciones de acceso y abandono del vehículo. Estarán fuertemente contrastados con el resto del vehículo.
  - Los bordes de los escalones u otros obstáculos que pueda haber deberán estar adecuadamente señalizados.
  - Acceso gratuito a perros-guía o de asistencia identificados de acuerdo con la normativa aplicable que acompañen a invidentes o personas con otra discapacidad.
  - Señalización interior de los elementos de acceso y abandono del vehículo.
  - En el caso de proyección audiovisual durante el itinerario, ésta se proporcionará subtitulada.
  - Las órtesis y los dispositivos que pueda precisar un viajero con discapacidad se transportarán gratuitamente en bodega.
- Los servicios cuyo itinerario exceda de una comunidad autónoma, además de los requisitos previstos en el apartado anterior, deberán cumplir en todas sus expediciones los siguientes:
  - Accesibilidad para personas que viajen en su propia silla de ruedas así como los medios necesarios para el acceso al vehículo del viajero en la silla.
  - Información sonora y en texto en el interior de los vehículos cuando sea necesario informar a los viajeros.



- Reserva de espacio gratuito para los utensilios, ayudas, aparatos o mecanismos que constituyan una ayuda técnica de las personas con discapacidad.
- En los servicios cuyo itinerario discorra íntegramente dentro de una comunidad autónoma o en las ciudades de Ceuta y Melilla y dispongan de 10 o más vehículos adscritos, el 10% de estos, como mínimo deberá cumplir los requisitos establecidos en el apartado 2.
- En los pliegos de condiciones de todos los concursos para la adjudicación de servicios regulares interurbanos de transporte de viajeros por carretera se harán constar, como mínimo, las condiciones exigidas en este anexo para facilitar el uso de los vehículos a las personas con discapacidad.

## L. Señalética y Señalización

En grandes Estaciones ( $\geq 1.000.000$  viajeros/año y las de capital de provincia) se deberá tener en cuenta lo siguiente:

- Se debe proporcionar de manera visual y acústica la información básica para los viajeros. Se considerarán informaciones básicas las variaciones de última hora, incidencias o situaciones de emergencia.
- **La información hablada** será coherente con la información visual que se proporcione.
- **La información visual** será legible en todas las condiciones de iluminación general, contrastará con el fondo sobre el que está presentada y será coherente y simultánea con la información hablada que se proporcione.

Los elementos de información (carteles, paneles, monitores, etc.) se han de colocar en lugares que permitan a sus lectores aproximarse o alejarse de ellos lo que les exija su discapacidad visual o física. Estarán iluminados directamente, procurando que no se produzcan reflejos sobre ellos, con colores contrastados entre fondo y texto. Los anuncios no se mezclaran con los sistemas de información y orientación generales.

La información tacto-visual se dará a las personas con discapacidad visual o intelectual.

La señalización, los símbolos y los pictogramas se utilizarán de modo coherente a lo largo de todo el recorrido.

- Toda información emitida por megafonía en los andenes se dará simultáneamente en paneles o monitores accesibles. Se instalará un bucle de inducción magnética conectado con la megafonía, al menos en la zona del andén más utilizada.



- **Las pantallas de información dinámica** se dimensionarán para mostrar nombres y palabras completas, admitiéndose abreviaturas de fácil comprensión. Cada nombre de estación, o palabra de mensaje, se mostrará durante un mínimo de 2 segundos. Si se utiliza un sistema de información en movimiento (horizontal o vertical), la velocidad de desplazamiento no será mayor de 6 caracteres por segundo.

En cuanto a los pictogramas, no existirán más de 3 pictogramas junto a una única flecha de dirección.

En caso de que existieran dotaciones para personas discapacitadas de algún tipo no especificado se incluirá un signo conforme a la simbología internacional para la «dotación para personas con discapacidad» acompañado del símbolo específico.

Además, se incluirá el signo mencionado junto a la información direccional para recorridos y servicios accesibles para personas en silla de ruedas, señalización de la zona de embarque para viajeros en silla de ruedas, si existe información de la configuración de las guaguas en el andén, y señalización de la zona donde estén instalados bucles de inducción.

Se señalará el lugar donde se ubique un teléfono de texto para emergencias.

También será necesario incluir el pictograma que aluda a la existencia, en su caso, del servicio de intérprete de lengua de signos, en el lugar donde se ubique.



**Si se trata de Estaciones pequeñas se deberá tener en cuenta al menos, lo siguiente:**

**Señalización y comunicación sensorial.**

- Todos los sistemas de señalización y comunicación que contengan elementos visuales, sonoros o táctiles en espacios públicos urbanizados deberán incorporar criterio de diseño para garantizar la información y comunicación a todas las personas.
- En todo itinerario peatonal accesible las personas deberán orientarse de manera eficaz en todo el recorrido y poder localizar los distintos espacios y equipamientos de interés. La información deberá ser comunicada a través de señales, rótulos e indicadores distribuidos en el área peatonal, instalados y diseñados para garantizar la fácil lectura.

**Señalización e información visual.**

Los rótulos, carteles y plafones informativos se diseñarán según las normas técnicas siguientes:

- El tamaño de la letra y el contraste entre el fondo y la figura se acogerán a:
  - Toda la información se dispondrá en paneles tanto visuales como táctiles para que puedan ser leídos por invidentes.
  - Las fuentes serán tipo Sans Serif.
  - El rótulo deberá contrastar cromáticamente. Los caracteres o pictogramas deberán contrastar con el fondo. El color de base será liso y el material no producirá reflejos.
  - El tamaño de las fuentes estará acorde con la distancia mínima a que debe leerse.

Distancia (m)	Tamaño mínimo (cm)	Tamaño recomendable
≥ 5,00	7,0	14,00
4,00	5,6	11,00
3,00	4,2	8,4
2,00	2,8	5,6
1,00	1,4	2,8
0,50	0,7	1,4

- Las luminarias se colocarán uniformemente y en línea. Se resaltarán puntos de interés utilizando luces directas sobre ellos, sin producir reflejos ni deslumbramientos, para facilitar su localización.
- Todo elemento vertical transparente será señalado con dos bandas horizontales opacas, de color vivo y contrastado, abarcando toda la anchura, de entre 5 y 10 cm. y estarán colocadas de forma que la primera este entre 0,85 y 1,10 m. y la segunda entre 1,50 y 1,70 m. desde el nivel del suelo. Cumplirán con la norma UNE 41500 IN. Se podrá obviar cuando los elementos informativos garanticen su detención a todo lo largo.
- La información de forma sonora en zonas de gran concurrencia de público, estará disponible también de forma escrita por medio de paneles u otros sistemas visuales.
- Todos los puntos de cruce incluirán información de nombres de calles, numeración de cada parcela o portal, ubicado en sitio visible. El diseño será uniforme en cada municipio o población.
- Las salidas de emergencia de establecimientos de pública concurrencia cumplirán lo siguiente:
  - Dispondrá de señalización acústica y visual, conectado al sistema general de emergencia del establecimiento al que pertenezca.
  - Los establecimientos con vehículos de emergencia en su interior (bomberos, hospitales...) dispondrán de un sistema conectado a los semáforos que emita señales luminosas y acústicas que avisen de la situación de alerta.

### M. Bar - Cafetería

Los establecimientos que dispongan de cafetería deben tener en cuenta lo siguiente, en materia de accesibilidad:

- La barra del bar debe disponer de un plano de trabajo de 0,80m de ancho, situado a una altura de 0,85 m como máximo y tener un espacio libre inferior de 0,70 x 0,80 x 0,50 m (alto x ancho x profundidad).
- La normativa vigente en materia de accesibilidad especifica que si en la barra de bares y cafetería se atiende al público, que se ofrezca el servicio en las mesas no exime el cumplimiento de la norma.
- Se garantizará el acceso al establecimiento a las personas con deficiencia visual acompañadas de perros-guía.
- La entrada principal debe realizar se a nivel, sin resaltes ni escalones. Si no es así, se deberá resolver el acceso mediante una rampa según las especificaciones de la normativa vigente en materia de accesibilidad.
- Los espacios comunes deben ser espacios diáfanos y ordenados, sin obstáculos que impidan o dificulten el contacto visual.
- Se cuidarán las demás condiciones acústicas del local, esmerándose especialmente en eliminar posibles fuentes de reverberación del sonido en el local.
- El mobiliario tanto en su diseño como en su disposición permitirá el alcance y aproximación para su uso y contrastará en color con el suelo y las paredes.
- Las sillas dispondrán de brazos, serán estables sin resultar pesadas y se podrán mover.
- Las mesas deberán ser preferiblemente circulares para favorecer el contacto visual de las personas con discapacidad visual y, siempre, con espacio inferior -mínimo 0,70 m x 0,80 m x 0,50 m- que permita la aproximación a usuarios de silla de ruedas. Serán estables para servir de apoyo a los clientes que lo precisen al levantarse o sentarse a su alrededor.



Para favorecer la comprensión de los textos, números y símbolos del etiquetado de los diferentes productos, se deberá tener en cuenta el tamaño los caracteres de etiquetado y el contraste entre éstos y el fondo, de forma que puede ser leído con facilidad.

En los bares y restaurantes es recomendable, como medida para ofrecer un servicio en igualdad de condiciones a todos los clientes, disponer de cartas en braille.

Con el fin de mejorar la atención a los clientes con movilidad y comunicación reducida es recomendable que el personal de atención al público tenga conocimiento de pautas básicas de atención a clientes con capacidades diferentes, así como conocimientos básicos de Lengua de Signos Española, a fin de poder mejorar la comunicación con las personas sordas.

Además de las condiciones de accesibilidad de los espacios, también son importantes las características de los muebles y diversos elementos y accesorios que se coloquen en el interior del establecimiento, de manera que se garantice un uso cómodo, adaptado a las necesidades de todas las personas, es lo que denominamos elementos diseñados para todos:

- Con el objeto de mejorar la comunicación con los clientes que tengan discapacidad auditiva y usuarios de audífono, es necesario disponer en el mostrador un equipo de bucle magnético (sistema de amplificación de sonido para las personas usuarias de audífono).
- Se recomienda que la cubertería no sea muy pesada y que se disponga de juegos de cubiertos que puedan adaptarse para ofrecer la posibilidad de usarlos a clientes con deficiencias en miembros superiores.
- Igualmente, para facilitar la identificación visual se aconseja tener en cuenta el color de la vajilla en función del color de la mantelería o superficie sobre la que debe apoyarse. Por ejemplo, si la mantelería es de color blanco se aconseja que la vajilla sea de color negro y viceversa. Y utilizar cristalería decorada o con color para ayudar a distinguir el vaso o la copa del resto de los elementos y de la superficie sobre la que apoya. Así, también, se evitarán derrames, vuelcos y roturas por golpes, especialmente cuando la iluminación sea insuficiente.

En bares, cafeterías y restaurantes se requiere disponer del correspondiente plan de evacuación y emergencia y han de considerarse en él a todas los posibles clientes, en especial aquellos que puedan tener mayores dificultades. Se debe disponer de alarmas de emergencias acústicas y luminosas.

### 11.3 RECOMENDACIONES A TENER EN CUENTA EN LAS ESTACIONES E INTERCAMBIADORES

El **Anexo IX Medidas Transversales del Real Decreto 1544/2007, de 23 de noviembre**, por el que se regulan las condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los modos de transporte para personas con discapacidad, establece las medidas que serán de aplicación cuando no se contemple ninguna específica sobre la materia en el anexo sectorial correspondiente.

#### 1. Servicios al viajero con discapacidad

En las instalaciones de transporte público de entidad tal que su gestión lo permita se dispondrá de un servicio asistencial, debidamente formado, para atender a las personas con discapacidad, en su tránsito por la instalación, facilitarles la información que precisen y atenderles en la expedición de billetes.

#### 2. Perros-guía y de asistencia

Se habilitarán en la medida de lo posible lugares para que los perros de guía y asistencia puedan realizar sus necesidades fisiológicas.

En todos los vehículos de los servicios de transporte público serán aceptados los perros-guía y de asistencia debidamente identificados. Viajarán junto a su dueño. Igualmente se permitirá su entrada y estancia en los edificios y dependencias de uso público de aquellos servicios.

#### 3. Medidas de información

En los servicios e instalaciones de entidad tal que su gestión lo permita se adoptarán las siguientes medidas:

- Páginas de Internet. Si dispone de una página o sitio de Internet se procurará recopilar y concentrar en un enlace toda la información disponible que pueda ser de utilidad para los viajeros potenciales con alguna discapacidad.

Con objeto de que pueda ser utilizado correctamente por el mayor número posible de usuarios, incluyendo a personas con diferentes tipos de discapacidad, el contenido se presentará de manera clara, con un lenguaje accesible y simple y con mecanismos usuales de navegación, según las pautas de la Iniciativa sobre Accesibilidad a la Web (Web Accessibility Initiative, WAI, <http://www.w3.org/wai>).

- Folletos informativos específicos. Se pondrán a disposición de los posibles viajeros con discapacidad folletos informativos, en los formatos que los hagan útiles para el mayor número de discapacidades. Contendrán un extracto de la información precisa para preparar y realizar el viaje en las mejores condiciones posibles, derechos del viajero con discapacidad, normas de seguridad, protocolos, etc.
- Otros medios. Si el servicio de transporte contara con otros medios de información, generales o convencionales, como guías impresas, éstas incluirán una información al menos básica sobre la accesibilidad de sus infraestructuras, servicios disponibles, etc.

#### 4. Material auxiliar

- Las instalaciones de transporte interurbano de entidad tal que su gestión lo permita dispondrán de material auxiliar que puedan precisar las personas con discapacidad en su tránsito por las mismas y en todo caso de forma imprescindible de sillas de ruedas ordinarias.
- En los servicios de larga distancia, cuando el material móvil lo permita, se dispondrá del material auxiliar o ayudas técnicas que pudieran resultar de utilidad durante el viaje a las personas con discapacidad.

El material auxiliar o las ayudas técnicas propiedad de las personas con discapacidad se almacenarán en lugar adecuado y de forma estable y segura.

#### 5. Situaciones de emergencia

Los operadores de transporte deberán establecer en el plazo de un año a partir de la entrada en vigor de este real decreto el protocolo y previsión de actuaciones en las situaciones de emergencia que pudieran darse en el viaje, atendiendo a las especificidades tanto de la discapacidad como del modo y medio de transporte.

En las terminales de viajeros incluidas en el ámbito de aplicación de este real decreto, siempre que ello resulte posible y proporcionado, las vías de evacuación de uso general serán accesibles a todas las personas, teniendo en cuenta la normativa de protección contra incendios en edificios públicos.

#### 6. Incidencias en la prestación del servicio

Cuando un operador tenga que resolver una posible incidencia en su servicio que le obligue a utilizar un medio de transporte de apoyo, deberá organizar la operación considerando que los servicios extraordinarios que procedan tienen que prestarse en condiciones de dignidad y accesibilidad para los viajeros con discapacidad, procurando en la medida de lo posible:

- Vehículos accesibles de apoyo.
- Medios para resolver la transferencia entre un posible vehículo averiado y el de apoyo.
- En su caso, alojamiento de apoyo accesible.

#### 7. Dispositivos de alarma en el material móvil

Los dispositivos de alarma de uso público en situaciones de emergencia, serán accesibles en todo vehículo y, en la medida de lo posible, a las personas con cualquier discapacidad.

## **8. Tripulaciones**

Las empresas operadoras que deban prestar atención al pasaje, establecerán procesos de formación para su tripulación a fin de que puedan asistir y auxiliar a los pasajeros con discapacidad, cualquiera que sea la situación.

## **9. Plazas reservadas**

En todos los medios de transporte público en que sea factible existirán plazas de ocupación preferente para personas con discapacidad, con las características que los manuales técnicos de cada uno de ellos establezcan.

Se ofrecerán plazas de ocupación preferente en todas las clases. En el supuesto de que un modo de transporte sólo contara con plazas de ocupación preferente en clases superior (preferente, club, etc.), el viajero con discapacidad tendrá derecho a utilizarlas abonando solamente el precio del billete de clase inferior (turista, etc.).

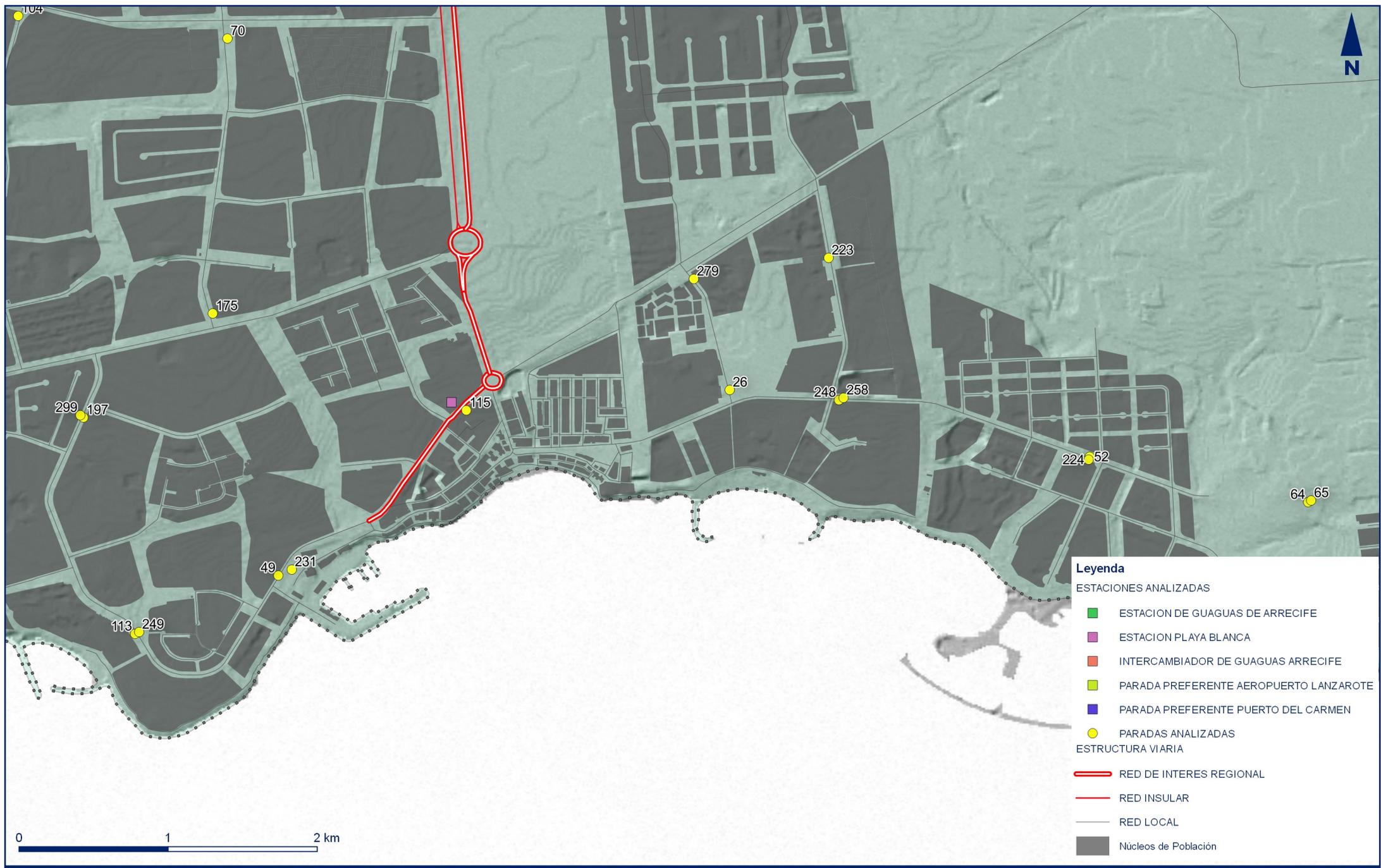
## **10. Condiciones de atención al viajero**

En los distintos servicios de transporte se dispondrá, según lo establecido en el presente real decreto y los correspondientes anexos, de los equipos y dispositivos que aseguren el viaje y la asistencia a las personas con discapacidad en condiciones de dignidad, así como de comodidad y seguridad razonables, evitándose la utilización, salvo en circunstancias excepcionales, de medios improvisados como el traslado «a pulso» de los viajeros con necesidades intensas de apoyo (usuarios de sillas de ruedas, etc.).



## 11.4 PLANOS DE UBICACIÓN

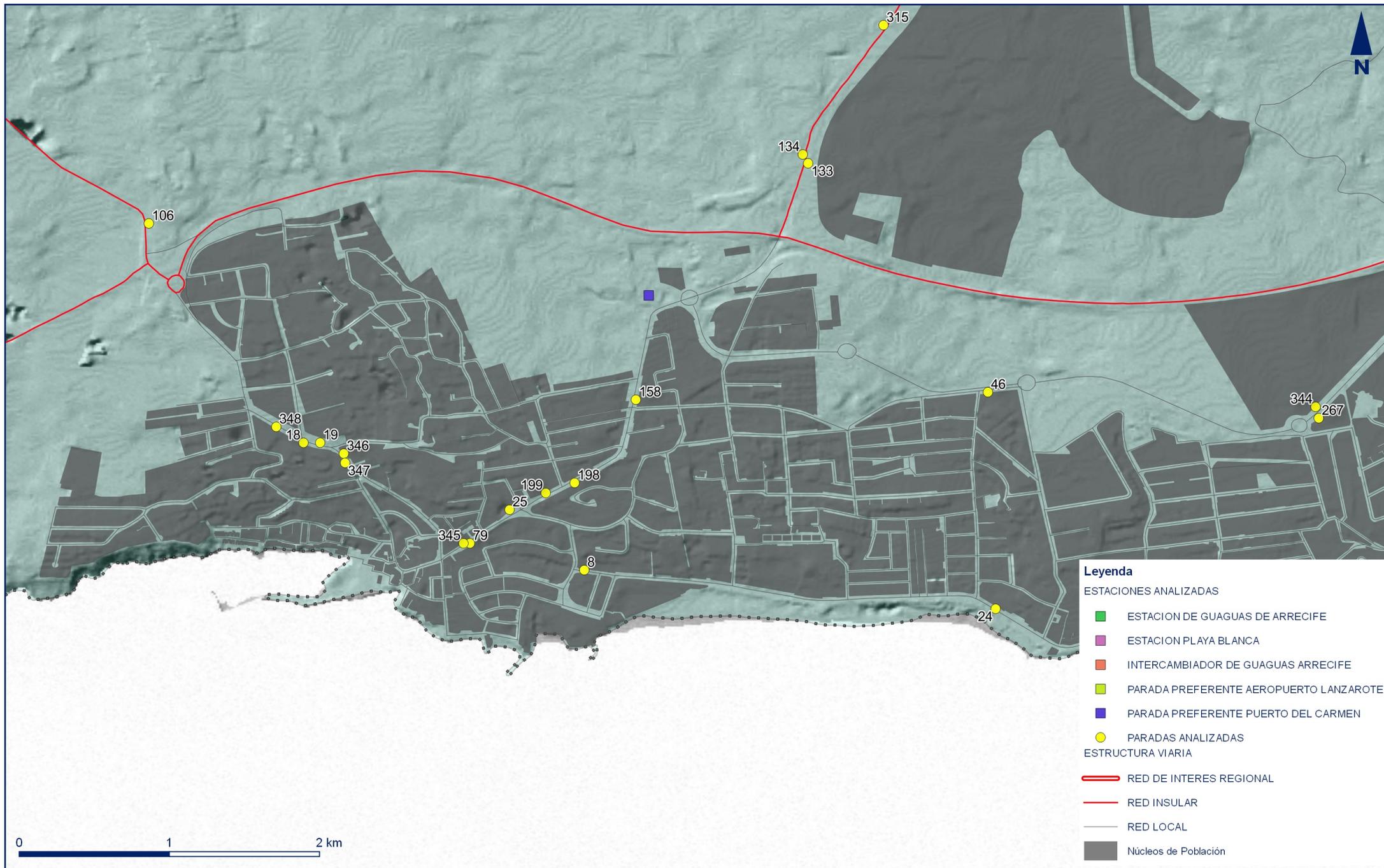




# MEJORA DE LA ACCESIBILIDAD UNIVERSAL DE LAS INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE PÚBLICO ISLA DE LANZAROTE







**Leyenda**

**ESTACIONES ANALIZADAS**

- ESTACION DE GUAGUAS DE ARRECIFE
- ESTACION PLAYA BLANCA
- INTERCAMBIADOR DE GUAGUAS ARRECIFE
- PARADA PREFERENTE AEROPUERTO LANZAROTE
- PARADA PREFERENTE PUERTO DEL CARMEN
- PARADAS ANALIZADAS

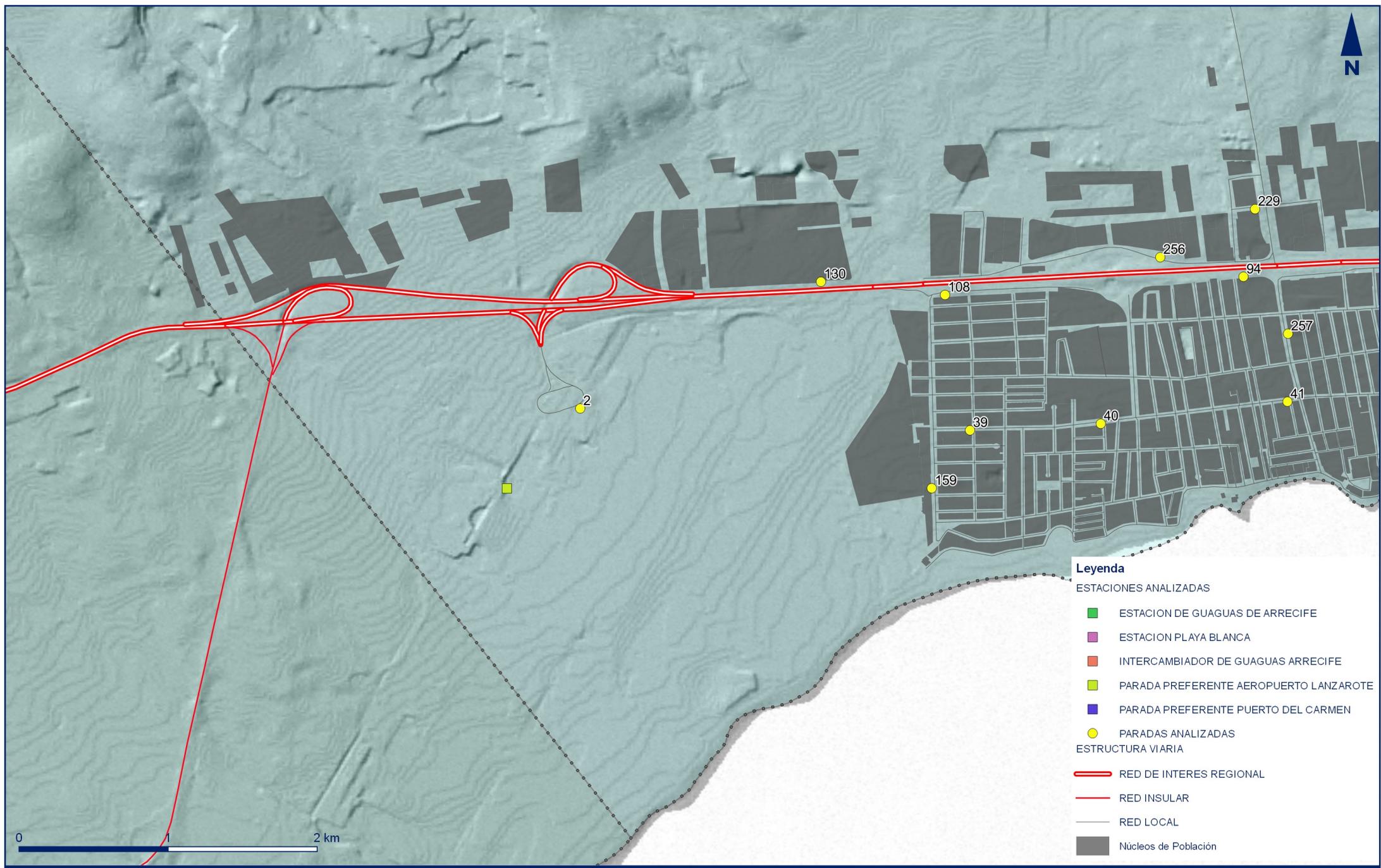
**ESTRUCTURA VIARIA**

- ▬▬▬ RED DE INTERES REGIONAL
- ▬▬▬ RED INSULAR
- ▬▬▬ RED LOCAL
- Núcleos de Población

# MEJORA DE LA ACCESIBILIDAD UNIVERSAL DE LAS INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE PÚBLICO ISLA DE LANZAROTE







**Legenda**

ESTACIONES ANALIZADAS

- ESTACION DE GUAGUAS DE ARRECIFE
- ESTACION PLAYA BLANCA
- INTERCAMBIADOR DE GUAGUAS ARRECIFE
- PARADA PREFERENTE AEROPUERTO LANZAROTE
- PARADA PREFERENTE PUERTO DEL CARMEN
- PARADAS ANALIZADAS

ESTRUCTURA VIARIA

- ▬ RED DE INTERES REGIONAL
- ▬ RED INSULAR
- ▬ RED LOCAL
- Núcleos de Población

# MEJORA DE LA ACCESIBILIDAD UNIVERSAL DE LAS INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE PÚBLICO ISLA DE LANZAROTE







- Leyenda**
- ESTACIONES ANALIZADAS
- ESTACION DE GUAGUAS DE ARRECIFE
  - ESTACION PLAYA BLANCA
  - INTERCAMBIADOR DE GUAGUAS ARRECIFE
  - PARADA PREFERENTE AEROPUERTO LANZAROTE
  - PARADA PREFERENTE PUERTO DEL CARMEN
  - PARADAS ANALIZADAS
- ESTRUCTURA VIARIA
- ▬▬ RED DE INTERES REGIONAL
  - ▬ RED INSULAR
  - ▬ RED LOCAL
  - Núcleos de Población

# MEJORA DE LA ACCESIBILIDAD UNIVERSAL DE LAS INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE PÚBLICO ISLA DE LANZAROTE





## 11.5 INFORMES DE CADA UNA DE LAS ESTACIONES DE GUAGUAS Y PARADAS PREFERENTES

Los Informes de Evaluación de Nivel de Accesibilidad y Propuestas de Actuación se adjuntan como anexo a esta Memoria y son:

- Estación de Guaguas de Arrecife.
- Intercambiador de Guaguas de Arrecife
- Estación de Guaguas de Playa Blanca.
- Parada Preferente de Puerto del Carmen.
- Parada Preferente del Aeropuerto.



## **12. INFORMES TÉCNICOS SOBRE EL CUMPLIMIENTO DE LA NORMATIVA DE ACCESIBILIDAD DE PROYECTOS Y OBRAS PROMOVIDOS POR LA CORPORACIÓN MUNICIPAL.**

Los Informes Técnicos sobre el cumplimiento de la Normativa de Accesibilidad se adjuntan como anexo a esta Memoria y son:

- Reasfaltado y Renovación del Firme de las Cocheras de la Estación de Guaguas de Arrecife
- Propuesta Ideas Parada de Guaguas Urbana
- Proyecto Fase II – Marquesinas Municipios de Yaiza y Tías
- Proyecto Fase II – Marquesinas Municipio San Bartolomé



**EQUIPO REDACTOR:**

**ÁREA DE ACCESIBILIDAD, SINPROMI S.L.**

Dulce M<sup>a</sup> Torres Fragoso, responsable del Área de Accesibilidad

Amparo Pérez Bourzac, arquitecto técnico

Soledad Vera Méndez, arquitecto técnico

David Pineda Sabina, arquitecto técnico

Gemma Pérez Pérez, delineante

Francisco Brito, delineante

**Julio 2017**